



Source : Site internet de la CC du Jovinién

PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

CC DU JOVINIEN

PHASE 3 : PLAN D'ACTIONS

Contacts



Julien LANGE

Chef de projet BL évolution
julien.lange@bl-evolution.com
06 64 72 77 89

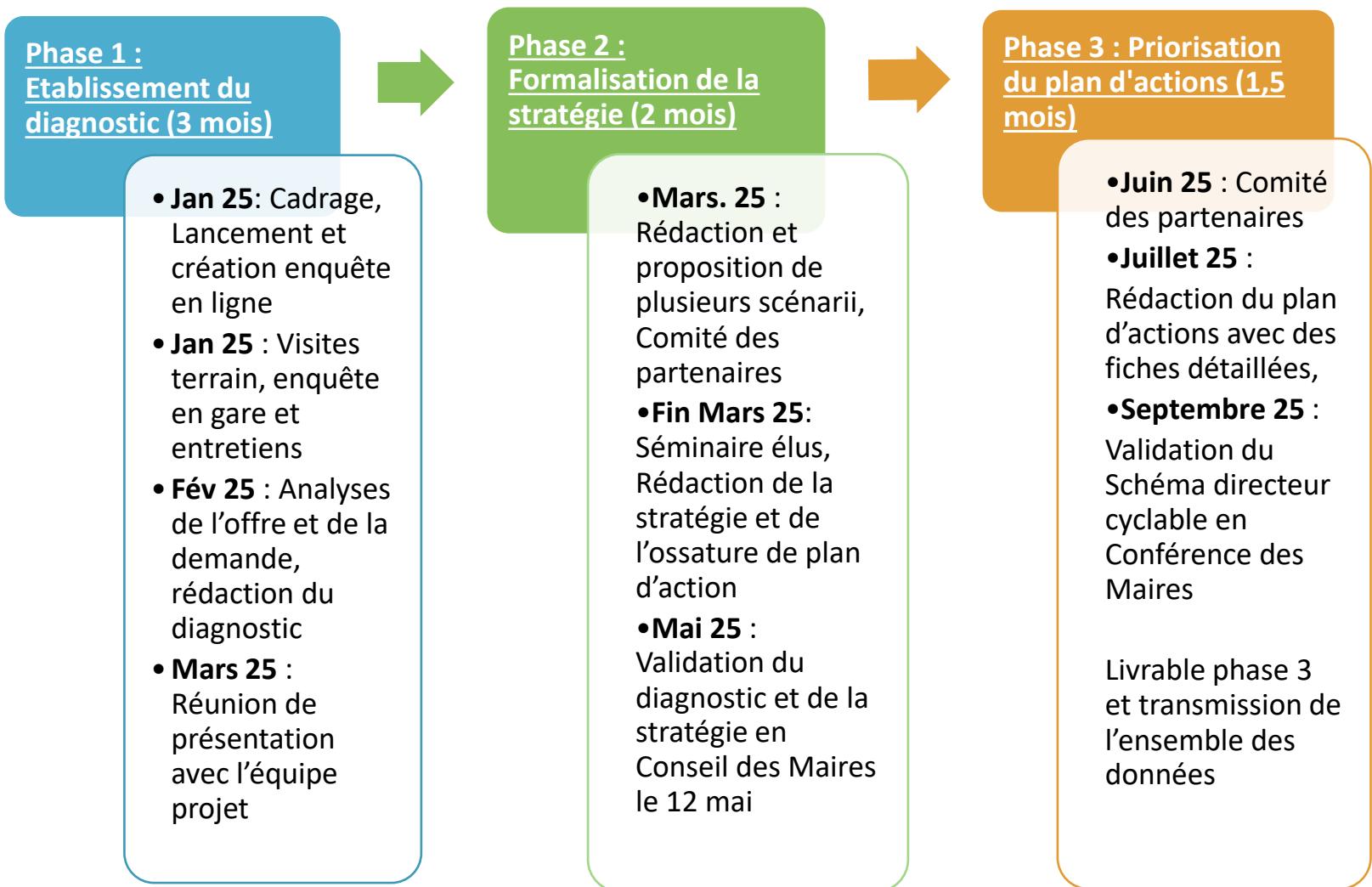


Noa LEVY BARON

Consultante mobilité BL évolution
noa.levy-baron@bl-evolution.com
06 38 79 21 96

Elaboration du Plan de Mobilité Simplifié

Une démarche de concertation et de construction progressive





4 AXES COURT-TERME

7 axes stratégiques	Description du contenu de ces axes
 FAIRE DES PÔLES GARES DE JOIGNY ET DE ST-JULIEN DES LIEUX D'INTERMODALITÉ	<ul style="list-style-type: none">Equiper les gares de services facilitant l'intermodalité selon la fréquentation : stationnements et autres services vélos, places de parking réservées aux covoitureurs, correspondance avec lignes de transport en commun, service de prêt de voitures, bornes électriques etc....Initier un dialogue avec la SNCF sur les horaires d'ouverture de la gare et la fréquence des trains (Joigny et Saint-Julien-du-Sault)
 DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES	<ul style="list-style-type: none">Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Chamvres) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités et de scolarité, gare etc...)Déployer une panoplie de services associés (stationnement vélo qualitatif, offre de location longue durée, aides à l'achat, vélos en freefloating etc...)Mettre en place des actions de sensibilisation (cours de vélo en ville, vélobus ...).
 DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DE MANIÈRE EFFICACE	<ul style="list-style-type: none">Mettre en place une plateforme dédiée, qui centralise l'offre et la demande, facile d'utilisation et ayant fait l'objet d'une grande campagne de communication.Identifier des lieux d'implantation d'aires de covoitage avec du potentiel et aménager des aires sur des parking existants ou sur des points de regroupement dans les villages.
 COMMUNIQUER SUR TOUTES LES OFFRES	<ul style="list-style-type: none">Planifier un plan de communication permettant une véritable connaissance des offres disponibles de la part des habitants de la CCJAccompagner les publics cibles en travaillant avec les partenaires : employeurs, acteurs sociaux, établissements scolaires, acteurs touristiques.Proposer une enveloppe annuelle dédiée à des initiatives locales de sensibilisation autour des mobilités alternatives à la voiture, à travers un appel à projets



3 AXES MOYEN-TERME

7 axes stratégiques	Description du contenu de ces axes
 AMÉLIORER LA DESSERTE DE TRANSPORTS EN COMMUN	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer la ligne régionale 802 avec plus d'horaires, une meilleure communication et une optimisation des arrêts (passer par la gare de Joigny).• Mieux coordonner les offres de mobilités avec les territoires voisins
 REFORCER LES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE	<ul style="list-style-type: none">• Identifier une solution permettant aux seniors dépendants de faire leurs courses• Permettre le prêt de véhicules pour les jeunes et actifs précaires, en expérimentant notamment les véhicules intermédiaires• Poursuivre et faire le bilan du service de TAD santé + 65 ans• Réfléchir à la mise en place d'un TUS (Transport d'Utilité Sociale) s'appuyant sur le tissu associatif et des conducteurs bénévoles• Centraliser les offres sur une même plateforme (mutualiser avec le covoiturage par exemple).
 DÉVELOPPER UNE OFFRE / COMMUNAUTÉ D'AUTOPARTAGE	<ul style="list-style-type: none">• Développer l'autopartage à travers du prêt de véhicules de la CC, d'un fournisseur ou à travers la facilitation d'un réseau local de prêts entre particuliers



Présentation du plan d'actions

Présentation des fiches actions

Rappel du **contexte et des objectifs de l'action**, souvent en lien avec le diagnostic

Détails des actions à mener, modalités de **mise en œuvre** et précisions sur les **coûts** des actions

Temporalités proposées :

Court terme : 2026

Moyen terme : 2027-2031

Long terme : 2032-2035

Hiérarchisation de la mesure et des actions

Axe 1 FAIRE DES PÔLES GARES DE JOIGNY ET DE ST-JULIEN, DES LIEUX D'INTERMODALITÉ

ACTION 1.1 Equiper les gares de services facilitant l'intermodalité selon la fréquentation : stationnements et autres services vélos, places de parking réservées aux covoiturageurs, correspondance avec lignes de transport en commun, service de prêt de voitures, bornes électriques etc....

Contexte et objectifs de l'action

A l'exception de la P'tite Navette, qui dessert la gare de Joigny sur les horaires des trains, les deux gares de Joigny et de St-Julien-du-Sault ne présentent quasiment aucune offre de services. Pourtant, des services qualitatifs sont clés pour permettre d'envisager des parcours d'intermodalités pour des trajets quotidiens ou occasionnels.

Détails de l'action

Court terme

- Services vélos** : installer des consignes vélos fonctionnelles en gare (capacité, qualité, accessibilité du service), considérer la mise en place de services de location de vélo courte durée, installer des arceaux vélos sous abri avec une surveillance éventuellement renforcée.
- Covoiturage et autopartage** : donner un avantage concurrentiel aux modes alternatifs en proposant des places de parking réservées pour le covoiturage et l'autopartage en gare.
 - ✓ Évaluer le nombre de places possibles à dédier au covoiturage
 - ✓ Installer de la signalétique et du marquage au sol
 - ✓ Communiquer sur l'intérêt de ces places et parler de « parking d'intermodalité »
 - ✓ Penser à un dispositif permettant de s'assurer qu'il n'y a pas d'abus
- Territoires voisins** : Se mettre en lien avec les territoires voisins pour penser des solutions de transports adaptés aux flux vers et depuis la gare de Joigny et de St-Julien

Moyen terme

- Réaliser une étude sur les « services en gare » et le « pôle gare » (exemple d'Avallon, étude en cours) pour programmer et dimensionner la diversification des services en gare



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCI
Bénéficiaires : Tous les habitants de la CCJ et les personnes qui se rendent à la CCJ
Partenaires : SNCF, Gare et Connexions

Budget et moyens humains

Financier et Humain	Consigne vélo 20 places : 25 000€ Service de location vélo : Places dédiées au covoiturage 0,2 ETP
---------------------	---

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Nombre d'emplacements vélos sécurisés créés au niveau des gares	20	40	50
Nombres de places de parking réservées au covoiturage	5	10	15

Identification des **acteurs engagés** à porter la mesure et à en évaluer la réussite et l'impact

... et Identification des **partenaires** à mobiliser et des **bénéficiaires**

Synthèse des moyens financiers et humains estimés nécessaires à la bonne réalisation de la mesure sur la période décidée pour la mesure

Indicateur pour **suivre et évaluer** la bonne mise en œuvre du plan d'actions, et leurs **objectifs « MALINS »** [mesurables, atteignables, limités dans le temps, indicatifs, négociables]



4 AXES COURT-TERME



Contexte et objectifs de l'action

A l'exception de la P'tite Navette, qui dessert la gare de Joigny sur les horaires des trains, les deux gares de Joigny et de St-Julien-du-Sault ne présentent quasiment aucune offre de services. Pourtant, des services qualitatifs sont clés pour permettre d'envisager des parcours d'intermodalités pour des trajets quotidiens ou occasionnels.



Détails de l'action

Court terme

- Services vélos : installer des consignes vélos fonctionnelles en gare (capacité, qualité, accessibilité du service), considérer la mise en place de services de location de vélo courte durée en lien avec un service existant, installer des arceaux vélos sous abri avec une surveillance éventuellement renforcée.
- Covoiturage et autopartage : donner un avantage concurrentiel aux modes alternatifs en proposant des places de parking réservées pour le covoiturage et l'autopartage en gare.
 - ✓ Evaluer le nombre de places possibles à dédier au covoiturage
 - ✓ Installer de la signalétique et du marquage au sol
 - ✓ Communiquer sur l'intérêt de ces places et parler de « parking d'intermodalité »
 - ✓ Penser à un dispositif permettant de s'assurer qu'il n'y a pas d'abus (ex : contrôle visuels les semaines suivant la mise en place puis contrôles visuels tous les trois mois).
- Territoires voisins : Se mettre en lien avec les territoires voisins pour penser des solutions de transports adaptés aux flux vers et depuis la gare de Joigny et de St-Julien

Moyen terme

- Réaliser une étude sur les « services en gare » et le « pôle gare » (exemple d'Avallon, étude en cours) pour programmer et dimensionner la diversification des services en gare



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ, Région

Bénéficiaires : Tous les habitants de la CCJ et les personnes qui se rendent à la CCJ

Partenaires : SNCF, Gare et Connexions



Budget et moyens humains

	<i>Coûts à mutualiser avec la Région</i>			
	Financier et Humain	2026	2030	2035
	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'une consigne vélo 20 places et/ou de consignes individuelles : 25k€ • Places dédiées au covoiturage : 1000€/5places avec marquage et panneaux • Coût d'une borne électrique : 5k€ • Enveloppe location courte durée : 5k€/an 0,2 ETP 			

Indicateur de résultat

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Nombre d'emplacements vélos sécurisés créés au niveau des gares	20	40	50
Nombres de places de parking réservées au covoiturage	12	17	30



Exemple de réorganisation du pôle gare de Joigny



3 véhicules mis à disposition en autopartage



10 Bornes électriques



12 places réservées pour le covoiturage



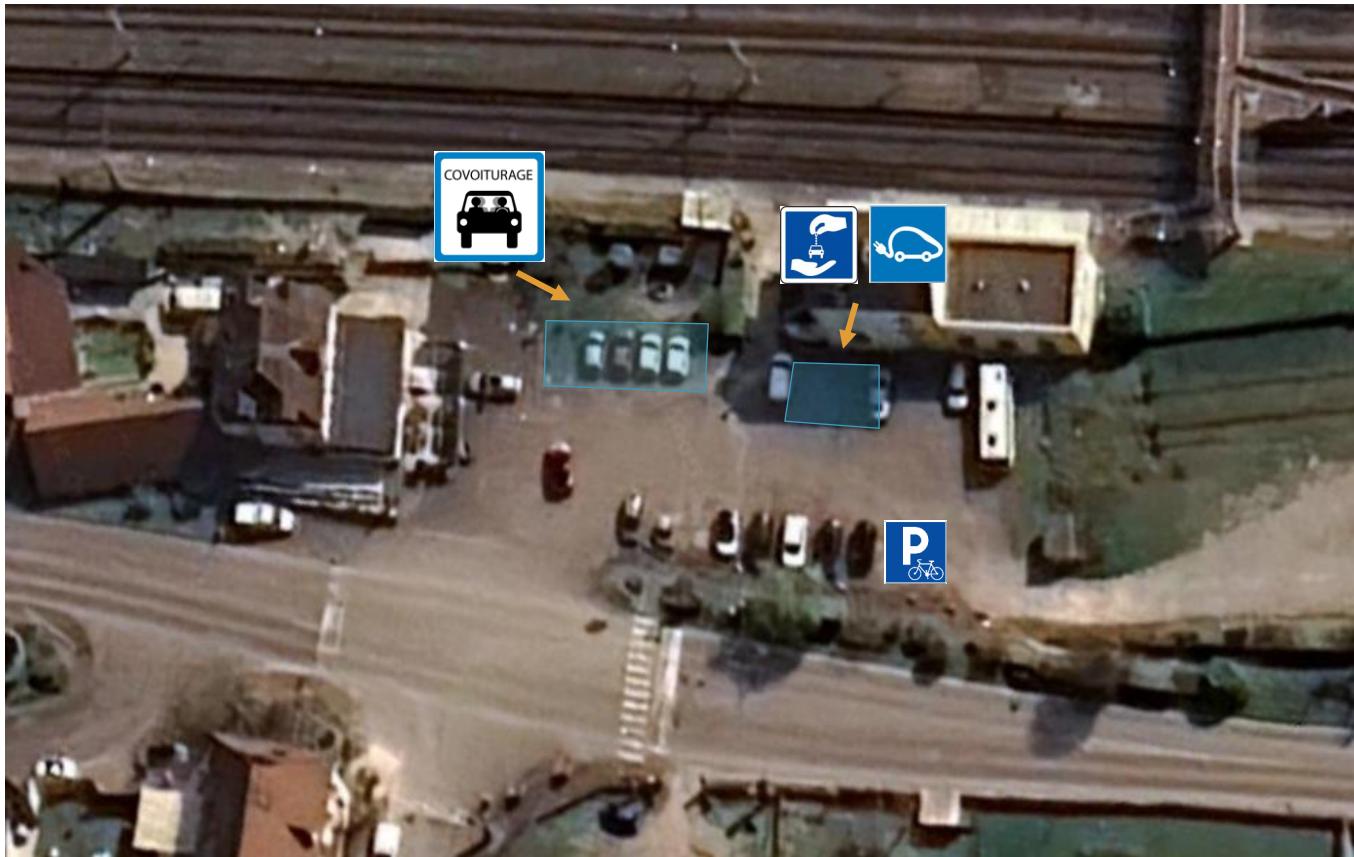
1 consigne vélo sécurisée,
20 places



Arrêt de bus confortable permettant d'envisager de nouvelles lignes



Exemple de réorganisation du pôle gare de St-Julien-du-Sault



1 véhicule mis à disposition en autopartage



2 bornes électriques



5 places réservées pour le covoiturage



Consigne vélo 10 places



Contexte et objectifs de l'action

Les espaces d'attentes en gares de Joigny et de St-Julien-du-Sault sont très réduits et n'offrent pas un véritable confort pour les usagers, notamment le soir. Il pourrait être envisager d'augmenter les horaires d'ouverture de ces gares. De plus, la fréquence des trains pourrait également faire l'objet d'un dialogue avec la SNCF. 25% des répondants de l'enquête en ligne souhaiteraient d'avantage d'horaires de train le matin et le soir.



