

Etude d'opportunité de mise en place d'une offre de mobilité

SYNDICAT MIXTE - PETR SEINE EN PLAINE CHAMPENOISE



Rapport final valant PDMS pour les CC Janvier 2023

Avec le soutien de :



ITEM Etudes & Conseil

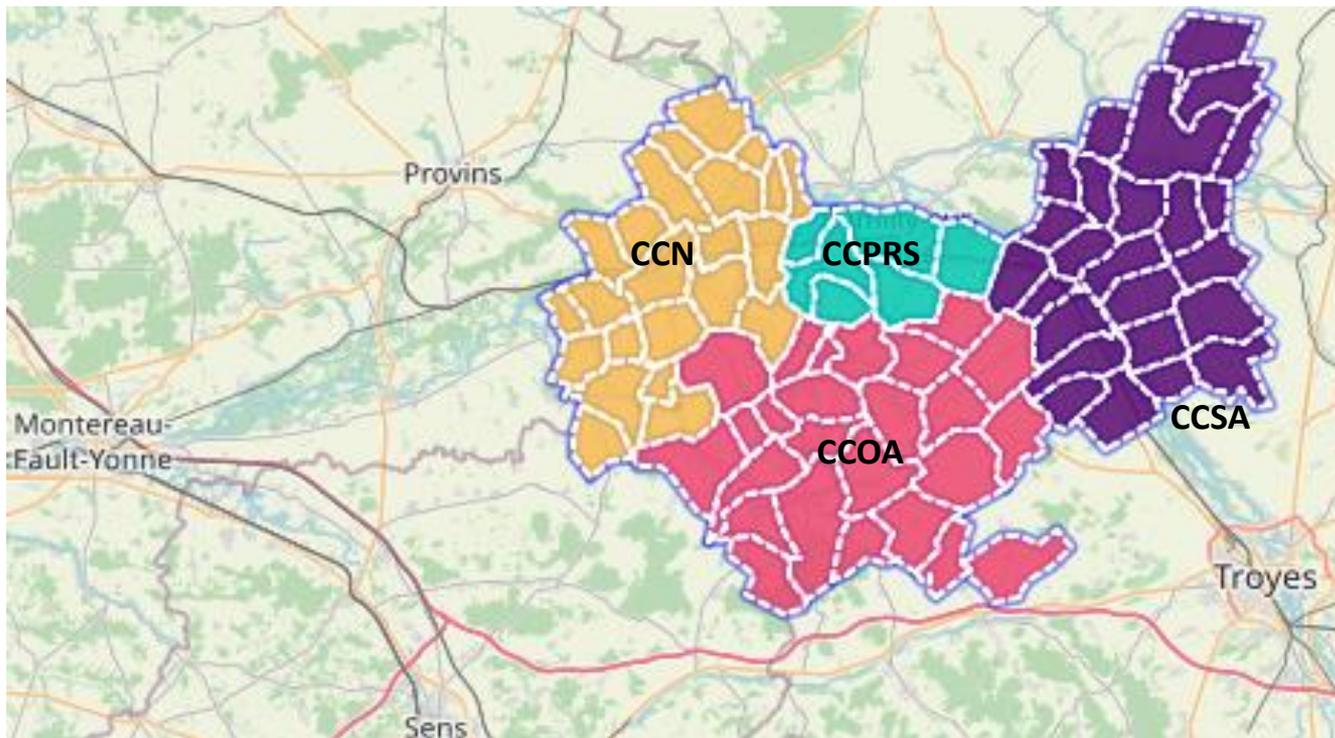
27, Rue Clément Marot – 25000 Besançon

Tél. : 03 81 83 24 71- Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr

Une étude portée par le PETR Seine en Plaine Champenoise pour définir une stratégie opérationnelle de mobilité sur le PETR (I)

- ✓ le PETR Seine en Plaine Champenoise est composé de 4 EPCI du Département de l'Aube regroupant 54 000 habitants sur 79 communes (faible densité : 44,2 hab./km²)



- ✓ **La CC du Nogentais (CCN) : 23 communes ;**
- ✓ **La CC des Portes de Romilly (CCPRS) : 6 communes ;**
- ✓ **La CC de Seine et Aube (CCSA) : 25 communes ;**
- ✓ **La CC de l'Orvin et l'Ardusson (CCOA) : 25 communes.**

- ✓ Un territoire rural aux portes de l'Île-de-France et à une quarantaine de km de polarités comme Troyes avec lesquelles les interactions sont nombreuses...

Une étude portée par le PETR Seine en Plaine Champenoise pour définir une stratégie opérationnelle de mobilité sur le PETR (II)

- ✓ **Cette étude menée à l'échelle du PETR a comme objectifs :**
 - De **disposer d'un diagnostic actualisé** quant à l'adéquation entre offres, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire, et en conséquence de visualiser les carences et dysfonctionnements existants.
 - De **définir une stratégie globale de mobilité induite** par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et **publics cibles** (actifs, captifs, ...).
 - De **valoriser et développer les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme** en limitant sa dépendance
 - **D'intégrer la mobilité dans une vision prospective et innovante** en lien avec les projets du territoire et les objectifs des autres documents de planification (SCoT, schéma de services...).
 - **D'adopter une réflexion concertée** « avec » et surtout « entre » les acteurs de la mobilité, partenaires institutionnels et associatifs du territoire.

- ✓ **Cette étude constituera un réel outil programmatique :**
 - **Une feuille de route en matière de mobilité à l'échelle du territoire.**
 - Traduite sous la forme **d'un plan d'actions opérationnelles et cohérentes** face aux réalités territoriales du PETR et des CC, à ses ambitions et à ses moyens.

Une étude portée par le PETR Seine en Plaine Champenoise pouvant valoir plan de mobilité simplifié pour les CC

- ✓ Les 4 CC qui compose le PETR se sont saisies de la compétence d'organisation de la mobilité ;
- ✓ Elles sont devenues AOM Locales au 01/07/21, et dont les actrices légitimes pour l'organisation des services de mobilité sur leur périmètre.
- ✓ Un outil au service des nouvelles AOM locale : le Plan de Mobilité Simplifié (PdMS). Il s'agit d'un document de planification pour décliner de manière opérationnelle cette stratégie de mobilité : la feuille de route mobilité à l'échelle du territoire.
- ✓ Les sept principes d'un Plan de Mobilité Simplifié :
 - *Démarche volontaire : pas d'obligation de réalisation ni d'obligation de mise en œuvre (pas de caractère opposable...)*
 - *Souple: thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés*
 - *Indépendant juridiquement: pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme*
 - *Mutualisable: le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non: SCoT notamment !*
 - *Adapté au territoire: il reflète les enjeux et actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis*
 - *Partenarial: il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration*
 - *Participatif: il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire.*
- ✓ Cette démarche menée à l'échelle du PETR aboutira ainsi à un document global de planification de la mobilité qui répondra aux critères d'un Plan de Mobilité Simplifié (PdMS) que pourront adopter chacune des CC, puisque le PETR n'étant pas AOM locale, il ne peut réaliser un PDMS au sens de la loi LOM ;

- Une démarche décomposée en 3 phases techniques et une phase transversale de concertation

Démarrage : 16 juin 2021

Phase 1 :

Diagnostic – état des lieux

COPIL le 16 décembre 2021

Synthèse de l'existant
Entretiens avec les acteurs
1 enquête auprès des communes
1 enquête auprès de la population
Recensement de l'offre et analyse

Phase 2 :

Prospective – stratégie de mobilité

COPIL le 28 juin 2022

Co-constructions de la stratégie de mobilité :

- 1 session de 3 ateliers : mars 2022
- 1 session globale : 30 mai 2022
- Arbitrage en commission mobilité

Phase 3 :

Elaboration des solutions de mobilité

COPIL le 23 janvier 2023

- Ateliers « contour opérationnel des actions » : 27 septembre 2022
- Rédaction du plan d'action
- Arbitrage en commission mobilité/bureau du PETR
- formalisation du rapport d'étude « valant PDMS »

Validation en Comité syndical du PETR

Premier trimestre 2023

Synthèse du diagnostic



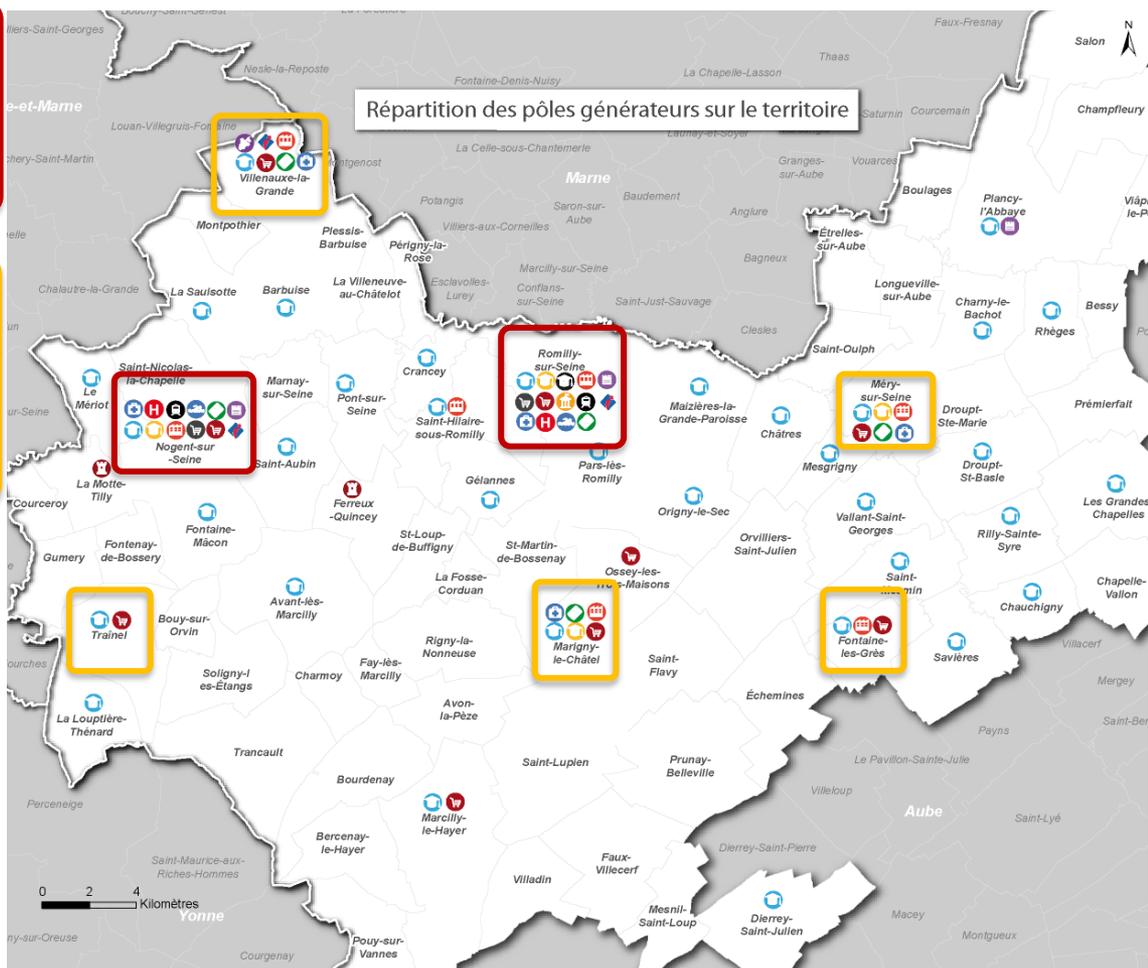
La structuration du territoire

(En lien avec le Schéma de services validé en 2019).

2 polarités supérieures (Romilly/Seine et Nogent/Seine avec 20k hab. soit 38% de la population), proposant une **offre complète de services du quotidien**.

5 polarités intermédiaires qui proposent une **offre de proximité** (Méry/Seine siège de la CCSA, Marigny-le-Châtel siège de la CCOA et Villenaux-la-Grande, Traînel et Fontaines-les-Grès).

- ✓ Un territoire structuré autour de la vallée de la Seine
- ✓ La répartition des polarités laisse apparaître des **zones de vide serviciel sur une grande partie du territoire** (partie sud et l'extrême Est).



Equipements

- | | |
|---------------------------|---------------------|
| Ecole | Piscine |
| Collège | Complexe sportif |
| Lycée | Equipement culturel |
| Zone d'emplois | Service public |
| Grande et moyenne surface | Maison de santé |
| Commerce de proximité | Office du tourisme |
| Hôpital | Lieu touristique |
| Gare SNCF | Cave de Champagne |



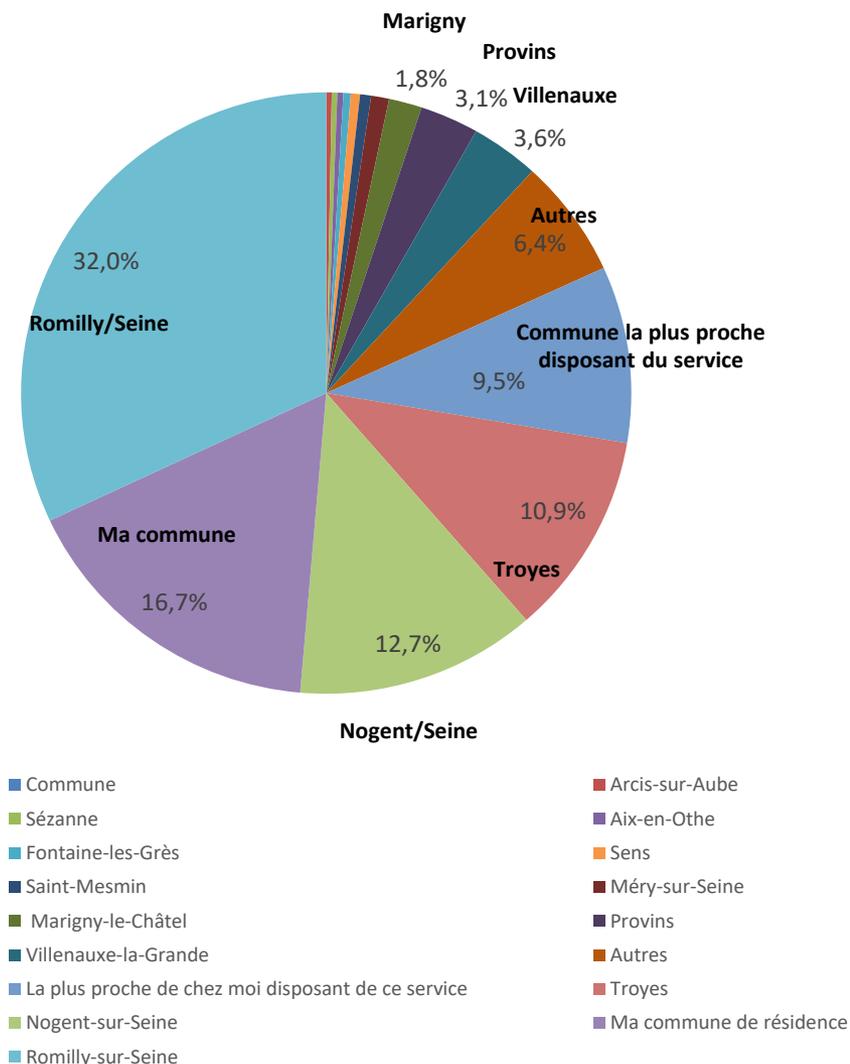
✓ L'enquête menée par internet en septembre 2021 met en évidence :

- une part importante des déplacements de proximité.
- une forte attraction des deux pôles principaux du territoire et principalement de Romilly-sur-Seine (32% de tous les déplacements) par rapport à Nogent-sur-Seine (13%).
- Troyes arrivant en première position des pôles externes avec 11% des déplacements.

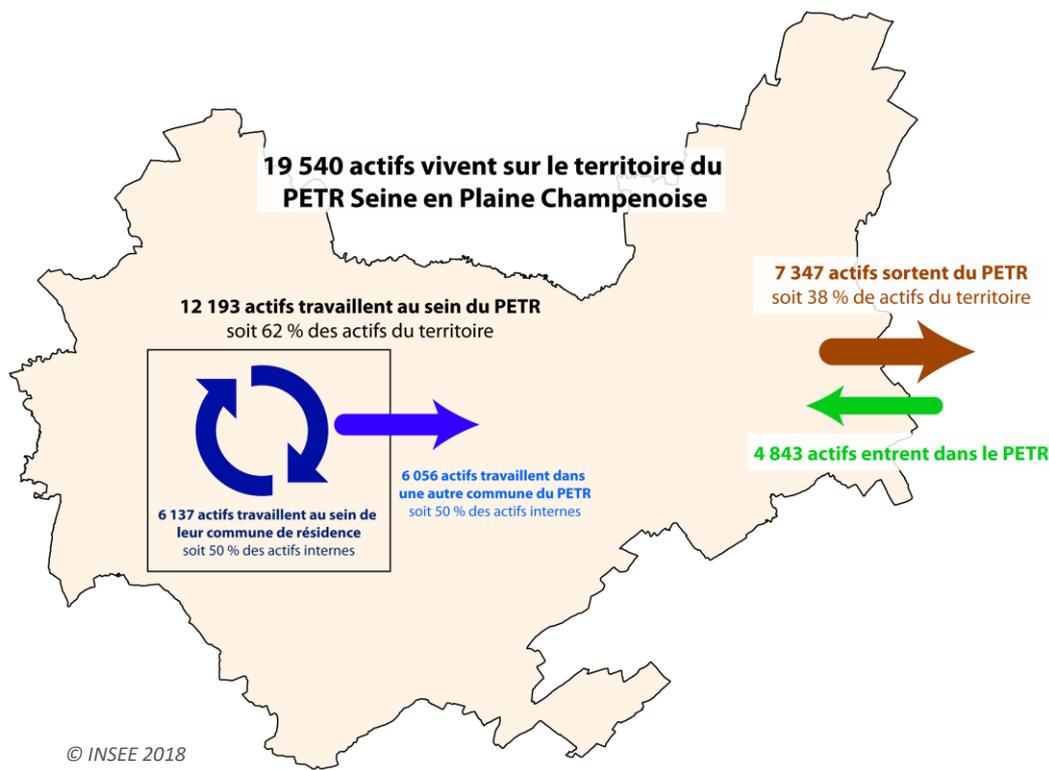
✓ En termes de modes utilisés :

- La voiture est largement majoritaire : 75% de part modale tous motifs confondus ;
- Des modes actifs plutôt utilisés (15% marche et 6% vélo) ;
- Un recours aux transports collectifs limité (2% TC routier + ferré).

