

Retour d'expérience de collectivité

LE PLAN DE MOBILITE RURALE DU POLE D'EQUILIBRE TERRITORIAL ET RURAL DU VAL DE SAONE VINGEANNE

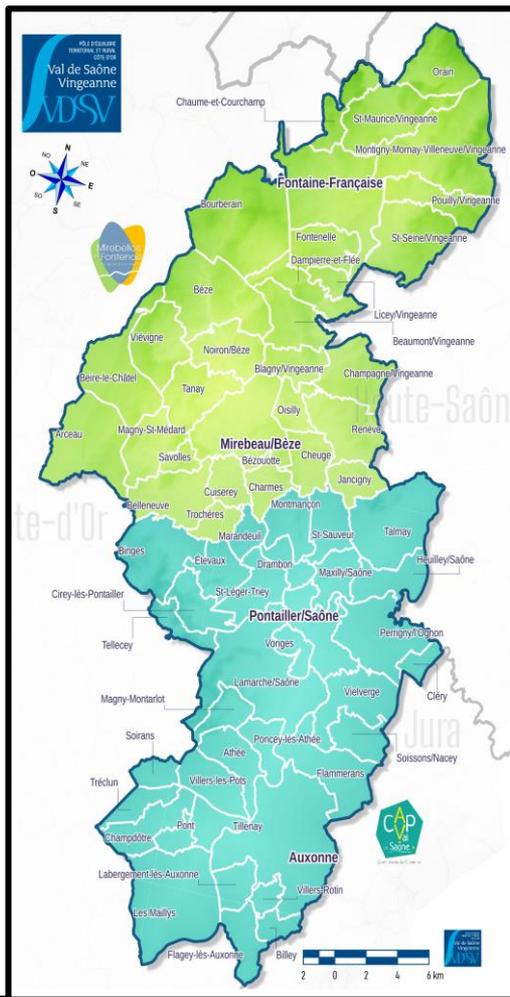


Approuvé le 26 février 2019

Emmanuelle GRAS
Chargée de mission Urbanisme SCoT
11 rue de la Gare
21270 PONTAILLER-SUR-SAONE
Tel : 03.80.47.46.02

PREAMBULE : UN TERRITOIRE RURAL AU CŒUR DE LA REGION BOURGOGNE-FRANCHE-COMTE

- ❑ **Un territoire rural** situé à l'extrême Est du Département de la Côte d'Or, sur un axe Nord-Sud, à la croisée de plusieurs départements (Jura, Haute-Saône, Haute-Marne) et limitrophe de la Région Grand-Est.
- ❑ 67 communes – 35 560 habitants en 2024.
- ❑ Un territoire rural de **faible densité** (44, 2 hab./Km²) situé sur l'axe Dijon-Dole-Dijon au Sud et au centre et sur l'axe Dijon-Gray au Nord du territoire :
 - Auxonne (Pôles primaires)
 - Pontailler-sur-Saône, Mirebeau-sur-Bèze, Fontaine-Française (pôles secondaires)
 - 54 communes rurales autour des 4 polarités.
- ❑ Deux Communautés de Communes :
 - La Communauté de Communes Auxonne-Pontailler Val de Saône : Compétence Mobilité Région Bourgogne-Franche-Comté.
23 756 habitants
 - La Communauté de Communes Mirebellois et Fontenois : compétence AOM. 12 784 habitants .
- ❑ Un territoire « dortoir » influencé par l'attractivité des pôles extérieurs en matière d'emploi (8 720 emplois pour 15 352 actifs occupés, données 2018), en « achats », en « santé » et en « culture ».



CARTOGRAPHIE

LOCALISATION DU TERRITOIRE DU PETR VAL DE SAONE VINGEANNE (21)

UN TERRITOIRE COMPOSE DE DEUX COMMUNAUTES DE COMMUNES

- CC AUXONNE-PONTAILLER VAL DE SAONE
- CC MIREBELLOIS ET FONTENOIS

1. DIAGNOSTIC DES MOBILITES ACTIVES, DOUCES ET MOTORISEES

1.1. Données territoriales et état des lieux du territoire :

- ❑ **90 % des déplacements** se réalisent, tous motifs confondus, en voiture individuelle avec un fort taux d'autosolisme.
- ❑ Un territoire bénéficiant **d'une bonne accessibilité et d'un réseau viaire de qualité** : 87 % de la population a accès à un échangeur autoroutier en 20 minutes.
- ❑ **Etat des lieux des transports collectifs sur le territoire :**
 - Gare d'Auxonne-Tillenay, au Sud du territoire, sur le pôle primaire. 26 cadencements par jour (de 05h à 22h).
 - Une offre interurbaine routière TRANSCO de liaison pôle à pôle, en lien avec Dijon et Gray qui maille le territoire dans une logique Est-Ouest.
 - 39 lignes scolaires sur le territoire (MOBIGO).
 - Une offre de transport à la demande (TAD) intéressante, avec un rabatement sur la gare d'Auxonne-Tillenay, uniquement sur le périmètre de la Communauté de Communes Auxonne-Pontailier Val de Saône. Une offre de modes actifs développés à destination des touristes et du loisir.
- ❑ **Présence de 3 grands itinéraires cyclo-touristiques sur le territoire (Saône, Vingeanne)**
- ❑ **Tarifcation incitative en cas d'utilisation régulière et des temps de parcours concurrentiels à l'automobile.**