Détails de l'action

Moyen terme

- Proposer une extension des horaires d'ouverture et un espace d'attente confortable (ouverture du guichet), remettre de la présence humaine en gare pour les personnes en coupure numérique (St Julien et Joigny).
- Envisager avec la SNCF l'ouverture du service de vente de titres de trains à d'autres commerces (bureau de poste, buraliste, office de tourisme, etc.)
- Etudier les éventuelles évolutions de fréquences souhaitables ainsi que le cadencement avec les lignes de rabattement (St Julien et Joigny) ;



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ

Bénéficiaires : Utilisateurs des gares

Partenaires : Région, SNCF, Gare et Connexions



Budget et moyens humains

Financier et Humain

Coût de l'amélioration du confort en gare et de l'ouverture du guichet à définir par les autorités compétentes.

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Extension des horaires d'ouverture des gares	-	OUI	OUI
Etude sur les évolutions de la fréquence des trains	-	OUI	OUI



Contexte et objectifs de l'action

Le frein majeur à la pratique du vélo identifié dans le diagnostic (50% des répondants), est le manque de cheminements sécurisés. Pour ce PMS, nous proposons donc des premiers aménagements sur les axes identifiés comme prioritaires et d'intérêt intercommunal : au sein de la zone d'activité de Joigny et les liaisons entre Joigny et 3 de ses communes limitrophes Béon, Chamvres et Champlay (voir les cartes ci-après).



Détails de l'action

Moyen terme

Les aménagements proposés sont détaillés dans les pages suivantes à l'aide de cartographies et d'estimations des coûts.

- Aménagement d'un site propre pour la zone commerciale le long de la D943 et au début de la rue des entrepreneurs
- Un itinéraire reliant Joigny à Champlay en aménageant des chemins agricoles pour connecter le centre-bourg à la vélo-route
- Un itinéraire reliant Joigny à Béon, en créant un site propre le long de la D943, puis avec du jalonnement sur la rue du Mardereau.
- Deux options d'itinéraires reliant Chamvres à Joigny :
 - La mise en sens unique de la rue de Joigny / Route de Chamvres, pour dédier une voie aux vélos
 - L'aménagement des chemins agricoles pour les rendre circulables à vélo



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ, Communes, Département
Bénéficiaires : Tous les habitants du territoire
Partenaires : Etat



Budget et moyens humains

Financier et Humain	Coûts des aménagements cyclables : Entre 2,5 M€ et 3,3 M€ 0,2 ETP
---------------------	---

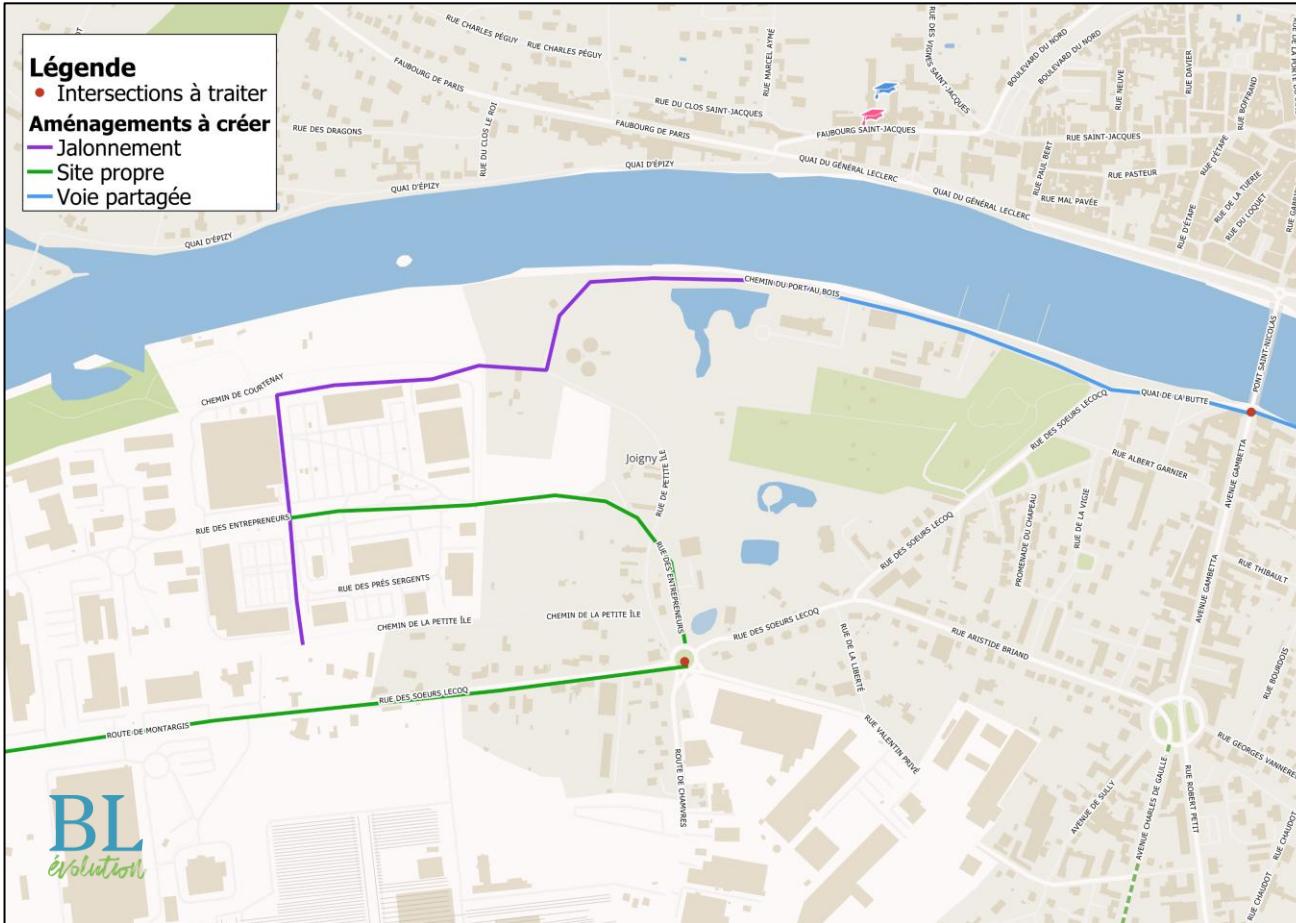
Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Linéaires d'aménagements réalisés (total)	5km	10km	17km

Inscrite
dans les
propositions
de
l'Assemblée
Citoyenne

Axe 2

DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES

ACTION 2.1 : Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Chamvres) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités, gare etc...)



Aménage ments	Coûts (€)	Linéaire (m)
Site propre sur la D943 (sur la zone)	559 200	1 398
Site propre rue des entrepreneurs	238 000	595
Jalonnement sur la zone commerciale	3 102	1034

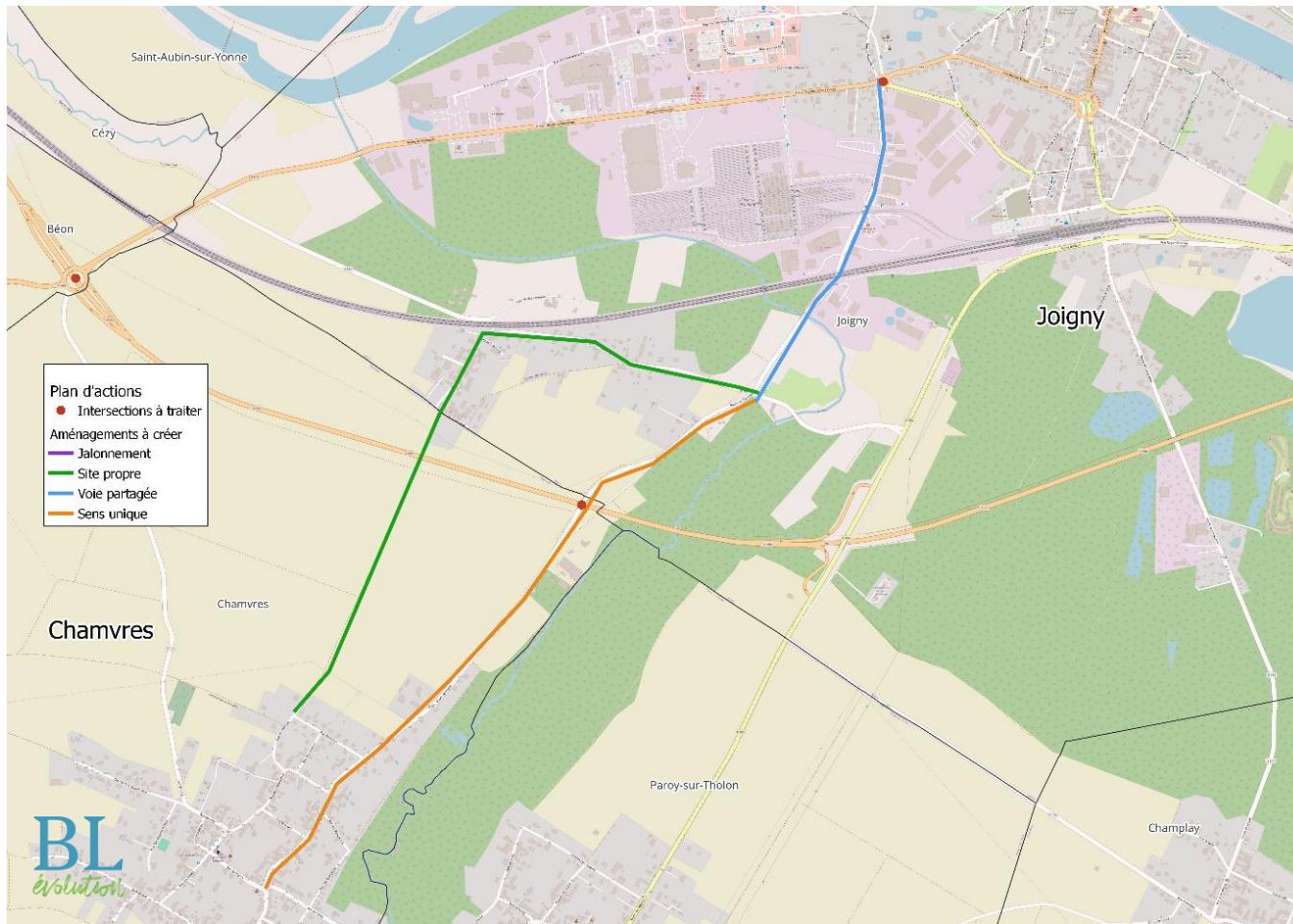
Inscrite dans les propositions de l'Assemblée Citoyenne

Joigny, zone d'activité et accès à la gare

Axe 2

DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES

ACTION 2.1 : Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Chamvres) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités, gare etc...)



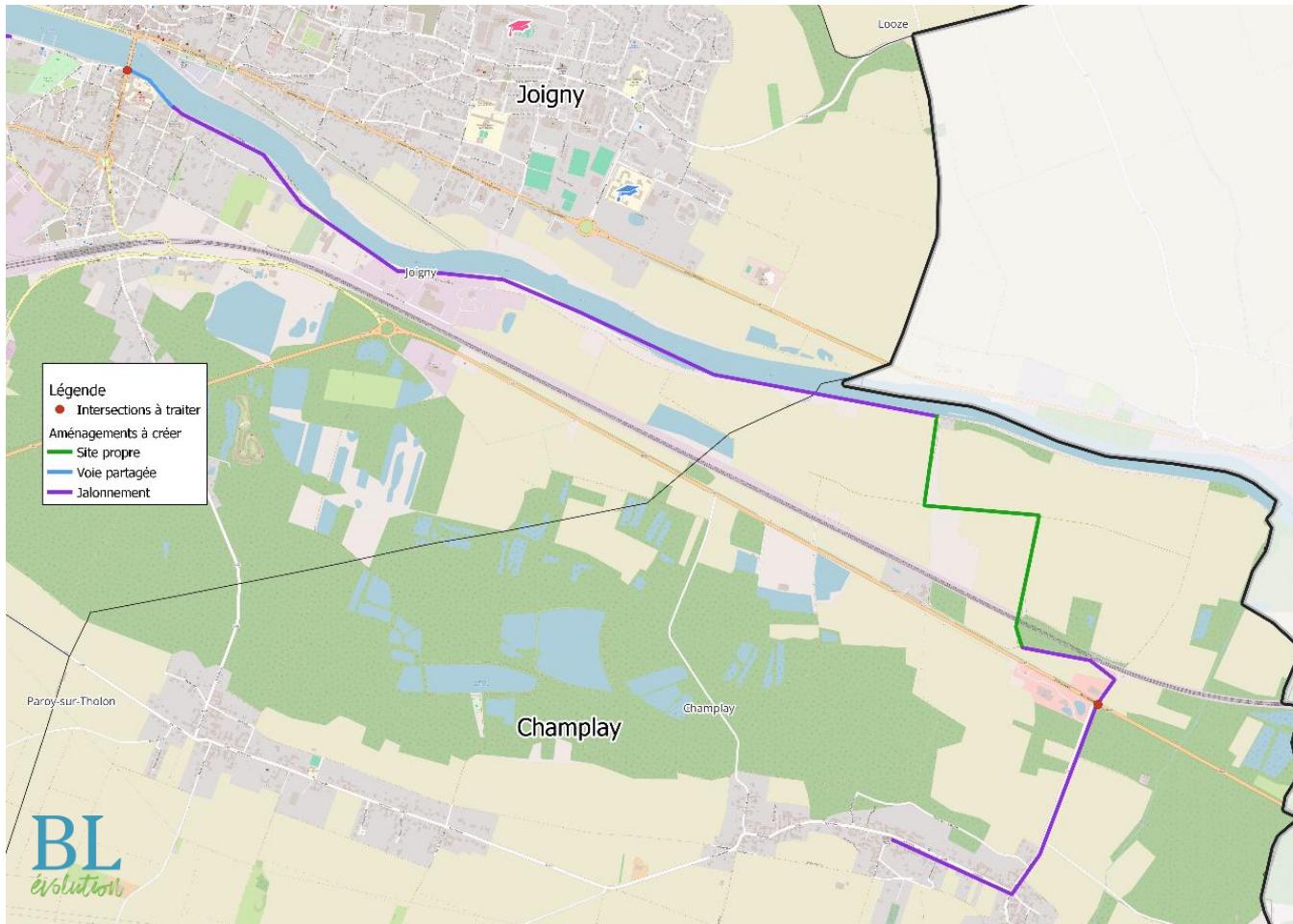
Aménage ments	Coûts (€)	Linéaire (m)
Option 1 : Sens unique rue de Joigny et Route de Chamvres	207 700	2 077
Option 2 : Aménagemen t de chemins agricoles	834 000	2 085
Voie partagée sur la fin de la route de Chamvres	104 000	1 040

Joigny – Chamvres : deux options (sens unique ou voie agricole)

Axe 2

DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES

ACTION 2.1 : Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Champlay) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités, gare etc...)