Destinations des habitants tous motifs confondus



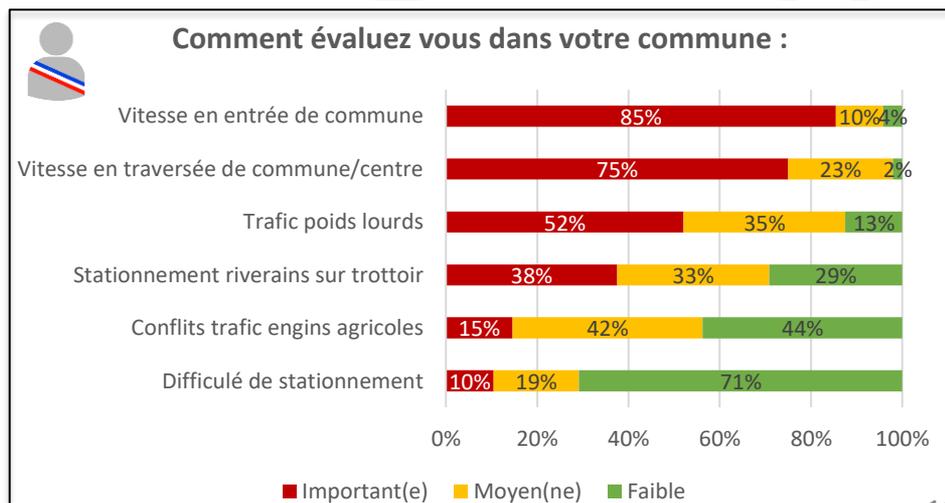
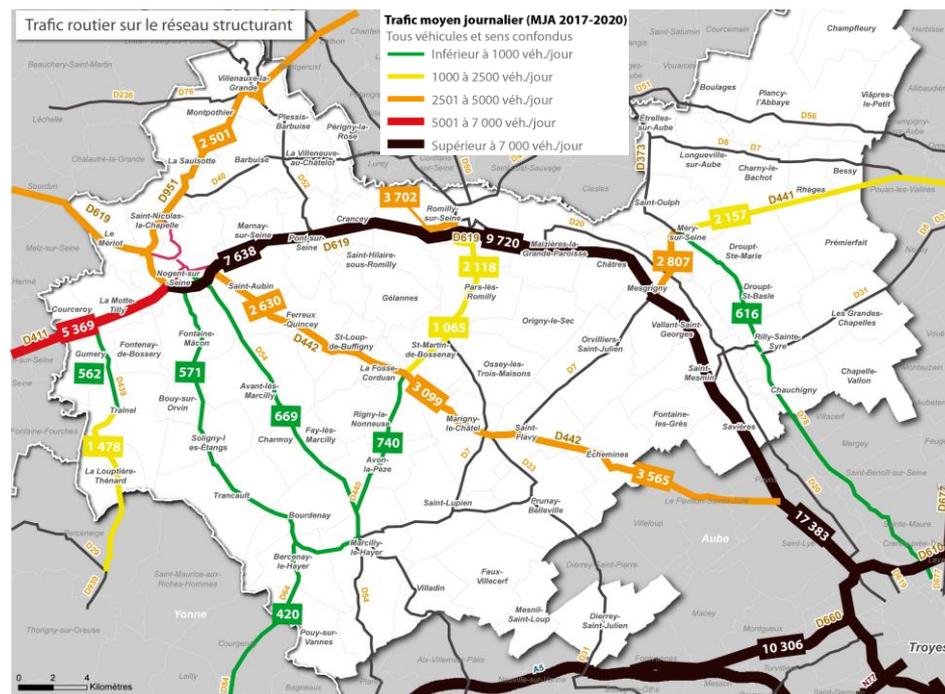
- ✓ 19 540 actifs résident sur le territoire ;
- ✓ 60 % des emplois offerts par le territoire localisés sur Romilly/Seine (5468) et Nogent/Seine (4818).
- ✓ 12 200 actifs, soit 62 %, travaillent sur le PETR dont la moitié dans leur commune de résidence (courtes distances)
- ✓ Seulement 26% de flux d'échanges entre les CC (soit +/- 3 300 déplacements)



- ✓ 7 350 actifs (soit 38 %) sortent du territoire quotidiennement pour travailler dont près de 70 % vers l'Aube (CA de Troyes) et vers la Seine-et-Marne (CC du Provinois et CC Bassée-Montois)
- ✓ A noter que 4 850 actifs se rendent sur le PETR, dont près de 3 000 sur les 2 polarités.
- ✓ 85% des déplacements domicile travail sont réalisés en voiture à l'échelle du PETR (idem Aube) et la part modale demeure à 70% pour les actifs travaillant dans leur propre commune.

Une circulation et un stationnement peu contraignants à l'échelle du PETR

- ✓ Réseau viaire dense et hiérarchisé reliant les polarités internes et assurant la connexion vers les principaux pôles externes au PETR ;
- ✓ Un trafic important sur l'axe structurant Est-Ouest la RD619 (jusqu'à 17k veh./jour) ;
- ✓ Une circulation globalement fluide qui n'incitent pas au report modal ;
- ✓ Peu de difficultés de stationnement ;
- ✓ Selon les élus, un ressenti plutôt négatif vis-à-vis de la circulation automobile et en particulier de la vitesse ;
- ✓ Pacification encore partielle avec des traversées de bourgs au caractère routier marqué ;
- ✓ Des accidents concentrés sur les axes structurants et les communes principales et avec un taux de gravité assez important comparer au reste du département ;



Des transports collectifs principalement concentrés sur la vallée de la Seine

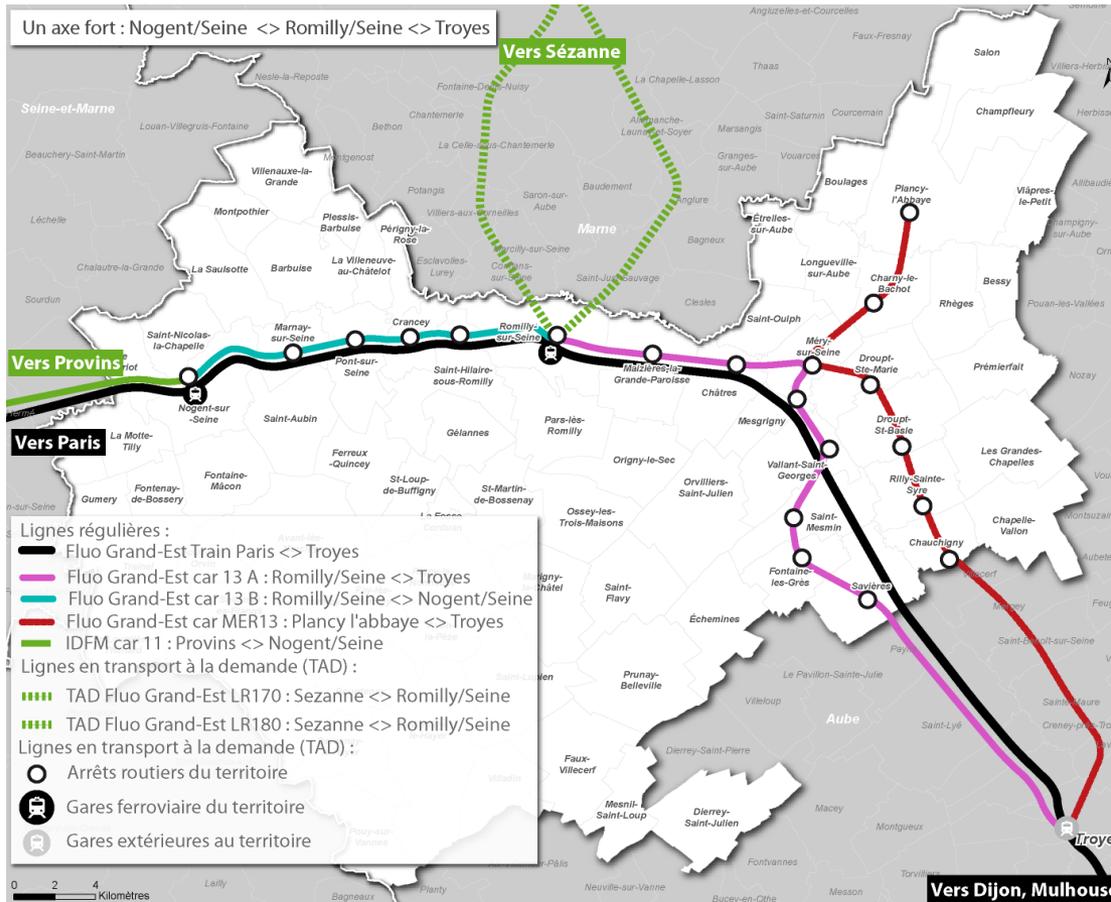
✓ Le réseau principal des lignes TER desservant le territoire :

- La ligne ferroviaire TER Paris Est <> Troyes desservant les deux gares du territoire : Nogent/Seine et Romilly/Seine (19 A/R)
- 2 lignes de cars TER Fluo (13 A et B) venant renforcer l'offre ferroviaire entre Nogent/Seine <> Romilly/Seine <> Troyes. (4 à 7 A/R)

✓ 1 ligne routière Fluo à vocation « prioritairement » scolaire : Ligne MER13 entre Plancy-l'Abbaye et Troyes (2 à 3 A/R)

✓ Des lignes routières « secondaires » en lien avec les départements limitrophes

- La ligne d'IDFM (IDFM-11) pour se connecter à Provins depuis Nogent/Seine (1 A/R).
- Deux lignes virtuelles de TAD de la Marne (TAD - Fluo Grand-Est LR170 et Lr180) reliant Sézanne à Romilly/Seine (2 A/R non quotidien).



✓ Le CNPE a mis en place une offre de transport « domicile-travail » privée pour ses agents (5 lignes)

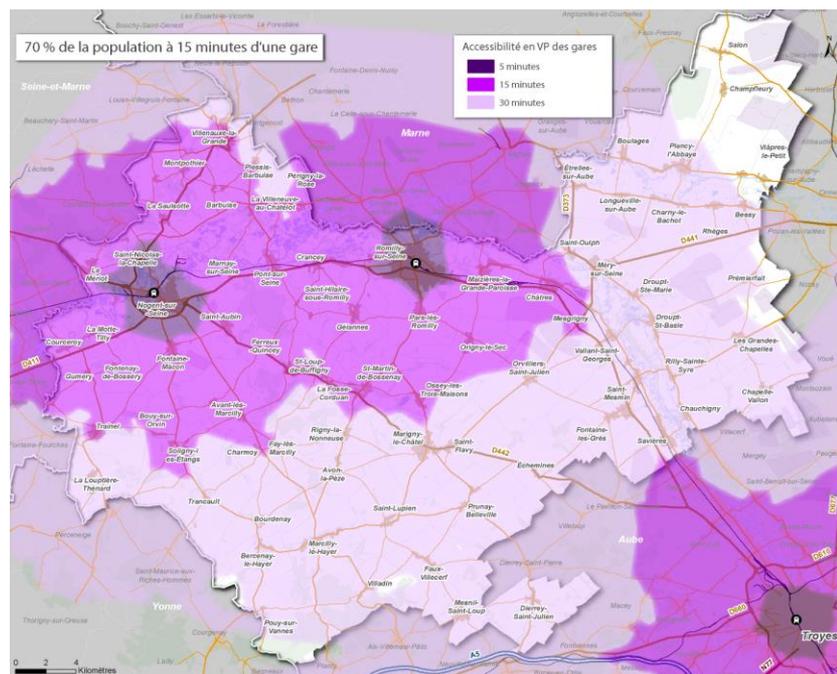
✓ Expérimentation depuis décembre 2021 d'une liaison en transport en commun entre la gare de Romilly/Seine et une école

(École de la 2ème chance dans la zone « Aéromia »),

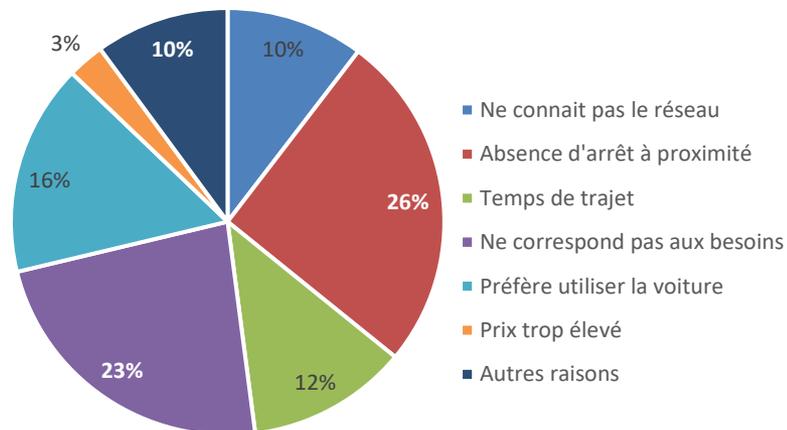
Un territoire avec une offre de TC limitée : 50 des 79 communes n'ont aucune offre de TC hors transport scolaire.

Une offre de TC jugée peu adaptée aux différents besoins (hors scolaires)...

- ✓ L'offre ferroviaire répond aux besoins des actifs : mais la qualité est à nuancer (non respect horaire...)
- ✓ Des gares essentiellement utilisées par des abonnés se rendant vers des polarités externes (Paris (+ de 50%) et Troyes (40%)).
- ✓ Les deux Pôles d'Échanges Multimodaux (PEM) sont récents mais une intermodalité à parfaire et des solutions de mobilités en gare inexistantes pour les entrants ;
- ✓ Une concurrence à proximité de 2 gares en Seine-et-Marne (Provins et Longueville) bénéficiant du Transilien
- ✓ L'offre routière répond essentiellement aux captifs pour des besoins occasionnels ;
- ✓ Hors de l'axe structurant, l'offre reste très faible ;
- ✓ Aucun service ne permet le rabattement vers les gares et l'offre structurante ;
- ✓ Un usage faible globalement liés à une offre qui ne correspond pas aux attentes des habitants ...



Pour quelles raisons n'utilisez-vous pas les TC ?



...mais dont son développement ne fait pas l'unanimité

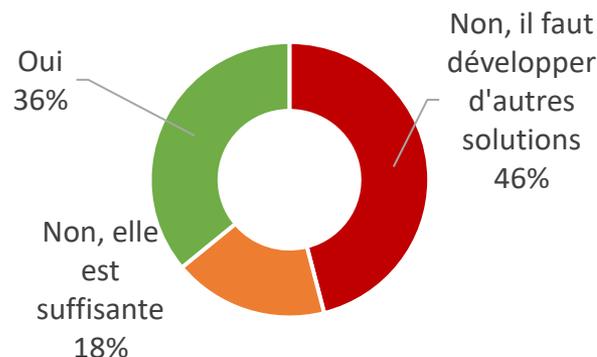
✓ Pour les élus (enquête auprès des 79 communes), ce n'est pas la solution à privilégier pour répondre aux besoins d'un territoire rural ;

✓ Mais pour 98% des habitants ayant répondu à l'enquête, l'offre en transport en commun est à renforcer

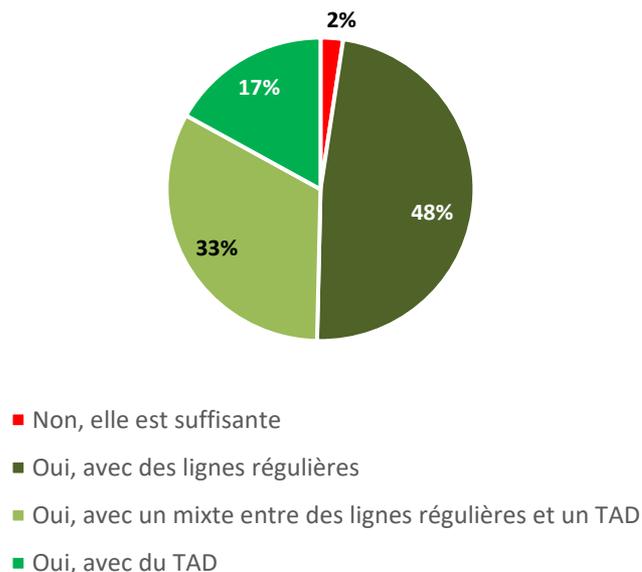
✓ Des destinations similaires sur les 4 EPCI du PETR.

CC	Destinations à privilégier		
CCN	1. Nogent-sur-Seine (44%)	2. Romilly-sur-Seine (24%)	3. Provins (16%)
CCOA	1. Troyes (50%)	2. Romilly-sur-Seine (31%)	3. Marigny-le-Châtel (6%)
CCPRS	1. Troyes (31%)	2. Romilly-sur-Seine (30%)	3. Centres commerciaux (12%)
CCSA	1. Troyes (45%)	2. Romilly-sur-Seine (38%)	3. Méry-sur-Seine (5%)

Faut-il développer l'offre TC sur la commune (élus)



Estimez-vous qu'il faille renforcer l'offre TC sur votre commune ? (habitants)

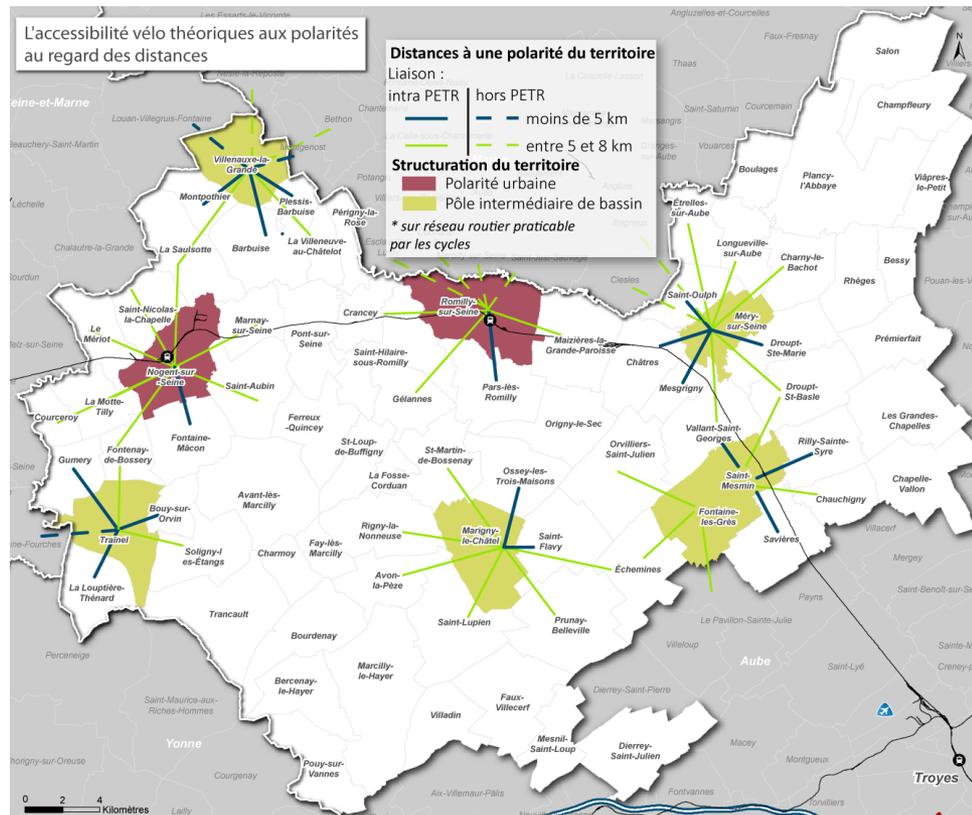


Des aménagements et services vélo à vocation utilitaire encore peu développés

- ✓ Une topographie peu marquée ;
- ✓ L'opportunité de la voie verte de la Seine en cours d'aménagement, dorsale cyclable du territoire mais déconnectée du maillage local aujourd'hui.
- ✓ Des boucles et circuits touristiques mais des aménagements utilitaires et services vélos encore peu développés à l'échelle intercommunale (location OT du Nogentais ...) ;
- ✓ Politique cyclable en développement dans certaines communes (base d'un maillage sur Romilly-sur-Seine)...
- ✓ ... et des réflexions sur le développement de services sur la CCPRS : vélos en libre-service, aide à l'achat ...
- ✓ Une pratique utilitaire jugée faible mais un potentiel cyclable important : 82% de la population est à moins de 8 km d'une polarité intermédiaire ou urbaine ;



Tracé de la V33 sur le territoire et avancement (af3v)



Les autres offres de mobilités alternatives sur le territoire

- ✓ 4 aires de covoiturage officielles et des aires informelles
- ✓ Des applications de mise en relation des covoitureurs : Fluo.eu et plateforme du CD10 avec l'opérateur Karos
- ✓ Une offre de mobilité inclusive limitée : pas de transport solidaire...
- ✓ Un service de location solidaire, appelé « MOB'N ROLL » : 7 scooters et 1 vélos pour déplacements pro sur les polarités et CCOA
- ✓ Une politique amorcée en termes d'électromobilité avec une trentaine de bornes sur voies publics (82 points de charges ouverts au public répartis sur les 4CC)
- ✓ Une faiblesse des services à distance visant à limiter les besoins de mobilité
- ✓ Absence : de Plan de mobilité hors CNPE, de service d'autopartage hors plateforme entre particulier...