1.2 Contraintes et points de vigilance

- ❑ **Inégalités** territoriales en matière de mobilités actives et de desserte routière :
 - Une frange Nord-Est du territoire du PETR éloignée de la dynamique des axes structurants du territoire.
- ❑ Une trop grande **place de l'automobile** dans le partage de la voirie.
 - Un service de transports à la demande (TAD) limité à la portion sud du territoire et peu utilisé au regard de l'offre proposée.
- ❑ **Des conditions d'intermodalité** à parfaire à la gare d'Auxonne-Tillenay.
- ❑ **La communication** sur les transports collectifs est **insuffisante**, peu connue par les habitants comme par les élus et non lisible.
- ❑ Une **offre** de covoiturage **peu structurée** : 4 aires matérialisées et de nombreuses aires informelles.
- ❑ Répondre aux **besoins** de la population captive, soit 1/5 de la population totale (personnes jeunes, personnes adultes ne disposant pas du permis de conduire, personnes âgées).

2. UNE STRATEGIE GLOBALE DES MOBILITES A L'ECHELLE DU PETR VDSV

2.1 : Contexte réglementaire

- ❑ La loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est une loi d'action et de mobilisation qui doit permettre à la France de renforcer son indépendance énergétique, de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de donner des outils concrets pour mettre en œuvre la croissance verte.

Dans le domaine des déplacements-transports, un nouvel outil est créé : le plan de mobilité rurale.

- ❑ Art. L.1213-3-4 du Code des transports définit les principaux objectifs du plan de mobilité rurale :

« Le schéma régional de l'intermodalité peut être complété par des plans de mobilité ruraux afin de prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique et d'y améliorer la mise en œuvre du droit au transport [...] notamment en veillant à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules terrestres à moteur et les modes de déplacements terrestres non motorisés ».

Le plan de mobilité rurale **s'articule avec les différents outils de planification territoriale** : le schéma régional de l'intermodalité, la feuille de route de la conférence des parties de la région Bourgogne-Franche-Comté, le SCOT, le PCAET, les PLU, PLUi, le programme local d'insertion et de l'emploi (PLIE), le plan local de l'habitat (PLH),.

2.2 : Un document stratégique abordant toutes les thématiques de la mobilité

Objectif principal :

- Permettre une meilleure circulation des biens et des personnes
- « Vers une gestion plus rationnelle des déplacements automobiles »
- Passer du système actuel « automobile (priorité à l'automobile, manque d'intermodalité et étalement urbain) à un système futur « durable » (complémentarité des modes, partage de la voirie, accessibilité des services, intermodalité, qualité de vie, etc.)

2.2.1 : Constitution du plan de mobilité rurale

Le plan de mobilité rurale est composé de 3 volets:

- Phase n°1 : Diagnostic Avril 2018.
- Phase n° 2 : Stratégie de mobilité ou enjeux hiérarchisés
- Phase n° 3 : Plans d'actions Janvier 2019

Soit 17 enjeux stratégiques à mettre en œuvre à travers 4 axes d'actions

2.2.2 : Les quatre axes d'actions

- Axe n° 1 : Promouvoir les modes actifs (cycles/piétons) comme solution de mobilité sur les déplacements de courte distance
- Axe n° 2 : Développer les transports collectifs et améliorer l'intermodalité
- Axe n°3 : Elargir le panel des solutions alternatives (nouvelles formes de mobilités : covoiturage, autopartage et enjeux relatifs à la mobilité)
- Axe n°4 : Développer le volet communication et information pour dynamiser les offres de mobilité

Les actions contenues dans les 4 axes d'action sont priorisées et hiérarchisées.

2.2.3 : Les actions déclinées dans le plan de mobilité rurale

☐ Actions phares :

- Le développement du transport à la demande (TAD) et le covoiturage (axes 2 et 3).
- La pacification de la voirie (charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics - axe 1).
- L'aménagement d'une liaison douce piétonne et cyclable et sécurisée à Auxonne (axe 1).
- L'amélioration et sécurisation du stationnement des vélos (axe 1).
- La communication sur l'offre des transports à la demande (axe 4).

☐ Actions secondaires :

- Création de liaisons cyclables de rabattement vers les itinéraires cyclo-touristiques depuis les bourgs et sites touristiques (axe 1).
- Développement d'un service de longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) à destination des publics en insertion (axe 1).
- Mise en œuvre d'un programme d'écomobilité scolaire et initiation des plans de déplacements scolaires (Pédibus, vélobus) (axe 1).