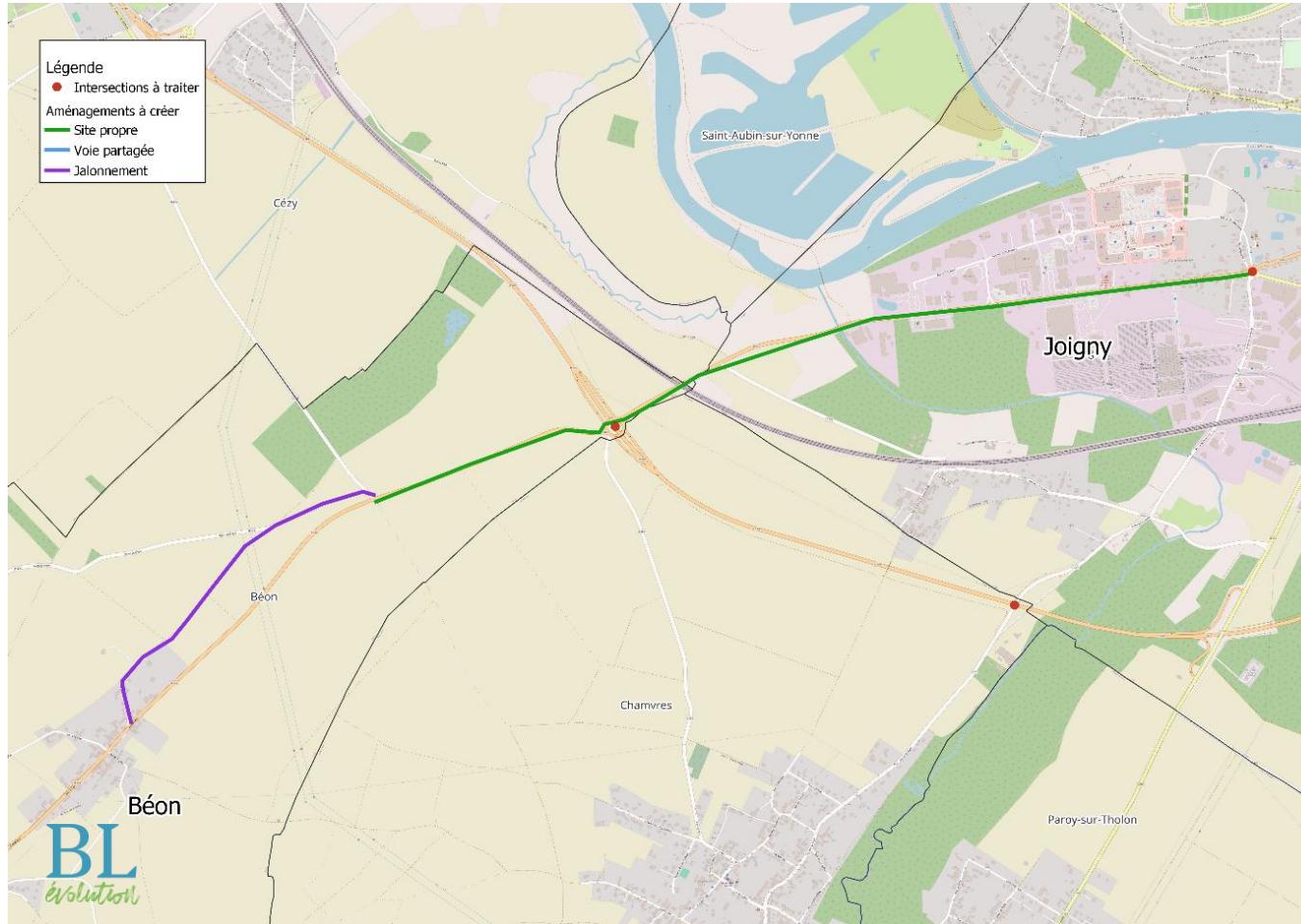
Joigny – Champlay

Aménage ments	Coûts (€)	Linéaire (m)
Jalonnement de la véloroute vers Champlay	10 515	3 505
Aménagement de chemins agricoles	560 800	1 402
Jalonnement vers le centre de Champlay	5 892	1 964

Axe 2

DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES

ACTION 2.1 : Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Chamvres) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités, gare etc...)



Aménagements	Coûts (€)	Linéaire (m)
Site propre le long de la D943 (hors zone d'activité)	819 600	2 049
Jalonnement sur la rue Mardereau	4 128	1 376

Joigny – Béon (site propre et jalonnement)



Contexte et objectifs de l'action

Développer la pratique du vélo sur le territoire ne pourra pas se faire sans proposer des services associés. **Le stationnement vélo** apparaît comme un enjeu essentiel sur le territoire qui est encore un vrai frein à la pratique du vélo. Nous proposons pour cela des localisations prioritaires pour l'implantation de stationnements sécurisés. Pour encourager la pratique, la **location de vélos à assistance électrique longue durée** est également une proposition efficace, permettant à des personnes qui hésitent à passer le pas, de tester le VAE ou des vélos cargos à moindre coût. Enfin, la mise en place **d'aide à l'achat de vélos à assistance électrique** peut venir lever un frein supplémentaire à la pratique. Nous proposons donc d'agir sur ces 3 axes dans le plan d'actions, sur des temporalités différentes.



Détails de l'action

Court terme

Stationnement vélo :

- Créez un groupement d'achat de matériel à l'échelle de la CCJ et proposer aux communes volontaires de passer commande
- Prioriser des quartiers pour lesquels le manque de stationnement sera un frein ; notamment le centre-ville et le quartier de la Madeleine (localisations prioritaires précisées ci-après).
- Lancer un marché public pour le développement d'une offre de vélo à location longue durée avec deux lots : l'achat des VAE, et leur exploitation.

Moyen terme

- Mettre en place une aide à l'achat de VAE (et de véhicules intermédiaires) pour encourager des personnes qui hésitent à passer le pas (demander le retour d'expérience de la Puisaye-Forterre). Définir une enveloppe annuelle et des critères d'obtention.

Inscrite
dans les
propositions
de
l'Assemblée
Citoyenne

Portage et partenaires

Mise en œuvre : CCJ, Communes

Bénéficiaires : Jeunes, Actifs, Personnes en situation de précarité, familles

Partenaires : Entreprises du territoire, France Travail, Etablissements scolaires



Budget et moyens humains

Financier et Humain

Coût d'un abri 10 places : 15 k€ / Coût d'une consigne 20 places : 25 k€

Aide à l'achat : 10k€ / an par exemple pendant 5 ans

Service de location longue durée : 9k€/an + 50k€ d'investissement pour une vingtaine de VAE / vélos spéciaux

0,1 ETP

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Nombre de locations annuelles de VAE	20	60	70
Nombre de places vélos sous abri ou consigne	20	100	150
Bénéficiaires annuels de l'aide à l'achat	-	20	-

Zoom sur le stationnement vélo : lieux prioritaires identifiés

Localisation	Priorité	Type de stationnement
Les deux gares de Joigny et de St-Julien du Sault	1	Consigne sécurisée
Les lieux d'éducation (écoles, pôles de formation)	2	Abri
Les lieux culturels (médiathèque, cinéma etc...)	2	Abri
Le centre-ville de Joigny (proposition de mettre un stationnement sécurisé dans le parking sous terrain Jean de Joigny)	2	Arceaux et Consigne
Les zones d'habitation (en lien avec les bailleurs sociaux)	2	Abri ou consigne
Les zones d'emploi (ZAE notamment)	3	Abri

Zoom sur le stationnement vélo : Les différents types de stationnements

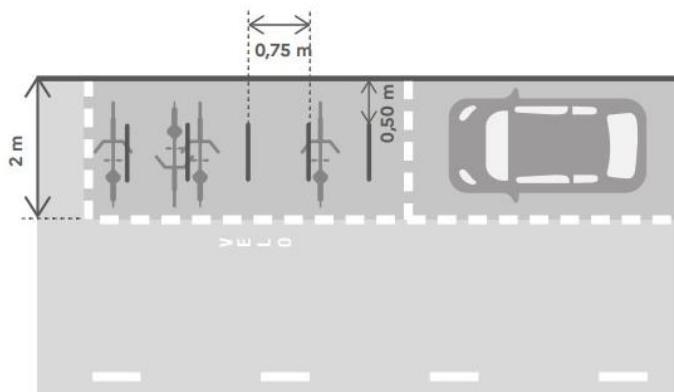
Espace public,
commercesÉcoles, entreprises,
infrastructures majeuresArrêts de bus importants,
gares, résidencesQuelques
minutesQuelques
heures

Une journée ou plus

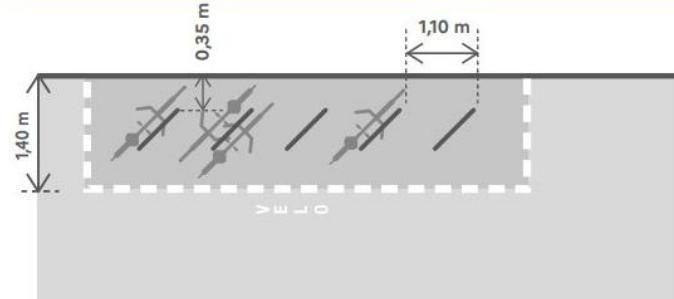
Arceaux
(3 points d'attache)100 €/arceau (2 places)
50 €/stationnement6000 €/abri (12 places)
500 €/stationnement6000 €/box (6 places)
1000 €/stationnement30000 €/consigne (30 places)
1500 €/stationnement

Exemple d'implantation sécurisant la traversée piétonne

ORGANISATION PERPENDICULAIRE



ORGANISATION EN ÉPI

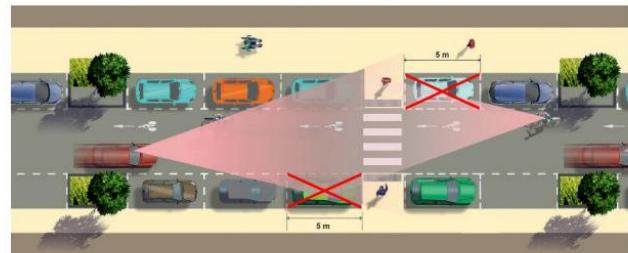


Pour plus de détails, veuillez vous référer à la fiche du CEREMA :
<https://www.cerema.fr/fr/centre-ressources/boutique/plan-actions-mobilites-actives-pama>

Art L. 118-5-1 du Code de la voirie routière « Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, **aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons**, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel. »

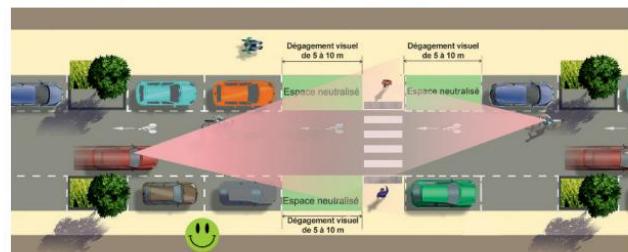
« Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.» (Article 52 de la LOM)

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Réglementé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bord droit

• Voie sens unique avec double sens cyclable - Recommandé



Suppression du stationnement motorisé en amont du passage piéton, bords droit et gauche pour la voie tous véhicules et bord droit sens réservé vélo

Zoom sur la location vélo longue durée

Coûts pour la collectivité:

- Le budget moyen par habitant consacré par les collectivités est corrélé au nombre de vélos proposés par habitant. Pour les EPCI de moins de 20 000 habitants, le coût moyen consacré au service de location est de 0,37 €/an/hab. Il est de 0,91€/an/hab pour les collectivités de 20 000 à 50 000 habitants.
- Le **cout d'exploitation** moyen est de 370€/vélo/an pour un vélo classique et de 470€/vélo/an pour un VAE.
- Avec une tarification « classique » le **reste à charge moyen** est de 225€/vélo/an.

Formules de location proposées:

- Elles vont de la location à l'heure à la location annuelle. Certaines collectivités appliquent des tarifs réduits sur conditions de revenus ou couplés avec un abonnement de transports en commun.
- Les formules les plus souvent utilisées sont la **location au mois** et la **location au trimestre**.
- Dans plus de 60% des cas, l'offre de location n'est pas renouvelable. Cela permet de multiplier le nombre de bénéficiaires et encourage le passage à l'achat.
- Les tarifs de location VAE sont très variables selon les territoires avec des écarts très marqués. On note cependant une tarification dégressive qui incite l'usager à opter pour un service de location longue durée.

Certains petits EPCI proposent la gratuité du service de location. En l'absence de recettes, le reste à charge pour la collectivité est nettement supérieur. Un tel choix permet de rendre le vélo accessible aux revenus les plus modestes.

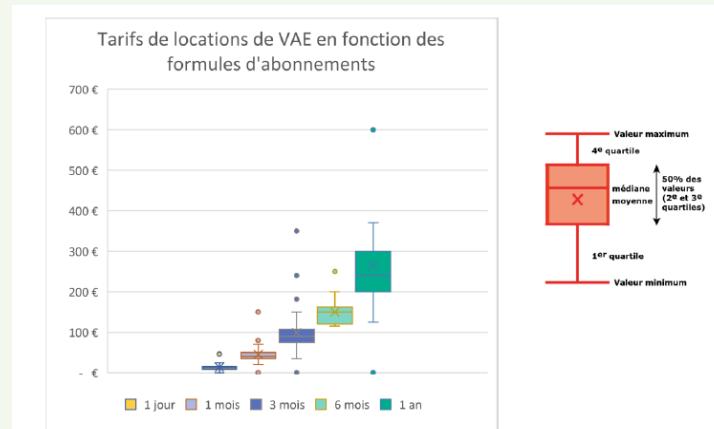


Figure 17- Analyse de la tarification des VAE –
Enquête exploitants ADEME INDDIGO 2020

Ce graphique est représenté sous forme de boîte à moustaches (ou Boxplot) pour une meilleure compréhension de l'échantillon.
Les points sont des avertissements, des valeurs considérées comme aberrantes car elles ressortent fortement du nuage de point. Elles sont toutefois prises en compte dans les moyennes.



Contexte et objectifs de l'action

Pour compléter les infrastructures et les services, des actions de sensibilisation autour de la pratique du vélo doivent être menées auprès de différents publics : scolaires, jeunes, familles, actifs, personnes en situation de précarité etc... Des exemples d'actions sont détaillés sur les pages suivantes.



Détails de l'action

Court terme

- Se mettre en lien avec les associations vélos du territoire pour organiser des événements de sensibilisation, des cours de vélo pour tous les âges, des ramassages scolaires à vélo type vélobus (voire page suivante pour plus de détails), (CCJ, associations)
- Pérenniser l'organisation annuelle de la Fête du Vélo sur le territoire (CCJ)
- Se mettre en lien avec l'Office du tourisme pour l'identification d'espaces dédiés à l'apprentissage du vélo pour les plus jeunes, et de manière sécurisée, en lien avec les programmes Savoir Rouler à Vélo (Office du tourisme).



