Plan de mobilité simplifié et schéma directeur cyclable

IMMERGIS

Version approuvée en Conseil Communautaire du 16 Décembre 2025
Communauté de Communes Avallon Vézelay Morvan

Financé par
GOUVERNEMENT Liberté Égalité Fraternité
FRANCE RELANCE
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE Liberté Égalité Fraternité
anct agence nationale de la cohésion des territoires
avenir MONTAGNES

Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Dans le cadre de la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA), plusieurs observations et recommandations ont été formulées par la Région Bourgogne-Franche-Comté, la Direction Départementale des Territoires de l'Yonne et l'association Avello.

Les principaux ajustements apportés au document sont les suivants :

- *Mise à jour des données du diagnostic territorial concernant les offres et services de mobilité mis en place par la Région.*

- *Intégration des remarques relatives aux plans d'actions du PDMS et du SDC, notamment concernant le rôle de la Région en tant que partenaire sur plusieurs actions identifiées, et modification de l'action 1.2 de l'axe 1 du PDMS.*

- *Ajout d'un itinéraire complémentaire dans le réseau tertiaire du SDC, permettant une connexion avec la Communauté de Communes Chablis Villages et Terroirs via Arcy-sur-Cure, conformément à la recommandation de la DDT.*

- *Analyse des propositions de l'association Avello et intégration de certains itinéraires jugés pertinents, dont la liaison entre Avallon et Montjalin.*

À l'issue de la consultation du public, aucune remarque n'a été formulée et aucune modification supplémentaire n'a donc été nécessaire.

SOMMAIRE

01. DIAGNOSTIC TERRITORIAL

1. PREAMBULE 7

2. ETAT DES LIEUX 8

2.1. CARACTERISTIQUES DU TERRITOIRE 8

2.2. DEMOGRAPHIE ET EMPLOI 8

2.3. ENSEIGNEMENT 11

2.4. OFFRE DE SANTE ET ACCESSIBILITE 12

2.5. PRINCIPAUX POLES GENERATEURS DE DEPLACEMENT SUR LE TERRITOIRE 13

2.6. ANALYSE DES FLUX (INSEE, RP 2019) 16

3. DIAGNOSTIC DES MOBILITES 23

3.1. STRUCTURE ROUTIERE 23

3.2. COVOITURAGE 27

3.3. OFFRE FERROVIAIRE 31

3.4. OFFRE AERIENNE 33

3.5. TRANSPORT REGULIER MOBIGO (HORS SCOLAIRE) 34

3.6. TRANSPORT A LA DEMANDE 37

3.7. MOBILITE SOLIDAIRE ET MOBILITE INVERSEE 42

4. LES MODES ACTIFS 47

4.1. LES AMENAGEMENTS EXISTANTS 47

4.2. LE POTENTIEL CYCLABLE 51

4.3. LES BESOINS RECENSES 53

4.4. LES SERVICES ACCESSIBLES AUX CYCLISTES 56

5. CONCERTATION 58

5.1. REPONSE A L'ENQUETE EN LIGNE SUR LES MODES DE DEPLACEMENT REALISEE DE OCTOBRE A DECEMBRE 2023 58

5.2. ATELIERS DE CONCERTATION 61

6. CONCLUSIONS DU DIAGNOSTIC 66

6.1. BILAN AFOM 66

6.2. ENJEUX ET AXES STRATEGIQUES 67

02. STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE

7. STRATEGIE POUR LE PDMS ET POUR LE SDC : RETOUR DES ATELIERS DE CO-CONSTRUCTION 70

7.1. ATELIER DE CO-CONSTRUCTION DES ACTIONS TOUTES MOBILITES 70

7.2. ATELIERS DE CO-CONSTRUCTION DU MAILLAGE CYCLABLE ET DES SERVICES EN LIEN AVEC LE VELO 71

8. STRATEGIE MOBILITE ET ACTIONS CIBLEES 74

8.1. SCENARISATION DES ACTIONS 74

8.2. AXE 1 : FAVORISER L'INTERMODALITE AUTOUR D'UNE OFFRE DE TRANSPORT STRUCTURANTE 77

8.3. AXE 2 : FAVORISER L'ACCES AUX MOBILITES ALTERNATIVES A L'AUTOSOLISME 78

8.4. AXE 3 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET ANIMER L'ECOSYSTEME DES MOBILITES 80

9. STRATEGIE VELO ET ACTIONS CIBLEES 81

9.1. PRESENTATION DU MAILLAGE HIERARCHISE 82

9.2. HIERARCHISATION DES ACTIONS POUR LA THEMATIQUE VELO 84

9.3. AXE 1 : RENFORCER ET VALORISER LE RESEAU CYCLABLE DU TERRITOIRE 85

9.4. AXE 2 : DEVELOPPER DES SERVICES VELO ADAPTES 88

9.5. AXE 3 : COMMUNIQUER, SENSIBILISER ET ACCOMPAGNER LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES ACTIVES 89

9.6. SYNTHESE DE LA STRATEGIE 90

03. PLAN D'ACTIONS

10. PORTRAIT DES PLANS D'ACTIONS 92

10.1. PLAN D'ACTIONS DU PDMS 92

10.2. DECLINAISON DU PLAN D'ACTIONS DU PDMS 92

10.3. PLAN D'ACTIONS DU SDC 107

10.4. DECLINAISON DU PLAN D'ACTIONS DU SDC 107

11. PHASAGE DES ACTIONS 119

11.1. PHASAGE DES ACTIONS DU PDMS 119

11.2. PHASAGE DES ACTIONS DU SDC 122

04. ANNEXES

GLOSSAIRE

ADEME : Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (*Partenaire financier*)

AGEFIPH : Association pour la Gestion du Fonds pour l'Insertion des Personnes Handicapées

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

APL : Accessibilité Potentielle Localisée

ARS : Agence Régionale de Santé

CCAS : Caisse Centrale d'Activités Sociales

CCAVM : Communauté de Communes Avallon Vézelay Morvan

CITEO : Navette Interquartier Avallon

GES : Gaz à Effet de Serre

IRVE : Infrastructure de Recharge de Véhicules Electriques

LOM : Loi d'Orientation sur les Mobilités

Mobigo : Réseau de transport interurbain routier de la région Bourgogne-Franche-Comté.

MaaS : *Mobility as a service,* Mobilité comme service

PDMS : Plan de Mobilité Simplifié

PDME : Plan de Mobilité Employeur

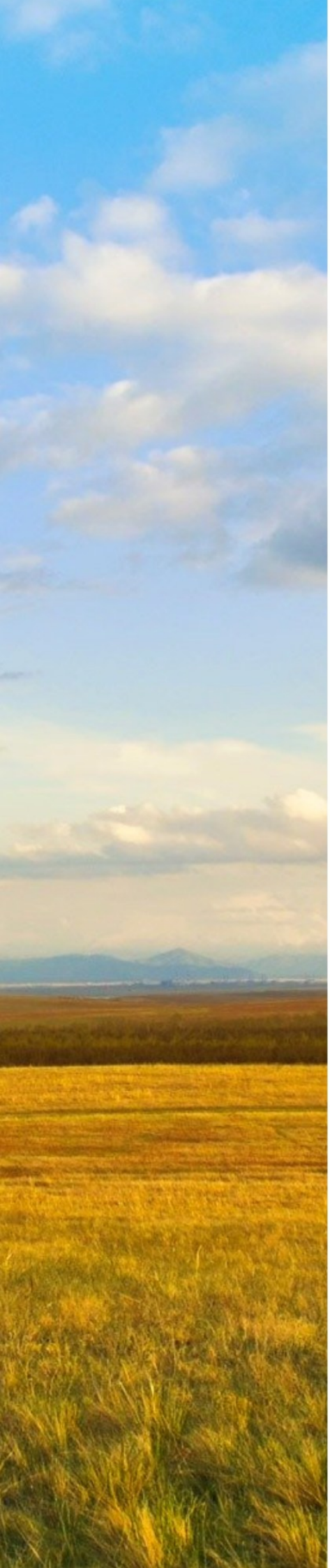
Programme CEE ILICOV : Programme d'aide au déploiement de lignes de covoiturage spontané

SDC : Schéma Directeur Cyclable

SIM : Système d'Information Multimodale

TAD : Transport à la Demande

VAE : Vélo à Assistance Electrique



01

DIAGNOSTIC TERRITORIAL

Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

1. Préambule

L'objectif de ce diagnostic est de **mettre en lumière les forces et les faiblesses de l'offre de mobilité existante** sur le territoire de la Communauté de Communes Avallon-Vézelay-Morvan, **d'analyser l'organisation des mobilités** et **d'identifier les opportunités d'évolution** de celle-ci, tant sur le **volet de la mobilité générale que des mobilités actives.** C'est un appui nécessaire **à l'élaboration d'une stratégie de mobilité** cohérente à l'échelle du territoire.

Cette première phase de diagnostic a été marquée par **différentes rencontres** auprès des acteurs du territoire, à partir d'enquêtes et entretiens menés tant à distance qu'en présentiel par les équipes de la CCAVM et/ou d'Immergis. Ces rencontres ont été l'occasion d'**identifier les attentes** et les problématiques de mobilité spécifiques rencontrées sur un territoire vaste et aux caractéristiques variées.

Le diagnostic ici présenté se décompose en plusieurs parties :

- Analyse du profil de la CCAVM : socio-économie, activités économiques, scolarité, lieux de vie, etc. ;
- Analyse de l'offre de mobilité existante : état des lieux des services existants, de sa qualité au regard du territoire, difficultés, projets à venir et zones à enjeux, etc. ;
- Analyse quantitative et qualitative de la demande de mobilité ;
- Retours des collectivités et premiers retours du public ;
- Mise en avant des premières orientations et propositions évoquées.

Sources de données utilisées :

- Recensement INSEE 2019 : population, emploi et caractéristiques des collectivités ;
- Flux de mobilité INSEE 2017 : actifs et scolaires ;
- Documents d'urbanisme et documents règlementaires fournis par l'EPCI ;
- BDTopo IGN 2022 : réseau routier, zones d'activités, pôles générateurs de déplacements et établissements recevant du public ;
- Département de l'Yonne : trafic routier ;
- Etudes préexistantes et entretiens réalisés par le service mobilité de l'EPCI ;
- Enquêtes et échanges avec les partenaires et les habitants ;
- Le Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires ;
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) du Pays Avallonnais ;
- Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET) ;
- Le Plan locale d'urbanisme intercommunal (PLUi) ;
- Relevés de terrain : Réalisés en vélo et à pied par Immergis en juin 2023.

Le diagnostic ayant été réalisé au cours de l'année 2023, certaines données peuvent avoir évolué. Des mises à jour pourront être nécessaires afin de tenir compte des changements récents.

2. Etat des lieux

2.1. Caractéristiques du territoire

Le périmètre étudié comprend l'entièreté du territoire de la CCAVM, soit un total de 48 communes, sur une superficie de 721,4 km² et une densité de population atteignant 25,6 hab/km². La commune la plus peuplée du territoire est Avallon avec 6 387 habitants.

La CCAVM se singularise par un paysage vallonné tant propice aux activités de plein-air comme la randonnée qu'à l'expression de savoir-faire régionaux : élevage de bovins, production laitière et viticole (Appellation « Vézelay »), production de grandes cultures, etc.

Le territoire cultive également son Histoire par la conservation des remparts de la cité d'Avallon relavant de son patrimoine médiéval, ainsi que de ses richesses naturelles, avec la préservation du Parc naturel régional du Morvan.

La CCAVM**,** marquée par sa dominante rurale et une faible densité de population, est située à environ 2h10 de Bourges, à 1h20 de Dijon et à 45 minutes d'Auxerre.

À l'échelle de la CCAVM, les principales infrastructures permettant des déplacements de longue distance faciles et rapides sur le territoire peuvent être résumées comme suit :

- Aérienne :
  - Aérodrome d'Avallon.
- Ferroviaire :
  - La gare d'Avallon ;
  - Les haltes ferroviaires de :
    - Arcy-sur-Cure ;
    - Châtel-Censoir ;
    - Sermizelles-Vézelay.
- Réseau de bus :
  - 6 lignes de transports collectifs MOBIGO ;
  - 1 navette inter-quartiers CITEO, à Avallon.
- Réseau routier et autoroutier :
  - L'**A6** reliant Paris à Lyon ;
  - La **D606** qui relie Auxerre à Avallon et Villeneuve-la-Guyard à Sainte-Magnance en passant par Avallon ;
  - La **D646** permettant de se relier à l'A6 ;
  - La **D951** traversant les communes d'Asquins, de Chamoux, de Givry et de Vézelay ;
  - La **D957** reliant Neuvy-sur-Loire à Aisy-sur-Amançon.