Gare de Romilly-sur-Seine

Fontaine-les-Grès



Association coup de main

Tarifs de mise à disposition

(applicables au 1er mars 2018)

1 à 2 jours	2 €
Jusqu'à 1 semaine (7 jours consécutifs)	5 €
Jusqu'à 1 mois (30 jours consécutifs)	15 €

Renouvellements soumis aux mêmes conditions

Sommes non remboursables

Tarification de l'association pour la location de scooter

Quelle perception des usagers vis-à-vis de leurs déplacements ?

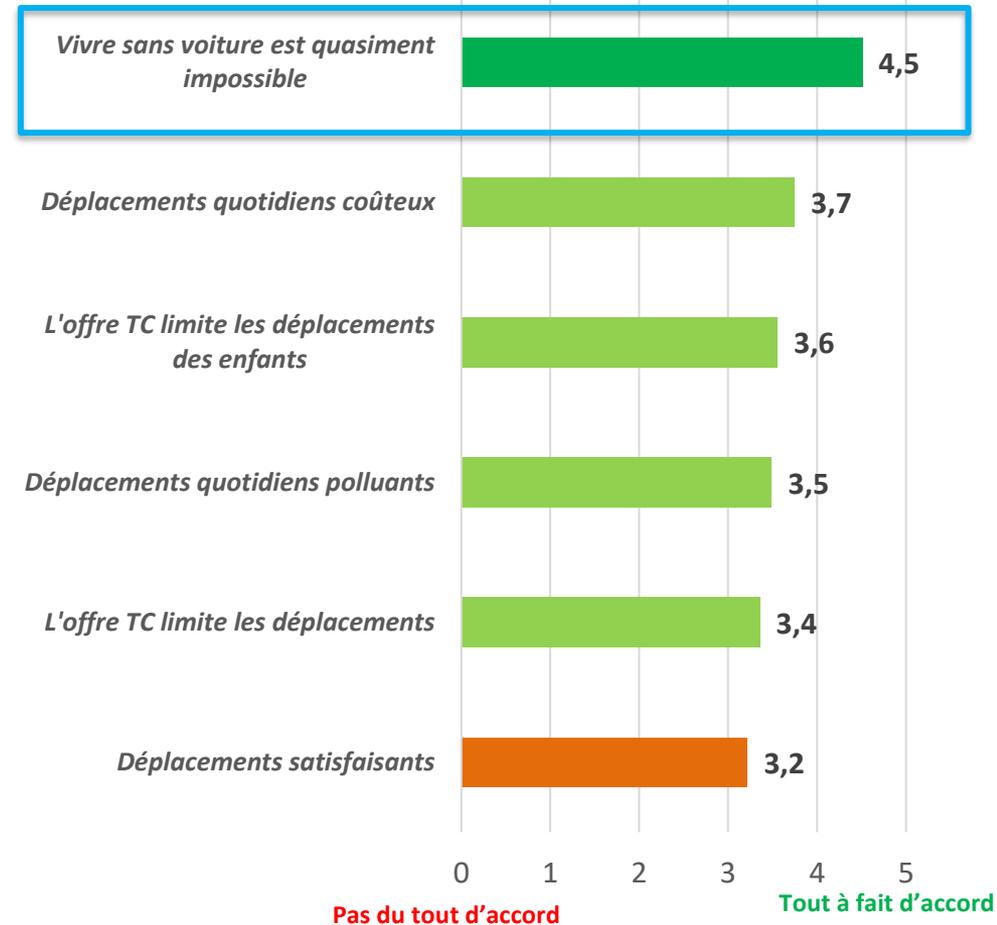


- ✓ Un consensus : vivre sans voiture est quasiment impossible sur le territoire (note de 4,5 / 5).
 - Une affirmation typique d'un territoire rural où l'usage de la voiture est prédominant et les solutions alternatives limitées.

- ✓ Une utilisation de la voiture qui fait prendre conscience « dans une certaine mesure » :
 - Que les déplacements sont coûteux (3,7/5), et qu'ils polluent (3,5/5)
 - Que l'offre en transport en commun « limite quelques peu ses déplacements ou ceux de ses enfants » (avec une note respectivement 3,4 et 3,6/10)

- ✓ Pourtant il n'y a pas une insatisfaction marquée puisque les répondants estiment que leurs déplacements sont satisfaisants avec une note au dessus de la moyenne (3,2/5).

Dans le questionnaire « population », les enquêtés devaient noter de 1 à 5 leur accord avec les affirmations ci-dessous :

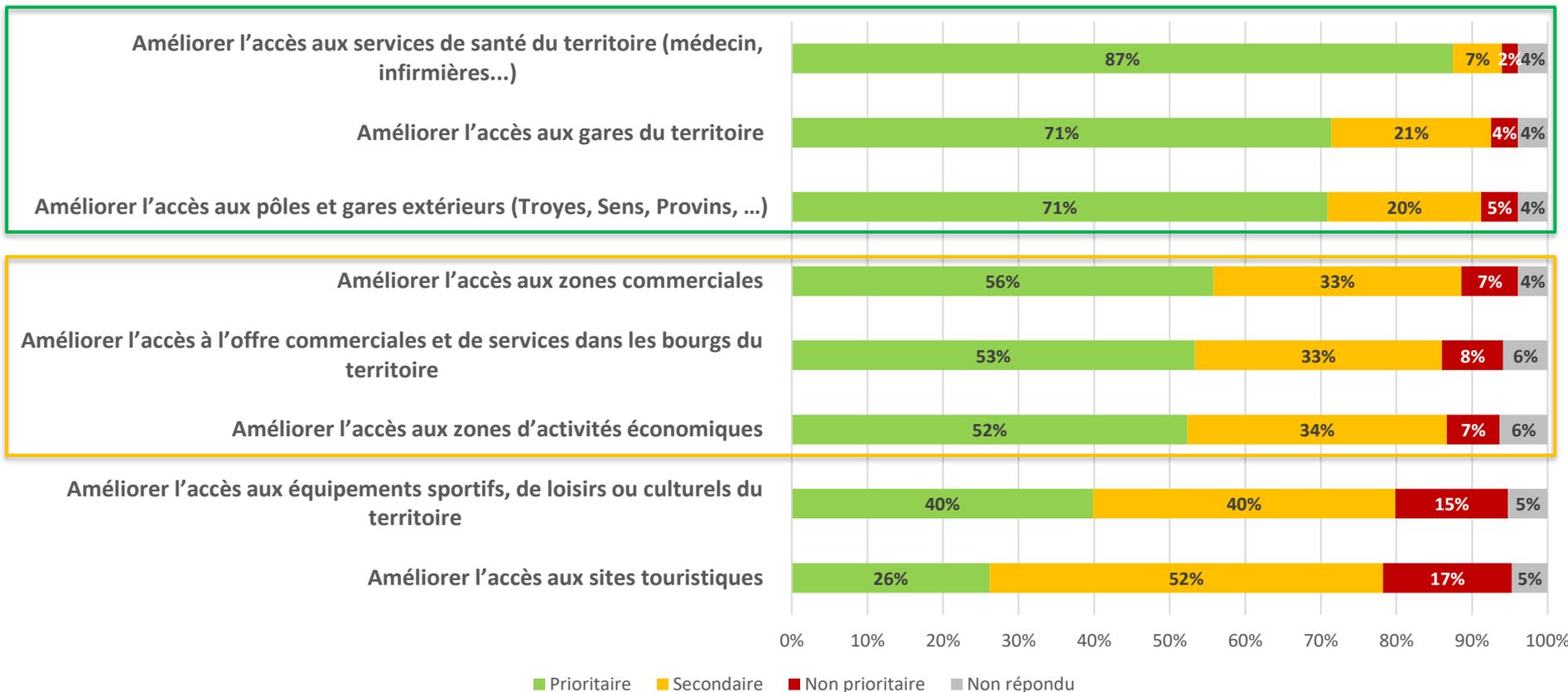


Une volonté d'amélioration de la mobilité pour l'accès aux établissements de santé, gares et pôles extérieurs



Dans le futur, pour améliorer vos déplacements sur le territoire, faut-il agir de manière prioritaire, secondaire sur les points suivants, ou cela n'est pour vous pas prioritaire ?

Prioritaire



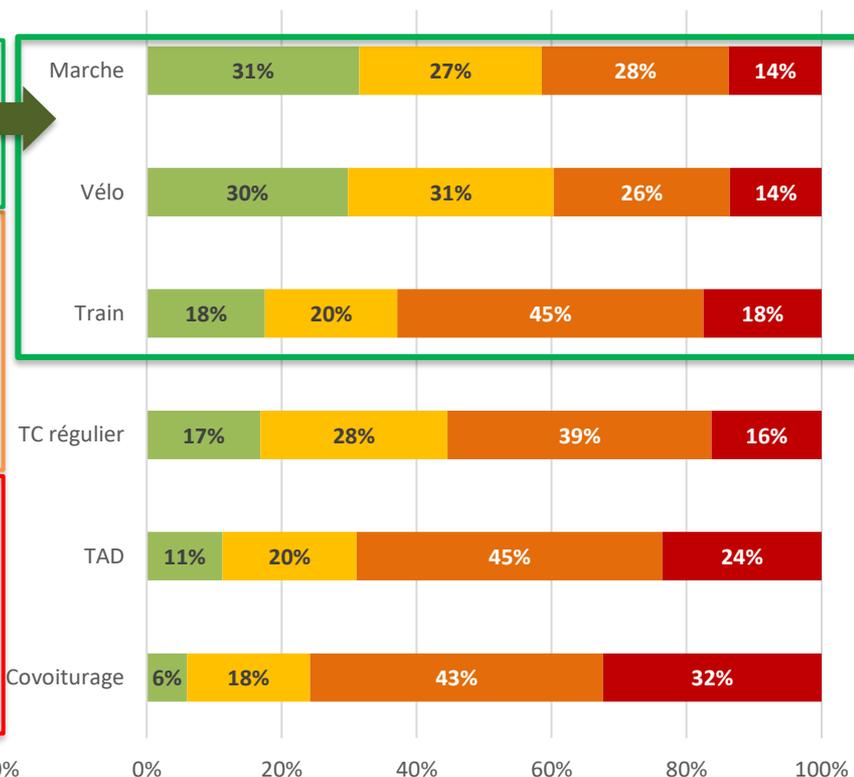
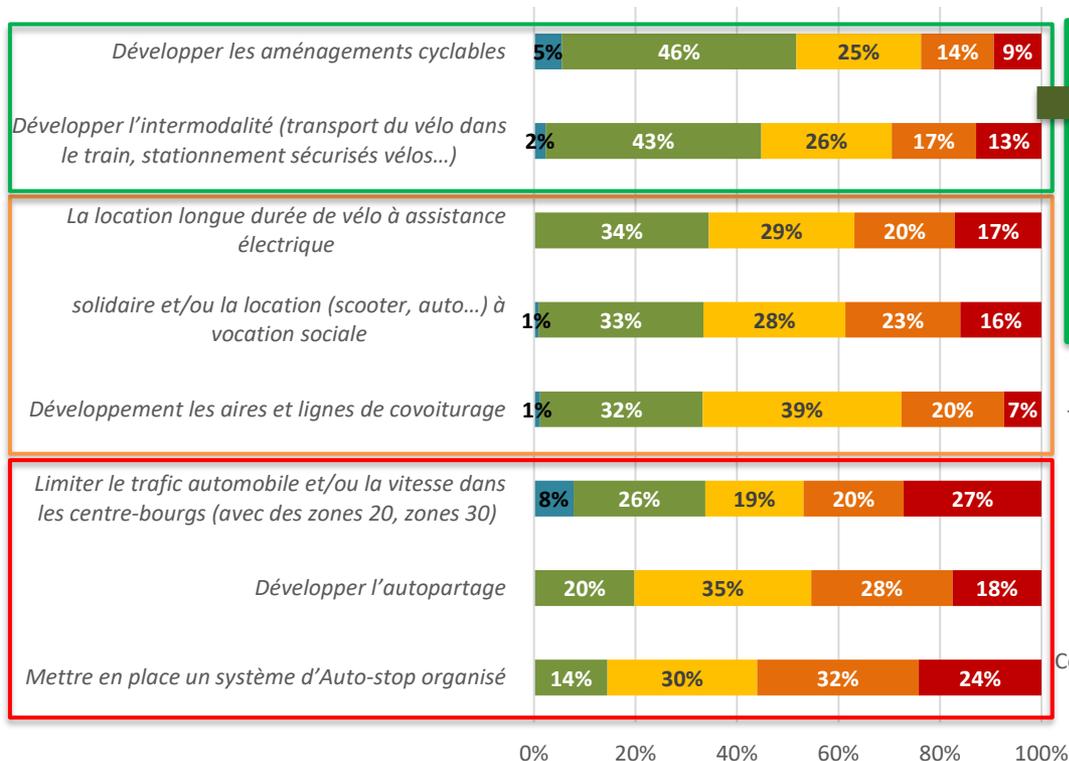
Les aménagements cyclables et le développement de l'intermodalité plébiscités



- ✓ Selon les habitants, **les solutions de mobilité les plus attendues sont la création d'aménagements cyclables et le développement de l'intermodalité** (« intérêt fort » entre 43 et 46%).

Si des améliorations étaient apportées aux différentes offres de transport, seriez-vous prêts à en utiliser pour certains déplacements quotidiens et à quelle fréquence ?

Solutions de mobilité à développer sur le territoire :



■ Solution déjà existante ■ Intérêt fort ■ Intérêt moyen ■ Intérêt faible ■ Solution inadaptée ■ Très souvent ■ Régulièrement ■ Occasionnellement ■ Pas du tout

La co-construction du plan d'action



Une phase de co-construction du plan d'action menée à travers différentes séances d'ateliers de travail



Trois sessions ont été organisées (avec entre chacun une phase d'arbitrage) :

- Une première session pour partager le diagnostic et identifier les enjeux « opérationnels » pour répondre aux problèmes de mobilité rencontrés ;
- Une seconde session de travail pour construire « le scénario des pistes d'action à développer » ;
- Une troisième session pour définir le contour opérationnel de certaines actions retenues ;



Ces ateliers ont rassemblé entre 30 et 50 participants : élus et techniciens du PETR et des Communautés de communes, partenaires institutionnels, associations...



Le plan global est composé de 22 actions



- ✓ *Il est le fruit d'une large concertation à travers*
- ✓ *les différentes séances en ateliers de travail ;*



- ✓ *Les 22 actions sont réparties selon 5 axes d'intervention :*

Axe 1 : Mieux informer et faire connaître les offres existantes

Axe 2 : Intensifier le recours aux modes actifs

Axe 3 : Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité

Axe 4 : Encourager l'usage partagé de l'automobile

Axe 5 : Aller vers une mobilité plus solidaire



- ✓ *Si l'étude globale menée sur le PETR comporte 22 actions, à l'échelle de chaque CC : les 4 Plans de Mobilité Simplifiés pourront intégrer tout ou partie des 22 actions (soit car le territoire d'une CC n'est pas concerné par une action, soit par choix...) ;*
- ✓ *Les actions n'ont pas de priorité entre elles, la priorisation pourra être différente dans chacune des CC ;*

Axe 1 : Mieux informer et faire connaître les offres existantes

1. Créer un guide de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité
2. Promouvoir les lignes scolaires pour certains déplacements occasionnels des captifs

Axe 2 : Intensifier le recours aux modes actifs

3. Réaliser un Schéma Directeur Cyclables/Mobilités douces pour identifier le maillage de liaisons douces puis disposer d'un outil programmatique
4. Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants
5. Structurer l'implantation d'une association d'usagers du vélo pour animer la politique locale

Axe 3 : Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité

6. Engager des discussions avec la Région pour prolonger des lignes régulières afin de desservir certaines communes
7. Expérimenter la mise en place d'un système de navette à la demande en lien avec les gares
8. Ouvrir les 5 lignes de transport des salariés du CNPE à d'autres usagers
9. Pérenniser une liaison TC interne à Romilly en s'appuyant sur une liaison entre la gare, la zone Aéromia et l'hôpital
10. Identifier et aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de proximité permettant d'interconnecter les offres de mobilité

Axe 3 : Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité

11. Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou de certains pôles
12. Mettre en place des vélos en libre-service ou en location de courte durée à proximité des gares
13. Développer une offre de stationnement de vélos en box sécurisés sur les lieux d'intermodalité

Axe 4 : Encourager l'usage partagé de l'automobile

14. Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire
15. S'appuyer sur la plateforme Karos pour développer le covoiturage au quotidien
16. Expérimenter une ligne de covoiturage organisée entre Romilly, Nogent et Provins
17. Mettre en place un programme d'incitation et d'accompagnement des entreprises pour développer le covoiturage et s'orienter vers la réalisation de Plans de Mobilité Employeur

Axe 5 : Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité

18. Mettre en place un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule
19. Développer un garage solidaire avec location multimodale à vocation sociale et à l'échelle du territoire en s'appuyant sur l'association Coup de Main
20. Mettre en place des aides au financement du permis de conduire et de son premier véhicule
21. Mettre en place une aide financière à l'achat de vélo / VAE auprès des habitants
22. Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants

Le plan d'action selon les CC concernées par le déploiement envisagé de l'action

Numéro des actions	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	total
CC du Nogentais (CCN)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	21
CC des Portes de Romilly (CCPRS)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	21
CC de Seine et Aube (CCSA)	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	18
CC de l'Orvin et l'Ardusson (CCOA)	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	20

✓ = CC concernée par l'action

✓ = CC territoire de l'expérimentation prioritaire

✗ = CC non concernée par cette action

Détail du plan d'actions



Axe 1

Mieux informer et faire connaître les offres existantes :

1. *Créer un guide de la mobilité sur le territoire, pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité*
2. *Promouvoir les lignes scolaires pour certains déplacements occasionnels des captifs*



Constats du diagnostic

- ✓ Une méconnaissance de l'offre de déplacement alternative à la voiture individuelle de la part des habitants.

➔ **Améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité chez la population pour favoriser leur utilisation.**

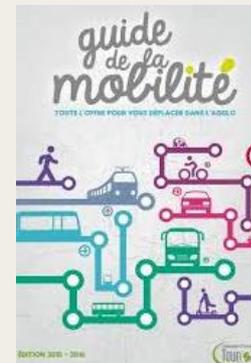
Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

Mesures à mettre en place

1) Créer un guide mobilité reprenant l'ensemble des offres de mobilité à l'échelle du PETR

- Il donnera une **vision multimodale des déplacements** (voiture, covoiturage, TC, modes actifs, électromobilité,...) et mettra en évidence les **avantages** procurés par les **modes alternatifs** (*coût, temps, santé,...*). Il comportera les spécificités de **chaque CC** et les **contacts** pour les différentes offres de mobilité.



2) Compléter certaines offres de mobilité dans la plateforme régionale FLUO et faire connaître la plateforme

- La **plateforme Fluo Grand Est** donne toutes les informations relatives au transport public et alternatif à la voiture individuelle disponible dans la région Grand Est. Pour le PETR, il conviendra de **rajouter et clarifier des informations** (*aires de covoiturages, lignes Fluo Grand Est 13A et 13B et la ligne IDFM 11*).

3) Envisager le guide sous divers supports combinables à actualiser régulièrement

- Au format **papier** et **PDF** pour impression et téléchargement depuis les **sites web** du **PETR** et des **CC**, transmissions mailing ... en limitant la distribution papier pour faciliter l'actualisation !
- Au format **web** sur les plateformes et sites dédiés, accessible directement ou intégré aux **sites web** du **PETR** et des **CC** avec une page répertoire spécifique.