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ, Associations vélo

Bénéficiaires : Jeunes, Enfants, Tous les habitants du territoire

Partenaires : Associations vélos du territoire, Office du tourisme



Budget et moyens humains

Financier et Humain	0,05 ETP
---------------------	----------

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Organisation d'un événement annuel autour du vélo	OUI	OUI	OUI



Zoom sur la pratique du vélo auprès des jeunes publics

Les pédibus

Selon les communes et les écoles, le ou les pédibus effectuent le ramassage scolaire d'un certain nombre d'enfants. Une fois, deux fois ou tous les jours de la semaine ; les matins, midi et soirs. Des arrêts, disposés tous les 200 à 400 mètres le long du trajet défini, permettent de récupérer les enfants inscrits. Pour privilégier la sécurité des enfants et rendre le trajet le plus rapide possible, les arrêts sont souvent signalés par des panneaux. A chaque point de regroupement, des parents d'élèves et/ou des bénévoles assurent le ramassage au fur et à mesure de l'avancée du « convoi » d'enfants.

Exemples de territoires : Aubignan (Vaucluse), Saint-Alban (Côtes-d'Armor), Vesoul (Haute-Saône), Saint-Nicolas-du-Pélem (Côtes-d'Armor), Fontaine-le-Port (Seine-et-Marne).

Les vélobus

Un vélobus peut être organisé de différentes façons en fonction de l'âge des enfants et du matériel à disposition :

- utilisation d'engins de type vélocargo, le plus souvent à assistance électrique. Ces vélos peuvent accueillir de 6 à 28 passagers suivant le format, le vélobus du Teil en est un bon exemple.
- utiliser les vélos des enfants avec un vélobus en mode pédibus : des itinéraires à vélo en commun ou « ligne vélobus » comme c'est le cas à Mâcon

Le programme « Savoir rouler à vélo »

Le programme « Savoir rouler à vélo » consiste à favoriser à l'apprentissage du vélo, chez les enfants âgés de 6 à 11 ans, pour une pratique plus sécurisée. Son développement permettra de développer la pratique du vélo chez les jeunes, véritable levier d'épanouissement et d'autonomie . En complément, un challenge écomobilité inter-écoles pourrait par exemple être organisé en complément, pour renforcer la dynamique sur le territoire.



Sources : petitbus.com, Nielsenconcept.com, Amsterdamair.fr, francebleu.fr, Maconvelo.fr



Contexte et objectifs de l'action

Dans l'enquête en ligne, 15% des répondants indiquent envisager le covoiturage comme alternative à la voiture individuelle. Il y a donc un potentiel non négligeable sur le territoire. A la suite des différentes phases de concertation et de consultation des acteurs, deux options se dégagent quant à la mise en place d'une plateforme / d'un dispositif d'animation de covoiturage (options précisées les pages suivantes) :

- Une option de contractualisation avec le service **Karos** (plateforme et animation)
- Une option d'utilisation de la **plateforme régionale Mobigo** (en précisant les modalités d'animations associées)

Dans les deux cas, il a été rappelé tout au long de l'étude que l'outil choisi ne constituera pas une réponse en soi, et que la clé du succès de la démarche résidera dans la coopération territoriale permise à travers l'animation et la mobilisation des acteurs. Un travail avec les entreprises du territoire semble essentiel pour lancer une dynamique interne. Une approche par public cible pourrait également être souhaitable.



Détail de l'action

Court terme

- Se prononcer sur l'une des deux options
- Déterminer si la CCJ souhaite mettre en place une aide incitative au covoiturage
- Identifier des réseaux d'employeurs intéressés pour impulser une démarche

Option 1 Karos :

- ✓ Identifier avec Karos les entreprises clés pour la démarche

Option 2 Mobigo :

- ✓ Définir des modalités d'animation du service en interne à la CCJ
- ✓ Mettre en place une stratégie d'animation, en lien avec la Région
- ✓ Définir les publics cibles prioritaires

Inscrite dans les propositions de l'Assemblée Citoyenne



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ

Bénéficiaires : Actifs et autres publics

Partenaires : Karos ou Région, entreprises



Budget et moyens humains

Financier et humain

Option 1 Karos (prix probablement à la hausse) :

Année 1 : 19 770 € HT (dont possible prise en charge à 50% par le fond vert) / Année 2 : 21 300 €

Option 2 Région: 0,4 ETP

Indicateur de résultat

2026

2031

2035

Mise en place d'une plateforme de covoiturage

OUI

OUI

OUI

Nombre de covoitureurs sur le territoire par rapport à 2025

+10%

+25%

+50%



Karos se présente comme un service de covoiturage spécialisé sur les déplacements domicile/travail. 80 collectivités ont déjà adhéré dont de **nombreuses autour de la CCJ** (Auxerrois, Puisaye, Aillantais, le Chablisien, etc.). Ils contractualisent aussi avec des employeurs. Tout cela passe par une application avec un accompagnement personnalisé pour le territoire (couleur, page personnalisée, etc.).

Au-delà de l'application de mise en relation et de soutien au covoiturage, Karos réalise un **accompagnement** : mise à disposition d'un chef de projet, dossier fonds vert, service client pour utilisateurs, comité de pilotage de suivi, brigade qui vérifie la fraude. Ils réalisent aussi une **animation**, notamment auprès des principaux employeurs en priorité. Ils leurs proposent aussi d'adhérer à un programme avec des trajets gratuits durant 6 mois, etc. :

Concrètement comment s'organise et se finance le covoiturage :

En moyenne 20 km. Offre financière à la CCJ avec des tarifs réduits (s'alignent sur ce qu'ils proposent à la Puisaye) :

Pour année 1 : fonctionnement et animation Karos (dont 4,5 jours d'animation dans les entreprises) : 14 520 €. Il faut ajouter la subvention aux déplacements, pour 3500 déplacements cela représente au moins 5250 € = total de **19 770 € HT** (normalement prise en charge à 50% par le fonds vert sur cette première année).

Année 2 : coûts fixe mais plus de trajets : 15 025 € de fonctionnement + 6300 € pour 4200 trajets = **21 324 € HT**

A noter :

En dehors du domicile/travail, il est possible d'utiliser la plateforme pour faire du covoiturage pour un événement, c'est à la Comcom de créer l'événement dans la plateforme.

Il y aura un suivi des données mise à jour quotidiennement : nombre d'utilisateurs, combien covoiturage, des données, etc.

L'utilisateur est rattaché au territoire adhérent s'il habite ou travaille sur celui-ci ; si deux territoires sont adhérents c'est celui où il habite.



La plateforme régionale Mobigo est gratuite. Elle permet de partager des annonces de trajets, de réaliser des flux financiers entre conducteur et passager, d'organiser un covoiturage régulier ou ponctuel. La plateforme est utilisée par 2 500 personnes à l'échelle régionale.

Mobigo met également à disposition un kit de covoiturage pour en assurer l'animation, et il est possible de demander à une animatrice régionale de se déplacer, sachant qu'elle couvre toute la Région. Dans cette option, il serait donc nécessaire de déployer du temps humain en interne à la CCJ pour assurer l'animation du réseau de covoiturage.

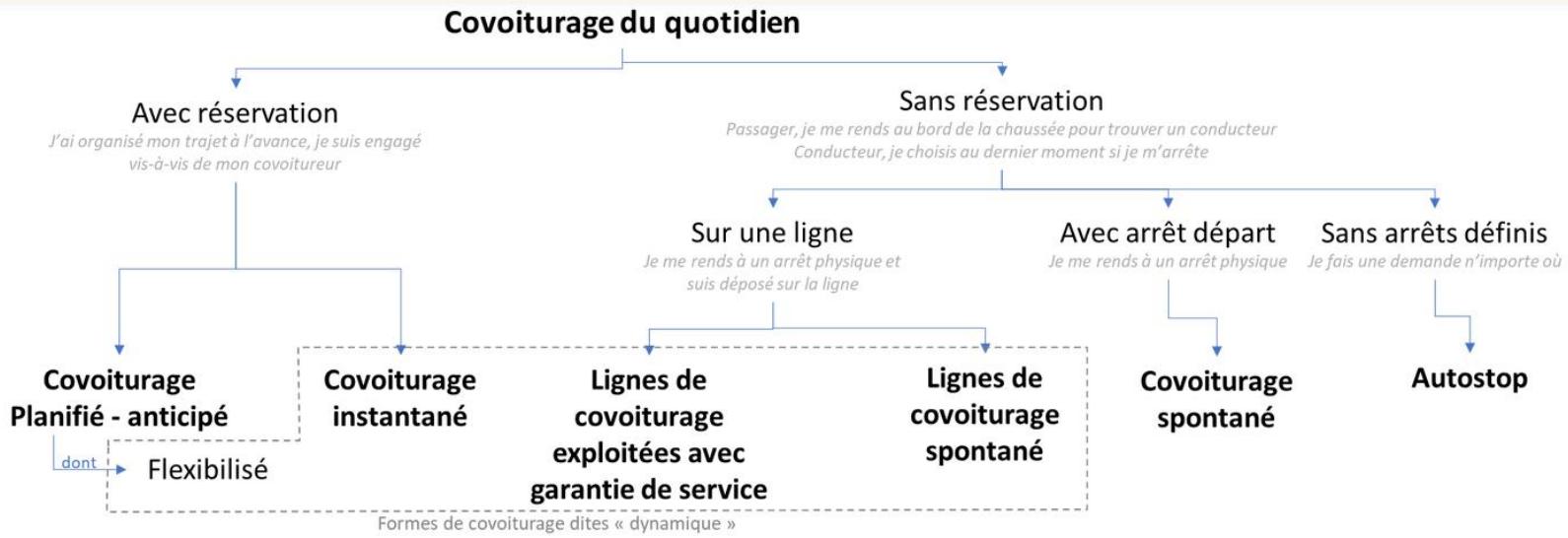
Il est également possible d'intégrer un incitatif financier de la CCJ par le biais de la plateforme.

En cas d'événement, il est possible de créer un lien spécifique pour organiser le covoiturage.

La plateforme et le soutien à l'animation sont gratuits, mais il sera nécessaire de dédier **du temps humain** à l'animation. Pour les deux premières années, nous l'évaluons à au moins **0,4 ETP**. Pour que cette option ait de l'impact, il faudra donc que la collectivité s'assure de pouvoir dédier du temps agent sur le sujet, voire de recruter une nouvelle personne.



Differentes solutions de mobilité partagée pour les trajets du quotidien

**Parcours usager :**

Comme du covoiturage longue distance



Comme Uber



Comme une ligne de bus



Comme de l'autostop



Source: La Fabrique des Mobilités



Fonctionnement et enjeux du covoiturage avec réservation

Covoiturage avec réservation

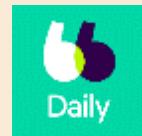
Principe

Parcours usagers proche de celui du **covoiturage longue distance**

Lieux d'intérêt

Le covoiturage avec réservation est pertinent sur des périmètres où la densité de potentiels covoitureurs est forte (lieux générateurs et attracteurs de trafic) afin d'aboutir à une forme de covoiturage de proximité.

Opérateurs



Pertinence chez vous

Depuis et vers les principales zones d'habitation du territoire et les zones d'emplois.



Contexte et objectifs de l'action

A l'exception de l'aire de Sépeaux-Saint-Romain, il n'y a pas d'aires de covoitage sur le territoire de la CCJ. De tels espaces sont cependant importants pour permettre sur le terrain une pratique de covoitage, mais aussi l'intermodalité avec le vélo, une autre voiture, ou les transports en commun. Il sera donc intéressant de comprendre l'utilisation de l'aire existante et d'étudier l'opportunité d'en ouvrir de nouvelles.

La CCJ a réalisé une ligne d'autostop organisée entre Sépeaux-Saint-Romain et Joigny qui pourra également venir compléter les infrastructures spécifiquement dédiées au covoitage. Cela consiste en l'installation de panneaux d'autostop sur des places de stationnements pré-identifiées.



Détail de l'action

Court terme

- Faire un état des lieux de l'utilisation de l'aire existante à Sépeaux-Saint-Romain
- Poursuivre la communication sur la ligne d'autostop mise en place par la CCJ

Moyen terme

- Envisager la création de nouvelles « aires de mobilité » et définir des niveaux de services associés
- Convertir certains parkings existants comme aires de covoitage, comme par exemple le parking de Villegien.



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ, Communes
Bénéficiaires : Tous les habitants de la CCJ
Partenaires : Département



Budget et moyens humains

Financier et Humain	Coût de création d'une aire extrêmement variable : <ul style="list-style-type: none"> - Requalification de place entre 250€ et 2000€ la place - Crédit d'une nouvelle aire, jusqu'à 5000€ la place <i>Première estimation : 50 000€ pour 20 places</i> 0,05 ETP
---------------------	---

Indicateur de résultat	2026	2031	2035
Fréquentation de l'aire de covoitage existante	+20%	+70%	+120%
Création de nouvelles « aires de mobilités »	-	2	5



Aires de covoitage

Adapter l'aire de covoitage aux besoins

- Prévoir un nombre de places adapté à la fréquentation prévisionnelle, en surdimensionnant un peu pour éviter une saturation trop rapide

Typologie	Environnement	Capacité	Intermodalité	Services associés	Maitre d'ouvrage
Aire structurante	Proximité d'un échangeur de voie rapide	50 à 100 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel, étudier la possibilité d'extension	À prévoir si elle n'existe pas. Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Ces aires sont les plus isolées et avec un usage fréquent : éclairage de l'aire et des abords à prévoir, revêtement, marquage, entrée/sortie adaptées, mobilier urbain	EPCI
Aire intermédiaire	Proximité d'un carrefour de voie structurante, en sortie d'agglomération par exemple, sur parking de centre commercial...	10 à 50 places, en fonction des besoins recensés et du potentiel	Travailler sur l'accès à pieds et à vélo depuis et vers les zones urbanisées les plus proches	Signalisation et jalonnement visible dans les 2 sens	Convention avec les privés EPCI
Aire de proximité	En centre-ville	Moins de 10 places, du fait de l'accessibilité à pieds		Signalisation	Commune

Prévoir des aménagements adaptés

- Aire sécurisée (éclairage, dimensionnement pour garantir la sécurité des piétons)
- Aire conviviale (banc et abris, végétalisation...)
- Aire accessible à tous (visible depuis la route dans les deux sens, panneaux de signalisation, sol stabilisé pour faciliter l'accès aux PMR/GIC)

Bonnes pratiques

- Installer des bornes de recharge électrique, alimentées par le réseau ou par des panneaux solaires sur les ombrières
- Prévoir des espaces dédiés aux véhicules légers, aux vélos et motos, et aux PMR/GIC
- Ne pas oublier de référencer l'aire sur différents sites de covoitage, auprès du Département, et de communiquer largement autour de leur utilisation**



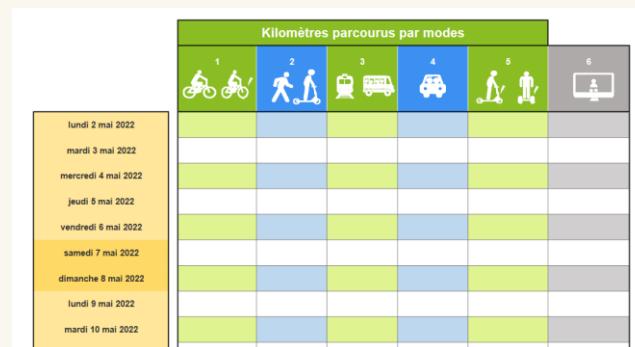
Outils de communication

Exemple de campagne de communication : le « Défi J'y Vais »

En 2022, plusieurs collectivités du Grand Est ont proposé le « Défi J'y Vais » pour encourager la mobilité alternative à l'autosolisme au quotidien.