La CCAVM est naturellement impactée par une forte mobilité et d'importants besoins aussi bien internes, externes et en direction du territoire.

2.2. Démographie et emploi

Le territoire accueille 18 503 habitants *(RP INSEE, 2020).* La population entre le RP de 2014 et le RP de 2020 est en déclin (-1,1 %) et suit la tendance du Département de l'Yonne (-0,3 %) et de la Région Bourgogne-Franche-Comté (0,1%).

Cette baisse de la population sur l'intercommunalité est à la fois la conséquence, sur la période 2014-2020, d'un solde migratoire apparent négatif (-0,6 %) mais également, dans une moindre mesure du solde naturel (-0,5 %).

La structure de la population de la CCAVM est marquée par différents éléments :

- Un **vieillissement** de la population entre 2013 et 2019 qui suit l'évolution générale du département de l'Yonne, vieillissement étant amené à s'intensifier dans les années à venir ;
- Une baisse de la présence des 0 à 14 ans, des 15 à 29 ans, des 30 à 44 ans et des 45 à 59 ans sur le territoire ;
- Une **densité de population faible avec 25,8 hab/km² ;**
- **Une seule commune recense plus de 6 000 habitants (Avallon).** Avallon concentre une grande partie de la population. Les pôles urbains intermédiaires sont les communes de Châtel-Censoir (571 habitants), Quarré-les-Tombes (628 habitants) et Vézelay (433 habitants).

Part des 60 ans et +	CCAVM	Département de l'Yonne	France
2013	31,7	28,6	24
2019	35,9	31,3	25,9

Cette structure de la population a plusieurs conséquences sur les mobilités. Le vieillissement de la population se traduisant, par exemple, par une limitation des possibilités de déplacements de cette dernière et donc un besoin accru de services locaux.

Cette question des déplacements se retrouve également au travers des données d'emploi de la population. Le taux de **chômage** de la CCAVM est **de 12,9 %** en 2019, ce qui est **inférieur** au reste de la France (13,4 % pour la même période) et au département de l'Yonne (13,5%).

L'analyse des caractéristiques de la population et du territoire permet d'identifier les principales caractéristiques des flux de populations observés dans la suite de ce diagnostic. Qu'il s'agisse des spécificités de la population ou les distances réalisées.

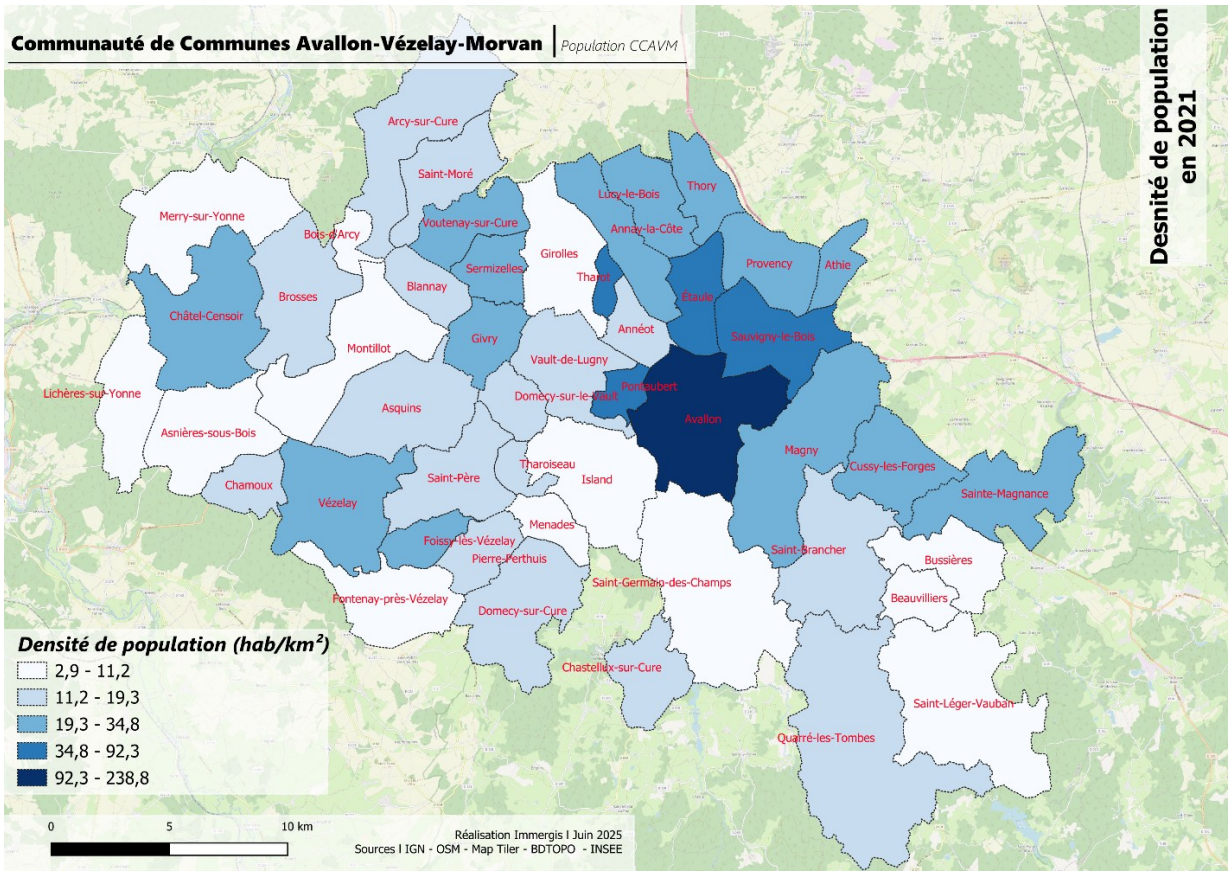


Figure 1 : Densité de population par commune en 2021

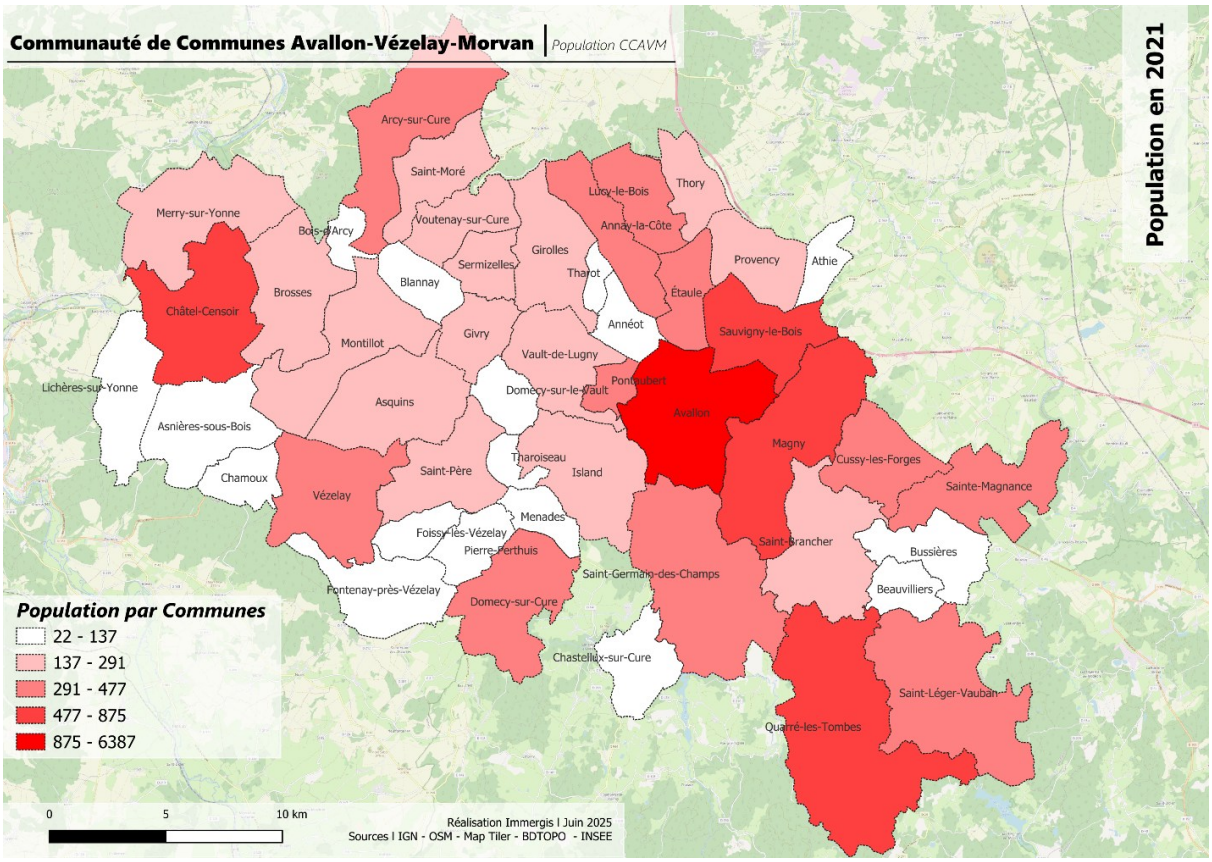


Figure 2 : Population par commune en 2021

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Cette question des déplacements se retrouve également au travers des données des entreprises présentes sur le territoire.

La CCAVM compte près de **7 770 emplois** sur le territoire en 2019.

Au 31 Décembre 2020, la CCAVM dénombre **1 047 établissements** *(RP INSEE, 2019).* Ces derniers peuvent être **catégorisés en fonction de leurs effectifs salariés**. Cela permet de mettre en lumière des flux pendulaires générés notamment par les plus grands établissements :

Nombre d'établissements sur le territoire de la CCAVM en fonction du nombre de salariés (2020)					
	0 ou inconnu	De 0 à 9 salariés	De 10 à 49 salariés	De 50 à 99 salariés	100 salariés et plus
Nombre d'établissements	1 047 soit 68,3%	416 soit 27,1%	62 soit 4,1%	2	7

L'**indice de concentration de l'emploi** (ICE) *(RP INSEE, 2019)* s'élève à **108,2** emplois pour 100 actifs occupés (contre 93 au niveau départemental et 95,4 au niveau régional). Cette valeur élevée indique ainsi que le territoire occupe une **fonction de pôle d'emploi.** L'ICE étant élevé, cela suppose que de nombreux actifs ont un besoin de mobilité domicile-travail au sein de la CCAVM, mais également que des actifs en-dehors de la CCAVM possèdent ce même besoin en direction de la CCAVM.

Nous pouvons donc observer que le nombre d'emplois proposé localement est plus important que le nombre d'actifs qui résident et qui ont un emploi dans le périmètre communautaire.

Enfin, les indicateurs d'implantation des lieux de travail des actifs sur le territoire montrent que 39,8%[1] des actifs de la CCAVM travaillent dans leur commune de résidence. Ce taux est supérieur à celui de l'ensemble du département de l'Yonne qui est, quant à lui, de 31,4%.

2.3. Enseignement

3 234 personnes, dont l'âge est de 2 ans et plus, sont scolarisées sur le territoire de la CCAVM (*INSEE, RP 2019*).

Une partie de ces élèves sont accueillies dans les 29 établissements d'enseignement (publics et privés) localisés sur le territoire :

- **24 établissements d'enseignement primaires** (maternelles et élémentaires, privés et publics) ;
- **3 collèges :** Cité Scolaire Parc des Chaumes (Avallon), Collège Maurice Clavel (Avallon), Collège Privé Jeanne d'Arc La Salle (Avallon);
- **2 lycées :** Cité Scolaire Parc des Chaumes (Avallon), Lycée Privé Jeanne d'Arc La Salle (Avallon).

La desserte des établissements scolaires est assurée par la région Bourgogne-Franche-Comté (Mobigo).

[1] *Lieu de travail des actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi et qui résident dans la zone (RP INSEE 2019)*

Sur l'EPCI, les flux scolaires internes sont concentrés de fait sur la commune d'Avallon avec 1 143 déplacements/jour en provenance des communes de la CCAVM.