4) Renforcer et uniformiser la communication de tous et envisager des points d'accueil physiques dans les MFS à travers des permanences

- La communication sur la mobilité au sein des sites internet du PETR et des CC du territoire est **lacunaire** et **hétérogène**. La communication proposée par les différents acteurs du territoire et recevant du public, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, de Pôle Emploi ou de l'Office de Tourisme, doit être **plus importante, qualitative** et **unifiée** au bénéfice des habitants / touristes.

Secteurs d'intervention

- ✓ **Ensemble du PETR SPC**

Acteurs

- ✓ **PETR SPC** : chef de file
- ✓ **CC, Communes, Région GE** : partenaires

Coûts

- ✓ +/- 10 k€ pour la réalisation d'un livret par une agence extérieure ;
- ✓ +/- 5 k€ pour un site web dédié
- ✓ +/- 3 k€ pour l'impression de 1 000 exemplaires à distribuer.

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de guides papiers distribués
- ✓ Nombre de téléchargement du guide /de connexions sur les pages internet
- ✓ Evolution de la fréquentation des services

Faisabilité

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	Coordination des acteurs

Détails de l'action

Pour aider le PETR dans ces réflexions, des exemples de guide ont été analysés et comparés. 3 concernent des guides au format papier/imprimable et 1 est un site internet dédiée.



Territoire	CC du Thouarsais	CC Rivière Chinon St Benoît la Forêt	CC du Genevois	Le Pays d'Alençon
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger	Site internet dédié
Un sommaire	non	non	non	Page d'accueil avec menu
Nombre de pages / format	11 pages / format A4	11 pages / format A4	9 pages / format A4	8 sous menus
Présentation du territoire	non	non	Oui avec carte de l'offre	non
Offre présentée	Mode actifs, plan vélo & services associés, TC, TAD, mobilité inclusive, covoiturage, carburants alternatifs	TC, modes actifs, voiture individuelle, voiture partagée, stationnement	Voiture solo pour montrer ses points négatif, voiture autrement, TC, modes actifs,	Cars & bus, trains, location de 2 roues et voiture, covoiturage, taxi, accès permis de conduire, vélo via renvoi sur calcul d'itinéraire régional
Carte de l'offre	Oui (dont plan vélo, plan TC local et plan avec liaisons extérieures)	Oui (mais schématique avec plan vélo, plan lignes TC)	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Non – juste plan de l'offre TC
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide	Non renvoi sur autre site alors que le téléchargement serait aisé
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	Non	Non	Oui	Renvoi sur le calculateur régional
Sensibilisation	Très limitée	Très limitée	Oui	Non
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (nombreux contacts et renvoi web)	Oui (téléphone conseiller en mobilité et renvoi web)
Les « plus » du répertoire	Quiz « A vous de jouer ! »	Des zooms & conseils par mode (comment équiper son vélo ? Eco-conduite...)	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	-

Constats du diagnostic

- ✓ Une offre de TC qui ne répond pas aux besoins de la population.
- ✓ Un nombre important de lignes scolaires (97) avec une desserte fine et jugée bien adaptée par les élus (88 %).
- ✓ Une augmentation de l'offre de TC fortement attendues par la population (98 %).

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

➔ **Utiliser les opportunités offertes par le maillage dense des lignes scolaires (97) pour favoriser la mobilité des captifs en lien avec les principales polarités**

Mesures à mettre en place

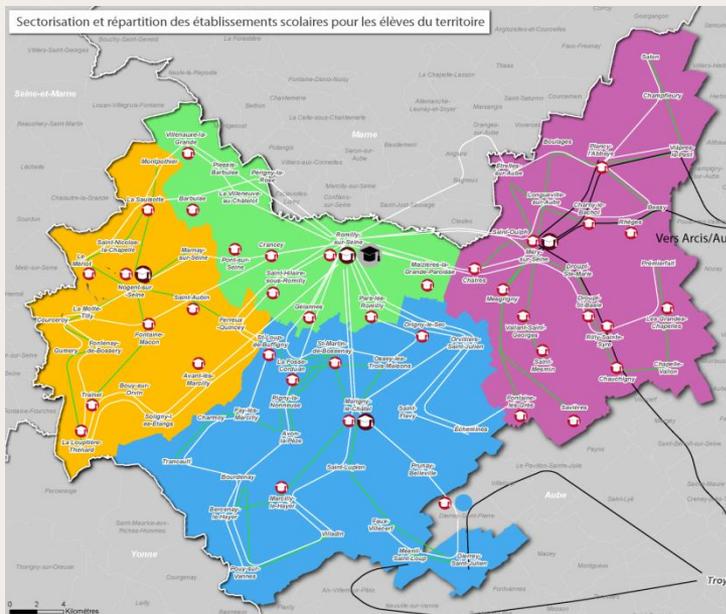
1) Communiquer sur l'ouverture des lignes scolaires au reste de la population

La région Grand Est a ouvert certaines lignes scolaires à toutes personnes extérieures dans la limite des places disponibles laissées vacantes par les élèves demeurant prioritaires.

- Un **recensement** des lignes scolaires ouvertes desservant les établissements secondaires sera à mener.
- Un **travail de communication** pourra être réalisé, sur les **sites internet des collectivités** et sur le **guide mobilité** à mettre en place, afin de **mieux faire connaître** cette possibilité de déplacement et les **trajets réalisables**.

2) Réaliser une cartographie des lignes scolaires

- La promotion des lignes scolaires passera aussi par un **travail cartographique** permettant d'avoir un aperçu global de l'offre, soit via un logiciel de type SIG ou soit via un outil en ligne (*UMAP, logiciel libre*) ;
- La carte sera accompagnée des **grilles horaires** associées à chaque ligne ;
- L'enjeu de cette carte sera de représenter **facilement** la complexité de l'offre scolaire ;
- Une nécessité de la mettre à jour à chaque rentrée scolaire ;
- La carte sera **intégrée au site Fluo Grand Est** et sera relayée via les **sites Internet des collectivités**, dans le **guide mobilité ...** pour une bonne diffusion de l'information.



Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ **PETR SPC** : chef de file en lien avec la Région Grand Est pour intégration d'une cartographie au site Fluo
- ✓ **Région GE, CC** : partenaire technique et diffusion de l'information

Coûts

- ✓ Intégrés à la création du guide mobilité pour la cartographie des lignes et la diffusion de l'information

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de lignes ouvertes aux usagers commerciaux ;
- ✓ Fréquentation hors scolaires des lignes scolaires

Faisabilité

Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Axe 2

Intensifier le recours aux modes actifs



3. *Réaliser un Schéma Directeur Cyclables/Mobilités douces pour identifier le maillage de liaisons douces puis disposer d'un outil programmatique*
4. *Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants*
5. *Structurer l'implantation d'une association d'usagers du vélo pour animer la politique locale*



Constats du diagnostic

- ✓ Une part modale du vélo pour se rendre au travail encore faible (2 % au total, 7 % pour les déplacements intra-communaux).
- ✓ Une absence de maillage cyclable intercommunal.
- ✓ Un potentiel important de l'utilisation du vélo dans le territoire (82 % de la population à moins de 8 km d'une polarité intermédiaire ou urbaine).

→ **Disposer de la vision d'un futur maillage d'itinéraires cyclables cohérents à l'échelle du territoire (et connexion extérieure) afin de développer la pratique du vélo au quotidien (déplacements utilitaires)**

Impacts

Faibles		Elevés
1	2	3

Report modal

Mesures à mettre en place

Les enjeux et objectifs d'un Schéma Directeur Cyclable

Un Schéma Directeur Cyclable est une **démarche volontaire de planification** à l'échelle d'un territoire afin de se doter de la vision moyen-long termes d'une armature cyclable.

- Il vise à identifier les liaisons cyclables à développer ;
- Il concerne **prioritairement les déplacements du quotidien**, autrement dit les déplacements utilitaires, mais peut également intégrer une dimension de loisir et cyclotouristique.
- La vision projetée dans un Schéma Directeur Cyclable doit être **cohérente et pragmatique** au regard du **potentiel** d'usagers du vélo attendus, des **pôles générateurs** à relier, des **autres modes de déplacements** (gares, arrêts de transports en commun, aires de covoiturage, ...) et de la **configuration territoriale**.
- Un travail de **définition** et de **chiffrage** pour les aménagements cyclables à concevoir, puis de **programmation** et de **priorisation** des itinéraires retenus, le tout avec une **forte concertation** entre les acteurs de l'étude.
- Aux côtés du volet « aménagements », le Schéma devra proposer des **actions concrètes en matière de services aux cyclistes** (stationnement, jalonnement, location de vélos, etc.) afin d'accompagner le développement de la pratique cyclable.
- Un document indispensable pour répondre à certains **appels à projets** et prétendre à certaines **sources de financement**.

Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ **PETR SPC** : chef de file pour la réalisation de l'étude (afin de mutualiser les coûts plutôt qu'un schéma réalisé par chaque CC)
- ✓ **ADEME, CD10, Région GE, CC, Communes** : partenaires techniques et/ou financiers

Coûts

- ✓ +/- 50 k€ pour une démarche conjointe à l'échelle du PETR pour les 4 CC (*aides mobilisables pour la réalisation*)

Suivi des mesures

- ✓ Linéaire d'aménagement cyclable réalisé / jalonné
- ✓ % de la voirie d'un territoire intégrant une place pour le vélo
- ✓ Fréquentation des aménagements (pose de compteurs vélos)
- ✓ Évolution de la part modale du vélo

Faisabilité

Simple Complexe



Détails de l'action

Les points clés de réalisation d'un Schéma Directeur Cyclable sont :

1) Définir les liaisons à développer dans le cadre du Schéma Directeur Cyclable

Le Schéma Directeur Cyclable devra identifier un maillage global, en s'appuyant sur :

- **Les déplacements internes aux polarités principales et secondaires du territoire** (Romilly-sur-Seine, Nogent-sur-Seine....) en desservant les principaux pôles générateurs : gare, centre ville, établissements scolaires, zones d'emplois ;
- **Les déplacements entre les polarités et les communes proches** en analysant notamment les potentialités de déplacements pendulaires (actifs, scolaires...) en volume entre ces communes ;
- **Les rabattements vers les gares et lieux d'intermodalité ;**
- **Les rabattements sur les axes cyclotouristiques** en lien avec la **Véloroute V33**;

2) Définir les aménagements cyclables à réaliser

Le Schéma Directeur Cyclable définira les aménagements à réaliser. Différents types d'aménagements cyclables sont à envisager selon l'intensité du trafic routier et le volume de cyclistes attendu :

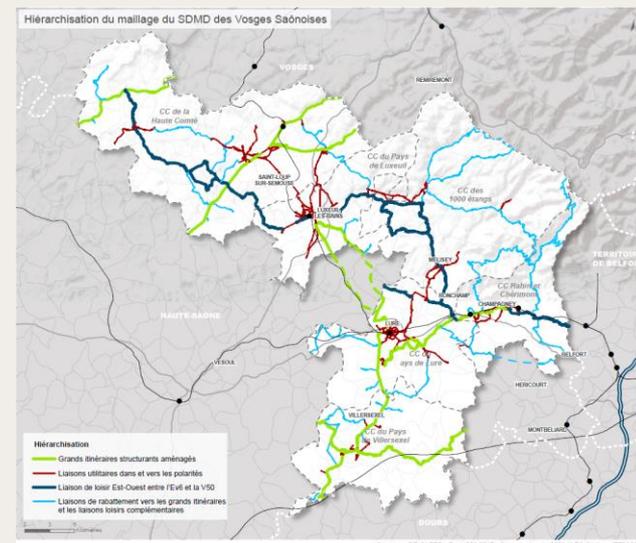
- **Des aménagements en site propre** (piste cyclable, voie verte) ;
- **Des aménagements sur chaussée** de type bandes cyclables ou chaussée à voie centrale banalisée ;
- **Des voies partagées** sur des routes à faible trafic.

3) Proposer un jalonnement adapté des itinéraires et les services complémentaires à la pratique

Le schéma définira en parallèle le **jalonnement indispensable à la visibilité du réseau** et proposera des **services à développer en parallèle** (pour venir compléter ceux du plan de mobilité) pour développer la pratique : services de location, communication ...

4) Chiffrer les aménagements puis définir leur priorisation et/ou programmation pour préparer la mise en œuvre opérationnelle du schéma

- **Chiffrer les aménagements cyclables à réaliser par ratio** sur la base des préconisations précédentes ainsi que les services vélos envisagés ;
- **Programmer (PPI) /prioriser leur réalisation** en collaboration avec les gestionnaires de voiries et selon la gouvernance envisagée et rôle souhaité de la collectivité ;



Maillage du Schéma Directeur Cyclable du PETR des Vosges Saônoises (70)



Constats du diagnostic

- ✓ Aucun service de location de VAE de longue durée à destination des habitants sur le territoire.
- ➔ Offrir aux habitants et précaires une offre alternative à l'automobile, leur permettre de tester l'usage du VAE avant une acquisition ...

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3

Report modal

Mesures à mettre en place

1) Le porteur de projet : les CC

Le développement d'un système de location longue durée de vélos sera **porté et géré par chaque Communauté de Communes**. Le **PETR aura un rôle de coordinateur et de partenaire technique**, notamment pour la passation d'un marché par groupement de commande de fournitures de vélos pour les Communautés de Communes intéressées.

2) Caractéristiques de la flotte de vélos

Il s'agira d'avoir une flotte de départ d'environ **15 vélos à assistance électrique (VAE) par CC**. Un **vélo cargo** et un **tricycle** peuvent également être prévus pour les familles et diversifier les usages. Une partie de la flotte (+/- 3 vélos) pourra être réservée aux **personnes non motorisées en insertion professionnelle** par l'intermédiaire de l'association « Coup de Main ».

3) Le public cible : les habitants

Le système de location longue durée de vélos est destiné aux **habitants** de chaque CC.

4) Modalités d'exploitation du service

- Durée de location : il s'agira de proposer une durée de location **d'au moins 1 mois** afin de ne pas faire concurrence aux loueurs privés et **jusqu'à 6 mois** pour favoriser la rotation du parc avec un **tarif dégressif** suivant la durée de location.
- La **location** sera gérée par les **CC**, tandis que **l'entretien** des vélos sera assuré par un **prestataire** tel que Cycle Europe à Romilly-sur-Seine et par l'association Coup de Main pour les vélos qu'elle aurait à sa charge.
- Une **option de rachat** des VAE vieillissant afin de renouveler le parc pourra être proposée.



Exemple tarif location	
Durée	Coût
1 mois	50 €
3 mois	120 €
6 mois	210 €

Secteurs d'intervention

- ✓ A l'échelle de chaque Communauté de Communes

Acteurs

- ✓ **CC** : chefs de file en tant qu'AOM locales pour le développement de services de mobilité
- ✓ **PETR SPC** : coordinateur, promotion et communication sur l'action
- ✓ **Communes** : partenaires techniques

Coûts/Recettes

- ✓ +/- 30 k€ par CC d'investissement
- ✓ 0,1 ETP/an par CC en fonctionnement et +/- 1,5 k€ et (100€/vélo/an d'entretien)
- ✓ Recettes : +/- 7 k€/an à raison d'une location moyenne à 38 €/mois
- ✓ Equilibre sur 3 ans si revente du parc pour 40% de l'investissement

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de VAE mis en location
- ✓ Nombre de locations réalisées
- ✓ Durée moyenne des locations

Faisabilité



Constats du diagnostic

- ✓ Une absence d'associations d'utilisateurs du vélo présentes spécifiquement sur le territoire
 - ✓ Pas d'animations ou de journée dédiée à la mobilité cyclable
- Aider à l'implantation d'une association afin de disposer d'une structure relais pour la promotion et la mise en œuvre de certains volets de la politique cyclable portée par la collectivité**

Mesures à mettre en place

1) Structurer une association à l'échelle du PÉTR avec des relais dans les CC :

- Identifier des porteurs de projet : par exemple des **citoyens** ou des **associations** présentes sur des territoires limitrophes pouvant étendre leurs actions sur le PÉTR SPC (ex de « Troyes en selles » à Troyes) en se rapprochant de la Fédération des utilisateurs de la Bicyclette (FUB); **Structurer** une association au moins à l'échelle du PÉTR et potentiellement avec des antennes dans les CC, ;

2) Définir conjointement les objectifs / rôle de l'association sur chacune des CC et à l'échelle du PÉTR :

La présence d'une association d'utilisateurs du vélo peut apporter une **dynamique positive** au **développement de la pratique cyclable** sur le territoire :

- Faire office d'**acteur intermédiaire** pour faire **remonter les problèmes** rencontrés **par les cyclistes aux collectivités** et avoir un **rôle consultatif** dans l'élaboration des projets cyclables ;
- Assurer la **réalisation opérationnelle** de **certaines services vélos** envisagés par les CC : atelier de réparation de vélos (avec la mise à disposition d'un local par la CC et de l'équipement, ...), stage de remise en selle, ... ;
- Réaliser des **animations et ateliers** en lien avec la pratique cyclable (essai de VAE, fête du vélo, challenge « au collège à vélo », etc.).

Le rôle des collectivités sera ainsi de :

- **Communiquer** initialement sur la volonté de la collectivité de structurer une association d'utilisateurs du vélo ;
- Apporter une **aide financière et/ou matérielle** (ex : prêt d'un local) **selon les prestations attendues**;
- **Solliciter** ou **co-organiser** avec l'association des **services et événements** autour du vélo ;
- **Communiquer** auprès des habitants les services proposés par l'association.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3

Report modal



Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PÉTR SPC

Acteurs

- ✓ **CC** : chefs de file en tant qu'AOM locales
- ✓ **PÉTR** : coordinateur des événements menés à l'échelle globale ou sur plusieurs CC
- ✓ **Communes** : partenaires techniques

Coûts

Financement de l'association variable selon le rôle attendu et des événements à organiser

- ✓ Exemple : Subvention pour une animation vélo : 2-5 k€

A noter : le plan vélo régional soutient les structures réalisant des stages de remise en selle

Suivi des mesures

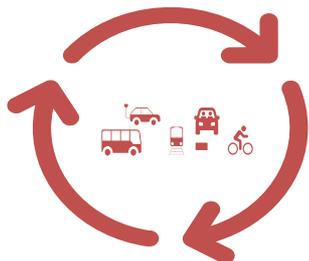
- ✓ Nombre d'adhérents à l'association
- ✓ Subventions versées/habitants
- ✓ Animations et services organisés par l'association.
- ✓ Taux de participation aux événements...

Faisabilité

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Axe 3

Développer l'usage des transports collectifs et améliorer l'intermodalité



6. *Engager des discussions avec la Région pour prolonger des lignes régulières afin de desservir certaines communes*
7. *Expérimenter la mise en place d'un système de navette à la demande en lien avec les gares*
8. *Ouvrir les 5 lignes de transport des salariés du CNPE à d'autres usagers*
9. *Pérenniser une liaison TC interne à Romilly en s'appuyant sur une liaison entre la gare, la zone Aéromia et l'hôpital*
10. *Identifier et aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de proximité permettant d'interconnecter les offres de mobilité*
11. *Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou de certains pôles*
12. *Mettre en place des vélos en libre-service ou en location de courte durée à proximité des gares*
13. *Développer une offre de stationnement de vélos en box sécurisés sur les lieux d'intermodalité*



Constats du diagnostic

✓ En dehors de l'axe de la Seine, aucune offre TC n'est présente sur les communes rurales

→ Proposer une solution de mobilité pour les pôles de proximité aujourd'hui non desservis avec une offre régulière.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Secteurs d'intervention

✓ CCOA, CCN et CCPRS

Acteurs

- ✓ Région Grand Est : chef de file en tant qu'AOM régionale des lignes Fluo
- ✓ PETR, CC: rôle de lobbying pour porter l'action auprès de la Région

Mesures à mettre en place

1) Restructurer la ligne 13B pour mieux desservir la CCOA et la CCN avec des extensions

3 communes ont été identifiées par les élus pour être de nouveaux terminus de lignes régulières et permettre de desservir près de 8 000 habitants :

- Villenauxe-la-Grande via La Saulsotte et Montpothier (3750 hab. desservis) ;
- Marigny-le-Châtel via Pars-lès-Romilly et Ossey-les-Trois-Maisons (3175 hab. desservis) ;
- Marcilly-le-Hayer via Saint-Lupien (1000 hab. desservis).