- ✓ Un défi pour les déplacements effectués à vélo -> ["Au boulot j'y vais à vélo"](#)
- ✓ Un défi pour les déplacements effectués via l'ensemble des modes alternatifs à la voiture en voyageant seul (vélo, covoiturage, transports en commun, marche, etc.) -> ["Au boulot, j'y vais autrement!"](#). Au sein de chaque structure, un référent mobilité sera identifié. Il sera en charge d'inscrire la structure sur le site internet via le [formulaire d'inscription](#) et de mobiliser les participants de sa structure grâce aux [supports proposés et téléchargeables](#). Chaque structure participante s'engage à fournir les résultats de bonne foi et à ne saisir que les trajets pris en compte par le règlement dans le cadre du Défi.
- ✓ Des défis pour les établissements scolaires de premier degrés, collèges et lycées -> ["A l'école, j'y vais autrement!"](#) ; ["Au collège, j'y vais autrement!"](#) ; ["Au lycée, j'y vais autrement!"](#)

Au total, ce sont 8 700 personnes qui ont participé au défi, 315 employeurs ayant participé au défi multimodal, 212 écoles, 74 collèges et 18 lycées ayant participé au défi scolaire.



Axe 4 COMMUNIQUER SUR TOUTES LES OFFRES

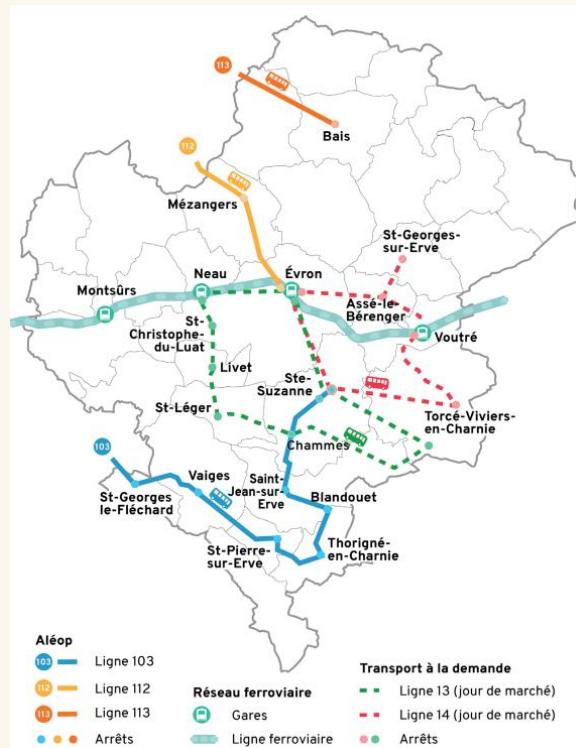
ACTION 4.1 Planifier un plan de communication permettant une véritable connaissance des offres disponibles de la part des habitants de la CCJ



Outils de communication

Exemples de documents de synthèse de l'offre de mobilité

Guide des solutions de déplacement Roi Morvan Communauté



AUTRES SOLUTIONS DE TRANSPORTS

Le covoiturage

Trois aires de covoiturage existent dans les Coëvrons :

- > À Montsûrs, place de l'Assemblée
- > À Vaiges, rue Robert Gléron
- > À Sainte-Suzanne-et-Chammes, rue du Camp des Anglais

* Les services de covoiturage :

- > **Questgo** : C'est une plateforme de covoiturage de proximité. Elle met en relation les covoiturageurs pour leurs déplacements du quotidien (domicile/travail ou événement) et couvre tous les trajets de la Bretagne aux Pays de la Loire. La plateforme est en accès libre et totalement gratuite. Après une simple inscription, vous pouvez déposer et/ou rechercher un trajet.

www.questgo.fr

- > **Blablacar** : www.blablacar.com
- > **IDVroom** : www.idvroom.com
- > **Roulez malin** : www.roulezmalin.com

Accompagnement véhiculé hors domicile : RÉSO'AP

Les bénévoles de l'association proposent un accompagnement véhiculé dans les déplacements du quotidien.

Tous publics sans mobilité/ les mineurs doivent être accompagnés
02 43 39 44 49 (lundi au vendredi : 9h à 12h et 14h à 16h30) contact@resoap.fr

Se déplacer dans les Coëvrons - CC des Coëvrons

Ce guide a été réalisé par le conseil de développement des Coëvrons, groupe de citoyens volontaires qui a travaillé sur le sujet de la mobilité. Ce groupe de citoyens est concerté par la Communauté de communes lors de l'élaboration de différents documents. Une entité similaire pourrait être créée sur le territoire pour contribuer à la mise en œuvre du plan de mobilité simplifié.

Crédits : [Roi Morvan Communauté](#), [CC des Coëvrons](#)



Outils de communication

Exemples d'outils de communication en faveur des modes actifs

Challenge mobilité avec les entreprises

- Défi du nombre de km
- Jeu-concours (récompenses)

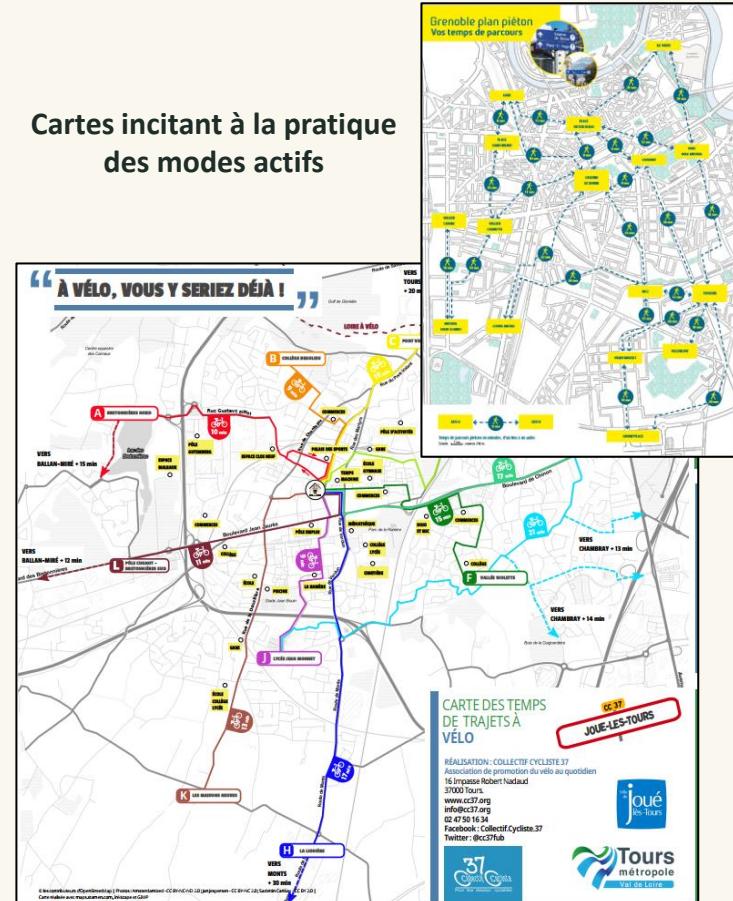


Fête du vélo

- Animation grand public phare
- Ateliers réparation, essais de vélo, parcours, sensibilisation (code de la route, équipements, ...)
- Promotion des aménagements existants, et services de la Communauté de communes (prime à l'achat, location longue durée ...)



Cartes incitant à la pratique des modes actifs



Axe 4 COMMUNIQUER SUR TOUTES LES OFFRES

ACTION 4.2 Accompagner les publics cibles en travaillant avec les partenaires : employeurs, acteurs sociaux, établissements scolaires, acteurs touristiques.



Contexte et objectifs de l'action

Au-delà de la communication papier et événementiel, il sera également essentiel de créer une dynamique territoriale pour fédérer les acteurs existants et accompagner les publics vulnérables dans leurs démarches de mobilité : cela peut passer par un réseau de conseillers mobilités et de structures relais en mesure de renseigner les usagers sur le terrain. Cela peut aussi passer par la réunion régulière des acteurs de la mobilité, au sein du comité partenaires par exemple, pour se partager des bonnes pratiques et identifier des opportunités de mutualisation.



Détail de l'action

Moyen terme

- Mettre en place / se mettre en lien avec un réseau de conseillers mobilités pour accompagner les usagers dans leurs parcours de mobilité (ex : définir un itinéraire, comprendre les différentes options à leur disposition etc...):
 - ✓ Assurer un suivi personnalisé et sur le temps long
 - ✓ Identifier des structures relais pouvant accueillir des guichets locaux de mobilité
- Animer un réseau avec les employeurs du territoire
- Pérenniser le comité partenaires en organisant une réunion annuelle
- Créer un réseau d'ambassadeurs pour témoigner sur leur changement de mobilité



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ,

Bénéficiaires : Tous les habitants du territoire, en particulier les personnes précaires

Partenaires : Employeurs, Acteurs de la mobilité



Budget et moyens humains

Financier	Faible
Humain	0,05 ETP

Indicateur de résultat	2026	2031	2035
Nombre de réunions annuelles du comité partenaires	1	2	2
Nombre de conseillers mobilités sur le territoire	-	2	4

Axe 4 COMMUNIQUER SUR TOUTES LES OFFRES

ACTION 4.3 Proposer une enveloppe annuelle dédiée à des initiatives locales de sensibilisation autour des mobilités alternatives à la voiture, permettant de lever les freins à la mobilité sur le territoire, à travers un appel à projet



Contexte et objectifs de l'action

Pendant le comité partenaires, a émergé l'idée de soutenir des initiatives locales qui permettent de lever les freins à la mobilité. Un appel à projet annuel ainsi qu'une enveloppe dédiée pourra permettre de soutenir des projets citoyens, associatifs ou d'autres nature.



Détail de l'action

Court terme

- Rédiger le contenu de l'appel à projet et définir les critères des initiatives

Moyen terme

- Communiquer sur l'existence de cet appel à projet pour encourager les initiatives locales
- Assurer le suivi de ces initiatives



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ,
Bénéficiaires : Tous les habitants du territoire, en particulier les personnes précaires
Partenaires : Employeurs, Acteurs de la mobilité



Budget et moyens humains

Financier	2 000 € / an
Humain	0,05 ETP

Indicateur de résultat	2026	2031	2035
Nombre de projets financés (cumulatifs)	1	10	15



3 AXES MOYEN-TERME



Contexte et objectifs de l'action

La ligne régionale actuelle qui connecte Sens à Auxerre quotidiennement est très peu connue. De plus, ses arrêts pourraient être optimisés de manière à desservir des zones d'intérêt communautaire particulièrement fort. Il y a donc un enjeu à rendre cette ligne plus attractive et plus connue.



Liste des actions

Court terme

- Communiquer davantage sur l'offre existante, encore peu connue à travers les canaux de la CCJ
- Fournir une note précise au président de la CCJ pour formuler une demande auprès de la Région

Moyen terme

- Ajouter certains arrêts en desservant notamment la gare de Joigny
 - ✓ Rapprocher l'arrêt de bus de la gare : actuellement situé au rond-point de la résistance, sans signalétique ni cheminement et quai d'embarquement adapté (PMR), cet arrêt est confidentiel et mal pratiqué
 - ✓ Déterminer les autres propositions d'arrêts à remonter à la Région pour répondre aux besoins des usagers (ex : ZA en direction de Migennes) et réaliser des expérimentations
- Augmenter la qualité du service : augmenter la fréquence de passage, notamment en proposant plus d'horaires le matin



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : Région, CCJ

Bénéficiaires : Habitants de la CCJ et des communes limitrophes

Partenaires : Trans'Arc



Budget et moyens humains

Financier	Coût pour la Région à déterminer
Humain	0,05 ETP

Indicateur de résultat	2026	2031	2035
Augmentation de la fréquentation de la ligne	+5%	+25%	+50%



Contexte et objectifs de l'action

La CCJ n'est pas un territoire isolé. Elle connaît de nombreux flux quotidiens avec ses voisins. Il est donc intéressant de penser des logiques d'offres qui s'étendent hors des frontières de la CCJ pour répondre au mieux aux besoins de ses habitants et de ceux des collectivités limitrophes.



Liste des actions

Moyen terme

- Penser des offres cohérentes avec les besoins des autres territoires, avec pour objectif de concentrer les efforts.
- Etudier la possibilité de mutualiser certains trajets avec les territoires voisins, notamment pour des motifs touristiques (ex: château de Guédelon).
- Organiser un temps de réunion commun avec chaque territoire voisin pour comprendre les mutualisations possibles
- S'impliquer dans la gouvernance opérationnelle menée par la Région BFC à l'échelle du bassin de mobilité pour garantir la coordination et l'harmonisation de l'ensemble des offres de mobilités à l'échelle supracommunautaires



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ, CCPF, CCA, CAGS

Bénéficiaires : Habitants de ces quatre collectivités

Partenaires : Communes



Budget et moyens humains

Financier	A déterminer
Humain	0,05 ETP

Indicateur de résultat

	2026	2031	2035
Nombre de projets annuels de mobilités menés en lien avec les EPCI voisines	1	5	5



Contexte et objectifs de l'action

Cette action doit être pensée en lien avec les autres propositions pour ne pas démultiplier les services. Il serait intéressant de penser une offre qui répond à ce besoin d'aller faire les courses pour les seniors. Mobil'Eco a fait une proposition de mise en place d'un TAD spécifiquement dédié aux courses.



Détails de l'action

Court terme

- Proposer des solutions de livraison qui ne nécessitent pas de passer par des outils numériques pour passer commande, pour permettre aux seniors dépendants de passer commande.
 - ✓ passer par un agent communal, se faire par le biais d'une association ou en lien avec des commerces locaux relais.
- Envisager la création d'un TAD spécifiquement dédié aux courses avec Mobil'Eco (voir proposition page suivante).



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ

Bénéficiaires : Personnes isolées ou dépendantes

Partenaires : Associations, Communes, Inter-marchés de Joigny et de Saint-Julien-du-Sault



Budget et moyens humains

Financier et Humain	32 800€ TTC (dont 7 200€ de frais de gestion)
---------------------	--

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Système permettant aux seniors dépendants de faire leur course mis en place	OUI	OUI	OUI

Proposition de Mobil'Eco

Offre

TAD sur des demi-journées spécifiques par groupes de communes afin de limiter les coûts au minimum de faire des navettes aller et retour avec 2 magasins cibles, Intermarché de Joigny et Intermarché de Saint-Julien-du-Sault :

- Journée 1 matin: Départ Bureau Mobil'eco de JOIGNY - BUSSY EN OTHE - BRION - LOOZE - INTER JOIGNY ET RETOUR
- Journée 1 après-midi : Départ Bureau Mobil'eco de JOIGNY - CHAMPLAY - PAROY SUR THOLON - CHAMVRES - BEON - INTER JOIGNY ET RETOUR

- Journée 2 matin: Départ Bureau Mobil'eco de JOIGNY - VILLECIEN - SAINT AUBIN - INTER JOIGNY ET RETOUR
- Journée 2 après midi : Départ Bureau Mobil'eco de JOIGNY - SEPEAUX - SAINT ROMAIN LE PREUX - PRECY SUR VRIN - LA CELLE SAINT CYR - INTER DE SAINT JULIEN DU SAULT
- Journée 2 bis Départ Bureau Mobil'eco de JOIGNY - VIILLEVALLIER - INTER DE SAINT JULIEN DU SAULT

- Journée 3 MATIN Départ Bureau Mobil'eco de JOIGNY - CUDOT SAINT MARTIN D'ORDON - VERLIN - INTER DE SAINT JULIEN DU SAULT

Proposition à adapter selon les connaissances des maires de chaque commune.

Prix

Mobil'Eco s'est appuyé sur la base du transport séniors avec un kilométrage d'environ 20 000 kilomètres. 20 000 kilomètres à 1,20 € = 25 600 €
Forfait de frais de gestion administrative de 800 € par mois X 12 = 7200 € par an.