2.4. Offre de santé et accessibilité

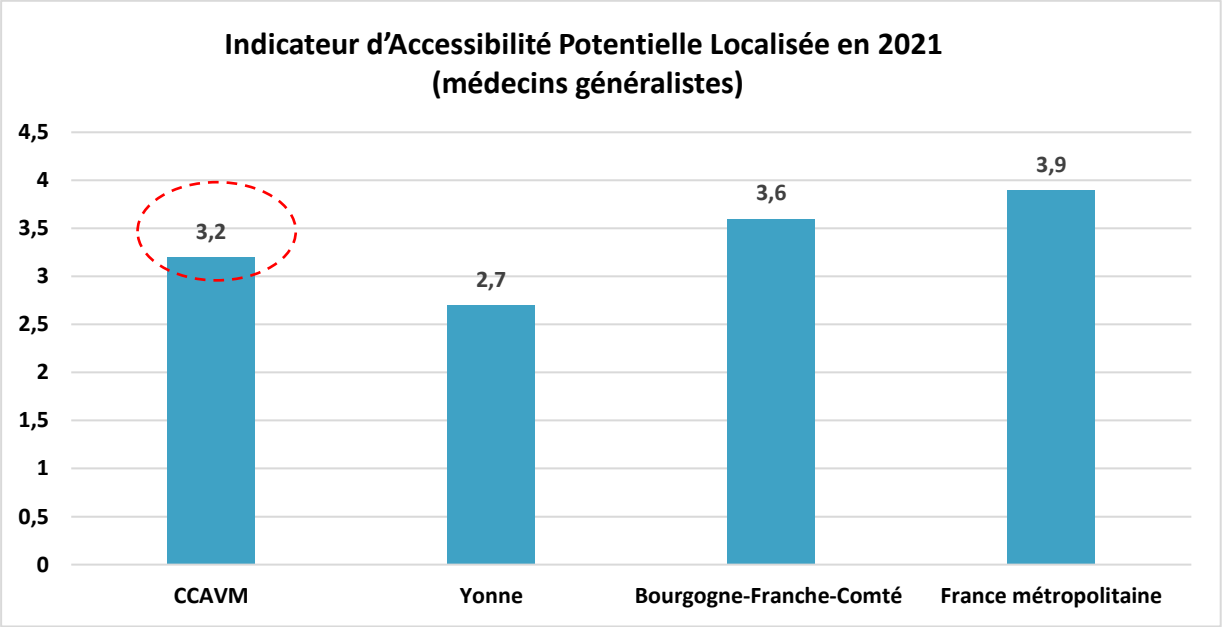
Face à un vieillissement progressif de sa population, **un besoin de soins de santé plus important est donc indéniable**, or des difficultés d'attractivité du territoire pour le personnel médical se font ressentir.

Le territoire est confronté à un vieillissement des professionnels de santé, posant alors la question de leur remplacement. En effet, près de **71,4 %** chirurgiens-dentistes en libéral sont âgés de 60 ans et plus, bien au-dessus de la moyenne départementale d'environ **27,4 %**.

De plus, un phénomène de désertification médicale impacte le territoire, et plus spécifiquement les médecins spécialistes.

En conséquence, l'indicateur d'Accessibilité Potentielle Localisée (APL) est plus faible que le niveau national et régional, mais au-dessus de celui du Département de l'Yonne comme le démontre le graphique ci-contre.

L'indicateur d'APL prend en compte l'offre et la demande des communes environnantes et est calculé à l'échelle communale.



Densité médicale libérale pour 100 000 habitants, Insee (RP 2018)										
	Médecins généralistes	Cardiologues	Dermatologues	Gynécologues	Pédiatres	Ophtalmologues	Pneumologues	Chirurgiens-dentistes	Sage-femmes	Infirmiers
CCAVM	5,4	N/A	N/A	N/A	N/A	10,8	N/A	3,8	1,1	11,9
Yonne	67,6	4,1	1,8	6,2	10,3	4,7	2,1	35,3	18,7	129,8
Région Bourgogne-Franche-Comté	84,3	5,4	3,2	9,5	15,2	5,6	1,5	44,5	22,3	124,9
France	90,4	8,6	4,4	15,8	24	8,4	2,1	57,4	25,4	155,7

2.5. Principaux pôles générateurs de déplacement sur le territoire.

Les pôles générateurs du territoire sont identifiés selon plusieurs catégories. Les principaux pôles retenus sont :

- Les établissements d'enseignement primaires et secondaires ;
- Les services de santé ;
- Les principaux sites de loisirs ;
- Les zones d'activités et de commerces du territoire.

On observe une concentration des pôles générateurs de flux sur la commune d'Avallon.

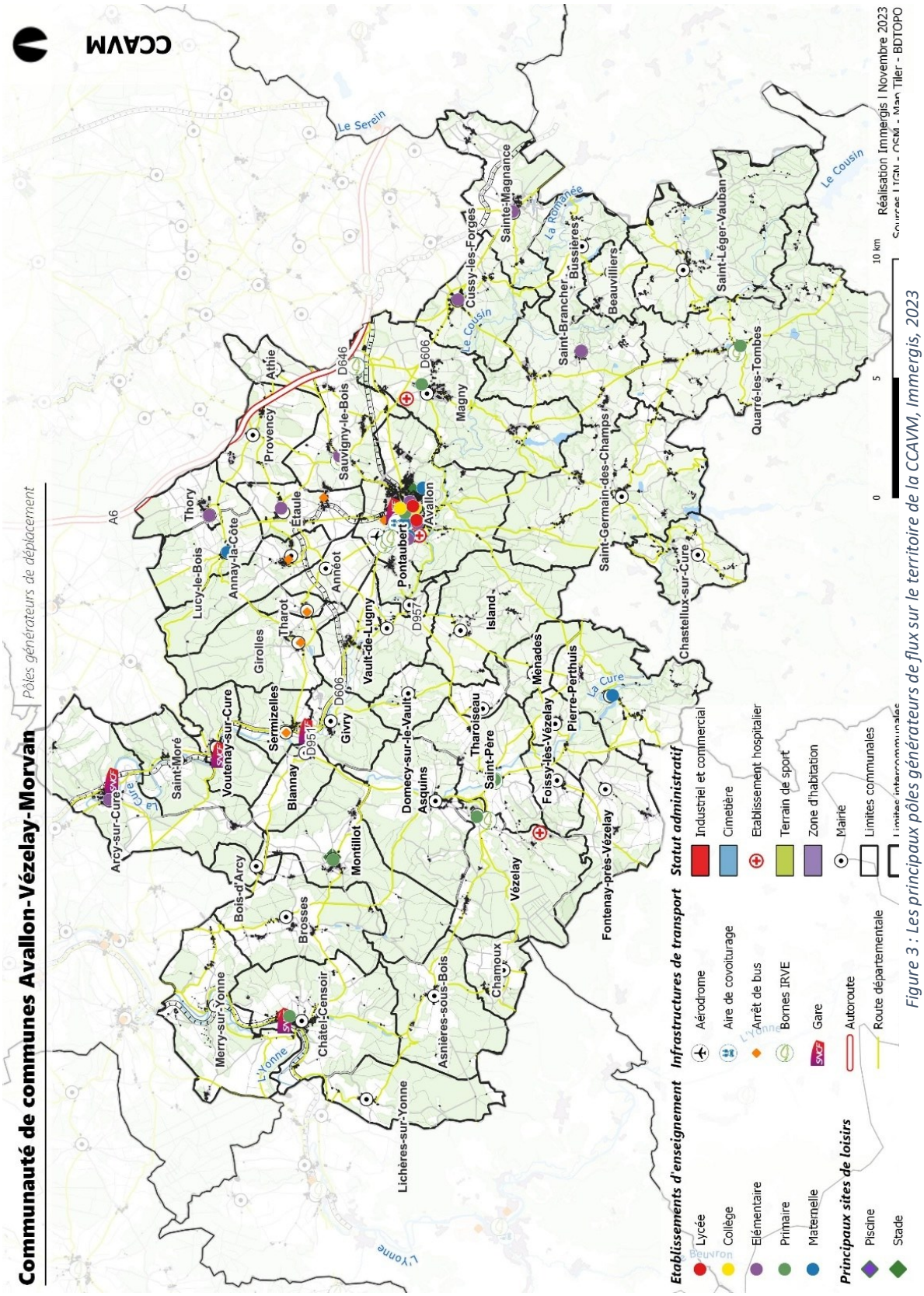


Figure 3 : Les principaux pôles générateurs de flux sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

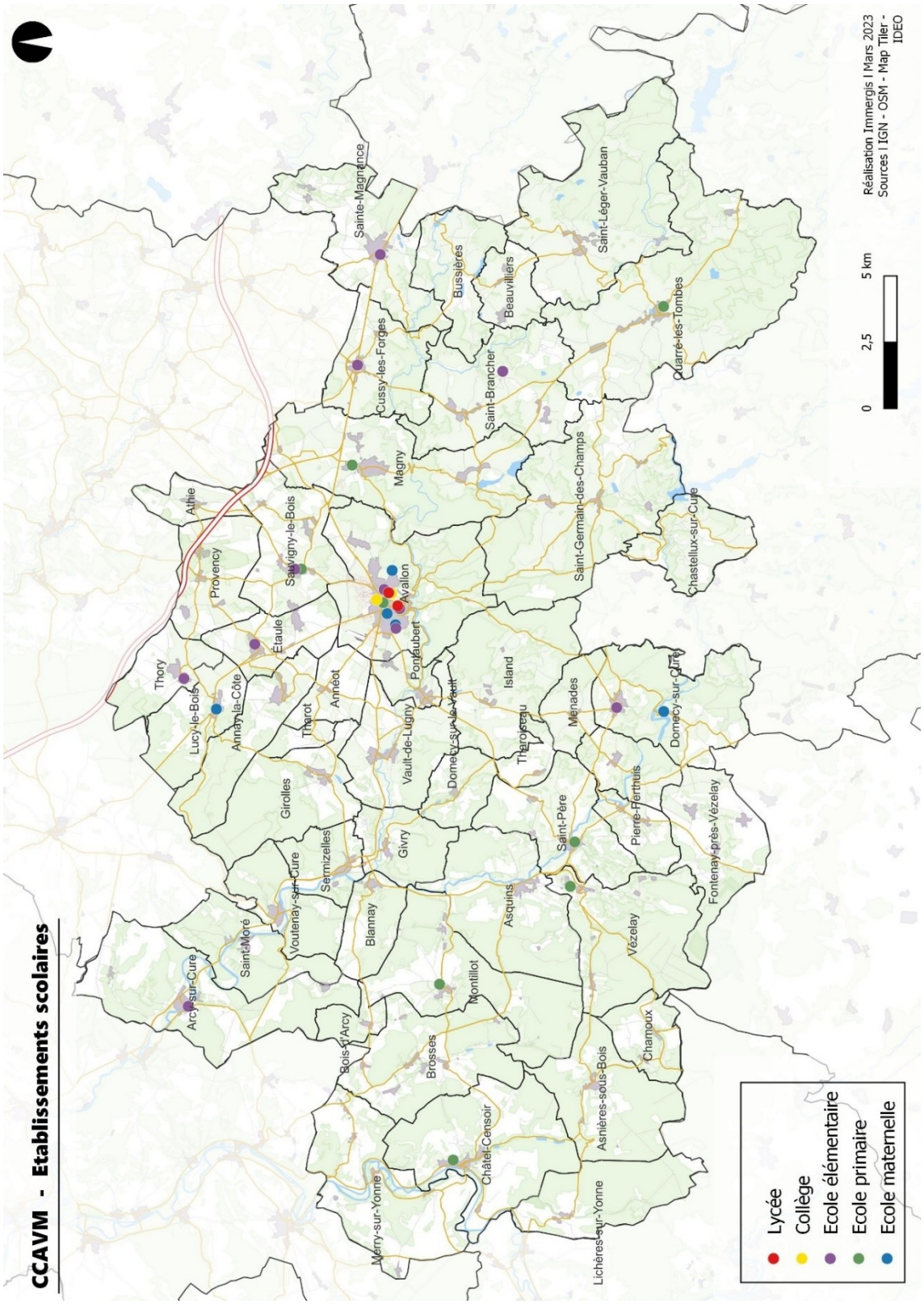


Figure 4 : Les établissements scolaires sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

2.6. Analyse des flux (INSEE, RP 2019)

2.6.1. Flux domicile-étude

Les principaux flux entrants scolaires vers la CCAVM		
Commune de domicile	Commune entrant	Nb de navetteurs
Guillon-Terre-Plaine	Avallon	71
Monéteau	Avallon	35
Précy-le-Sec	Avallon	25
Vermenton	Avallon	25
Saint-André-en-Terre-Plaine	Avallon	24
Rouvray	Avallon	23

Les principaux flux sortants du territoire		
Commune de domicile	Commune entrant	Nb de navetteurs
Avallon	Auxerre	54
Arcy-sur-Cure	Vermenton	41
Avallon	Semur-en-Auxois	20
Châtel-Censoir	Coulanges-sur-Yonne	16
Sainte-Magnance	Rouvray	15
Avallon	Semur-en-Auxois	14

2.6.2. Flux domicile-travail

Les déplacements au sein de la CCAVM se font très largement en véhicule motorisé :

Part des moyens de transport utilisés pour se rendre au travail (INSEE RP, 2019)			
Type de déplacement	**CCAVM (en %)**	**Département de l'Yonne (en %)**	**France (en %)**
Pas de déplacement	7,5	5,2	**4,1**
Marche à pied (ou rollers, patinette)	8,9	6,6	6,1
Vélo (y compris à assistance électrique)	1,2	1,5	2,3
Deux-roues motorisé	1,5	1,4	1,8
Voiture, camion ou fourgonnette	79,4	80,2	70,4
Transports en commun	1,6	5,1	15,2

La typologie de déplacement sur le territoire de la CCAVM se rapproche des valeurs du Département de l'Yonne :

- ➔ 85,2 % des ménages possèdent au moins une voiture ;
- ➔ 37,7 % possèdent 2 voitures ou plus ;
- ➔ 5 535 ménages (soit 61 %) ont au moins un emplacement réservé au stationnement.