La ligne 13B est une ligne courte qui a une fonction de desserte interne du PETR et de rabattement vers les gares et pourrait être prolongée vers ces 3 communes.

Sur les 4 allers-retours actuels, il est proposé d'étendre 3 allers-retours réguliers vers ces 3 communes. La desserte de Marcilly-le-Hayer peut être à la demande au regard du potentiel plus faible.

Ces extensions impliquent une offre kilométrique augmentée de 40 km par service, soit un rajout de 43 000 km (de 41 000 km aujourd'hui à 84 000), correspondant à un surcout estimé à 129 k€.

2) Veiller à organiser des correspondances en gare

L'offre devra être réorganisée afin de permettre les correspondances TER en gare de Romilly pour la CCOA et de Nogent-sur-Seine pour la CCN pour les trains vers/depuis Paris et Troyes.

3) Être complémentaire avec l'action 7

L'action 7 prévoit d'expérimenter un transport à la demande sur la CCOA en rabattement vers la gare de Romilly. La mise en place de service devra être complémentaire à l'extension de la ligne 13B et non faire doublon d'offre.

Coûts

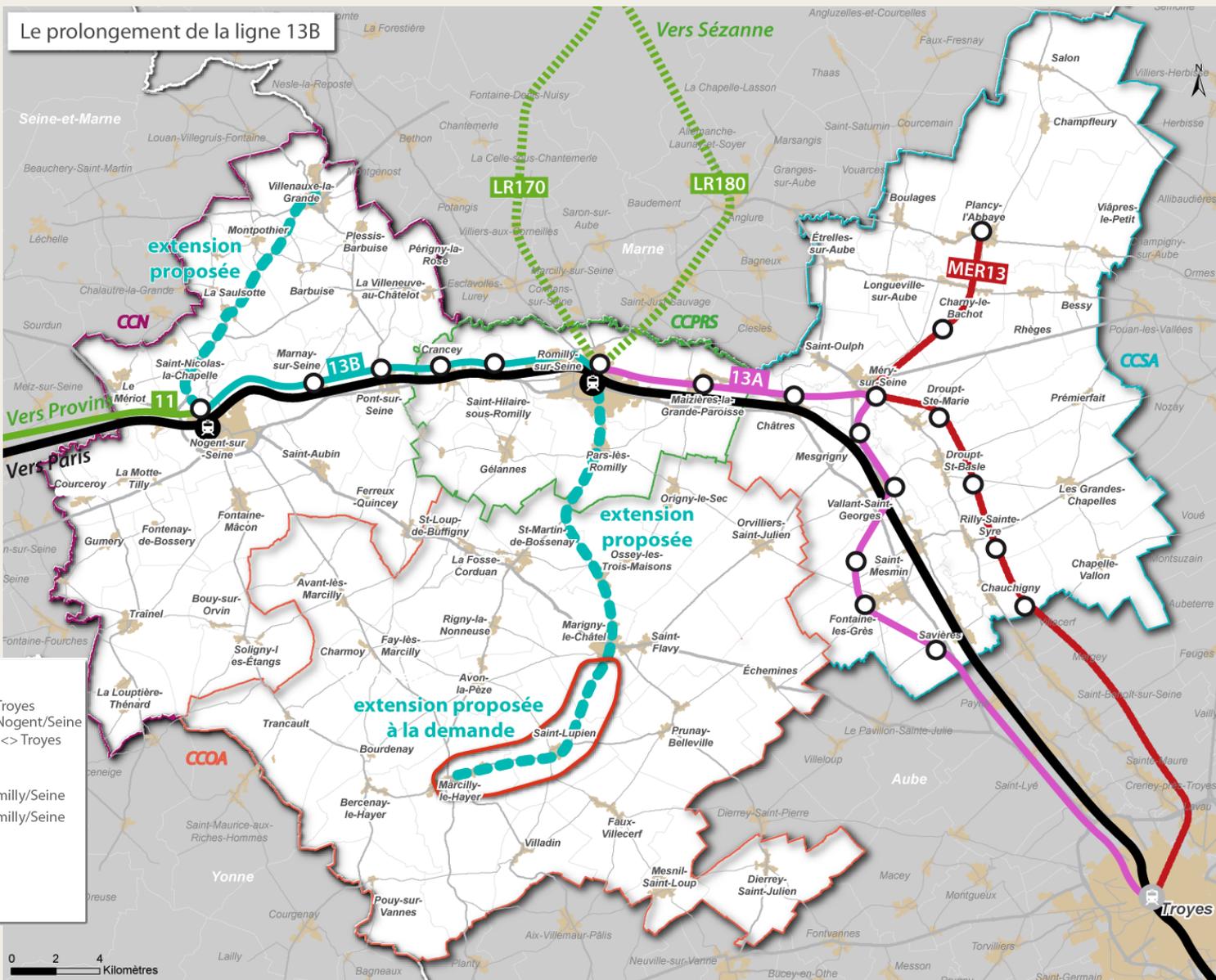
✓ +/- 129 k€/an pour l'extension de la ligne 13B (sur une base de 3 €/km / an)

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation de la ligne
- ✓ Montées-descentes aux arrêts des nouvelles communes
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

Faisabilité

Simple			Complexe		
1	2	3	1	2	3
Technique			Financière		
			Coordination des acteurs		





Constats du diagnostic

- ✓ En dehors de l'axe de la Seine, aucune offre TC n'est présente sur les communes rurales
- Proposer une solution de mobilité en complément du train sur les communes non desservies avec une offre de transport à la demande.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Secteurs d'intervention

- ✓ CCOA dans un premier temps

Acteurs

- ✓ CCOA : chef de file en tant qu'AOM
- ✓ PETR : partenaire technique

Mesures à mettre en place

Un service de transport à la demande est une solution de mobilité **coûteuse** pour la collectivité. L'objectif sera de trouver un **bon compromis** entre un système **permisif très onéreux** et un système plus **restrictif, moins onéreux** mais ne **répondant pas** à toutes les demandes. Différentes solutions envisageables :

Cout	Public cible	Gare de rabattement	Nombre de services	Jours de fonctionnement
Peu onéreux	<ul style="list-style-type: none"> Sous conditions de ressources 	<ul style="list-style-type: none"> 1 gare (Nogent ou Romilly) 	<ul style="list-style-type: none"> 1 service le matin et 1 service le soir 	<ul style="list-style-type: none"> 3 jours par semaine
Onéreux	<ul style="list-style-type: none"> Sous conditions de ressources + les jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> 2 gares 	<ul style="list-style-type: none"> 1 service en HP et entre 12h et 14h 	<ul style="list-style-type: none"> 5 jours par semaine
Très onéreux	<ul style="list-style-type: none"> Ouvert à tous 		<ul style="list-style-type: none"> Des services toute la journée 	<ul style="list-style-type: none"> 6 jours par semaine

Il est proposé ici un système intermédiaire, basé sur :

- Une expérimentation sur le périmètre de la CCOA en rabattement sur la gare de Romilly-sur-Seine, pouvant ensuite être déployée sur les 4 CC.
- Une mise en connexion avec 2 trains le matin, 2 en milieu de journée et 2 retours le soir. Le TAD assure une heure d'arrivée et de départ en gare garantie et le ramassage sera organisé en fonction des réservations finalisées la veille. Dans le détail des services :
 - 1 boucle en **début de matinée** : arrivée pour le train de **7h30** pour Paris et de **7h44** pour Troyes ;
 - 1 en **fin d'après-midi** : départ après le train de **18h15** de Paris et de **18h03** de Troyes ;
 - 2 boucles en **milieu de journée** pour permettre des déplacements à la **demi-journée** sur Troyes : arrivée pour le train de **13h51** pour Troyes et départ après le train de **14h04** de Troyes.
- Un fonctionnement **5 jours par semaine** du **lundi** au **vendredi**.
- Un service ouvert sous condition (*ressources, personnes âgées et jeunes, ...*) correspondant à un taux de déclenchement de **40 % à 65 %**.
- A raison d'une moyenne de 50 km par boucle, le kilométrage annuel total s'élève entre **20 et 33 000 km/an**, soit un coût de **90 000 à 145 000 €/an** (hors recettes et hors frais de gestion).

Coûts

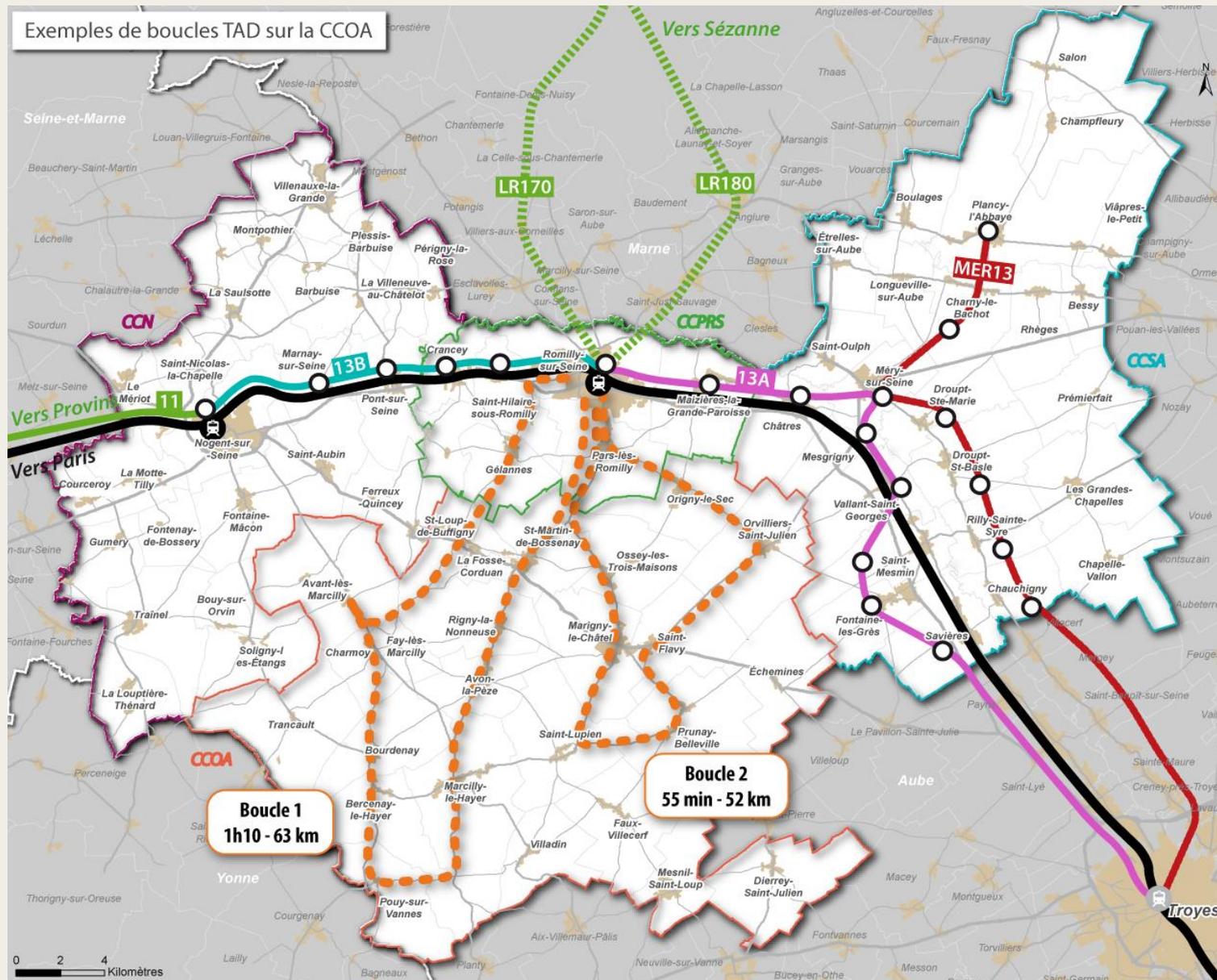
- ✓ +/- 90-145 k€/an pour l'expérimentation sur la CCOA

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation de la ligne
- ✓ Taux de déclenchement
- ✓ Coût/voyage
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

Faisabilité







Constats du diagnostic

- ✓ Le CNPE a mis en place une offre de transport privée pour ses salariés autour de 5 lignes de bus depuis Bray-sur-Seine, Romilly-sur-Seine, Villenauxe-la-Grande, Marigny-le-Châtel et Provins.

➔ **Mutualiser une offre de transport existante pour répondre aux besoins de déplacements du plus grand nombre**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Secteurs d'intervention

- ✓ CCOA, CCN et CCPRS

Acteurs

- ✓ **CCN** : chef de file en tant qu'AOM locale pour la ligne intra-CCN
- ✓ **Région GE** : chef de file en tant qu'AOM régionale pour les lignes intercommunautaires
- ✓ **PETR** : partenaire, en charge de la coordination et de la promotion de l'action
- ✓ **CNPE** : partenaire technique et financier

Mesures à mettre en place

3 solutions à explorer avec les acteurs concernés

L'ouverture de ces lignes à d'autres publics que les salariés du CNPE peut entraîner un changement de statut de ces lignes qui deviennent du transport public (et non plus du transport privé réalisé pour le compte propre du CNPE).

1/ Transférer la gestion aux AOM concernées	2/ Expérimenter une ouverture de la ligne de Villenauxe par la CCN	3/ Rester sur une offre privée ouverte à certains publics
<ul style="list-style-type: none"> • Reprise des 4 lignes inter-communauté de communes par la Région et la ligne interne à la CCN par la CCN. • Les AOM ont alors la gestion des lignes et décident de la tarification, du niveau d'offre... • Le CNPE pourra apporter sa contribution financière au niveau financé aujourd'hui. 	<ul style="list-style-type: none"> • Si la Région ne souhaite pas s'engager : la ligne de Villenauxe-la-Grande, interne à la CCN, pourra être reprise par la CC dans le cadre d'une expérimentation. • La CC aura alors la main mise sur son fonctionnement (tarification, niveau d'offre...). • Le CNPE pourra apporter sa contribution financière au niveau financé aujourd'hui. 	<ul style="list-style-type: none"> • L'initiative pourrait aussi venir du CNPE qui décide d'ouvrir ces lignes à une catégorie de personnes à titre gracieux. • Mais ce transport deviendra du transport public au sens de la loi : le CNPE sera alors « transporteur » et devra se conformer aux règles et contraintes posées par le Code des transports. • Cette solution peut s'avérer juridiquement délicate et soumise à l'accord de la Région.

Coûts

- ✓ +/- 190 k€/an de coût d'exploitation pour la ligne de Villenauxe à raison de 5 AR/j, hors participation de la CNPE

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation de la ligne
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

Exemple de coût pour la reprise de la ligne de Villenauxe par la CCN

A raison d'un coût kilométrique moyen de 4€ (avec coût de gestion), avec une offre à 5 allers-retours par jour (5 jours par semaine toute l'année) entre Villenauxe-la-Grande et Nogent-sur-Seine via le CNPE et la gare, le coût annuel d'exploitation s'élève à 190 k€, hors recettes tarifaires et participation financière du CNPE.

Faisabilité



Constats du diagnostic

- ✓ Une offre a été mise en place en 2021 entre la gare et l'école de la 2^e chance pour répondre aux besoins des étudiants.
- ✓ Un projet d'exploitation de cette ligne par un véhicule autonome
- ➔ **S'appuyer sur la nécessité d'une offre entre la gare et l'école de la 2^e chance pour structurer une ligne répondant à d'autres besoins locaux de déplacement en desservant les principaux pôles générateurs**

Impacts

Faibles		Elevés	
1	2	3	
Report modal			

Secteurs d'intervention

- ✓ Romilly-sur-Seine

Acteurs

- ✓ CCPRS : chef de file en tant qu'AOM locale
- ✓ PETR : promotion et communication sur l'action
- ✓ Commune de Romilly-sur-Seine : partenaire technique

Mesures à mettre en place

1) Identifier les besoins et publics cibles

- A destination en priorité des **élèves** de l'école de la 2^e chance arrivant en gare de Romilly.
- Les **publics « vulnérables »** : personnes âgées, personnes à mobilité réduite, personne sans emploi...
- Les jeunes et les personnes non motorisées.

2) Identifier les pôles à desservir

- La gare, l'école de la 2^e chance et par extension la zone Aéromia ;
- L'hôpital ;
- Le centre-ville pour le marché, les commerces et autres activités ;
- Le centre aquatique pour les jeunes ;
- Pôle emploi pour les personnes sans emploi.

Une proposition de tracé de la ligne est présentée sur la page suivante.

3) Identifier le niveau d'offre

- 1 AR/jour en période scolaire pour l'école de la 2^{ème} chance.
- 3 AR / demi-journée sur 7 demi-journées par semaine (lundi matin pour le marché / mardi / mercredi / jeudi toute la journée) toute l'année.

4) Définir les modalités de fonctionnement

- Un véhicule type minibus urbain, accessibles PMR, voire électrique, dans un premier temps, en attendant les possibilités offertes par une navette autonome ;
- Une **phase d'expérimentation sur 2 ans** avec une communication importante à mener auprès des publics cibles.
- Un transport gratuit pour limiter les contraintes et être plus attractif ?