Soit un total de **32 800 €. TTC pour la prestation annuelle.**

Les 20 000 kilomètres sont une prévision haute qui pourrait être affinée au cours de l'expérimentation.



Contexte et objectifs de l'action

Les véhicules intermédiaires, entre le vélo électrique et la petite voiture sans permis, constituent une opportunité intéressante pour proposer une autre forme de mobilité, décarbonée, légère, moins couteuse, tout en garantissant l'autonomie de la voiture et la possibilité de prendre des charges lourdes.

Il est important de prendre en compte le frein psychologique que représentent des formes de mobilités alternatives à la voiture pour certains jeunes. Il sera nécessaire de faire un travail important pour lever ce frein.



Détails de l'action

Court terme

- Proposer à Mobil'Eco que la CCJ investisse dans l'achat d'un ou deux véhicules intermédiaires qui seraient loués en priorité aux habitants de la CCJ (il en est de même pour des achats de scooters ou autre véhicules jugés pertinents).
- Communiquer sur l'intérêt de ce type de véhicule et son usage
 - ✓ Communication écrite, expérimentations sur le terrain, événements autour des VI.
- Faire le lien avec l'ADEME et l'ensemble de l'écosystème émergents (fabricants, usagers...) pour inscrire la CCJ comme territoire pilote pour ce type de solutions.



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ, Mobil'Eco

Bénéficiaires : Tous publics, Jeunes, Personnes sans permis

Partenaires : Centres sociaux, organismes de jeunesse, ADEME



Budget et moyens humains

Financier et Humain	Investissement dans 2 véhicules intermédiaires : 20 000€
	Investissement dans 4 scooters supplémentaires : 10 000€

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Nombre de véhicules intermédiaires achetés (cumulatif)	1	2	2
Nombre de scooters supplémentaires (cumulatifs)	2	4	4



Contexte et objectifs de l'action

Pour l'instant le service TAD santé + de 65 ans coûte 60k€/an à la CCJ. Il semble souhaitable d'attendre le premier bilan après une année de services pour en tirer des conclusions. Il pourra être intéressant de considérer l'ouvrir à d'autres publics ou pour d'autres motifs que la santé (ex : les courses).

Voici le bilan provisoire :

Lancé en novembre 2024 ; entre novembre et mars : 189 trajets A/R réalisés par 73 utilisateurs différents dont 41% n'ont réalisé qu'un seul trajet AR, 21% deux trajets AR et 38% au moins trois trajets AR



Un dispositif utilisé par les habitants de 14 des 19 communes, et principalement par les habitants de Joigny (41%), de Cudot (20%), Saint-Julien-du-Sault (12%), de Chamvres (5%) et de Béon, Brion et Précy-sur-Vrin (4%) [par trajet A/R, pas par utilisateur]

Comme prévu, uniquement pour des rendez-vous santé : ce sont principalement les rendez-vous chez le kiné (23%), le généraliste (14%), l'ophtalmologiste (9%), le cardiologue (7%), le dentiste (6%) qui sont pour le moment les plus importants.

Les rendez-vous sont principalement sur Joigny (40%), Sens (24%), Auxerre (17%) et Migennes (7%)

Budgété pour en moyenne 3000 km/mois, la distance parcourue par le service semble se stabiliser autour de cet ordre de grandeur.

Coûts : forfait mensuel de 1400 € + 1,20 €/km : soit 17 848 € sur les 5 premiers mois, soit en moyenne 101 € par trajet A/R (facturés 7€ aux usagers).



Détails de l'action

Court Terme

- Après le bilan à un an de fonctionnement, déterminer si le service doit évoluer (plus d'ouverture ou plus restrictif), dans les contraintes du contrat de 3 ans avec Mobil'Eco.



Budget et moyens humains

Financier et Humain	60K€/an Temps humain faible
---------------------	--------------------------------

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Bilan annuel	OUI	OUI	OUI



Contexte et objectifs de l'action

- Le Transport d'Utilité Sociale (TUS) est un service de transport porté par une association et assuré par des chauffeurs bénévoles, qui peuvent utiliser leur véhicule personnel et être défrayés, ou avoir recours à un véhicule de l'association. Les modalités d'un TUS restent variables et adaptables selon les territoires, mais fonctionnent en général en service porte à porte et nécessitent une réservation (détails de fonctionnement sur les pages suivantes)
- La structure associative qui semble la plus pertinente pour porter l'initiative d'un Transport d'Utilité Sociale est Mobil'Eco, mais ils n'ont pas encore de plateforme de mise en relation donc cela nécessiterait des ajustements.



Détails de l'action

Moyen terme

- Etudier la pertinence de mettre en place un TUS en complémentarité avec les autres offres du plan d'actions
- Identifier une structure associative qui pourrait être en mesure de porter un TUS, peut être Mobil'Eco (la CCJ attend un retour de leur part sur les formats envisageables)
- Définir les modalités de mise en œuvre du TUS : gestion du guichet, coûts etc...
- Proposer aux mairies de s'impliquer pour assurer le rôle de tiers de confiance



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ

Bénéficiaires : Personnes précaires ou isolées géographiquement

Partenaires : Association à définir (peut-être Mobil'Eco)



Budget et moyens humains

Financier et Humain

Court terme : 5 000€ pour l'animation et l'accompagnement
Coût humain et financier à définir

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Décision prise sur la pertinence ou non d'un TUS	OUI	-	-
Si TUS jugé pertinent, structure identifiée pour porter le service	OUI	OUI	OUI

Transport d'Utilité Social : Cadre Légal

Voici les conditions pour pouvoir mettre en place un TUS, selon le CEREMA :

- il est mis en œuvre par une association ;
- les personnes transportées doivent avoir un accès aux transports publics collectifs ou particulier limité du fait :
 - ✓ de leurs revenus : c'est-à-dire bénéficier d'une couverture complémentaire santé solidaire ou d'une des dix prestations sociales listées dans le décret ;
 - ✓ OU de leur localisation géographique : c'est-à-dire résider dans une commune rurale ou appartenant à une unité urbaine de moins de 12 000 habitants ; dans ce cas, le trajet effectué en TUS doit être réalisé dans le périmètre de communes rurales ou d'unités urbaines de moins de 12 000 habitants, ou avoir pour destination un pôle d'échange multimodal ;
- les trajets doivent être inférieurs à 100 km ;
- les véhicules doivent appartenir à l'association ou lui être mis gratuitement à disposition par les bénévoles ;
- la participation aux coûts que l'association peut demander au bénéficiaire, pour chaque déplacement réalisé, est destinée à prendre en compte les frais engagés pour l'utilisation du véhicule de transport et est plafonnée par arrêté du ministre en charge des transports (l'arrêté de 2019, en cours en 2021, fixe ce plafond à 0,32 euros par kilomètre parcouru).

L'exemple du Réseau Solidaire de la CC Chavanon Combraille et Volcans dans le Puy-de-Dôme :

- Le service est destiné aux habitants de la CC, aux plus de 18 ans, aux personnes empêchées de mobilité pour de motifs variés : rendez-vous de santé, entretiens professionnels, rendez-vous administratifs, se rendre à un lieu de stage, de formation ou d'emploi, rendre visite à un proche, utiliser un service ou un commerce du territoire, les loisirs.
- Le premier trajet est gratuit et les suivants requièrent une participation financière en fonction de la distance de 2€ à 17€ au-delà de 120km. Des tarifs solidaires sont appliqués à quatre villes (pôles) : Clermont-Ferrand, Riom, Ussel et Aubusson.
- La réservation doit se faire minimum 7 jours avant la date du trajet, par téléphone
- Le lieu de départ OU le lieu d'arrivée doit être situé sur le territoire de la CC, et un trajet ne peut pas dépasser les 70km
- Les conducteurs sont indemnisés à hauteur de 0,20€ par kilomètre parcouru

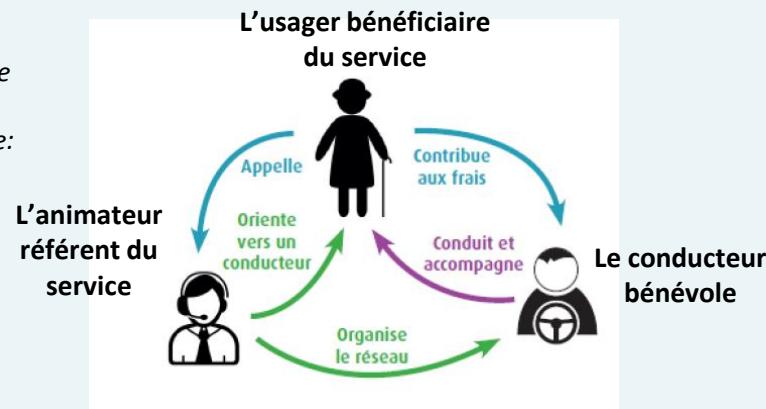


Principes de mise en service de navettes solidaires

Type de service	TUS	Buurtbus	TAD porté par des associations (L3111-12 CdT)	Service privé réservé à une catégorie d'usagers
Objectif principal	Social / Droit à la mobilité	Desserte de zones peu denses	Desserte de zones peu dense	Social/ Droit à la mobilité
	Association	Association en lien avec AOM et exploitant TC	Association en lien avec AOM	Commune ou établissement public
Financements du service	Collectivités, adhésions...	Collectivités	Collectivités	Collectivité
Coût pour l'usager	0,32 €/km maximum	Tarification réseau TC	Tarification réseau TC	Gratuit
Exploitation	Un conducteur bénévole (ou pas) accompagne avec son véhicule (ou un véhicule mis à disposition par l'association) un bénéficiaire faisant partie d'une des catégories listées par décret	Un conducteur bénévole conduit un bus mis à disposition par l'exploitant TC et prend en charge des usagers sur l'itinéraire retenu <small>Hors cadre légal en France</small>	Un conducteur bénévole (ou pas) conduit un véhicule de moins de 8 places mis à disposition par la collectivité ou l'association exploitante et prend en charge des usagers du territoire	Un conducteur conduit un véhicule mis à disposition par la collectivité et prend en charge des usagers issus d'une certaine catégorie d'administrés

Differentes configurations de navettes solidaires et répartition des compétences et coûts, Cerema, 2021

Organisation d'un service de TUS (source : Le transport d'utilité sociale: accompagner les personnes isolées, Cerema, 2020)



Cadre législatif du TUS

Article L3133-1 Code des Transports

Le Code des Transports stipule que « Les associations [...] peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité du fait de leurs revenus ou de leur localisation géographique. Ces prestations sont fournies à titre non onéreux, sans préjudice de la possibilité pour l'association de demander aux bénéficiaires une participation aux coûts qu'elle supporte pour l'exécution du service. »



Le « Cali Buurtbus » (CA du Libournais) est une solution de minibus 8 places qui s'inspire du « bus de quartier » hollandais et qui permet de transporter des habitants les jours de marchés. Elle est opérée par une association en partenariat avec 2 collectivités et Transdev.

Source : Appel à projet mobilité solidaire 2020, Cerema et Fondation MACIF ; <https://www.transdev.com/fr/modes-de-transport/1er-buurtbus-francais-cali-buurtbus/>

Financement d'un TUS

La collectivité AOM ne peut pas subventionner le service de TUS directement. Le coût du transport est géré uniquement entre le conducteur et le passager, sur du partage de frais plafonné à 32 cts du km (cf. décret n°2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale).

Donc si subventionnement il y a, c'est seulement destiné à l'organisme associatif ou CCAS qui gère le TUS, notamment pour lui permettre d'acquérir du matériel, en mettant à disposition des véhicules de la collectivité, et de financer un poste de gestionnaire du service, par exemple un mi-temps pour gérer les réservations...

A retenir :

- La collectivité ne peut pas décider de la création d'un TUS, celle-ci doit émaner d'un organisme associatif local.
- Le TUS implique de pouvoir s'appuyer sur une association locale dynamique, avec un réseau de bénévoles important.

Ressources utiles

- Fiches solution « Tous mobiles » : <https://tousmobiles-kit.com/retour-experience/>
- Récits « Tous mobiles » : <https://tousmobiles-kit.com/retour-experience/>
- Webinaire « Mobilité solidaire, quelles pistes pour des modèles économiques pérennes ? » : <https://tousmobiles-kit.com/cycle-webinaire-2021-2022/>



Contexte et objectifs de l'action

Si plusieurs offres sont mises en place, il sera utile de penser comment en faciliter la lisibilité pour les usagers. Créer une plateforme unique qui mutualise l'ensemble des services de mobilité du territoire semble opportun.



Détails de l'action

Court terme

- Déterminer quelle serait la meilleure plateforme pour centraliser les offres :
 - ✓ Plateforme Mobigo de la région
 - ✓ Plateforme qui pourrait être mise en place et assurée par Mobil'Eco.
 - ✓ Autres options
- Accompagner sa mise en place et en assurer le suivi



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ

Bénéficiaires : Tous les habitants

Partenaires : Mobil'Eco



Budget et moyens humains

Financier et Humain	Coûts à déterminer
	0,05 ETP

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Mise en place d'une plateforme qui centralise les offres	OUI	OUI	OUI



Contexte et objectifs de l'action

Quelques initiatives particulières d'autopartage existent sur le territoire (ex : Coopérative Phare le Trillian), mais elles sont encore peu déployées. Le diagnostic a mis en lumière que **20% des répondants pourraient louer un véhicule en autopartage** si une plateforme était mise en place (et 7% serait prêt à proposer leur véhicule). De plus, 8% des répondants indiquent que cela pourrait remplacer leur voiture personnelle. Il y a donc un vrai potentiel sur le territoire.

Deux formats peuvent co-exister sur le territoire : la mise en place d'un service porté par la CCJ avec des véhicules dédiés et l'incitation à mettre à disposition des véhicules particuliers des habitants du territoire.



Détails de l'action

Moyen terme

- Identifier les lieux propices pour installer des véhicules, en priorisant notamment les gares.
- Définir qui porte le service, à quels coûts et le nombre de véhicules (voir informations sur les pages suivantes, étudier l'offre faite par le service Clem', contacter d'autres services comme Citiz ou Getaround, considérer d'autres acteurs du territoire qui pourraient porter le service)
- Penser des liens avec la coopérative qui envisage l'achat d'une ou deux voitures qui pourraient être utilisées de manière partagée
- Encourager les initiatives des communes qui veulent mettre en place des véhicules (avec un objectif d'au moins un véhicule par commune)
- Penser une mutualisation des divers services entre particuliers et services portés par la CCJ.

Inscrite
dans les
propositions
de
l'Assemblée
Citoyenne



Portage et partenaires à mobiliser

Mise en œuvre : CCJ

Bénéficiaires : Habitants ayant le permis

Partenaires : Communes, Service d'autopartage, Coopératives locales.



Budget et moyens humains

Financier
et
Humain

Pour 4 véhicules : entre 20k€ et 40k€ en fonction des modalités d'investissement

0,2 ETP

Indicateur de résultat	2026	2030	2035
Nombre de véhicules en autopartage par la CCJ	-	10	19
Nombre d'utilisateurs de véhicules en autopartage sur la CCJ par rapport à 2025	+10%	+30%	+70%



Les spécificités de l'autopartage

L'autopartage est la mise à disposition de véhicules en libre-service, au profit d'usagers et pour la durée et la destination de leur choix.