Les transports en commun sont beaucoup moins **utilisés** par la population sur le territoire de la CCAVM (1,6%) par rapport au reste du département de l'Yonne (5,1%). Cette différence est rattrapée, en partie, par la pratique des déplacements en marche à pied et en deux-roues motorisés.

Il est intéressant de noter que l'usage de la voiture individuelle, bien que très largement majoritaire, reste à un taux légèrement inférieur par rapport au reste du département.

Enfin, 7,5% des résidents sur la CCAVM déclarent ne pas effectuer de déplacement pour se rendre au travail, soit, 2,3% de plus qu'à l'échelle départementale.

2.6.2.1. Flux domicile-travail : flux entrants

Les principaux flux domicile-travail entrants de la CCAVM viennent de communes limitrophes :

- Joux-la-Ville ;
- Guillon-Terre-Plaine ;
- L'Isle-sur-Serein ;
- Précy-le-Sec ;
- Toutry.

La majeure partie de ces flux est en direction de la commune d'Avallon.

Cette répartition traduit notamment la forte centralité d'Avallon au sein de la CCAVM.

Plus de 2 000 actifs entrent quotidiennement sur la commune d'Avallon. Avallon est le pôle attractif pour les actifs au sein de la CCAVM.

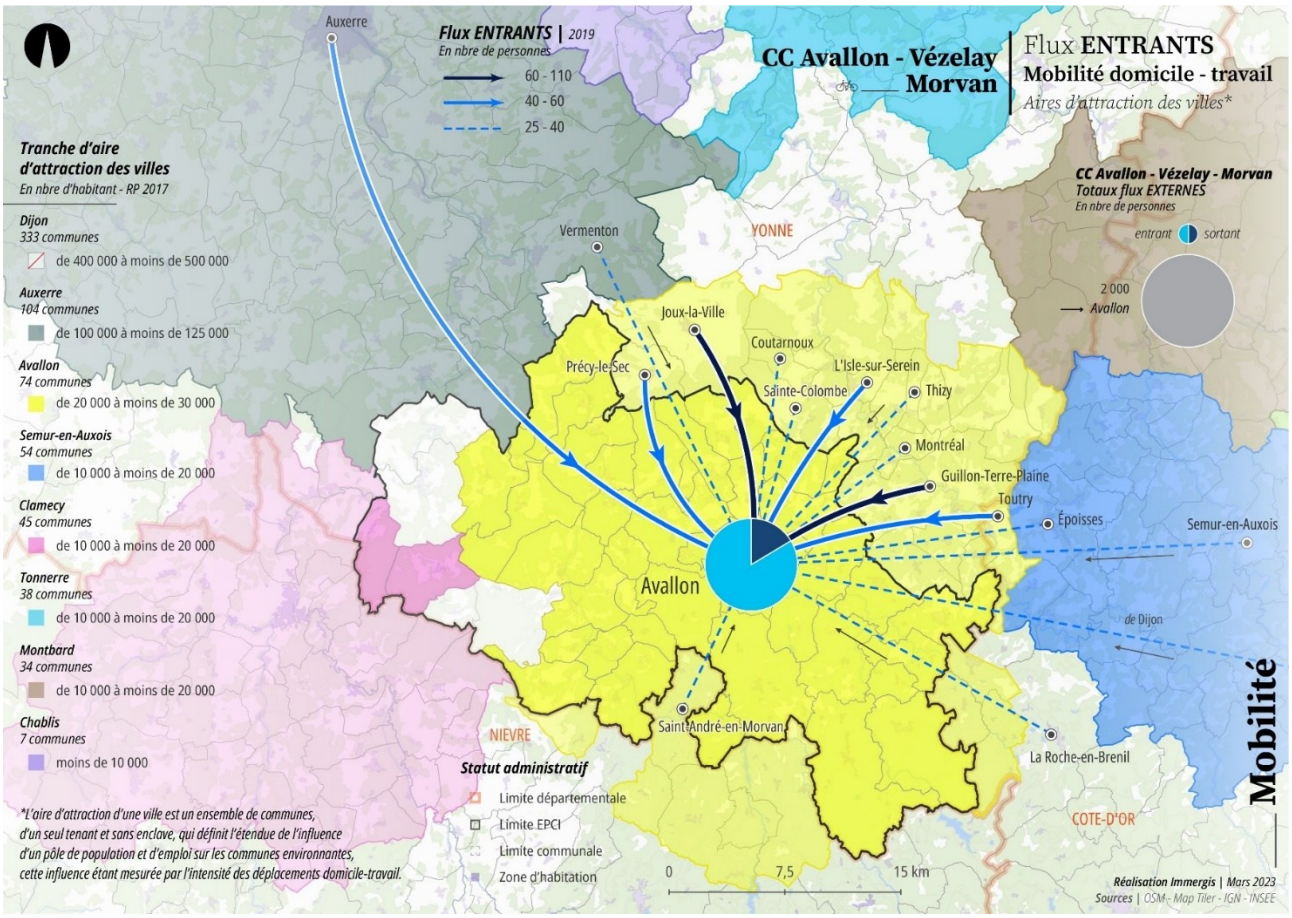


Figure 5 : Flux entrants sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

À noter que les flux entrants sont supérieurs aux flux sortants.

2.6.2.2. Flux domicile-travail : flux sortants

L'analyse des flux domicile-travail permet de comprendre les modes de déplacements utilisés par les habitants de la CCAVM, mais également d'anticiper les potentiels changements d'habitudes dans les mobilités.

Cette carte (figure 7) représente l'ensemble des flux quotidiens quittant la CCAVM.

Une tendance se dégage des flux domicile-travail sortants du territoire :

- La majorité des actifs quittant le territoire se dirigent principalement vers Auxerre, Vermenton puis vers L'Isle-sur-Serein et Semur-en-Auxois.

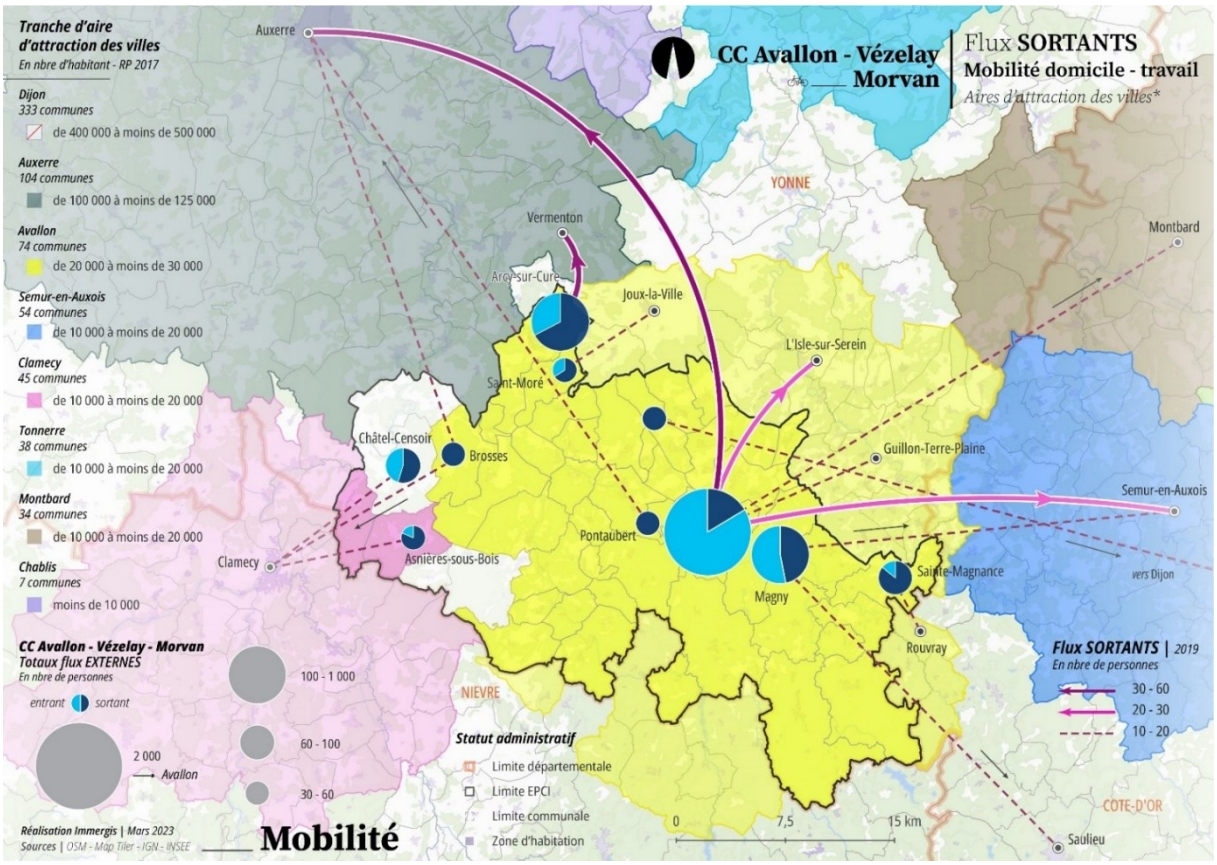


Figure 6 : Flux sortants sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

2.6.2.3. Flux domicile-travail : flux internes

Cette carte (figure 7) représente **l'ensemble des flux quotidiens internes à la CCAVM.**

Plusieurs tendances se dégagent des flux domicile-travail internes du territoire :

- **D'importants flux internes, polarisés par la commune centre d'Avallon ;**
- **Des flux internes à Avallon en nombre suffisant pour envisager un report modal local vers le vélo ;**
- **Dans les communes, une part non négligeable des habitants travaille sur place, comme le démontre la prépondérance de la marche à pied dans les parts modales.**

Il est important de noter que 7 191 personnes vivent et travaillent sur le territoire de la CCAVM. Ils sont 2 866 à travailler dans la commune de résidence (39,8 % des actifs) et 4 326 soit 60,2 % à travailler dans une autre commune que la commune de résidence.