Coûts

- ✓ +/- 90 k€/an (sur une base de 3,5 €/km + communication)

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation de la ligne
- ✓ Enquête de satisfaction auprès des usagers

Faisabilité

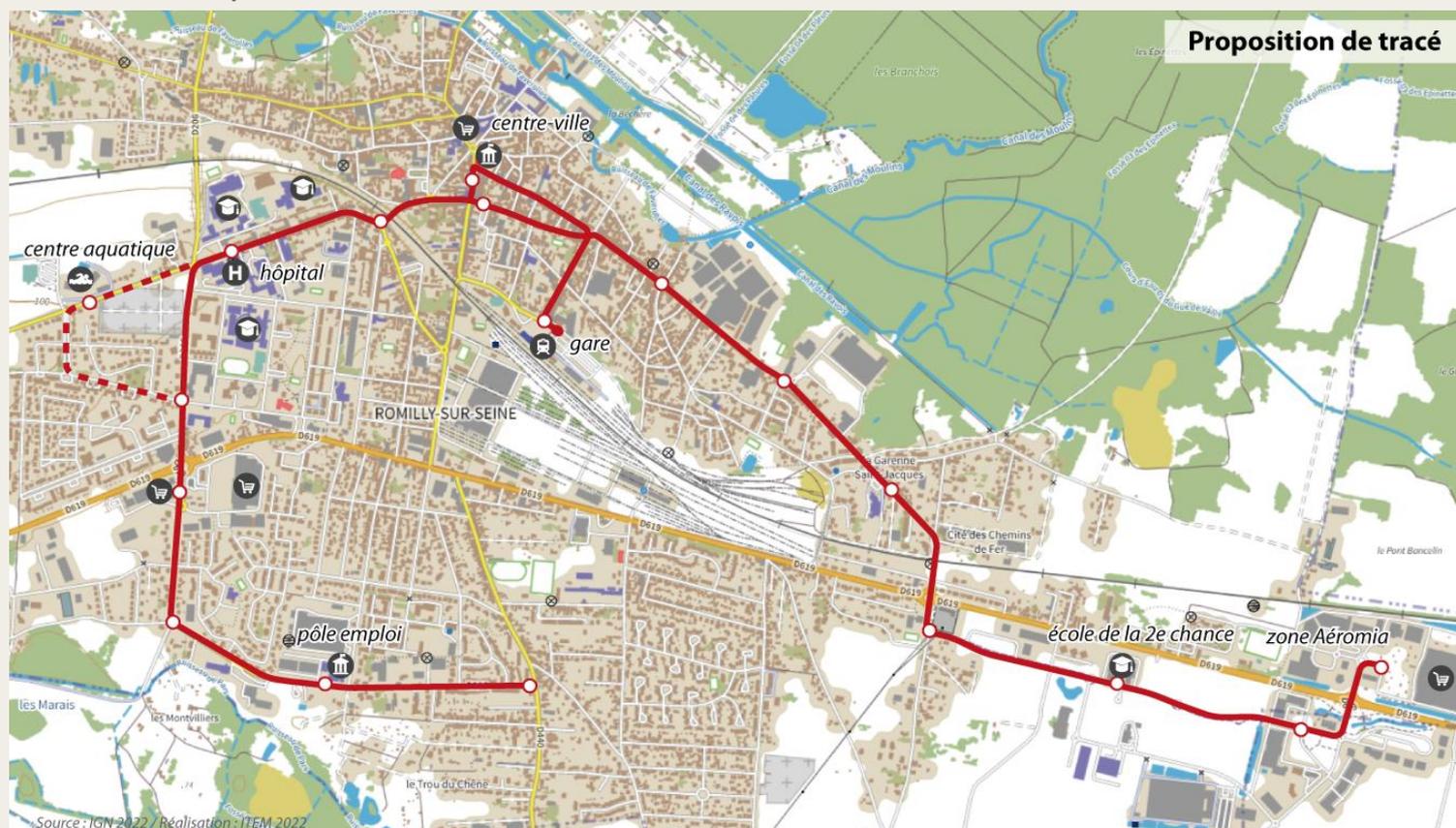
Simple Complexe

1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Mesures à mettre en place

5) Détails de la ligne proposée

- 8,4 km de long dont ;
- 30 min environ de temps de parcours (par sens) ;
- En plus des 2 allers-retours quotidiens gare <> école de la 2^e chance en période scolaire, proposition d'un niveau d'offre d'1 service toute les 1h à 1h30 selon les besoins les jours où l'offre est étendue, soit au total **4 allers-retours par demi-journée en période scolaire (3 en vacances scolaires)**.
 - > env. 520 km réalisés par semaine en période scolaire / env. 350 km en période de vacances scolaires
 - > env. 23 500 km par an
 - > soit env. 90 k€ par an.



Constats du diagnostic

- ✓ 2 pôles d'intermodalité structurants sur le au niveau gares SNCF de Nogent-sur-Seine et Romilly-sur-Seine
- ✓ 20 communes sont également desservies par une ligne régulière de car.

→ **Construire / organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalités hiérarchisés afin de rendre les offres plus lisibles et développer ces espaces comme des centralités à part entière**

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

Mesures à mettre en place

Valoriser des pôles d'échanges secondaires dans les communes périphériques et rurales en tant que Point de Rencontre des Mobilités (PRM)

4 points de rencontre mobilité sont préconisés sur le PETR, en complément des 2 PEM de Nogent-sur-Seine et Romilly-sur-Seine :

- **Méry-sur-Seine** : Place du 14 juillet
- **Fontaine-les-Grès** : aire de covoiturage
- **Marigny-le-Châtel** : parking de la Mairie
- **Villenauxe-la-Grande** : Place Clémenceau



PRM de Nods Les Premiers Sapins (25)



Prévoir des services à minima en parallèle d'une bonne signalisation

- Une information multimodale complète (plans / fiches horaires...) pour rendre l'offre lisible ;
- Des points d'arrêts TC sécurisés répondant aux normes PMR si une ligne régulière existe ;
- Un stationnement vélo de longue durée (arceaux abrités) ;
- Des places matérialisées pour le covoiturage et des arrêts de covoiturage si une ligne est développée.



Secteurs d'intervention

- ✓ 4 PRM identifiés rayonnant sur tout le PETR

Acteurs

- ✓ **CC** : chefs de file en tant qu'AOM locales avec partenariat des communes
- ✓ **PETR** : partenaire technique, promotion de l'action
- ✓ **Région GE, CD10, Communes** : partenaires techniques

Coûts

- ✓ 65 k€ pour les 4 PRM

Suivi des mesures

- ✓ Evolution des offres de mobilité proposées sur les PRM ;
- ✓ Fréquentation des services proposés : nombre de véhicules stationnés, fréquentation des lignes de car...

Faisabilité

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	Coordination des acteurs

Détails des mesures

PRM	Localisation	Information multimodale	Point d'arrêt TC	Stationnement vélo	Aire de covoiturage	Coût estimatif
Méry-sur-Seine	Place du 14 juillet 	À prévoir	Existant Ligne 13A et MER13	Prévoir 5 arceaux abrités	3 places à signaler sur le parking + 1 panneau de jalonnement	5,3 k€
Saint-Mesmin Fontaine-les-Grès	Fontaine-les-Grès sur l'aire de covoiturage 	À prévoir	2 points d'arrêt à créer Rue de la Gare		Existante	35 k€
Marigny-le-Châtel	Parking de la Mairie 	À prévoir	Existant		3 places à signaler sur le parking + 1 panneau de jalonnement	5,3 k€
Villenauxe-la-Grande	Place Clemenceau 	À prévoir	1 pont d'arrêt à créer si développement d'une offre régulière (action 6)		Aire déportée sur le parking de la salle des fêtes Rue des Abattoirs	20 k€
Coût total		3 k€ par PRM 12 k€	15 k€ par point d'arrêt 45 k€	2k€ par abri 8 k€	100 € / place signalée + 500 € jalonnement 4 k€ inclus dans l'action 14	65 k€

Constats du diagnostic

- ✓ Une voiture est immobile 90 à 95% du temps, 42% des ménages de la CCPHD possèdent plus de deux voitures (INSEE 2018).
- ✓ Peu de solution de mobilité pour les arrivants en gare ou les visiteurs.
- ✓ 55% des répondants estiment que l'autopartage représente présente un intérêt
- ➔ **Proposer une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie pour les habitants et offrir une possibilité de se déplacer pour les visiteurs arrivant en gare**

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

Secteurs d'intervention

- ✓ Romilly-sur-Seine et de Nogent-sur-Seine dans un premier temps
- ✓ PETER dans un second temps

Acteurs

- ✓ CC : chefs de file en tant qu'AOM locales
- ✓ PETER : partenaire ou pilote si décision de porter l'action (*Achat des véhicules ? Contractualisation de l'expérimentation avec un prestataire*) et de mettre un véhicule en autopartage sur chaque CC
- ✓ Communes : partenaires techniques
- ✓ SNCF Gares & Connexions : partenaire technique pour les gares

Mesures à mettre en place

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste à **disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée.**

- Le service sera porté par la collectivité, mais en s'appuyant sur l'offre développée par un **opérateur privé** (ex : Citiz, Commuauto...) pour limiter la gestion avec un achat des véhicules réalisé soit par la collectivité, soit par l'opérateur.
- Ce service sera expérimenté durant 2 ans au niveau des **2 gares du territoire**, où le potentiel d'utilisateurs est le plus élevé, et **sur les pôles de Méry-sur-Seine et Marigny-le-Châtel** avec 1 véhicule sur chaque site, de manière à réaliser une analyse sur des usages différents.

CC de la Grande Vallée de la Marne (15 000 hab.)

- Système d'autopartage proposé de puis 2020 avec l'opérateur Citiz.
- 12 véhicules, électriques ou hybrides, en libre service sont répartis sur 7 communes du territoire (en gares et en centre bourg).
- Les véhicules sont affectés à une station.
- Coût pour l'utilisateur : 4,5€/h + 0,37 €/km



Coûts

- ✓ Mise à disposition d'un véhicule par un opérateur privé : **8 k€/véh/an**, soit **64 k€/an si expérimentation avec 4 véhicules sur 2 ans**

Suivi des mesures

- ✓ Evolution du nombre mensuel de réservations
- ✓ Taux d'utilisation des véhicules (heures d'utilisation/jour, semaine, mois)
- ✓ Evolution du kilomètre effectué

Faisabilité

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	1 2 3
	Coordination des acteurs

Constats du diagnostic

- ✓ Une offre de vélos en libre-service peu développée sur le territoire
- ✓ Aucun service de ce type présent sur les gares de Nogent ou de Romilly-sur-Seine

➔ Favoriser les déplacements occasionnels en vélo sur le territoire et l'intermodalité vélo-train avec des vélos en libre-service.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Secteurs d'intervention

- ✓ Gares de Romilly-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

Acteurs

- ✓ CC : chefs de file en tant qu'AOM
- ✓ Région Grand Est : potentiel porteur de projet dans la cadre de sa politique régionale
- ✓ PETR : partenaire technique
- ✓ Communes : partenaires techniques
- ✓ SNCF Gares & Connexions : partenaire technique

Mesures à mettre en place

Il s'agira d'un système de location de **courte durée** automatisée de VAE accessible **24/24** sur la voirie.

Dans un premier temps, il faudra déployer une station aux gares de Romilly-sur-Seine et de Nogent-sur-Seine comptant environ **5 VAE** chacune.

Le recours à un système **amovible** (Green on, Véliflex, Koboo, ...) ne nécessitant **pas de génie civil** sera privilégié pour être testé sur différents lieux si besoin.

Dans le cadre de son Plan Vélo 2022-2028, la **Région Grand Est compte déployer un réseau de station vélos Fluo sur différentes gares**. Des discussions avec la Région pourront s'ouvrir pour déployer ce service sur les gares de Romilly et de Nogent-sur-Seine.

Un **travail de communication** (déploiement de l'information dans le guide mobilité, sur les sites des communes / intercommunalités / PETR et en office de tourisme) pourra **accompagner** le déploiement du service et le **promouvoir**.

Domfront en Poiraise (Orne)

- La commune propose depuis 2019, après une précédente expérimentation, 10 vélos à assistance électrique installés sur une station au niveau de la mairie. Le service est opéré par la société Green On.
- Coût : 12 k€ HT / 6 mois.



Coûts

- ✓ +/- 20 k€/an pour 1 stations de 5 vélos en expérimentation sur 1 an (recettes déduites)
- ✓ Soit 80 k€ pour 2 stations sur 2 ans

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de stations et de vélos en libre-service
- ✓ Nombre de locations des VLS
- ✓ Durée moyenne de location ou kilomètres parcourus
- ✓ Recettes d'usagers

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Constats du diagnostic

- ✓ Un développement du stationnement des vélos encore limité sur le territoire
 - ✓ La possibilité de stationner son vélo en sécurité est un facteur clé pour son usage
 - ✓ La présence de stationnements vélos dans les PEM favorise l'intermodalité vélo-TC
- ➔ **Encourager la pratique du vélo et les déplacements intermodaux vélo-TC, en assurant des conditions de stationnements sécurisés**

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3
Report modal	

Secteurs d'intervention

- ✓ Gares de Romilly-sur-Seine et de Nogent-sur-Seine

Acteurs

- ✓ Région GE et SNCF Gares & Connexions : chefs de file
- ✓ PETR : partenaire technique
- ✓ CC, Communes : partenaires techniques

Mesures à mettre en place

Qu'est ce qu'un stationnement vélo sécurisé ?

Le décret 2021-741 du 8 juin 2021 pris en application de l'article L.1272-2 du code des transports, relatif au stationnement sécurisé des vélos en gare détaille les 3 conditions d'un stationnement sécurisé :

1. Permettre de fixer chaque vélo par le cadre et au moins une roue ;
2. Bénéficier d'une sécurisation soit par vidéo-surveillance, soit d'un système de fermeture sécurisée ;
3. Situer dans un lieu couvert et éclairé.

1) Installer des box à vélos sécurisés aux niveau des 2 gares

- L'installation d'un stationnement de vélos sous forme de consignes sécurisées à proximité des gares répond à la fois au besoin de sécuriser le stationnement et d'augmenter sa capacité.
- Le besoin en emplacements de vélos sécurisés est estimé à 30 places par gare

2) Remplacer les racks de la gare de Romilly-sur-Seine par des arceaux

- La gare de Romilly-sur-Seine possède 24 racks couverts situés sur le parvis. Mais les racks ne sont pas une solution optimale car ce système est moins protecteur face au vol.
- Ces racks devront être remplacés par 12 arceaux en U inversés offrant la même capacité de stationnement tout en étant plus protecteurs pour les vélos.



Coûts

- ✓ +/- 50 k€ / consigne d'une trentaine de places
- ✓ 12 arceaux : ≈ 1800 € (≈ 150 €/arceau)
- ✓ Total : ≈ 102 k€

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de stationnements vélo disponibles
- ✓ Occupation des stationnements vélos
- ✓ Evolution du nombre d'utilisateurs de la gare s'y rendant en vélo

Faisabilité

Simple	Complexe
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	Coordination des acteurs

Axe 4



Encourager l'usage partagé de l'automobile



14. *Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire*
15. *S'appuyer sur la plateforme Karos pour développer le covoiturage au quotidien*
16. *Expérimenter une ligne de covoiturage organisée entre Romilly, Nogent et Provins*
17. *Mettre en place un programme d'incitation et d'accompagnement des entreprises pour développer le covoiturage et s'orienter vers la réalisation de Plans de Mobilité Employeur*



Constats du diagnostic

- ✓ Une part modale du covoiturage encore très faible (2 %)
- ✓ Seulement 4 aires de covoiturage officielles présentes sur le territoire
- ✓ Une demande de covoiturage chez la population qui se manifestent par la présence d'aires informelles.

➔ **Proposer un maillage cohérent et bien identifié de points de rencontre et de stationnement pour favoriser le covoiturage.**

Impacts

Faibles	Elevés
1	2 3

Report modal

Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ **CC avec les communes, CD10** : chefs de file ou partenaires techniques selon les cas (gestionnaire de voirie)
- ✓ **PETR** : partenaire technique

Mesures à mettre en place

1) Créer 3 nouvelles aires structurantes de covoiturage au niveau de points de convergence stratégiques et signaler 2 aires sur des parkings existants

Les principaux nœuds routiers du territoire et les sorties d'agglomération sont des emplacements stratégiques pour accueillir de nouvelles aires. Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnement existants afin de limiter la consommation foncière.

Il est proposé la création de **3 aires structurantes ex-nihilo et de réaliser un travail de signalisation et de marquages pour 2 aires structurantes supplémentaires**, localisées sur l'axe Provins – Nogent – Romilly – Troyes, en complément de l'aire existante à Fontaine-les-Grès (le détail des aires est disponible sur les pages suivantes) :

- 2 à Nogent-sur-Seine (route de Provins et route de Fontainebleau) ;
- 2 à Romilly-sur-Seine (en sortie Est et Ouest de la ville) ;
- 1 à Mesgrigny à la Belle Etoile (au croisement D619/D373).

2) Signaler des places réservées au covoiturage au niveau des points de rencontre mobilité (cf. action 10)

En cohérence avec l'action 10, **les points de rencontre mobilité (PRM)** de Méry-sur-Seine, Villenauxe-la-Grande et Marigny-le-Châtel seront équipées de **places dédiées au covoiturage** : il s'agira de **signaler au moins 3 places réservées** à cet effet. A noter que les PEM de Nogent et Romilly et le PRM projeté de Fontaine-les-Grès disposent déjà de places pour le covoiturage.



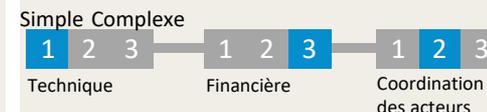
Coûts

- ✓ +/- 350 k€, dont 330 k€ pour les aires à créer ex-nihilo et +/- 20 k€ pour les places à signaler sur des parkings existants

Suivi des mesures

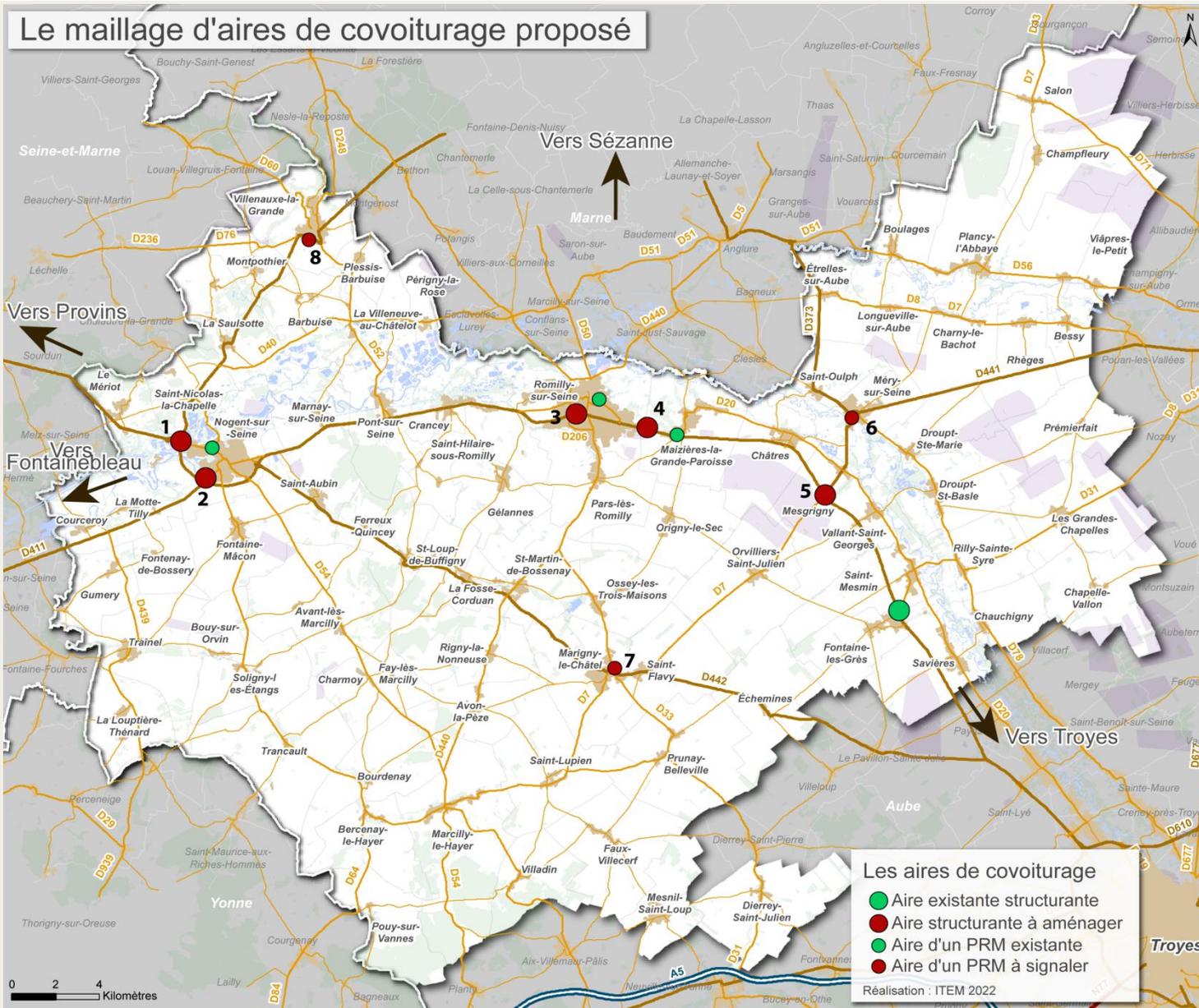
- ✓ Nombre d'aires et de places de covoiturage sur le territoire
- ✓ Occupation des aires de covoiturage

Faisabilité



Détails de l'action

La carte des aires



Détails de l'action

Les aires structurantes

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Nogent-sur-Seine Nord-Ouest Croisement D619/D919/D951 au giratoire de Saipol		30 places	A créer ex nihilo	Aménagement de l'aire : +/- 3500 €/place Jalonnement de l'aire : 1000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 110 k€
2	Nogent-sur-Seine Ouest Croisement D619/D951, au niveau du giratoire Intermarché		30 places	A créer ex nihilo	Aménagement de l'aire : +/- 3500 €/place Jalonnement de l'aire : 1000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 110 k€
3	Romilly-sur-Seine Ouest Parking de Carrefour		20 places	A signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 1000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 5 000 €
4	Romilly-sur-Seine Est Parking de E.Leclerc		20 places	A signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 1000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 5 000 €

Les aires structurantes (suite)

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
5	Mesgrigny – La Belle Etoile A proximité de l'auberge		30 places	A créer ex nihilo	Aménagement de l'aire : +/- 3500 €/place Jalonnement de l'aire : 1000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 110 k€

Les places signalées sur les PRM

N°	Aire PRM	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
6	Méry-sur-Seine Place du 14 juillet		3 places	Places à signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 500 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10 Total : +/- 800 € (hors arceaux vélo)
7	Marigny-le-Châtel Parking de la mairie		3 places	Places à signaler	Signalisation des places : +/- 100 €/place Jalonnement de l'aire : 500 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € inclus dans l'action 10 Total : +/- 800 € (hors arceaux vélo)
8	Villenauxe-la-Grande Parking de la salle des fêtes rue des Abattoirs		20 places	Parking à signaler	Pas de places à signaler Jalonnement de l'aire : 500 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total : +/- 2 500 €

Constats du diagnostic

- ✓ Le Département de l'Aube a contractualisé avec la plateforme Karos afin de disposer d'un outil de mise en relation de covoitureurs pour des trajets du quotidien.