L'autopartage se distingue de la location traditionnelle par :

1. Une mise à disposition des véhicules en **libre-service**
2. Une disponibilité en **24/7**
3. Des réservations **instantanées**
4. Des conditions d'utilisation qui permettent des **trajets d'une heure ou moins, et sans remise des clés en main propre**.
5. Un **contrat unique** pour l'accès à l'ensemble du service (et non pas un contrat par location)
6. Une **tarification fixe** tout au long de l'année, prenant en compte tous les frais, et adaptée à des usagers de courte durée
7. Une mise à disposition des véhicules sur le territoire de telle sorte à répondre aux **besoins quotidiens** d'habitants et de professionnels

Les bénéfices de l'autopartage

- **Report modal** : l'autopartage n'est pas un mode de transport sobre en soi, mais représente une « brique » d'un système de mobilité alternatif. Il contribue indirectement au report modal vers le vélo, le covoiturage...
- **Démotorisation des foyers** : l'objectif d'un système d'autopartage n'est pas forcément d'inciter les ménages à vendre leur véhicule, mais plutôt d'inciter les ménages multimotorisés (2, 3,... véhicules) à se séparer d'un véhicule.
- **Diminution de l'espace réservé à la voiture** : une étude de l'ADEME publiée en 2019 montrait que l'usage d'une voiture en autopartage remplace celle de 5 à 8 voitures particulières.
- **Accès à un premier emploi ou à une formation** : le fait de ne pas détenir de véhicule (par exemple faute de moyens pour des populations précaires) peut être un frein pour trouver un travail, lorsque celui-ci n'est pas accessible en transports collectifs ou à vélo. L'autopartage permet de lever ce frein particulièrement important.
- **Promotion de l'électromobilité** : l'acquisition d'une flotte de véhicules électriques destinée à l'autopartage permet d'en faire découvrir l'usage là où la voiture thermique est prédominante, de préparer l'après 2035 (échéance à laquelle la Commission Européenne souhaite mettre fin à la vente de voitures à moteur thermique) ou même d'offrir aux habitants une solution de mobilité alternative dans les zones où s'appliquent des restrictions de circulation pour les véhicules thermiques (zones à faibles émissions).



Les principes de fonctionnement

Autopartage entre particuliers

Principe

Un particulier loue son véhicule lorsqu'il ne l'utilise pas. La mise en relation peut être faite via un opérateur, ou de manière informelle.

Lieux d'intérêt

Particulièrement pertinent lorsque le taux de multimotorisation est élevé, mais que des ménages ne possèdent pas de véhicules (gisement de voitures).

Opérateurs



Pertinence chez vous

Sur chaque commune, étant donné le taux de multimotorisation important et homogène

Usages et usagers

Compenser l'absence de seconde voiture dans le foyer pour réaliser un déplacement de durée limitée (courses, rendez-vous médical, accompagnement d'une personne non véhiculée, rendez-vous professionnel...) ou tardif (fête, spectacle). Compenser l'absence de véhicule pour une sortie à la journée ou un week-end à plusieurs ou à destination d'un lieu mal desservi par les transports collectifs.

Autopartage en boucle et avec stations d'une flotte de véhicules

Plusieurs possibilités :

- Acquisition d'une flotte de véhicules dédiée à l'autopartage
- Mise à disposition des véhicules de la collectivité aux administrés en dehors des horaires des techniciens, les flottes de véhicules des entreprises peut aussi être mise à profit



Particulièrement au niveau des gares



Cadre réglementaire

➤ Répartition des compétences

Depuis la **loi MAPTAM du 27 janvier 2014**, les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) sont les autorités compétentes pour organiser l'autopartage sur leur territoire. Les communes et les intercommunalités gestionnaires de voirie ou détentrices du pouvoir de police de circulation/stationnement sont impliquées dans la mise en œuvre opérationnelle des projets :

- **Organisation et création d'un service d'autopartage en cas d'inexistence**, insuffisance ou inadaptation de l'offre privée.
- **Délivrance d'un label « autopartage » aux véhicules dédiés à ces services** (et remplissant les conditions établies par l'AOM pour l'obtention du label) : le label autopartage est notamment nécessaire pour pouvoir limiter l'accès aux places de stationnement aux seuls véhicules labellisés, mais également pour apporter **un soutien ciblé aux opérateurs sélectionnés** (soutien financier, création d'une offre combinée autopartage et transports collectifs, communication institutionnelle, etc.).

➤ Mise en œuvre et organisation du service

La loi SAPIN 2 du 9 décembre 2016, complétée par l'ordonnance n° 2017-562 du 19 avril 2017 impacte l'organisation de l'autopartage en boucle par **l'obligation qu'elle implique de mise en concurrence pour l'occupation privée de l'espace public en vue d'une exploitation économique**.

Concrètement, cela signifie que la réservation et l'attribution des places à un ou plusieurs opérateurs d'autopartage en boucle (qui constitueront les stations auxquelles ces véhicules seront rattachés) doivent être soumises à une procédure de mise en concurrence.



Estimation des coûts

Typologie du territoire	Nombre de véhicules en moyenne
Territoire ayant < 20 000 habitants	Entre 1 et 2 véhicules
Territoire ayant entre 20 000 et 35 000 habitants	Entre 2 et 4 véhicules
Territoire ayant entre 35 000 habitants et 50 000 habitants	Entre 3 et 5 véhicules
Territoire ayant > de 50 000 habitants	5 véhicules et +

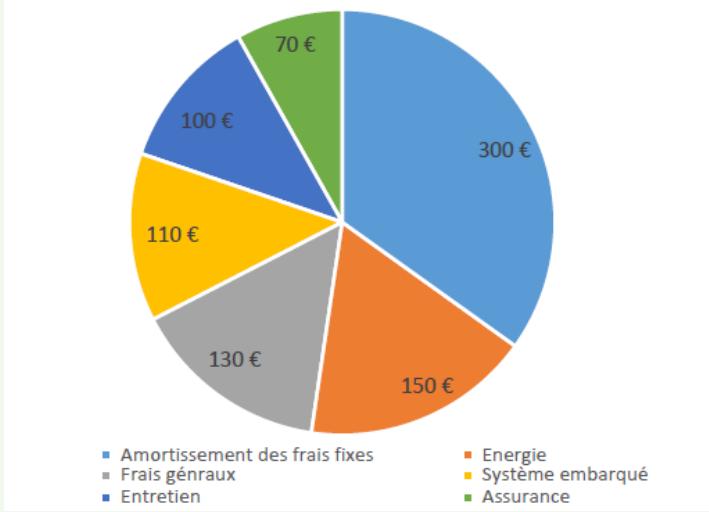
Source : Cerema

Sources de financement

- **Recettes tarifaires :**
 - Abonnements mensuels
 - Tarification à l'heure et au km
- **Subventions** possibles

Ordre de grandeur des coûts mensuels, par véhicule, d'un service d'autopartage : **860 euros**

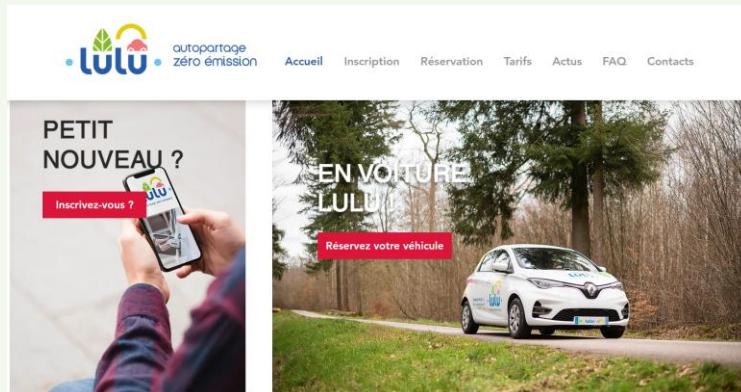
Source : Urb&co et entretiens réalisés auprès de porteurs de projets par le Cerema en 2021





Quelques exemples de services

- Lulu le service d'autopartage de la Communauté de communes du Territoire de Lunéville à Baccarat ;



42 véhicules (40 voitures citadines et deux utilitaires) sont mis à la disposition des individus. La tarification s'effectue sur une base horaire à laquelle s'additionnent 5cts par kilomètre.

- Getaround (ex. Drivy) est une plateforme de mise en relation des particuliers pour la location de leur véhicule personnel. La plateforme a récemment développé Getaround connect consistant en la mise à disposition de véhicules en libre service ouvrables depuis un smartphone.

getaround

- Citiz Grand Est, le service d'autopartage de la Région établi en partenariat avec Citiz. Deux véhicules sont disponibles en gare de Sarrebourg.



- T'CAP D'AUTOPARTAGER ? La CAPCA a lancé une offre d'autopartage avec la société CLEM' en proposant 3 véhicules électriques en libre-service (2 Zoé et un Kangoo) sur la commune de Privas. La réservation se fait par créneau de 2 heures avec 2 formules disponibles : une pour les utilisateurs ponctuel (5€/2h) et une seconde pour les utilisateurs réguliers (8€/mois + 3€/2h).



Sources : <https://www.lulu-autopartage.fr/>, <https://grand-est.citz.coop/>, <https://fr.getaround.com/>, <https://www.t-cap.mobi/tcap-dautopartager.html>

Offre de Clem'

La CCJ a reçu une offre de Clem', qui développe des solutions d'autopartage électrique en boucle en lien avec les bornes de recharge des collectivités. Leur service : animation et suivi à travers une plateforme et un service d'assistance, une solution de recharge, une tarification usager à définir avec le territoire, le versement des recettes à la collectivité (1€/ réservation).

Coût d'exploitation mensuel d'un VE : 250€ TTC (puis dégressif)

Investissement 1^{ère} station : 12 200€ TTC, puis station supplémentaire : 4 500€ TTC

Exemple de formule :

Une formule Flex et une formule Inclusive (sous condition de revenu), Frais de Résa 1€, Créneau "minimum" (Durée) de 3 heures pour 6 euros (Flex), 3 euros (Formule), auquel s'ajoute un tarif au km de 8ct/km, 3 euros l'heure supplémentaire au delà de 3 heures (Flex), 1,5 euros (Formule)

Blocage entre 2 réservations 1h30 (recharge 10 kwh soit 50 75km d'autonomie)

Fermeture nuit de minuit à 5h du matin (durée maximale de réservation est de 19h)

Pénalités de retard 10 euros/ 1/2h, 3 réservations en cours maximum, Réservation possible 90 jours à l'avance

Réservation

Sélectionner un créneau horaire sur l'application

Prise en main

Récupérer la Clef dans la Mkey et débrancher le véhicule

Restitution

Ramener le véhicule à l'heure, rebrancher et restituer la clef

Paiement

Facturation automatique via CB , Pré-autorisation préalable

Synthèse des coûts court-terme du PMS

Actions	Temps agent	Court-Terme 2026	
		Inv.	Fonct/an
Axe 1 : FAIRE DES PÔLES GARES DE JOIGNY ET DE ST-JULIEN, DES LIEUX D'INTERMODALITÉ			
1.1. Equiper les gares de services facilitant l'intermodalité	0,2		
Consignes vélo pour les deux gares		25 000 €	
Places dédiées au covoitage		2 400 €	
Bornes électriques		25 000 €	
Autopartage (voir action 7.1)			
Service de location courte durée			5 000 €
1.2. Initier un dialogue avec la SNCF sur les horaires d'ouverture de la gare et la fréquence des trains (Joigny et Saint-Julien-du-Sault)			
Axe 2 : DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS À TRAVERS DES INFRASTRUCTURES ET DES SERVICES			
2.1. Sécuriser les axes majeurs reliant Joigny aux communes voisines (ex : Chamvres) et les axes d'intérêt communautaire (zone d'activités et de scolarité etc...) - <i>en court terme investissements rapides et faibles pour les itinéraires à jalonna</i>	0,2	16 000 €	
2.2. Déployer une panoplie de services associés (stationnement vélo qualitatif, offre de location longue durée, aides à l'achat, vélos en freefloating etc...)	0,1		
Stationnement vélo		25 000 €	
Service de location longue durée		50 000 €	9 000 €
Aide à l'achat			
2.3. Mettre en place des actions de sensibilisation (cours de vélo en ville, vélobus ...).	0,05		
Axe 3 : DÉVELOPPER LE COVOITURAGE DE MANIÈRE EFFICACE			
3.1. Mettre en place une plateforme dédiée, qui centralise l'offre et la demande, facile d'utilisation et ayant fait l'objet d'une grande campagne de communication.			
Option choisie : Plateforme Karos			19 770 €
3.2. Identifier des lieux d'implantation d'aires de covoitage avec du potentiel et aménager des aires sur des parking existants	0,05	10 000 €	

Axe 4 : COMMUNIQUER SUR TOUTES LES OFFRES

4.1. Planifier un plan de communication permettant une véritable connaissance des offres disponibles de la part des habitants de la CCJ	0,2		
4.2. Accompagner les publics cibles en travaillant avec les partenaires : employeurs, acteurs sociaux, établissements scolaires, acteurs touristiques.	0,05		
4.3. Proposer une enveloppe annuelle dédiée à des initiatives locales de sensibilisation autour des mobilités alternatives à la voiture, permettant de lever les freins à la mobilité sur le territoire, à travers un appel à projet	0,05		2 000 €

Axe 5 : AMÉLIORER LA DESSERTE DE TRANSPORTS EN COMMUN

5.1. Renforcer la ligne régionale 802 avec plus d'horaires, une meilleure communication et une optimisation des arrêts (passer par la gare de Joigny).	0,05		
5.2. Mieux coordonner les offres de mobilités avec les territoires voisins	0,05		

Axe 6 : RENFORCER LES DYNAMIQUES DE MOBILITÉ SOLIDAIRE

6.1. Identifier une solution permettant aux seniors dépendants de faire leurs courses			32 800 €
6.2 Permettre le prêt de véhicules pour les jeunes et actifs précaires, en expérimentant notamment les véhicules intermédiaires			
	Achat de 2 véhicules intermédiaires	10 000 €	
	Achat de 4 scooters supplémentaires	5 000 €	
6.3. Poursuivre et faire le bilan du service de TAD santé + 65 ans			60 000 €
6.4. Réfléchir à la mise en place d'un TUS (Transport d'Utilité Sociale) s'appuyant sur le tissu associatif et des conducteurs bénévoles	à def.		
6.5. Centraliser les offres sur une même plateforme (mutualiser avec le covoiturage par exemple).	0,05		

Axe7 : DÉVELOPPER UNE OFFRE / COMMUNAUTÉ D'AUTOPARTAGE

7.1. Développer l'autopartage à travers du prêt de véhicules de la CC, d'un fournisseur ou à travers la facilitation d'un réseau local de prêts entre particuliers	0,2		
Sous-totaux : Investissement / Fonctionnement	1,25	168 400 €	128 570 €
TOTAL Court Terme	1,25 ETP		296 970 €



Financements possibles

- **Fonds Verts (Etat)** : De nombreux financements pour des projets de mobilité durables en zones rurales et pour des aménagements cyclables, permettant de financer jusqu'à 80% des actions. Pour les actions court terme, il sera possible d'envisager un financement à hauteur de 50% grâce au fonds vert pour beaucoup d'entre elles.
- **Département Yonne** : Co-financement envisageable pour des aménagements le long des voies départementales
- **Appels à Projets variés** : à identifier

Annexes

Guide d'aménagement : la voie verte

Une voie verte est une voie exclusivement réservée à la circulation des véhicules non motorisés, des piétons et des cavaliers. Il n'est donc théoriquement pas possible de signaler comme voie verte un trottoir qui serait simultanément accessible aux piétons et aux vélos.

Caractéristiques

- Dimensions : > 3 m (minimum) ; 4 m (conseillé).

Application

- Anciennes voies ferrées, canaux, chemins.
- Ne pas créer dans zone urbaine. Idéal lorsque la pression piétonne est faible.



- Valorisation de l'environnement et du patrimoine
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable



- Incompatible en zone urbaine
- Stabilisé non propice aux déplacements du quotidien.



Voie verte, France

Crédits photo : France-ecotours.com



Panneaux de signalisation indiquant une entrée et sortie de voie verte
Crédits photo : wikipedia

Guide d'aménagement : la piste cyclable

La piste cyclable est isolée des autres usagers. Il s'agit d'une zone protégée physiquement des véhicules motorisés et séparée des piétons. Elle peut être unidirectionnelle ou bidirectionnelle. Son utilisation est rarement obligatoire (panneau rond), le plus souvent facultative (panneau carré).