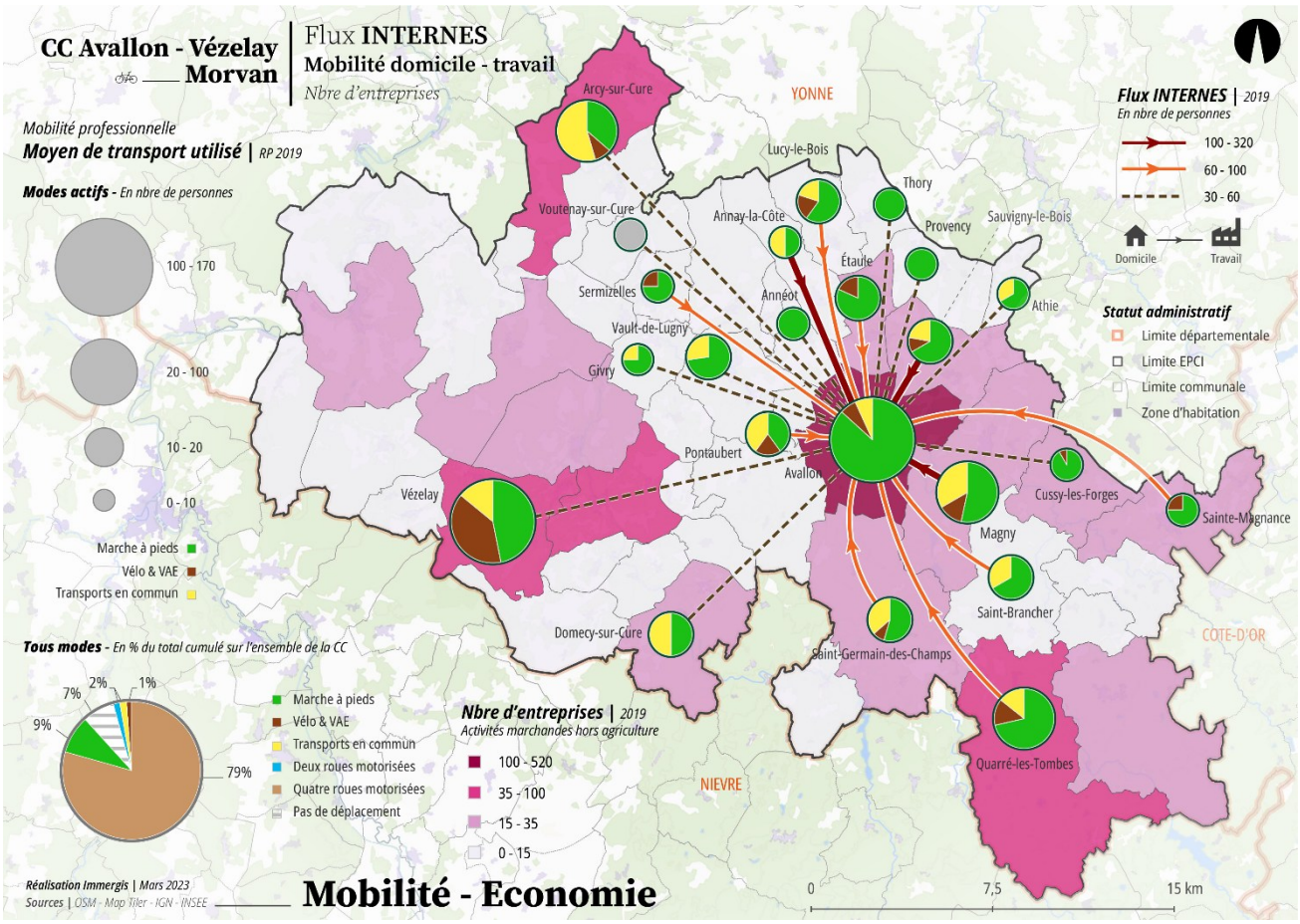


Figure 7 : Flux internes sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

2.6.3. Pôles d'attraction des médecins généralistes de la CCAVM

Les flux de déplacement pour motif de santé sont en direction des communes suivantes :

- Avallon ;
- Vézelay ;
- Quarré-les-Tombes.

Il convient de noter que ces flux entrants sont en provenance de communes limitrophes du territoire de la CCAVM.

L'APL aux médecins généralistes sur la CCAVM est égale à 2,8 consultations par an par habitant (*OBSERVATOIRE DES TERRITOIRES,2022*).

Type de praticiens	*Nombre*
Infirmiers libéraux	22
Médecins généralistes libéraux	10
Chirurgiens-dentistes libéraux	7
Sage-femmes libérales	1

Orthophonistes	4
Masseurs-Kinésithérapeutes	12
Gynécologues libéraux	0

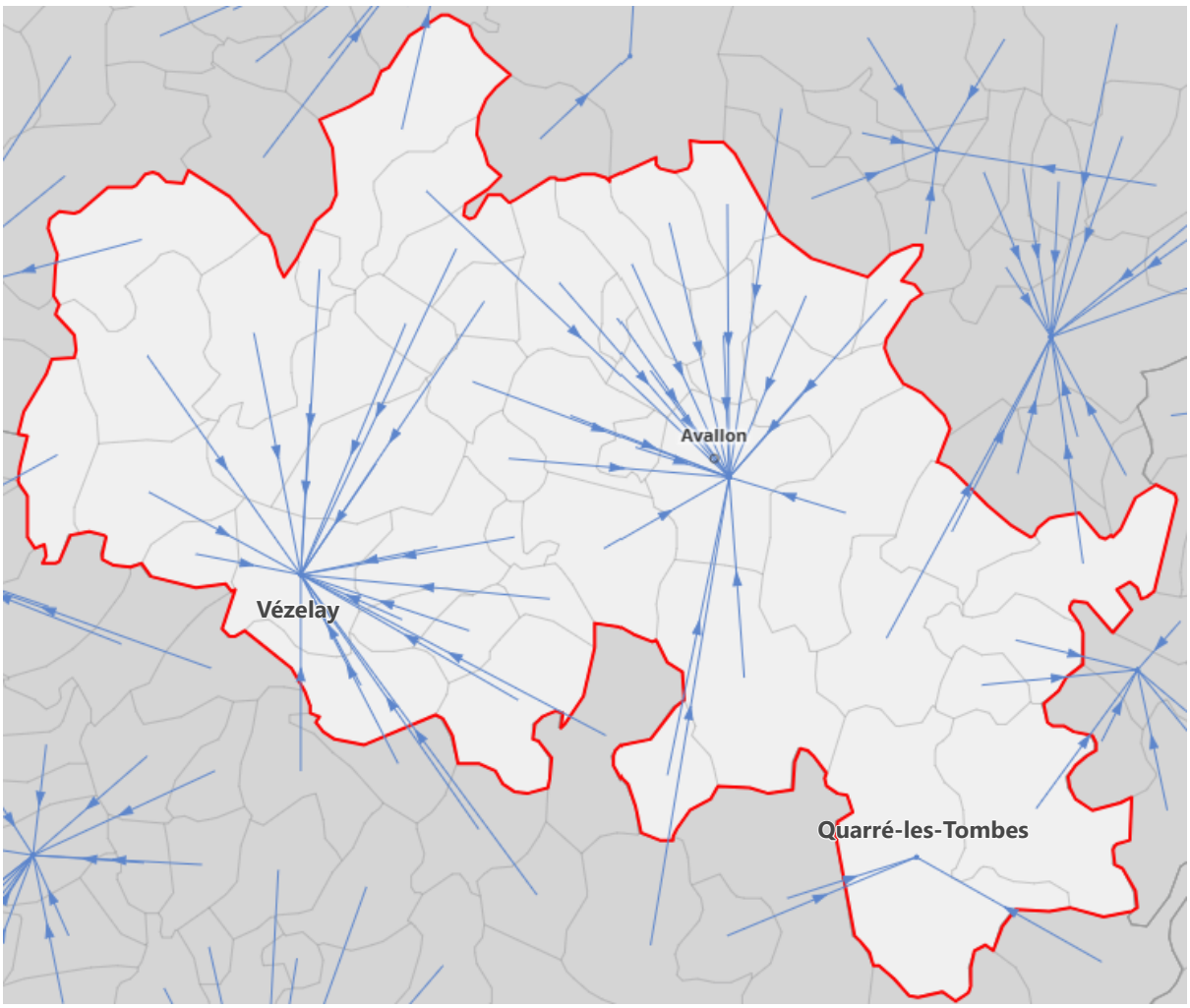


Figure 8 : Pôles d'attraction des médecins généralistes (2022), Immergis, 2023, Sources : CartoSanté

SYNTHÈSE

- La **démographie est en perte de vitesse** et est couplée à une **accentuation en tendance longue du vieillissement** de la population.

- La **tranche des lycéens, étudiants et jeunes actifs** (15-29 ans) ne représente que 13 % de la population alors qu'elle représente 14,2 % de la population du département de l'Yonne (15,8 % au sein de la CA de l'Auxerrois), mais surtout 19,3 % de celui de la Côte-d'Or (24,8 % au sein de Dijon Métropole). Le territoire de la CCAVM **peine donc a fixé cette tranche de la population, dont les écarts sont les plus marqués avec les territoires voisins**. Cette population est en effet **demandeuse d'infrastructures d'enseignement supérieur et de premières opportunités professionnelles** qui peuvent être plus foisonnantes sur d'autres territoires.

- Même si le nombre de lignes de bus traversant un territoire n'est pas caractéristique d'une offre de transport en commun aboutie, la présence des **6 lignes de bus régionale Mobigo est un capital non négligeable sur lequel la réflexion peut se fonder** pour améliorer l'existant tant en termes de communication, de fréquence de passage que de zones desservies.

- Le recours à la **voiture individuelle** à près de 80% témoigne de la **dépendance de la population** à ce mode de transports, accentué par la **ruralité du territoire** et **les trajets du quotidien d'une distance parfois conséquente.**

Cette première synthèse ne concerne que la **démographie** et **l'offre de mobilité structurante** de la CCAVM. Elle vient donner de premiers éléments sur le **profil des habitants** (âge, localisation), sur leurs **habitudes de déplacement** (parts modales domicile-travail), et sur les infrastructures de mobilité **existantes** et à leur **disposition**.

Dans le cadre de l'élaboration d'un PDMS et SDC, il convient de **dresser un portrait économique du territoire** : **établissements employeurs majeurs** (et flux des salariés adossés), **dynamisme économique** (attractivité du territoire, fret, capacité à générer des flux entrants), **niveau de revenu des habitants** (lié à l'accès à la mobilité et dépendance aux coûts de transport).

3. Diagnostic des mobilités

3.1. Structure routière

3.1.1. Axes principaux du réseau et analyse du trafic

La CCAVM est caractérisée par un **réseau routier dense autour de la commune d'Avallon**.

Sur le territoire, 5 grands axes routiers structurants traversent la CCAVM :

- L'**A6** reliant Paris à Lyon ;
- La **D606** relie Villeneuve-la-Guyard à Sainte-Magnance et passant par Avallon ;
- La **D646** permettant de se relier à l'A6 ;
- La **D951** traversant les communes d'Asquins, de Chamoux, de Givry et de Vézelay ;
- La **D957** reliant Neuvy-sur-Loire à Aisy-sur-Amançon.

La fréquentation du réseau routier départemental montre que la **RD606 est l'axe le plus emprunté de toute la CCAVM** avec, à son plus fort trafic, **5 358 véhicules par semaine** en moyenne.

Suivie de la RD957 avec, à son plus fort trafic, **3 591 véhicules par semaine** en moyenne.

Le trafic de poids lourds, quant à lui, se concentre principalement sur la RD606 avec 1 403 PL par semaine, en moyenne.

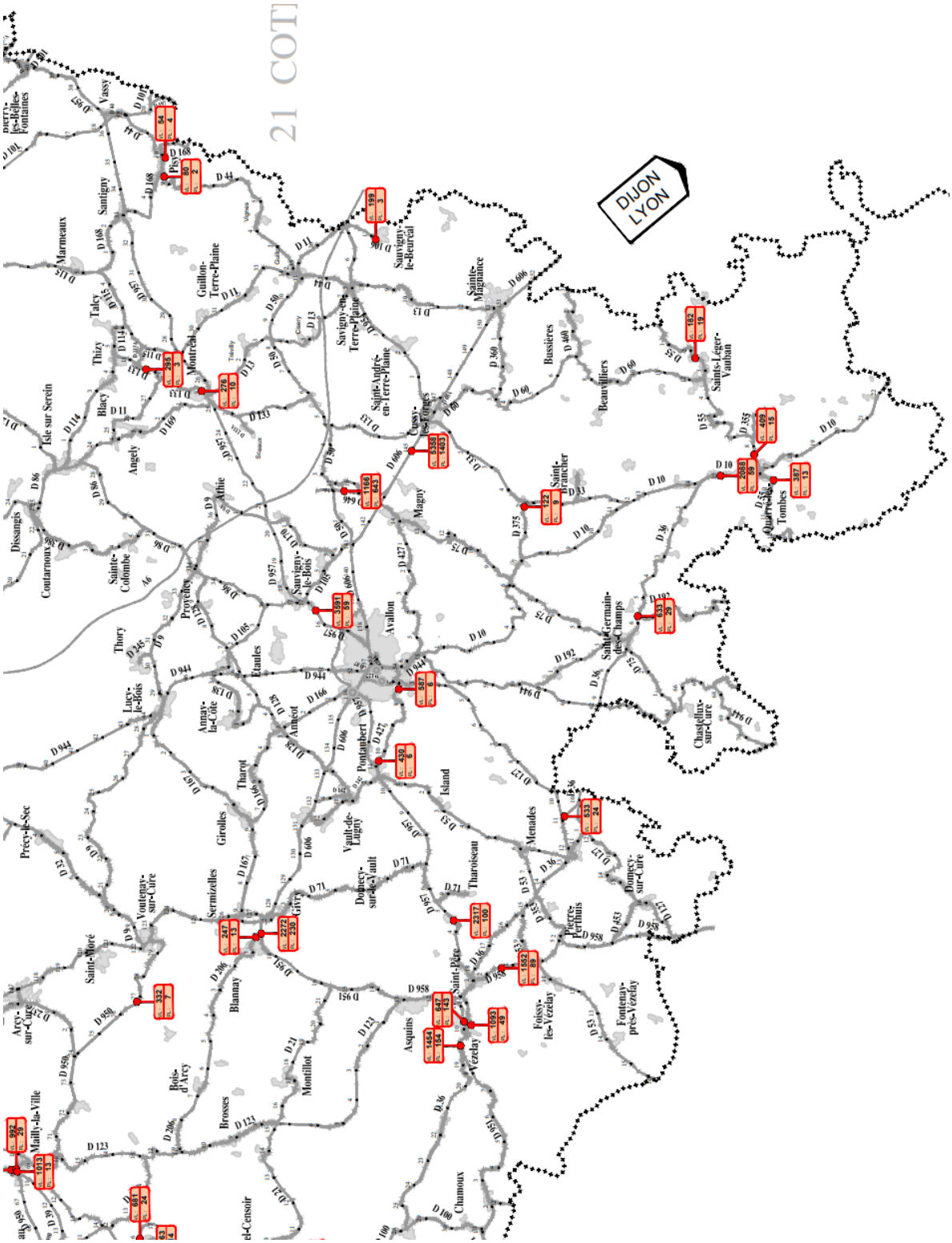


Figure 9 : Carte des trafics hebdomadaires sur le réseau routier départemental de l'Yonne en 2022, Conseil départemental de l'Yonne, https://www.yonne.fr/Infos-Routes-Departementales/Comptages-routiers