L'évaluation du plan de mobilité rurale est en cours depuis le mois de juin 2025.

| Axe | Intitulé de l'action | Classification des actions |
|--|---|----------------------------|
| AXE 1 : modes actifs | 1. Mettre en œuvre une charte d'aménagement de la voirie et des espaces publics dans un objectif de réduction de l'emprise du mode automobile | PRIORITAIRE |
| | 2. Créer des liaisons cyclables de rabattement vers les itinéraires cyclo touristiques depuis les bourgs et sites touristiques | SECONDAIRE |
| | 3. Aménager une liaison cyclable et piétonne continue et sécurisée pour relier la gare d'Auxonne depuis le bourg | PRIORITAIRE |
| | 4. Proposer, à l'échelle des 4 bassins de proximité, un maillage de liaisons douces pertinent au regard des distances et des potentiels captables | SECONDAIRE |
| | 5. Développer du stationnement vélo sécurisé et adapté sur la centralité de bassin et au sein des polarités connexes | PRIORITAIRE |
| | 6. Développer un service de location longue durée de VAE (vélos à assistance électrique) à destinations des habitants et publics en insertion | SECONDAIRE |
| | 7. Mettre en œuvre un programme d'écomobilité scolaire et initier des Plans de Déplacements Scolaires (pédibus, vélobus) | SECONDAIRE |
| AXE 2 : transports collectifs et intermodalité | 8. Proposer, à l'échelle de chaque bassin de proximité, une offre locale de TAD assurant un rabattement vers la centralité de bassin | PRIORITAIRE |
| | 9. Identifier et aménager un « point de rencontre des mobilités » au sein des 4 centralités de bassin afin d'interconnecter l'ensemble des offres | PRIORITAIRE |
| AXE 3 : solutions alternatives | 10. Créer un réseau d'aires de covoiturage aux abords des axes structurants | PRIORITAIRE |
| | 11. Expérimenter une ligne de covoiturage dynamiques sur une origine/destination structurante en lien avec Dijon | PRIORITAIRE |
| | 12. Encourager le développement des services à distance et ambulants ainsi que les structures mutualisées de type MSAP | PRIORITAIRE |
| | 13. Développer un réseau d'autostop participatif sur les communes peu desservies par les transports collectifs | PRIORITAIRE |
| AXE 4 : communication | 14. Encourager la mise en place d'un transport solidaire basé sur le bénévolat ou via une association | PRIORITAIRE |
| | 15. Communiquer davantage sur l'ensemble des actions et solutions de mobilité développées sur le territoire | PRIORITAIRE |

3. UNE MISE EN ŒUVRE OPERATIONNELLE COMPLEXE

- ❑ Etude ambitieuse et globale sur le territoire du PETR qui est similaire à celle du SCOT Val de Saône Vingeanne approuvé le 29 octobre 2019.
- ❑ Gouvernance très **complexe**. Tout est question de compétences avec des positionnements et des compétences qui diffèrent sur le territoire du PETR Val de Saône Vingeanne
- ❑ Le PETR Val de Saône Vingeanne définit uniquement **la stratégie globale** des mobilités à l'échelle de son territoire. Il **accompagne et coordonne** le développement territorial.
- ❑ Les deux Communautés de Communes **mettent en œuvre** le plan de mobilité rurale à leur échelle et à leur rythme.
 - La Communauté de Communes Mirebellois et Fontenois **élabore un schéma directeur des mobilités**.
 - La Communauté de Communes Auxonne-Pontailier Val de Saône a mené **trois opérations structurantes** :
 - ✓ Création d'une aire de covoiturage à Soirans.
 - ✓ Mise en œuvre d'un transport à la demande (TAD).
 - ✓ Projet de la liaison douce Centre-Ville d'Auxonne – Gare d'Auxonne-Tillenay.

4. CONSEILS - RETOURS

Points forts :

- Un plan de mobilité rurale est un **outil d'accompagnement de la transition énergétique**. Il constitue une stratégie et un programme d'actions **adapté aux spécificités des territoires ruraux**. La Région Bourgogne-Franche-Comté est une région à dominante rurale, cet outil lui est particulièrement adapté.
- L'échelle d'intervention du pôle d'équilibre territorial et rural composé de un ou plusieurs EPCI est **pertinente** pour définir une stratégie globale de développement des mobilités.
- Financement** : Plusieurs sources de financement peuvent être mobilisées : Fonds européen LEADER, Territoire en actions (TEA), Fonds Vert, etc.

Points de vigilance :

- Nécessité de **bien vérifier les compétences de chaque EPCI** en matière de mobilités. Qui fait quoi ?
- Un développement des mobilités **parallèle** et **autonome** entre les deux intercommunalités.
- Transports à la demande** : le coût du service proposé est bien supérieur aux recettes.

5. Questions-réponses