➔ S'appuyer sur l'outil Karos pour développer le covoiturage sur le territoire.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Mesures à mettre en place

Communiquer sur la solution de mise en relation Karos pour développer le covoiturage

Karos

- Plateforme de covoiturage de courte distance pour les déplacements domicile travail.
- Déployé par le CD10 sur l'ensemble du Département.
- Participation financière du CD10 aux trajets de manière à ce que le trajet ne coûte que 1,35 € au passager (dans la limite de 50 km).
- En cas de trajets covoiturés ayant pour origine et destination deux points situés à moins de 10 minutes en voiture d'une gare desservant la ligne TER/SNCF Nogent-sur-Seine / Bar-sur-Aube, la participation financière du Département est exclue.



Equiper certains axes stratégiques avec des « arrêts covoiturage » signalés pour matérialiser des lignes virtuelles de covoiturage de façon à faciliter et sécuriser les points de rencontre

Il est préconisé de signaler des « arrêts covoiturage » sur des axes stratégiques de rabattement sur les polarités afin de faciliter et sécuriser les points de rencontre par un **panneau** et un **espace approprié pour l'arrêt** des véhicules hors de la chaussée.

Dans un 1^{er} temps, ce dispositif sera à tester sur l'axe Villenauxe-la-Grande <> Nogent-sur-Seine <> Marigny-le-Châtel avec l'identification de 12 arrêts (au moins 1 par commune).

Si l'expérience est concluante, il pourra être étendu sur d'autres axes tels que :

- Plancy-l'Abbaye <> Fontaine-les-Grès ;
- Marigny-le-Châtel <> Troyes ;
- Marcilly-le-Hayer <> Marigny-le-Châtel <> Romilly-sur-Seine ;
- Marcilly-le-Hayer <> Bourdenay <> Avant-lès-Marcilly <> Nogent-sur-Seine.



Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ CC : chefs de file en tant qu'AOM locales
- ✓ CD10 : chef de file dans le cadre de sa contractualisation avec Karos, porteur du déploiement de la plateforme sur le Département
- ✓ PETR : partenaire technique

Coûts

- ✓ +/- 4 k€ pour l'expérimentation d'arrêts covoiturage (+/- 300 € pour 2 panneaux) + communication sur la matérialisation d'une ligne virtuelle

Suivi des mesures

- ✓ Fréquentation de l'application

Faisabilité

Simple	Complexe							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		



Zoom sur la plateforme Karos déployée dans le Département de l'Aube

- **Karos** est une société française fondée en 2014 qui propose une plateforme de **covoiturage domicile-travail**.
- Karos développe une **application mobile gratuite** disponible sur iPhone et Android. Elle met en relation les usagers (conducteurs et passagers) ayant des déplacements similaires à des horaires concordants. De plus Karos est capable de faire des **propositions de trajet en intermodalité** et peuvent combiner covoiturage avec bus ou train.
- Passagers et conducteurs partagent les frais, automatiquement calculés par l'application. La transaction financière se fait via l'application. En cas de désistement d'un conducteur, il existe un service d'assistance au retour. Le conducteur touche 2 € par passager + 0,1 €/km au-delà de 20 km dans la limite de 50 km).
- Lancé initialement en septembre 2019 par Troyes Champagne Métropole (TCM), ce service évolue grâce à l'association du Département de l'Aube. Karos est aujourd'hui accessible à tous les Auboisiens de plus de 18 ans, et quel que soit le trajet effectué.
- Le Département participe financièrement aux trajets : de 0,65 € à 3,65 € selon le trajet de manière à ce que le trajet ne coûte que 1,35 € pour le passager dans la limite de 50 km.
- A noter que pour les trajets covoiturés qui ont pour origine et destination deux points situés à moins de 10 minutes en voiture d'une gare desservant la ligne TER/SNCF n°4 (Nogent-sur-Seine / Bar-sur-Aube), la participation financière du Département est exclue.

HALT ô STOP dans le Puy-de-Dôme : un équipement pour le covoiturage spontané

Objectifs :

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace dédié ;
- Structurer la pratique permettra la réappropriation de ce mode de transport perdu.

Fonctionnement :

- Des arrêts indiquant la commune de destination souhaitée par l'auto-stoppeur ;
- Plusieurs lames de bois indiquent les noms des communes étant dans la trajectoire du panneau, l'auto-stoppeur pointera sa destination de façon à l'indiquer aux automobilistes ;
- Sans réservation.



Si la marque Halt ô Stop est déposée, il est possible de proposer un système proche fabriqué localement. Coût estimé avec un système abritée +/- 2 K€ par arrêt. Soit +/- 20 K€ pour une ligne identifiée sur une dizaine de communes.



Constats du diagnostic

- ✓ Provins constitue la seconde destination des actifs du territoire travaillant hors PETR dispose d'une gare du Transilien P.
- ➔ **S'appuyer sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'autosolisme.**

Impacts

Faibles		Elevés	
1	2	3	
Report modal			

Mesures à mettre en place

Le **covoiturage dynamique ou spontané** constitue une variante au covoiturage classique basé sur un système en temps réel sans réservation au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet. Le conducteur se substitue ainsi au véhicule de transport en commun.

Une ligne virtuelle et des arrêts de covoiturage matérialisés

Le principe est basé sur l'implantation de **bornes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. La destination du passager est inscrite sur le panneau lumineux et **une place « arrêt minute »** permet l'arrêt des conducteurs.

Différents niveaux de service possibles

Ce système est généralement exploité par des sociétés privées (ex : Ecov, Taxito) qui proposent différents modes de fonctionnement :

- Des horaires de fonctionnement et destination comme une ligne de TC ;
- Une mise en contact par application mobile et/ou spontanée aux arrêts avec panneaux lumineux activables depuis un boîtier connecté ;
- Pas de partage de frais ;
- Possibilité d'intégrer une garantie de retour : si un utilisateur ne trouve pas de conducteur au bout d'un certain temps, l'opérateur trouve une solution alternative (taxi, ...).

A noter que depuis la LOM, **les AOM peuvent à accorder des gratifications financières aux conducteurs** s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée.

1 ligne à expérimenter sur l'axe Romilly <> Nogent <> Provins pour du rabattement sur certaines communes d'IDF et sur la gare RER (6 arrêts à matérialiser).

- Romilly-sur-Seine, au giratoire de Carrefour Market (D619) ;
- Crancey (D619) ;
- Pont-sur-Seine (D619) ;
- Marnay-sur-Seine (D619) ;
- Gare de Nogent ;
- Gare de Provins.

Secteurs d'intervention

- ✓ **Axe Romilly <> Nogent <> Provins**

Acteurs

- ✓ **CC concernées** : chefs de file (notamment provinois)
- ✓ **Région** : AOM si portage régional
- ✓ **PETR** : partenaire technique
- ✓ **Communes, CD10** : partenaires techniques

Coûts

Sur la base de 6 arrêts :

- ✓ +/- 60 k€ d'investissement
- ✓ +/- 15 k€ / an de fonctionnement (exploitation et communication) hors garanties retour

Total pour une ligne sur 3 ans : 105 k€

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de trajets demandés
- ✓ Nombre de trajets assurés

Faisabilité



onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC Cœur de Savoie

- La ligne de covoiturage est relie **2 communes pôles du territoire** entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par **Ecov**. Il est basé sur une **application** dédiée et le positionnement de **panneaux lumineux**. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des **départs garantis en heure de pointe** : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation.

onCovoit'
Ligne quotidienne de covoiturage



Le covoiturage spontané sur Grand Lac

- 2 lignes de covoiturage ont été réalisées depuis un secteur de l'agglomération mal desservi en transport collectif et le centre d'Aix-les-Bains.
- 22 bornes lumineuses ont été implantées sur lesquelles peuvent être affichées différentes destinations à l'aide d'un boîtier bouton.
- Un espace de stationnement est prévu au droit de l'arrêt.
- Pour sécuriser le service, les covoitureurs seront identifiés grâce à un kit de covoiturage, mais son utilisation n'est pas obligatoire.
- Coûts : 135 000 k€ pour la mise en place du système.



Constats du diagnostic

- ✓ Le Département de l'Aube a mis en place une plateforme de covoiturage avec l'opérateur Karos pour les trajets du quotidien.
- ✓ Le potentiel de covoiturage est important sur un territoire où l'emploi se concentre sur 2 pôles

➔ **Limitier l'autosolisme et le coût de la mobilité pendulaire pour les actifs. Accompagner le changement de comportement**

Impacts

Faibles	Elevés
1	2
Report modal	

Mesures à mettre en place

1) Définir un programme d'accompagnement / conseil en mobilité auprès des entreprises / ZA

- L'accompagnement peut se faire à travers des « petits-déjeuners » ou « cafés mobilités », des ateliers, ...

2) Inciter au covoiturage régulier

- Faire connaître Karos et les outils disponibles auprès des employeurs (*création de « communautés » preuve de covoiturage, aires de covoiturage, guide de mobilité, ...*).

3) Sensibiliser les entreprises et administrations à la réalisation de Plan de Mobilité Employeurs (PDME) / Inter-Employeurs (PDMIE)

- Les CC AOM ou le PETR pourront aller plus loin et proposer un accompagnement des employeurs dans la réalisation de leur PDME. Pour plus d'efficacité, les entreprises d'une même ZA site peuvent établir un PDME commun. Le PDME est une approche globale des déplacements des personnes liées à un établissement (personnel, visiteurs, livreurs, clients...) et vise à réduire l'usage individuel de la voiture.
- Le diagnostic du PDME comprend notamment un recensement des offres de mobilité permettant d'accéder à l'entreprise et une analyse des potentialités de covoiturage en fonction du lieu de résidence des salariés.
- Le plan d'actions portera à la fois sur les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels.

Ce que dit la loi

Article L1214-8-2 du code des Transports :
« A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés [...], les entreprises dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel ».

Exemple de solutions découlant de PDME

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage)
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Déploiement d'une borne de recharge pour véhicule électrique
- Télétravail
- Challenge au travail sans voiture 1 jour par semaine...

Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ **CC et/ou PETR** : chefs de file en tant qu'AOM (CC) et/ou dans le cadre d'une mutualisation d'une action de conseil en mobilité (PETR)
- ✓ **Entreprises** : porteurs de la démarche de PDME

Coûts

- ✓ 0,2 ETP, soit +/- 12 k€, pour une action globale portée sur les 4 CC

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'entreprises sensibilisées et nombre de salariés concernés
- ✓ Nombre de PDME engagés
- ✓ Parts modales des actifs

Faisabilité

Simple	Complexé							
1	2	3	1	2	3	1	2	3
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

Axe 5

Aller vers une mobilité plus solidaire



18. *Mettre en place un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule*
19. *Développer un garage solidaire avec location multimodale à vocation sociale à l'échelle du territoire en s'appuyant sur l'association Coup de Main*
20. *Mettre en place des aides au financement du permis de conduire et de son premier véhicule*
21. *Mettre en place une aide financière à l'achat de vélo / VAE auprès des habitants*
22. *Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants*



Constats du diagnostic

- ✓ 50 des 79 communes du PETR ne bénéficient pas d'offre TC (hors lignes scolaires).
 - ✓ 10 % de la population a plus de 75 ans et est potentiellement captive.
- Développer une solution de mobilité pour les publics fragiles et isolés pour des trajets non couverts par le transport public.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Mesures à mettre en place

Ce type de service permet de transporter, par des **conducteurs bénévoles** dans leur propre véhicule d'usagers, des personnes non motorisées et n'ayant pas d'autres alternatives (personnes âgées, à faible ressources, sans emplois, ...) pour des **déplacements occasionnels** (course, RDV médical).

Le dispositif pourra être porté et organisé par une **association locale d'entraide** qui assure la mise en relation des usagers et des chauffeurs bénévoles.

Plusieurs systèmes tarifaires sont possibles suivant l'**engagement** financier des **acteurs publics** :

- Le conducteur est défrayé uniquement par le passager ;
- Le conducteur est défrayé à la fois par le passager et par l'association (via ses financeurs) à travers une prise en charge partielle.

Mobilité solidaire du Pays de Colombey et du Sud Toulinois (54)

- Organisé par l'association Familles Rurales qui met en relation les bénéficiaires et les conducteurs bénévoles
- Service payant soumis à condition de ressources : de 0,20 €/km pour l'usager
- Le conducteur reçoit 0,40 €/km, la différence provient de l'association
- Résultats sur 1 an : 85 bénéficiaires ont effectué 760 courses grâce à 25 bénévoles
- Coûts : env. 27 k€/an, partagé entre les bénéficiaire (30 %), la ComCom (18 %) et le CD54 et la CAF...



Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ **Association locale** : chef de file, intervention à l'échelle du PETR
- ✓ **PETR** : recherche d'une association locale capable de porter le projet, coordination puis promotion et/ou financement ?
- ✓ **CC** : Partenaires techniques et financiers en tant qu'AOM locale
- ✓ **UE / Etat / Région GE / CD10** : partenaires financiers

Coûts

- ✓ Objectif de +/- 40 k€ / an avec un tour de table financier à organiser entre les partenaires : CC via leurs CCIAS, Département; CAF, ...

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de trajets effectués
- ✓ Nombre de bénéficiaires et de chauffeurs bénévoles
- ✓ Principales OD réalisées, motifs déplacements

Faisabilité



Constats du diagnostic

- ✓ Une association avec des services de mobilité sociale qui existe sur le territoire.
 - ✓ Des coûts de déplacement jugés importants, en particuliers chez les plus précaires.
- ➔ **Permettre aux plus précaires de maintenir en état leur moyen de locomotion à un coût raisonnable et/ou offrir des solutions de déplacements à travers le prêt ou de la location solidaire**

Impacts		
Faibles		Elevés
1	2	3
Report modal		

Mesures à mettre en place

1) S'appuyer sur une structure associative existante (Coup de Main) et le service « Mob'N Roll »

- L'association met déjà en place des **dispositifs d'aide à la mobilité** pour les **personnes en insertion professionnelle** sur le territoire (Mob'N Roll et Mob'ile en Ville).
- La structure possède donc une expérience qu'elle pourra **partager ou mettre à contribution** pour la réalisation d'un garage solidaire ; les collectivités locales auraient alors pour tâche de **l'accompagner** en ce sens, à travers des **aides financières et/ou matérielles** et de la **communication**.
- **Plusieurs scénarios sont envisageables :**

Scénario 1 : Privilégier un **renforcement de l'offre existante** de location de 2 roues (actuellement 7 scooters et 1 vélo)

Scénario 2 : Développer de **nouveaux services de location** : location de voitures, y compris des modèles sans permis ;

Scénario 3 : Créer un **garage solidaire** avec les services souhaités de réparation remise en état et revente de véhicule, location, ...



Des financements en provenance des fondations (PSA, Avise), de mécénats, de programmes comme SOLIDARAUTO, ... sont possibles.

Secteurs d'intervention

- ✓ **Ensemble du PETR SPC**

Acteurs

- ✓ **PETR SPC** : chef de file pour une action globale en partenariat avec les CC
- ✓ **Région GE, CD10** : potentiels partenaires financiers

Coûts

- ✓ **Scénario 1** : 40 k€ pour une flotte de 30 scooters et +/- 15 k€/an de fonctionnement (gestion des locations, entretien...)
- ✓ **Scénario 2** : 50 k€ pour une flotte de 5-6 VL / voitures sans permis et +/- 5 k€/an de fonctionnement
- ✓ **Scénario 3** : +/- 180 k€ d'investissement, +/- 350 k€ de fonctionnement avec 2 responsables + 2 salariés (pour une aire de chalandise équivalente au département de la Lozère)

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de réparations/entretiens
- ✓ Nombre de véhicules loués / de vente réalisée

Faisabilité



Garage Solidaire 48 à Florac Trois Rivières (Lozère)

Quel(s) public(s) ?

- Allocataire des minimas sociaux orienté par un travailleur social, prescripteur, demandeur d'emploi longue durée, étudiant de moins de 26 ans, foyer avec quotidien familial <750€ ;
- Obligation d'adhérer au garage (10€/an) pour bénéficier des services ;
- Territoire de chalandise du garage : l'ensemble du département de la Lozère (77 000 hab.).

Quels services proposer ?

- Accompagnement via un conseiller en mobilité ;
- Prestation d'entretien et de réparation à coût modéré ;
- Vente et location de véhicules d'occasion à bas prix ;
- Session d'initiation et de stage de réparation ;
- Stage d'information & de prévention : conduite sur neige, vitesse et anticipation, écoconduite.

Coûts :

- Investissement : +/- 180 k€
- Fonctionnement : +/- 350 k€/an (hors recettes de prestations).



Garage Solidaire Transmission 14 à Hérouville-Saint-Clair (Calvados)

Quel(s) public(s) ?

- Toute personne ayant de faibles ressources (en fonction du quotient familial ou du revenu fiscal de référence) peut bénéficier des tarifs solidaires et intermédiaires (35 à 69 €/h) : des étudiants, en passant par les actifs en emploi ou non, les auto-entrepreneurs jusqu'aux retraités précaires.

Quels services proposer ?

- La réparation de voiture, réalisé par un mécanicien
- L'entretien
- Le contrôle technique

Coûts :

- Investissement : +/- 70 k€
- Fonctionnement : +/- 55 k€/an



Constats du diagnostic

- ✓ Une offre alternative à la voiture très peu importante et peu adaptée.
- ✓ Une importance de la voiture individuelle qui rend vulnérables les populations captives précaires

➔ Faciliter l'accès aux plus précaires à la mobilité.