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

3.1.2. Les projets routiers et le stationnement

3.1.2.1. Les projets liés à la sécurisation : aménagement des routes

De nombreux projets d'aménagement des routes afin de les sécurisées sont en projet sur le territoire de la CCAVM. Voici une liste non exhaustive en fonction des communes où se situent ces projets, au moment où l'étude a été réalisée, à savoir en 2023 :

- **Saint-Père** : souhaite interdire le trafic de poids lourds dans son bourg (arrêté d'interdiction de circulation des poids lourds) ;
- **Pontaubert** : vient de réaménager sa traversée, la vitesse est limitée à 30 km/h ;
- **Vézelay** : a pour projet, d'ici l'hiver prochain, d'aménager des écluses et de sécuriser les trottoirs pour permettre l'accès aux PMR ;
- **Montillot :** envisage de planter des arbres à proximité de la Départementale afin d'effectuer un effet de réduction de la chaussée et ainsi d'engendrer une baisse de la vitesse sur cet axe routier ;
- **Chamoux** : a pour projet de sécuriser la traversée du bourg notamment en raison du fort trafic routier et de la forte présence de cyclistes en période touristique. Le projet consiste à aménager des chicanes aux entrées de bourg et de mettre en place un radar pédagogique amovible. Le dossier est constitué par la DDT, un appel à projet va bientôt être lancé ;
- **Saint-Germain-des-Champs :** mène une étude sur la vitesse dans son bourg ;
- **Quarré-les-Tombes** : souhaite mettre des ralentisseurs de chaque côté de l'école et deux feux à récompense sur la D10, un avant le virage de la gendarmerie et l'autre à la sortie de la station-service ;
- **Beauvilliers** : va mener une nouvelle étude pour réduire la vitesse sur sa route principale. Lors de la première étude, la pose d'une écluse avait été envisagée toutefois, le coût de l'aménagement a contraint la commune a abandonné le projet ;
- **Asquins** : projet de mettre en place un plan sécuritaire et paysager ;
- **Pierre-Perthuis** : création d'un plan d'aménagement sécuritaire et paysage en cours. Pierre-Perthuis a aussi créé un sens de circulation dans son bourg.

3.1.2.2. Stationnement

En termes de stationnement sur le territoire, chaque commune l'adapte selon les besoins des locaux et du tourisme, les contraintes topographiques et les flux routiers.

Exemples d'actions en termes de stationnement effectuées sur le territoire :

- **Avallon** a mis en place une zone bleue ;
- **Vézelay** un parking payant (5 euros l'année pour les habitants) ;
- **Saint-Père** envisage de désengorger la rue principale en proposant un stationnement payant ;
- **Pontaubert** envisage de mettre en place un arrêté pour interdire le stationnement sur les trottoirs.

Vézelay a tenté de contraindre le stationnement sur voirie par un arrêté, toutefois, cette démarche n'a pas fonctionné.

3.1.2.3. Les difficultés de stationnement

Certaines communes rencontrent des difficultés de stationnement sur leur territoire.

Exemple : le stationnement est identifié, par les communes d'Asnières-sous-Bois et de Chamoux, comme étant inadaptés aux besoins des habitants.

La commune de Chamoux, recense, en période de vacances scolaires et touristiques, des flux importants entraînant du stationnement sur voirie notamment à proximité du site touristique Cardoland.

La commune d'Asnières-sous-Bois identifie deux tendances de stationnement liées à sa topographie :

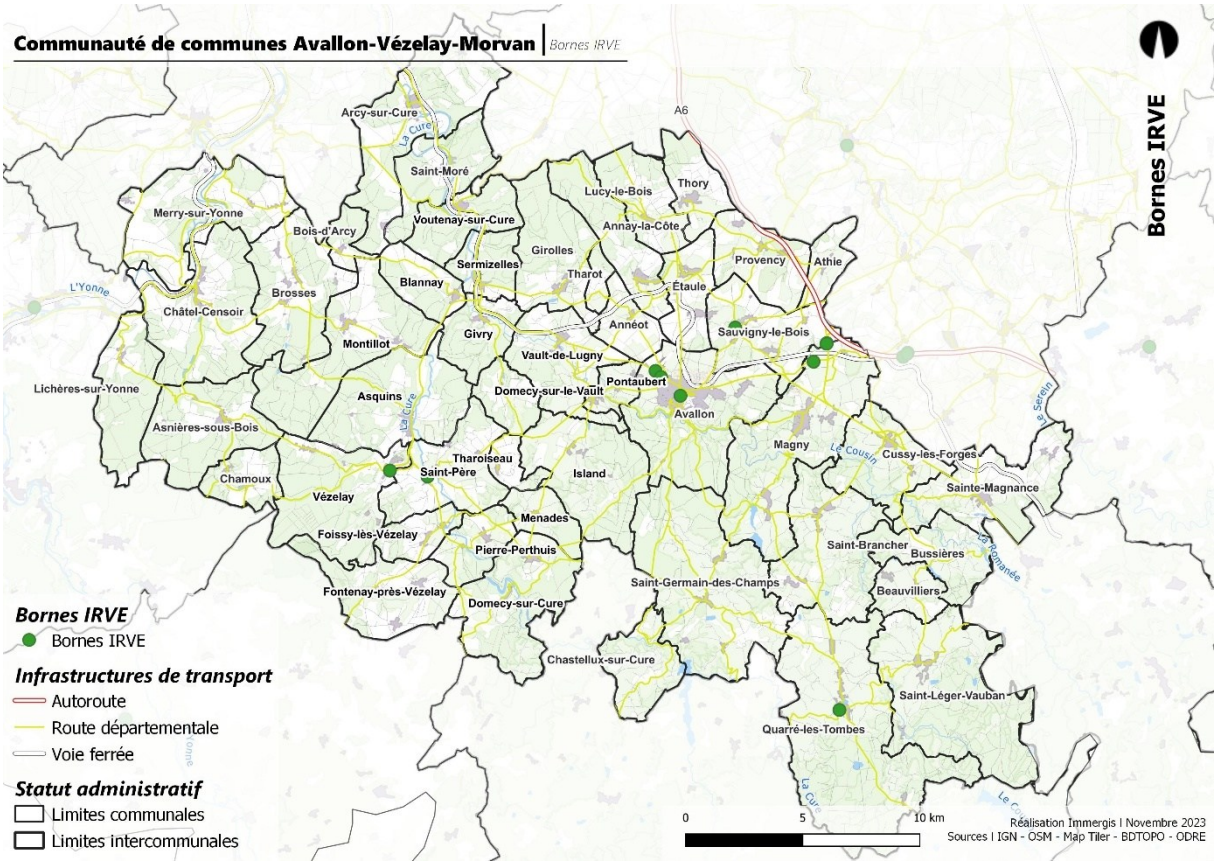
- Dans le bas du village, il est recensé des problématiques de stationnement (stationnement sur voirie…). Le stationnement n'est pas adapté aux besoins des habitants. Toutefois, il existe la possibilité de créer quelques places de stationnement à proximité du restaurant et du lavoir.

- Dans le haut du village, il n'est pas constaté de difficulté de stationnement.

3.1.3. Infrastructures de Recharges pour Véhicules Electriques (I.R.V.E)

Sur la CCAVM sont recensées **33 bornes de recharge pour véhicules électriques**. À ces bornes, s'ajoute **20 prises TESLA superchargeurs à Magny.**

Un schéma régional des bornes IRVE a été adopté par la Région Bourgogne-France-Comté en juin 2023.



3.1.4. Analyse de l'accidentologie

Un total de **88 accidents a été recensés sur le territoire intercommunal entre 2011 et 2020**. 145 personnes en ont subi des conséquences physiques puisque 129 ont été blessées et 16 tuées. Parmi les 129 personnes blessées, on constate qu'une grande majorité (90) a dû être hospitalisée.

Avallon et Sauvigny-le-Bois sont les communes qui concentrent le plus grand nombre d'accidents recensés, mais aussi de blessés comme on peut le constater sur les graphiques ci-contre.

Plus généralement, on remarque une forte concentration des blessés sur les mêmes communes. En effet, près d'un tiers des personnes blessées sur la totalité de l'intercommunalité ont subi leur accident sur l'une des 4 communes suivantes : Avallon, Cussy-les-Forges, Etaule et Sauvigny-le-Bois.

Au total, plus de 70 % des accidents à déplorer ont eu lieu **hors agglomération** où la vitesse est plus élevée.

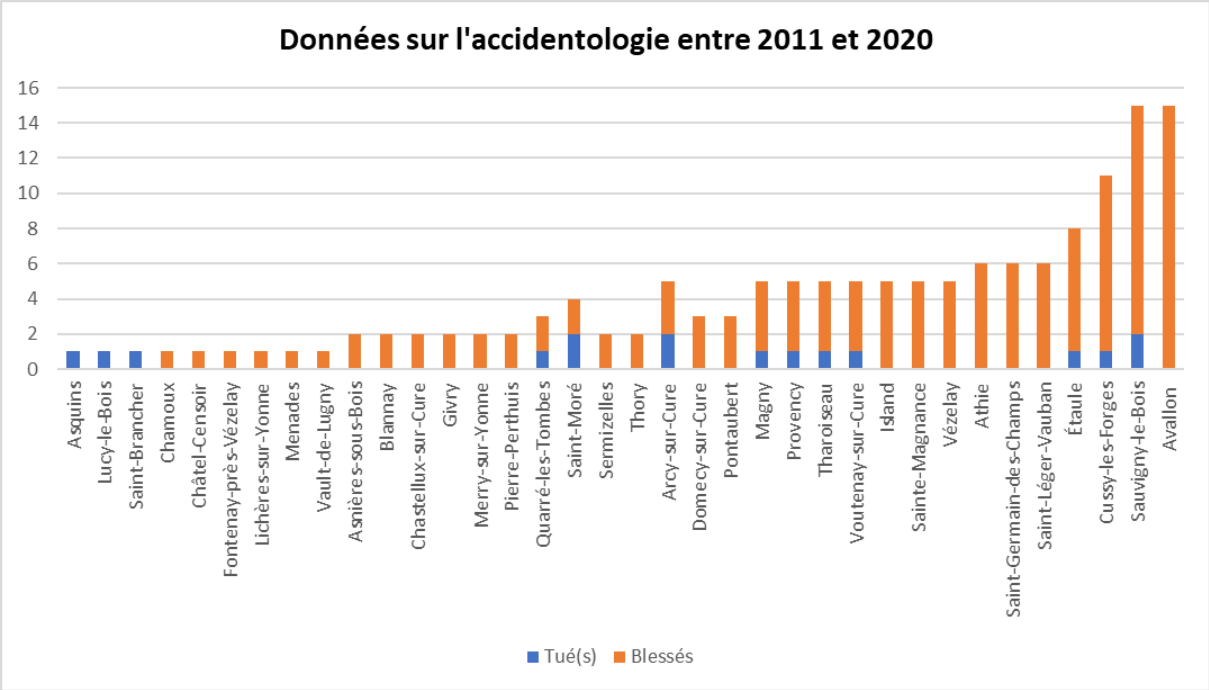


Figure 10 : Accidentologie sur la CCAVM. Source : ONISR

3.2. Covoiturage

3.2.1. Etat des lieux du covoiturage

Alternative crédible à une problématique récurrente d'autosolisme, le covoiturage est une pratique qui vise à être plus et mieux encadrée par les collectivités. L'objectif est de faciliter la transition vers le covoiturage, la mise en relation des covoitureurs et le parcours du covoitureur.