Caractéristiques

Dimensions :

- Unidirectionnelles : 2 m (minimum) ; 2,5 m (conseillé).
- Bidirectionnelle : 3 (minimum) ; 4 m (conseillé)
- Bordure : < 30 cm.

Application

Toutes routes confondues : Vitesses supérieures à 30 km/h + 4000 véhicules dans les deux sens.



- Peu de conflits d'usages si largeur suffisante
- Sécurisation optimale
- Eloignement des polluants
- Aménagement durable
- Emprise sur chaussée importante
- Coût supérieur à une bande



Piste cyclable bidirectionnelle, Nanterre, France

Crédits photo : Nanterre.fr



Piste cyclable unidirectionnelle, Utrecht, Pays-Bas
Crédits photo : cycling-embassy.co.uk



Panneaux B22, caractère obligatoire

Crédits photo : cyclofix.fr



Panneaux C113, caractère facultatif

Crédits photo : cyclofix.fr

Guide d'aménagement : la bande cyclable (aménagement mixte)

La bande cyclable se trouve sur la chaussée. Elle est signalée par un marquage au sol, une ligne continue ou discontinue, et un pictogramme vélo permet de voir qu'il s'agit d'une réservée aux cyclistes.

Caractéristiques

Dimensions : 1,5 m et 2,20 m de large, marquage compris

- Une zone tampon de 50 cm limiter l'emportierage.

Application

- En Agglomération
- Entre 2 000 et 6 000 véhicules / jour.
- Vitesses inférieures à 50 km/h.



- Facile, rapide à mettre en place et peu onéreux
- Solution au manque de place
- Faible sentiment de sécurité
- Dégradation rapide
- Accidentologie élevée
- Risque d'emportierage
- Stationnement gênant
- Proximité aux polluants



Bande avec peinture et espace tampon Charleville-Mézières

Crédits photo : Quotidien l'Ardennais



Panneaux C113, caractère facultatif



Crédits photo : cyclofix.fr



Panneaux B22, caractère obligatoire



Crédits photo : cyclofix.fr

Guide d'aménagement : le Chaucidou (aménagement mixte)

La Chaussée à Voie Centrale Banalisée (CVCB) ou Chaucidou consiste à passer de deux voies de circulation séparées à deux bandes multifonctionnelles à destination des vélos et une bande centrale pour les véhicules motorisés.

Caractéristiques

- Dimensions : bandes multifonctionnelles : 1,5 m et 2,2 m de largeur. Chaussée > 5,4 m.
- Revêtement contrasté à favoriser avec pictogrammes chevrons.

Application

- En Agglomération, < 5000 véhicules / jour dans les deux sens, axes limités à 30 ou 50 km/h.
- Hors Agglomération, entre 50 ou 70 km/h à privilégier sur routes Départementales secondaires.



- Rapide et peu onéreux
- Emprise au sol limitée
- Apaisement de la circulation

- Faible sentiment de sécurité
- Bandes multifonctionnelles



Création d'un plateau, apaisement des vitesses.



Panneau d'information en entrant dans l'aménagement



Chevrons à créer

Guide d'aménagement : la voie partagée (jalonnement)

Une voie partagée permet la circulation des automobiles et vélos sur une même et unique voie. Elle doit garantir un niveau d'accès plutôt local aux automobilistes afin de garantir la sécurité des autres usagers et doit être restreinte aux véhicules légers sauf desserte locale. Des restrictions d'accès peuvent alors être engagées pour accentuer cet effet.

Caractéristiques

- Largeur < 6 m
- Bordure enherbée à privilégier

Application

- Hors Agglomération, entre 50 ou 70 km/h
- Routes peu circulées : TMJA < 1000 v/j



- Rapide et peu onéreux
- Utilisation de l'existant
- Apaisement de la circulation



- Modification d'habitudes
- Voie partagée



Portion de la V50 en Haute-Saône, L'Est Républicain
Crédits photo : estrepublicain.fr



Type de signalisation, véloroute
Crédits photo : fruugo ; epinalinfos.fr

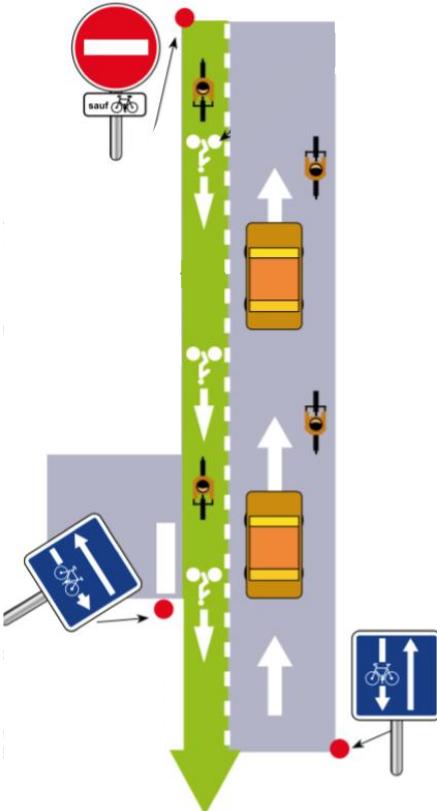


GUIDE TECHNIQUE



Il conviendra de s'appuyer sur les recommandations de jalonnement du guide JALRIC : *Jalonnement des réseaux et itinéraires cyclables* édité par l'association Vélo & Territoires. Accessible à l'adresse suivante : <https://www.velo-territoires.org/wp-content/uploads/2022/04/JALRIC-IDD.pdf>

Guide d'aménagement : le double-sens cyclable (aménagement mixte en milieu urbain)



Signalisation réglementaire :

- Panonceau « sauf vélo » M9v2

Signalisation facultative :

- Panneau bleu entrée de rue C24a (conseillé) ;
- Panneau bleu milieu de rue C24c ;
- Pictogramme vélo + flèche : dans tous les cas de DSC (conseillé) ;
- Si la chaussée est supérieure à 3,5 m, le double sens cyclable peut être signalé par une bande cyclable (conseillé).



Double sens cyclable < 3,5 m



Double sens cyclable > 3,5 m

Guide d'aménagement : la vélorue (aménagement mixte en milieu urbain)

La Vélorue est une voie partagée entre les véhicules motorisés et les cyclistes où les vélos sont prioritaires. Axe cyclable structurant offrant une alternative aux aménagements trop étroits.

Caractéristiques

- Dimensions : voie à sens unique : 4,60 m / voie à double sens : 6 m.
- Vitesse limitée à 30 km/h

Application

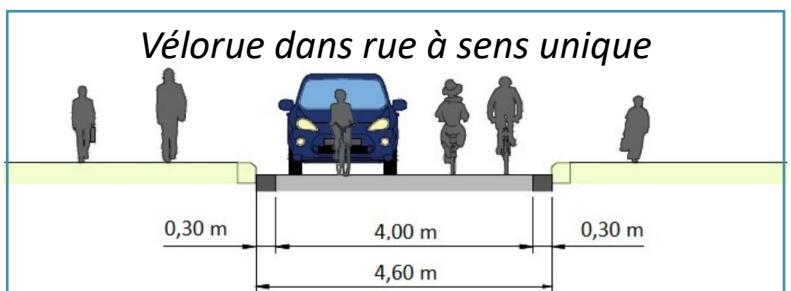
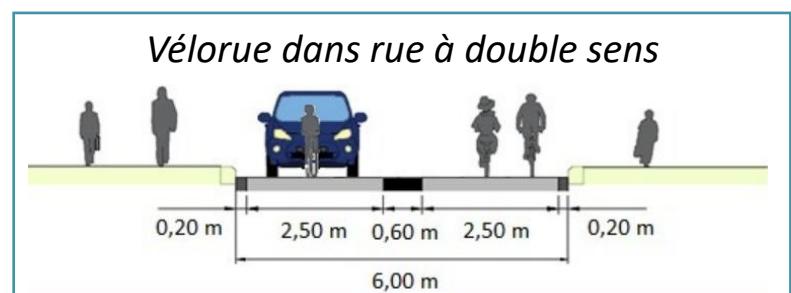
- Rues résidentielles avec desserte locale
- Trafic motorisé < 1000 véhicules par jour / sens
- La vélorue à la priorité sur les rues adjacentes



Vélorue – Lille, France.
Crédits photo : BFM auto



Vélorue – projet Rennes
Crédits photo : rayons d'action



Guide d'aménagement : traiter les carrefours

Les carrefours doivent être traités différemment en fonction de leur importance et de leur niveau de trafic.

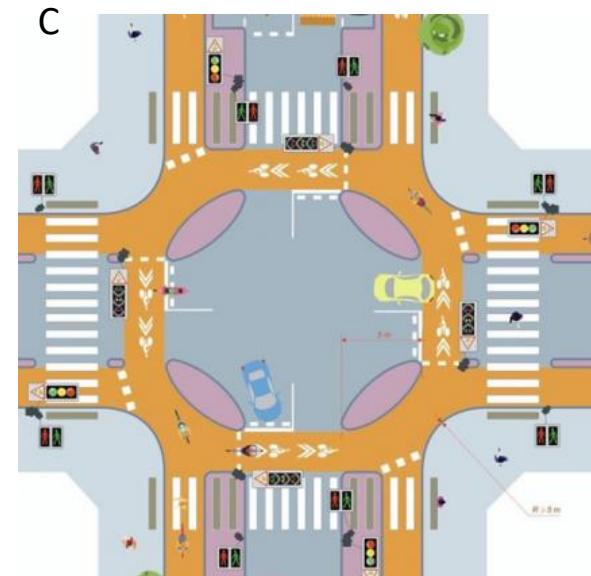
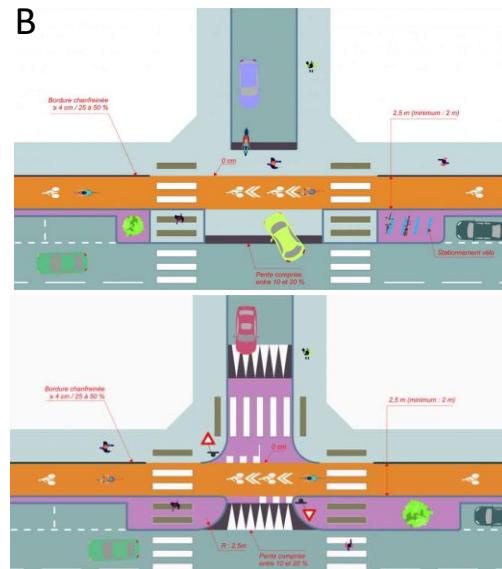
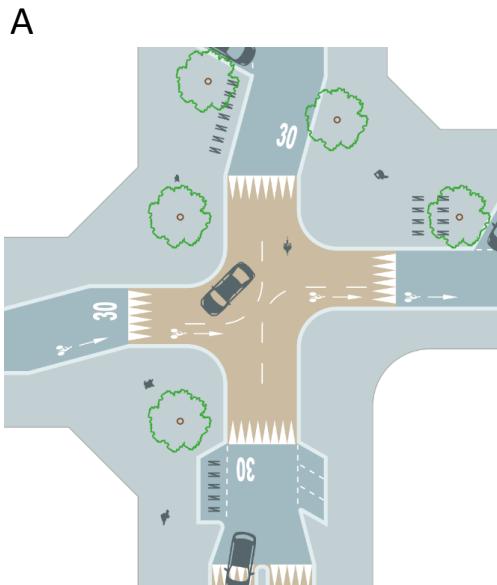
A : Rues résidentielles apaisées : **plateau traversant**.

B : Axe de transit, rues résidentielles adjacentes : **piste continue avec trottoir traversant**.

C : Carrefour majeur, deux axes de transits, circulation cyclable à protéger : **carrefours hollandais**.

Eléments essentiels dans un carrefour protégé pour les vélos :

- Un aménagement cyclable continu et sans obstacles ;
- La sécurité des vélos et piétons est optimale (covisibilité, croisement à 90° ...) ;
- Le carrefour est lisible par tous les usagers de la route et non-ambigüe.



Schémas d'aménagements de carrefours
Crédits photo : Cerema.fr

Guide d'aménagement : traiter les giratoires

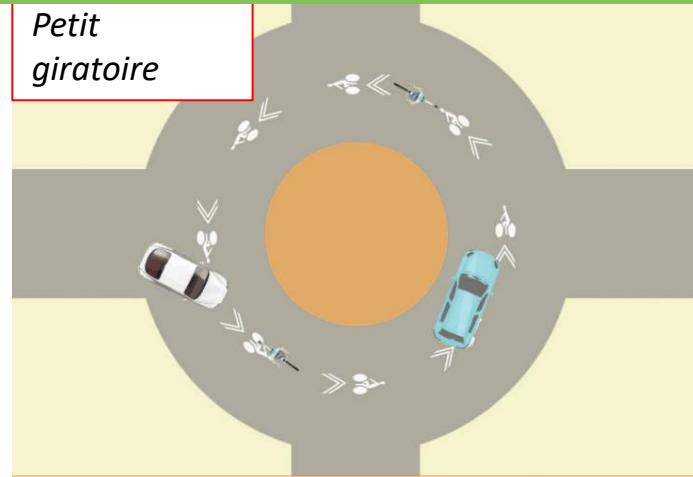
Les giratoires, omniprésents sur le territoire Français, ne sont souvent pas adaptés à l'usage du vélo. Voici quelques conseils afin d'y créer un aménagement cyclable sécurisé.

- **En zones résidentielles** : possibilité d'aménager un disque ralentisseur bombé avec deux lignes circulaires. Régime de priorité à droite.
- **Giratoire < 19,5 m de rayon** : aménagement cyclable compliqué, nécessité d'opter pour une autre solution (système de feux, plateaux etc...)
- **Giratoire > 19,5 m de rayon** : possibilité d'opter pour un « rond-point hollandais » avec priorité donnée à la piste ou non (voir schémas à droite).

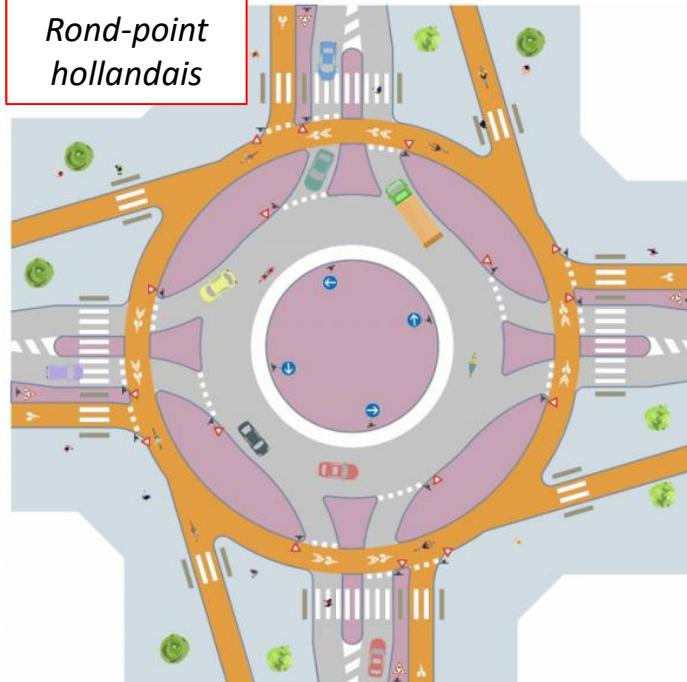


Ralentisseur circulaire bombé, Utrecht, Pays-Bas

Crédits photo : Parisenselle.fr



Petit
giratoire



Rond-point
hollandais

Aménagements de giratoires

Crédits : CEREMA