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3
Report modal		

Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Mesures à mettre en place

1) Aider au développement d'auto-écoles solidaires

Pour faciliter l'obtention du permis de conduire chez les plus précaires et en insertion professionnelles, les collectivités peuvent aider au développement d'**auto-écoles solidaires** qui peuvent proposer des formules de permis de conduire à partir de **250 €**, grâce à des **subventions** apportées par les collectivités

Auto-école de l'association Les 3R (Chartres, Eure-et-Loir)

- Conçu pour les **allocataires des minimas sociaux**
- Formule code + permis à **500 €**.
- **Subventionnée par la Région** à hauteur de 40 K€

2) Mettre en place des aides / micro-crédits pour l'achat d'un véhicule

L'aide sera complémentaire des dispositifs national (*Microcrédit véhicules propres*, jusqu'à **5 k€**) et régional (aide à l'achat d'un véhicule à faible émission de CO2, jusqu'à **4 k€** pour les ménages modestes).

Ploërmel Communauté (Morbihan)

- Conçu pour les **personnes à faibles revenus** et ayant des **difficultés à contracter un prêt**.
- Peut être contracté pour le **financement du permis de conduire** ou **acheter / réparer un véhicule**.
- Montant de **300 à 3 000 €** à taux fixe.

3) Aider au financement du permis de conduire

L'aide pourra se faire **en lien** ou en **complément** de Pôle Emploi, du dispositif Etat pour les apprentis, le Fond d'aide aux jeunes, les aides départementales, le dispositif Permis à 1€/ jour, ...



Acteurs

- ✓ CC : chef de file
- ✓ PETR : promotion et communication sur les dispositifs
- ✓ Région GE, CD10, Pôle Emploi : partenaires financiers

Coûts

- ✓ Selon l'engagement de la collectivité (aides financières, avances remboursables, aides humaines aux montages de dossiers, ...)

Suivi des mesures

- ✓ Nombre de permis de conduire obtenus via les auto-écoles solidaires
- ✓ Nombre de micro-prêt accordé

Faisabilité



Constats du diagnostic

- ✓ Une aide à l'achat d'un VAE tout juste mise en place sur la CC Portes de Romilly-sur-Seine.
- ✓ Un territoire doté d'un fort potentiel cyclable.

➔ Inciter les habitants à s'équiper en vélo / VAE et développer la pratique au quotidien.

Impacts

Faibles		Elevés
1	2	3

Report modal

Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

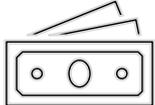
- ✓ **CC**: chefs de file en tant qu'AOM locales
- ✓ **PETR** : promotion et communication sur l'aide

Mesures à mettre en place

Mettre en place une aide financière à l'achat de vélo / VAE auprès des habitants

- Une aide accordée par les Communautés de Communes complémentaires des aides régionales et nationales **facilite l'acquisition** par les habitants d'un vélo / VAE neuf et peut les **inciter à se déplacer en vélo**.
- Les modalités de l'aide seront à **définir par les collectivités territoriales**, généralement de **10 à 25 % du prix d'achat** avec un plafond (100 à 500 €). Il est préférable d'éviter un seuil de condition de ressources pour une aide locale, mais l'aide peut être modulée selon les revenus, limitée à une aide par foyer, spécifique à un type de vélo, ...





Une subvention moyenne en France de 230 €



Réduction de l'usage de la voiture : 226 km/mois pour les acheteurs d'un VAE en France.

Coûts

- ✓ Variable, dépend de l'enveloppe que souhaite y consacrer la collectivité
- ✓ Exemple : : 15 k€ / an sur une CC permet de financer une aide à l'achat d'environ 75 VAE (limite d'aide de 200 €)

CC Portes de Romilly-sur-Seine

- Mise en place d'une **aide à l'acquisition** d'un VAE en 2022.
- Accessible pour les **personnes majeures habitant sur le territoire sans conditions de ressources**.
- Le budget alloué au dispositif est de **100 k€**, soit l'équivalent de **1000 aides à accorder**.

VAE	100 €
-----	-------

Suivi des mesures

- ✓ Nombre d'aides accordées

Faisabilité

Simple			Complexe					
1	2	3	1	2	3			
Technique			Financière			Coordination des acteurs		

L'aide de l'Etat (valable jusqu'au 31 décembre 2022)

Qui est concerné ?

- Les personnes physiques majeures, domiciliées en France ayant un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à 13 489 €.
- Les personnes en situation de handicap titulaires d'un justificatif de leur situation (sous conditions).

Modalités :

- Pour **les vélos à assistance électrique**, l'aide est de :
 - **400 €** pour un particulier avec un revenu fiscal de référence par part égal ou inférieur à 6 300 € ou une personne en situation de handicap,
 - **300 €** pour un particulier avec un revenu fiscal de référence par part égal ou inférieur à 13 489 €.
- Pour **les vélos classiques**, l'aide est de **400 €** pour les particuliers ayant un revenu fiscal de référence par part égal ou inférieur à 6 300 € et pour les personnes en situation de handicap.
- Pour l'achat d'un vélo cargo, d'un vélo pliant, d'un vélo adapté à une personne en situation de handicap ou d'une remorque électrique pour vélo, le bonus peut atteindre le montant de **2000 €**.

L'aide de la Région Grand Est (depuis mars 2022)

Qui est concerné ?

- Tous les particuliers de plus de 18 ans et résidant dans la Région Grand Est

Modalités :

- Pour tout type de vélos à assistance électrique (bridé à 25 km/h).
- Aide régionale forfaitaire de **200 €** (dans la limite de 10 000 aides).
- Le vélo doit être acheté auprès d'un vendeur ou un réparateur professionnel du cycle localisé dans la Région Grand Est.
- L'aide est cumulable avec les aides des collectivités locales et de l'Etat.

CC des Portes de Rosheim (Bas-Rhin)

- Aide à l'achat mise en place en **2022**.
- Ouverte à tous **sans conditions de ressources**.

Vélo	20 % du prix d'achat, plafond de 60 €
VAE	10 % du prix d'achat, plafond de 120 €
Vélo-cargo / tricycle électrique	10 % du prix d'achat, plafond de 180 €

CA Sorgues du Comtat (Vaucluse)

- **Aide à l'acquisition** d'un VAE depuis 2021
- Ouverte à tous **sans conditions de ressources**.
- En 2022, le budget alloué au dispositif est de **12 k€**
- Environ **100 aides accordées** en 2021.

VAE	20 % du prix d'achat, plafond de 120 €
-----	--

CC de l'Ouest Vosgien (Vosges)

- **Aide à l'acquisition** d'un VAE depuis 2015
- Ouverte à tous mais avec un **montant de subvention fonction des revenus**.
- **112 k€ de subventions** versées en 7 ans pour le financement de 297 vélos, soit une aide moyenne de **377 € par vélo**.
- Selon une enquête menée auprès des bénéficiaires, 78 % d'entre eux n'auraient pas fait cet achat sans l'aide et 70 % ont acheté un VAE en remplacement de l'acquisition d'une voiture.

VAE	De 100 à 500 € selon les revenus
-----	----------------------------------

Constats du diagnostic

- ✓ Une offre de services de proximités insuffisante en dehors des polarités.
- ✓ Une forte volonté de la population d'améliorer l'accès aux services de santé.
- ✓ Un indice de vieillissement plus important qu'à l'échelle nationale.

➔ **Rapprocher les services et commerces des habitants pour diminuer les déplacements contraints et limiter l'immobilité subie et l'exclusion.**

Impacts

Faibles	Elevés	
1	2	3

Report modal

Secteurs d'intervention

- ✓ Ensemble du PETR SPC

Acteurs

- ✓ Porteurs de projets privés ou publics : chefs de file
- ✓ PETR, CC : promotion de l'action et accompagnement technique et/ou financier

Mesures à mettre en place

1) Encourager le développement des Maisons France services sur le territoire afin de mailler l'ensemble du PETR

- Rotation des services assurée par l'État, les collectivités ou des entreprises (poste/CAF/ réunis sur un site spécifique).
- Objectif de présence de chacun de ces services au moins 1 fois toutes les deux semaines.
- Maison des services à disposer à minima dans les polarités secondaires et/ou relais.

2) Accompagner la mise en place de services à distances dans des espaces relais intercommunaux

- Mise à disposition d'une salle dans les communes rurales pour des associations (activités culturelles, artistiques) ou des professionnels (assistantes sociales, assistantes maternelles,...).
- Prévoir un local consacré à l'accueil d'une borne de télémédecine.

3) Accompagner les projets de commerces et services ambulants itinérants

- L'accompagnement des projets pourra passer par des **financements** des collectivités territoriales, des **aides matérielles et/ou humaines** et par de la **communication**. L'aide peut passer par un financement sur l'achat ou le renouvellement du véhicule et de ses aménagements à partir d'un investissement minimum.
- Il peut s'agir de commerces de base (épicerie, boulangerie...), de services publics ambulants, d'un camion de médecine ambulante.... Il existe de nombreuses initiatives publiques ou privées de services ambulants qui peuvent être accompagner/faciliter par les collectivités (aide financière, matériel, humaine, communication, mise à disposition d'une place de stationnement...).



Coûts

- ✓ Coût très variable selon le type de services développés
- ✓ Besoin humain et coûts pour la collectivité à définir selon le niveau d'accompagnement proposé : financements, subventions de certains services, aide matérielle ou humaine

Suivi des mesures

- ✓ Usagers des services itinérants proposés
- ✓ Fréquentation des Maisons de services, espaces relais intercommunaux

Faisabilité



Le Médico-bus (Est de l'Orne)

- Nouveau dispositif innovant de prise en charge des soins non-programmés dans l'Orne-Est depuis Avril 2020 destiné en priorité aux personnes sans médecin traitant.
- Projet né du partenariat entre Communauté professionnelle territoriale de santé Orne-Est, l'ARS, la Région Normandie, l'Etat et la CPAM.
- Le Médico-bus sillonne l'Est du Département de l'Orne (CC Mortagne-au-Perche, Pays d'Aigle, Hauts de Perche...).



Un bus de sport dans le Lot

- Créé en 2019 sur l'initiative d'un particulier.
- Le bus parcourt les villages du Lot. service est notamment destiné aux séniors leur offrant la possibilité d'une activité physique et de créer du lien social.
- 400 adhérents dès les premiers mois de fonctionnement.



L'épicerie solidaire de la CC Flandres-Lys

- Service organisé par le CCIAS, l'épicerie est accessible sur dossier selon les ressources financières des familles.
- Une centaine de familles bénéficiaires en 2019.
- L'épicerie s'approvisionne sur les invendus des supermarchés et producteurs, l'épicerie propose des produits 80 % moins chers qu'en grande surface.



Bar Truck dans le Cher

- Lancé par un particulier
- Une quinzaine de village visités par semaine dans le Pays de Sancerre
- Un 2^e camion en projet



MSAP Mobile (CC Thiérache Sambre et Oise)

- Créé en 2017 par la CCTSO
- Elle réunit les opérateurs classiques : Pôle emploi, la CAF, la CPAM, la CARSAT, la MSA et la mission locale.
- 30 à 50 usagers reçus par mois
- Coût d'investissement pour l'acquisition et équipement du véhicule : 65 k€ + 53 k€ pour le garage, financé à hauteur de 78 % par l'Etat (DETR, FCTVA...).
- Coût de fonctionnement : 35 k€/an, dont 31 k€ de personnel



En synthèse



Les acteurs pilotes et les acteurs associés (1/3)

	Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs					
			PETR SPC	CC	Communes	Région	Département	Autre(s)
1	Créer un guide de la mobilité sur le territoire	PETR	Acteur pilote	Acteur associé	Acteur associé	Acteur associé		
2	Promouvoir les lignes scolaires pour certains déplacements occasionnels des captifs	PETR	Acteur pilote	Acteur associé		Acteur associé		
3	Réaliser un Schéma Directeur Cyclables/Mobilités douces pour identifier le maillage de liaisons douces	PETR	Acteur pilote	Acteur associé	Acteur associé	Acteur associé		ADEME
4	Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants	PETR (4 CC)	Acteur associé	Acteur pilote	Acteur associé			
5	Structurer l'implantation d'une association d'usagers du vélo	PETR	Acteur associé	Acteur pilote	Acteur associé			Association
6	Engager des discussions avec la Région pour prolonger des lignes régulières	CCOA, CCN, CCPRS	Acteur associé	Acteur associé		Acteur pilote		
7	Expérimenter la mise en place d'un système de navette à la demande en lien avec les gares	CCOA	Acteur associé	Acteur pilote				
8	Ouvrir les 5 lignes de transport des salariés du CNPE à d'autres usagers	CCOA, CCN, CCPRS	Acteur associé	Acteur pilote		Acteur pilote		CNPE
9	Pérenniser une liaison TC interne à Romilly en s'appuyant sur une liaison entre la gare, la zone Aéromia et l'hôpital	CCPRS (Romilly-sur-Seine)	Acteur associé	Acteur pilote	Romilly-sur-Seine			



Acteur pilote



Acteur associé

Les acteurs pilotes et les acteurs associés (2/3)

Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs					
		PETR SPC	CC	Communes	Région	Département	Autre(s)
10	Identifier et aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de proximité permettant d’interconnecter les offres de mobilité						
11	CCN, CCOA et CCSA						
11	Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage à l’échelle des gares et/ou de certains pôles						SNCF Gares & Connexions
12	Mettre en place des vélos en libre-service ou en location de courte durée à proximité des gares						SNCF Gares & Connexions
12	CCN et CCPRS (Gares de Romilly et Nogent)						SNCF Gares & Connexions
13	Développer une offre de stationnement de vélos en box sécurisés sur les lieux d’intermodalité						SNCF Gares & Connexions
13	CCN et CCPRS (Gares de Romilly et Nogent)						SNCF Gares & Connexions
14	Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire						Enseignes de supermarché
14	PETR (4CC)						Enseignes de supermarché
15	S’appuyer sur la plateforme Karos pour développer le covoiturage au quotidien						
15	PETR (4 CC)						
16	Expérimenter une ligne de covoiturage organisée entre Romilly, Nogent et Provins						CC du Provinois
16	CCN, CCPRS (Romilly – Nogent – Provins)						CC du Provinois



Acteur pilote



Acteur associé

Les acteurs pilotes et les acteurs associés (3/3)

Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs					
		PETR SPC	CC	Communes	Région	Département	Autre(s)
17 Mettre en place un programme d'incitation et d'accompagnement des entreprises pour développer le covoiturage et s'orienter vers la réalisation de PDME	PETR	Acteur pilote	Acteur pilote				Entreprises
18 Mettre en place un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule	PETR (4 CC)	Acteur associé	Association locale				
19 Développer un garage solidaire avec location multimodale à vocation sociale et à l'échelle du territoire en s'appuyant sur l'association Coup de Main	PETR	Acteur pilote	Acteur associé		Acteur associé	Acteur associé	Association Coup de Main
20 Mettre en place des aides au financement du permis de conduire et du premier véhicule	PETR (4 CC)	Acteur associé	Acteur pilote	Acteur associé	Acteur associé	Acteur associé	Pôle Emploi
21 Mettre en place une aide financière à l'achat de vélo / VAE auprès des habitants	PETR (4 CC)	Acteur associé	Acteur pilote				
22 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants	PETR (4 CC)	Acteur pilote	Acteur pilote				Porteur de projet



Les coûts de mise en œuvre du plan d'actions par le PETR (1/2)

Actions	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuels		Moyens humain
	Global	PETR SPC	Global	PETR SPC	PETR SPC
1 Créer un guide de la mobilité sur le territoire	10-15 k€	10-15 k€	+/- 3 k€	-	0,15 ETP phase réalisation
2 Promouvoir les lignes scolaires pour certains déplacements occasionnels des captifs	-	-	-	-	Ponctuel
3 Réaliser un Schéma Directeur Cyclables/Mobilités douces pour identifier le maillage de liaisons douces	50 k€	50 k€ (hors aides)	-	-	0,15 ETP phase réalisation
4 Développer un service de location de moyenne et longue durée de VAE à destination des habitants	+/- 30 k€/CC	-	+/- 1,5 k€ Recettes 7 k€	-	Ponctuel
5 Structurer l'implantation d'une association d'usagers du vélo	Selon choix retenus	-	Selon choix retenus	-	Ponctuel
6 Engager des discussions avec la Région pour prolonger des lignes régulières	-	-	+/- 129 k€ (CCOA)	-	-
7 Expérimenter la mise en place d'un système de navette à la demande en lien avec les gares	-	-	90-145 k€	-	Ponctuel
8 Ouvrir les 5 lignes de transport des salariés du CNPE à d'autres usagers	-	-	Selon choix retenus	-	Ponctuel
9 Pérenniser une liaison TC interne à Romilly en s'appuyant sur une liaison entre la gare, la zone Aéromia et l'hôpital	-	-	+/- 90 k€ (CCPRS)	-	-
10 Identifier et aménager un « point de rencontre des mobilités » dans chaque bassin de proximité permettant d'interconnecter les offres de mobilité	+/- 65 k€	-	-	-	-
11 Expérimenter la mise place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou de certains pôles	-	-	32 k€	32 k€	0,1 ETP lancement

Les coûts de mise en œuvre du plan d'actions par le PETR (2/2)

Actions	Coûts d'investissement		Coûts de fonctionnement annuels		Moyens humains
	Global	PETR SPC	Global	PETR SPC	PETR SPC
12 Mettre en place des vélos en libre-service ou en location de courte durée à proximité des gares		-	40 K€/an	-	Ponctuel
13 Développer une offre de stationnement de vélos en box sécurisés sur les lieux d'intermodalité	+/- 102 k€	-	Coût d'entretien	-	-
14 Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire	+/- 350 k€	-	-	-	-
15 S'appuyer sur la plateforme Karos pour développer le covoiturage au quotidien	+/- 4 k€	-	-	-	Ponctuel
16 Expérimenter une ligne de covoiturage organisée entre Romilly, Nogent et Provins	+/-60 k€	-	15 k€/an	-	Ponctuel
17 Mettre en place un programme d'incitation et d'accompagnement des entreprises pour développer le covoiturage et s'orienter vers la réalisation de PDME	-	-	-	-	0,2 ETP
18 Mettre en place un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule	-	-	Base 40 K€	Selon choix	0,1 ETP lancement
19 Développer un garage solidaire avec location multimodale à vocation sociale et à l'échelle du territoire en s'appuyant sur l'association Coup de Main	Selon choix 40 à 180 K€	Selon choix	Selon choix 5 à 350 K€	Selon choix	0,2 ETP lancement
20 Mettre en place des aides au financement du permis de conduire et du premier véhicule	-	-	Selon choix retenus	Selon choix retenus	-
21 Mettre en place une aide financière à l'achat de vélo / VAE auprès des habitants	-	-	Base 15 K€/cc	-	-
22 Encourager et accompagner le développement d'un panel de services itinérants	-	-	Selon choix retenus		Ponctuel

Procédure d'adoption éventuelle des PDMS dans les CC de l'étude validée à l'échelle du PETR



✓ Suite à la validation en Conseil syndical du PETR (validation de « l'étude mobilité » portée par le PETR et non des PDMS car le PETR n'est pas AOM locale, la compétence est détenue par les 4 CC, ce sont donc elles qui sont légitimes pour validé un PDMS au sens de la LOM) ;



✓ Ensuite pour valider un PDMS dans chacune des CC (si elles le souhaitent car ce n'est pas un document obligatoire)

- Le PDMS est arrêté en Conseil communautaire dans les CC
- Le PDMS est présenté à leur Comité des Partenaires avant son adoption ;
- Le PDMS est soumis pour avis aux collectivités concernées (conseils municipaux, départementaux et régionaux, AOM limitrophes) ;
- **Procédure de consultation publique simple par voie électronique** (mise en ligne doc sur site CC avec avis éventuels des collectivités précédentes joints – réception des remarques par mail ou par courrier des habitants) ;
- **Adoption dans les CC : délibération finale en Conseil Communautaire ;**



Contact ITEM Etudes & Conseil :

Geoffroy Brischoux

Tél : 03 81 83 24 71 - 06 62 67 43 09

brischoux@item-conseil.fr