Sur le territoire intercommunal, une aire de covoiturage est formalisée à **Sauvigny-le-Bois,** près du péage de l'A6. Cette aire aménagée dispose d'environ 40 places de parking et propose une borne IRVE. **À Avallon,** une aire de covoiturage non aménagée, mais utilisée spontanément est recensée sur le parking du cimetière, à proximité du centre-ville.

La **pratique** sur le territoire semble avant tout **informelle** et peu organisée ou étudiée. Une aire de covoiturage informelle est également recensée à l'ancien Courtepaille sur la commune de Cussy-les-Forges.

Les communes de Menades, Saint-Germain-des-Champs, Cussy-les-Forges (à proximité de la D60A) souhaiteraient une matérialisation d'aire ou place de covoiturage sur leur commune.

La **Région Bourgogne-France-Comté** a établi un **Schéma des aires de covoiturage en octobre 2020. Il identifie les aires d'intérêt régional** et prévoit des recommandations d'aménagement associées.

La CCAVM a organisé une communauté de covoiturage via Mobigo pour ses agents et soutient le développement de cette pratique au niveau du territoire et des entreprises.

La Région BFC porte le déploiement d'une plateforme de mise en relation covoiturage. Cet outil déployé par la Région est mis à disposition gratuitement des usagers et des acteurs locaux. Il offre la possibilité de créer des « communautés » pour faciliter le recours au covoiturage dans un groupe plus restreint (par exemple au sein d'une entreprise, sur une zone d'activité. Il est également possible de créer des « évènements » pour faciliter le recours au covoiturage pour l'accès à un évènement spécifique, limité dans le temps.

Une animation forte du covoiturage au niveau local est attendue pour que la masse critique nécessaire au bon fonctionnement de l'outil soit atteinte.

La Région a expérimenté plusieurs lignes de covoiturages (dont une entre Avallon et Vitteaux). Les résultats n'ont pas été suffisants pour reconduire l'expérimentation après le 1er juillet 2023.

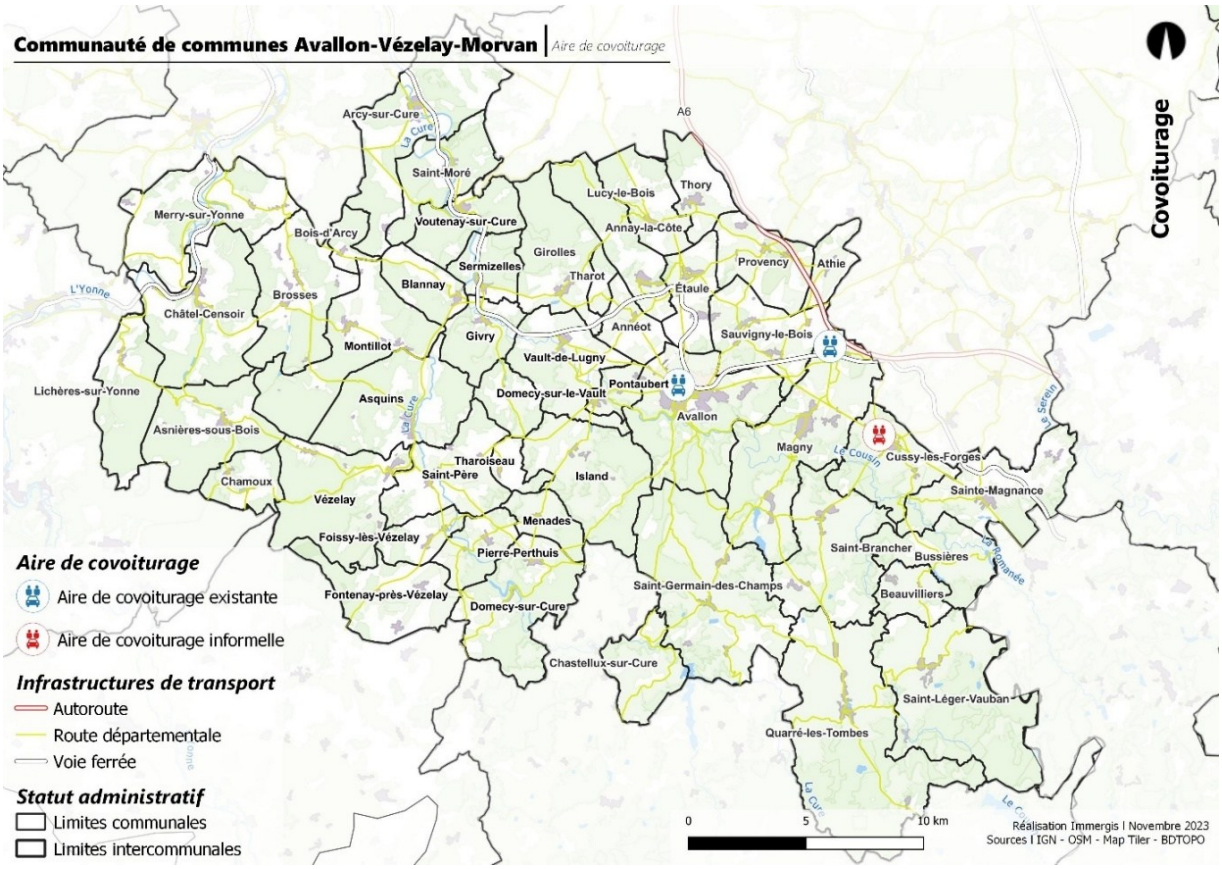


Figure 11 : Aires de covoiturage sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

3.2.2. Les pratiques de covoiturage

Outre la structuration de l'offre, l'analyse de la pratique est essentielle pour appréhender au mieux les besoins des covoitureurs, les freins à la pratique et le potentiel de développement de l'offre.

En analysant les données de covoiturage dit **formel**, recensées par l'observatoire national du covoiturage au quotidien, il est possible de **dégager des tendances structurantes** sur les pratiques de cette forme de mobilité.

D'après les données de juin 2023, on constate que les trajets sont **plutôt courts** et au sein de l'intercommunalité. En effet, 92,3 **% des trajets effectués en covoiturage** sont d'une distance inférieure à **20 km dont 23,1 % inférieur à 10 km et 92,3 %** des trajets sont réalisés à l'intérieur de l'EPCI.

Les horaires où la pratique du covoiturage atteint son pic se situent à 7h et 17h.

Flux mensuels de passagers en covoiturage[2]	Arcy-sur-Cure <> Avallon	Avallon <> Auxerre
Juin 2023	24	1
Mai 2023	25	3
Avril 2023	26	1

Ci-dessus, on remarque une prédominance des trajets au départ et en provenance d'Arcy-sur-Cure et Avallon. Toutefois, il est à noter l'importance du covoiturage inter EPCI avec des trajets au départ et en provenance de Joux-la-Ville, Coutarnoux, L'Isle-sur-Serein et Auxerre.

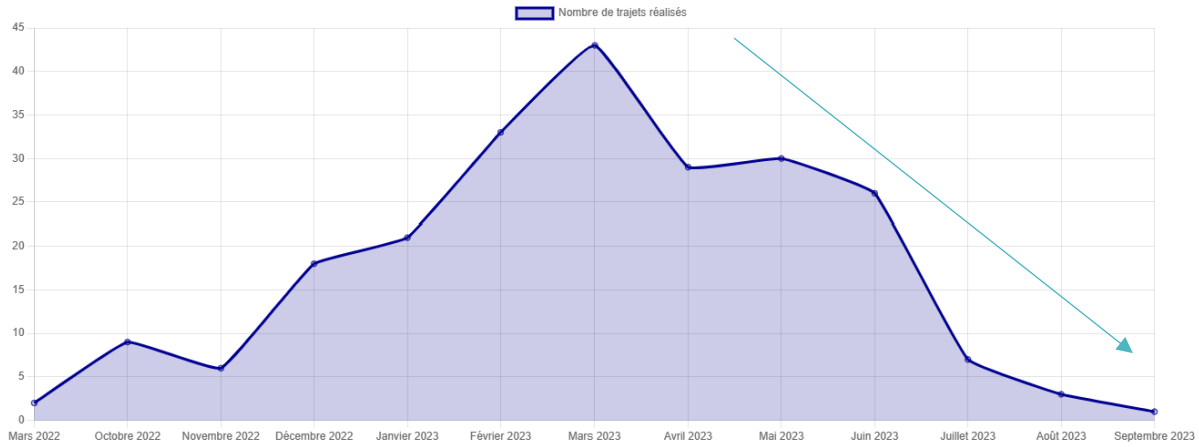


Figure 12 : Dynamique du covoiturage au sein de la CCAVM

Si l'on observe la dynamique de long terme du recours au covoiturage sur le territoire intercommunal, on remarque une augmentation croissante de la pratique de mars 2022 à mars 2023 puis progressivement une diminution de la pratique jusqu'en septembre 2023.

[2] *Observatoire national du covoiturage au quotidien*

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Pour conclure, globalement, au regard du nombre **de déplacements réalisés en véhicule motorisés** sur le territoire et des **grands axes routiers identifiés** (Autoroute, départementales), **le développement et la promotion de ce mode permettrait de répondre à des besoins de déplacements tant en interne mais aussi vers l'extérieur du territoire.**

Au-delà de la création de nouvelles aires, une réflexion sur l'installation de ces dernières est nécessaire : leur matérialisation à **proximité d'autres services de mobilité** (gare, transports en commun, stationnement vélo, stationnement automobile) est à prioriser.

3.2.3. Les projets de « Relais Mobilités »

En août 2022, la CCAVM d'Avallon-Vézelay-Morvan a lancé auprès des 48 communes de l'intercommunalité, des enquêtes pour connaître les besoins en mobilité et sur la mise en place de points d'informations mobilité et de relais mobilité sur le territoire.

Les points d'informations mobilités : Lieu d'information concernant l'offre de mobilité déjà existante sur le territoire, sous forme de panneaux d'affichages, de flyers, de livrets etc. disponibles en Mairies ou dans les Maisons France Services.

Les relais mobilités sont des lieux de rencontre mobilités, un endroit stratégique où plusieurs types de mobilités sont présents : aire de covoiturage, d'autopartage, d'autostop, de recharges de bornes IRVE, location VAE ou VAE en libre-service.

A l'issue de cette consultation, 29 communes se sont déclarées intéressées par la mise en place de points d'informations mobilités sur leur territoire, tandis que 18 communes étaient intéressées par la création de « Relais Mobilité ».

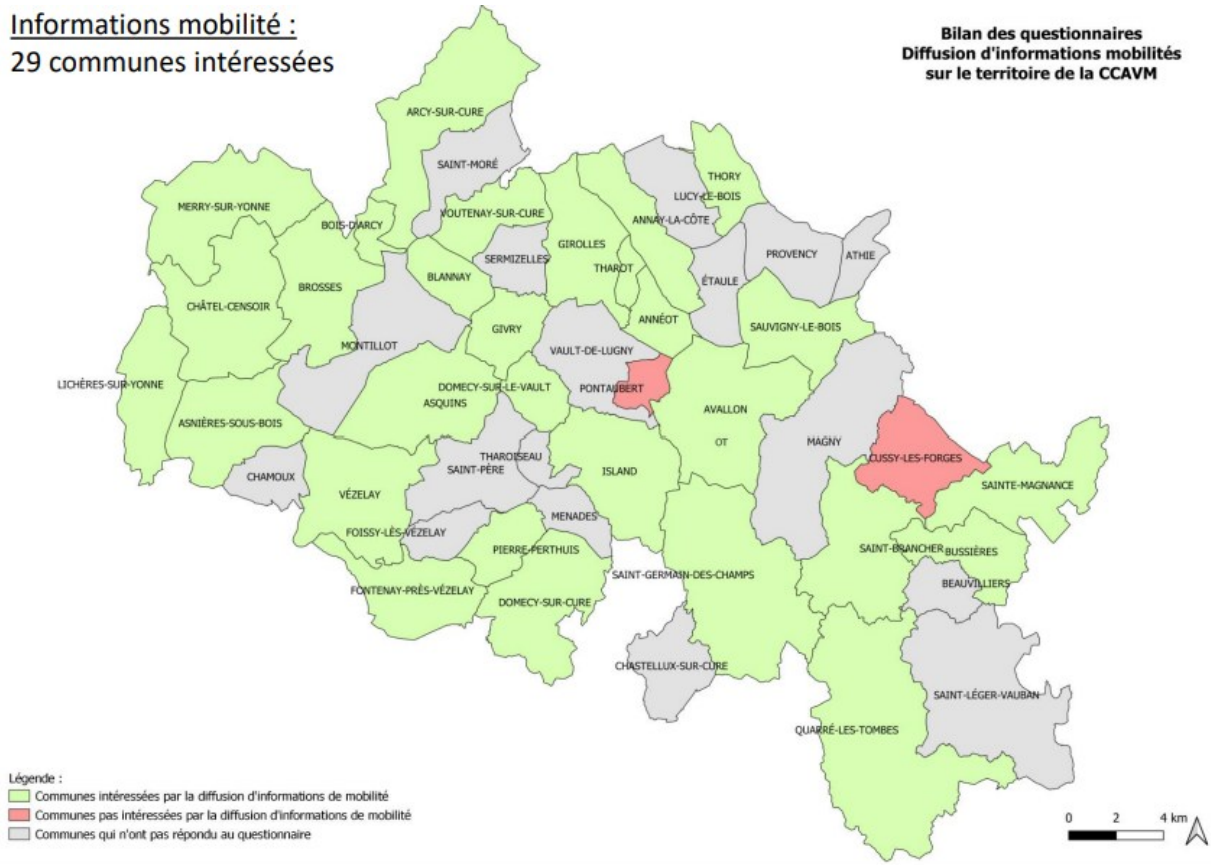


Figure 13 : Bilan des questionnaires – Diffusion d'informations mobilités sur le territoire de la CCAVM, Immergis,

Depuis 2025, le projet se concrétise avec un programme de travaux en cours d'engagement pour l'aménagement de 8 à 10 Relais Mobilité en 2026-2027.

3.3. Offre ferroviaire

3.3.1. Etat des lieux

Sur la CCAVM sont recensés **une gare et trois haltes ferroviaires** : la gare de Avallon, la halte ferroviaire de Arcy-sur-Cure, la halte ferroviaire de Châtel-Censoir et la halte ferroviaire de Sermizelles-Vézelay.

Voutenay-sur-Cure est aussi desservie par les CAR TER de la SNCF.

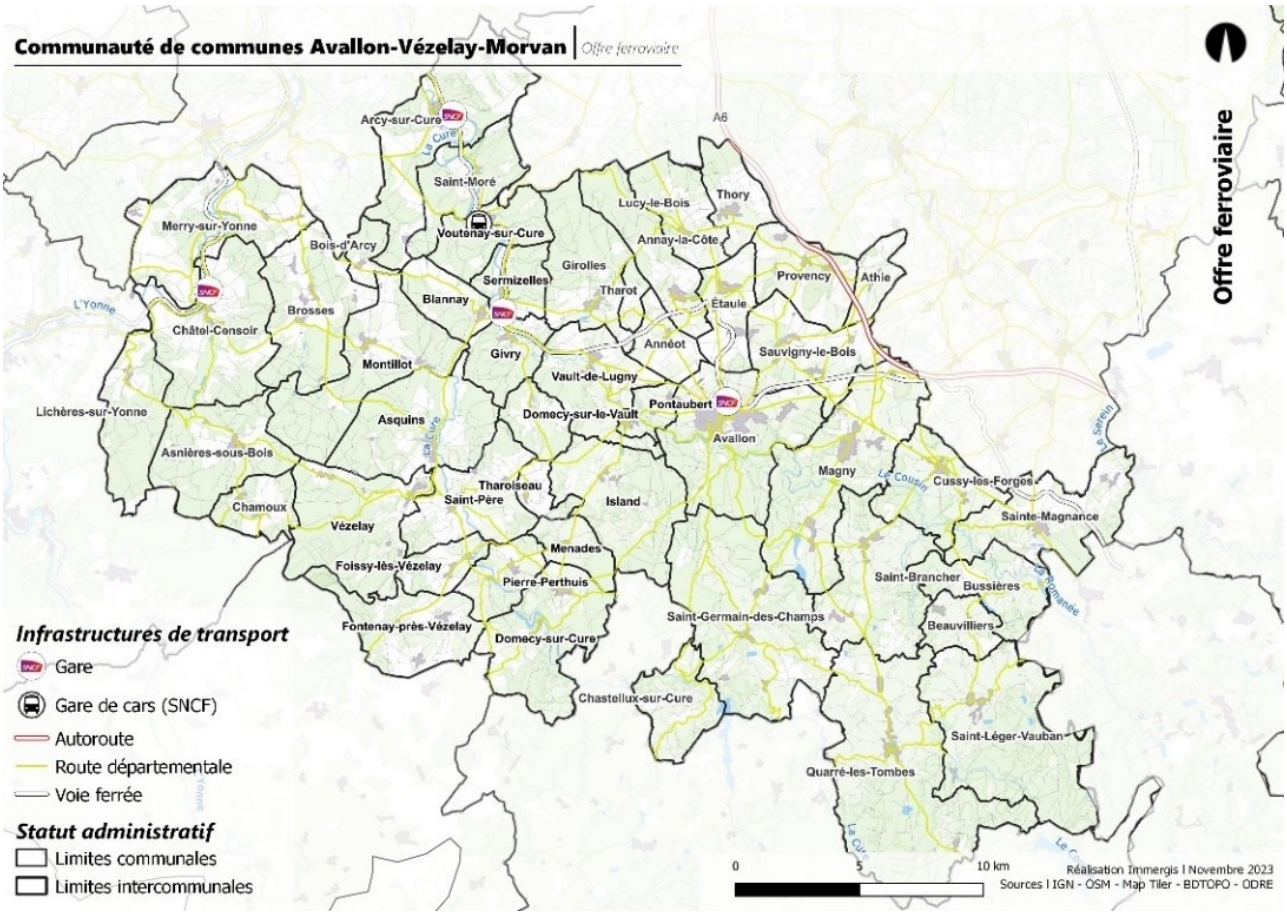


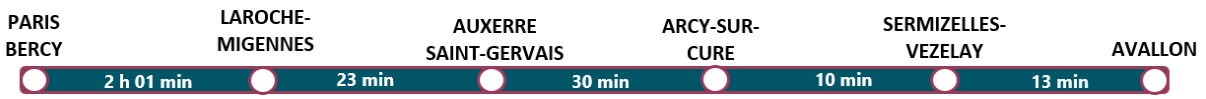
Figure 14 : Offre ferroviaire sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

3.3.1.1. Les fréquentations

Fréquentation des gares (nb de passagers/an)	2022	2021	2020	2019	2018
Gare d'Avallon	54 702	37 849	30 046	45 473	36 833
Halte de Châtel-Censoir	6 712	4 143	3 101	4 959	3 339
Halte de Sermizelles-Vézelay	15 849	10 736	7 458	12 225	8 118
Halte d'Arcy-sur-Cure	4 514	3 008	2 568	2 752	2 091

3.3.1.2. Les dessertes

Les gares sont desservies par la ligne Paris Bercy à Corbigny/Avallon et la ligne Paris-Laroche-Auxerre-Morvan.



3.3.2. Intermodalité et limites de l'offre

3.3.2.1. Intermodalité

Au sein de la CCAVM, plusieurs aménagements destinés à favoriser l'intermodalité ont été installés :

- À Avallon avec les lignes de transport régulier Mobigo (LR119 Dijon-Avallon, LR123 Avallon – Saulieu –Autun, LR807 Tonnerre – Avallon, LR813 Clamecy – Montbard) ;
- Abris vélo à la gare d'Avallon (plusieurs types d'abonnement disponible) ;
- Avec la ligne TAD 862 Arcy-sur-Cure/Avallon ;
- Avec le service TAD de la CCAVM ;
- Point covoiturage (panneautage) ;
- L'emport des vélos dans les trains des lignes Paris ⇄ Lyon et Paris ⇄ Morvan est autorisé, mais soumis à la réservation obligatoirement.

3.3.2.2. Limites de l'offre

L'offre proposée, bien qu'existante, comporte de nombreuses limites qui sont des freins non-négligeable à l'usage de l'intermodalité au sein de la CCAVM :

- L'absence d'offre de transport en gare ;
- La fréquence des trains ;
- Les difficultés d'accessibilités des gares ;
- La difficulté d'achat d'un billet en gare d'Avallon ;
- L'absence de communication sur les offres de mobilités sur le territoire de la CCAVM dans les gares.

3.3.2.3. Besoins recensés

- Besoin d'un service de transport en gare : véhicule en autopartage, location VAE, scooter, bus, etc. ;
- Besoin d'une navette desservant les gares et les lieux d'hébergements du territoire ;
- Communication sur l'offre de transport ferroviaire ;
- Communication sur les offres de mobilités sur le territoire de la CCAVM dans les gares.

3.4. Offre aérienne

La CCAVM dispose d'un aéroclub sur son territoire : l'aéroclub de l'Avallonnais. Créé en 1961 par Paul Flandin, il est installé depuis son origine sur l'aérodrome d'Avallon, à un kilomètre du centre-ville. L'aérodrome comporte une piste en herbe de 750 mètres. L'aéroclub de l'Avallonnais est affilié à la Fédération Française d'Aéronautique et agréé par le Ministère de la Jeunesse et des Sports. L'aéroclub de l'Avallonnais propose des cours de pilotage de préparer le brevet de pilote privé.

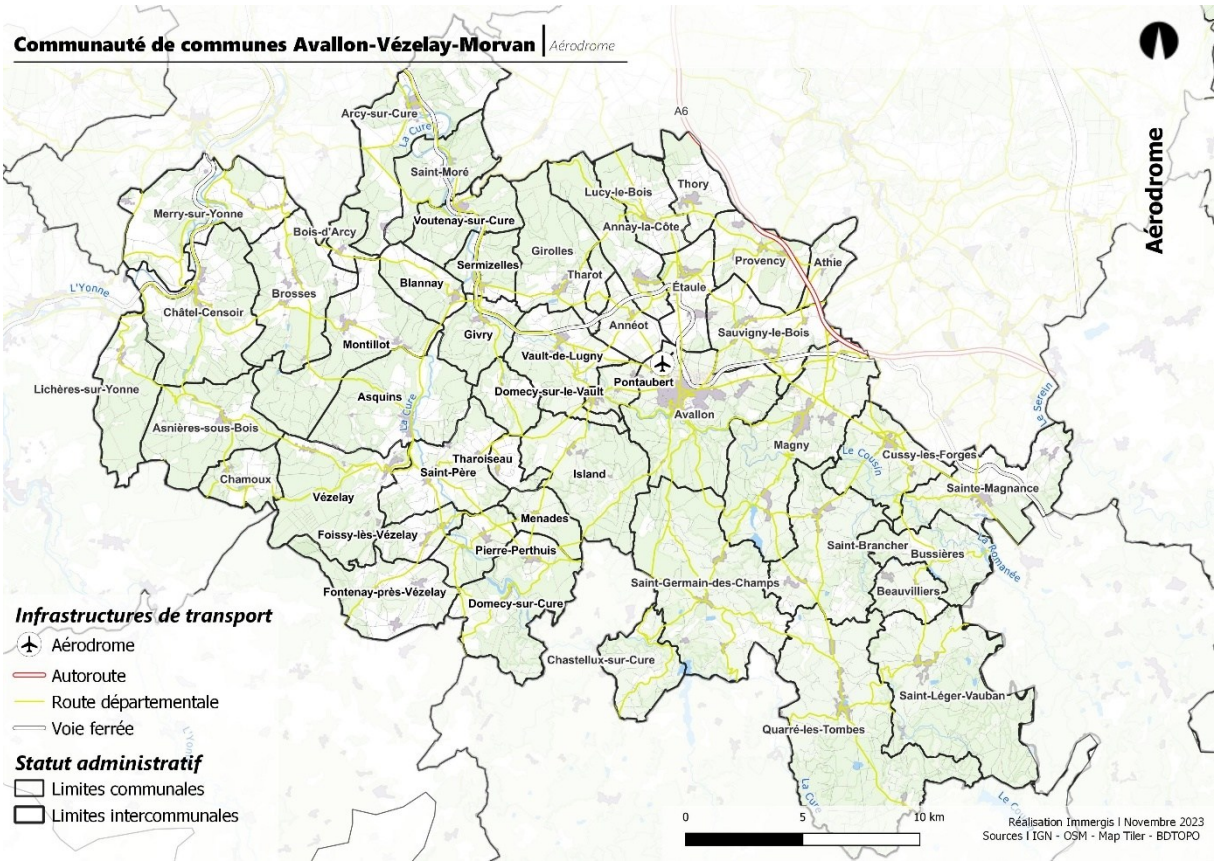


Figure 15 : Carte situant l'aérodrome d'Avallon, Immergis, 2023

3.5. Transport régulier MOBIGO (hors scolaire)

Le territoire de la CCAVM est desservi par le réseau de transport public Mobigo, notamment 6 lignes de transports collectifs :

- LR119 : Dijon – Sombernon – Précy-Sous-Thil – Semur-en-Auxois – Avallon ;
- LR123 : Avallon – Saulieu –Autun ;
- LR505 : Sermizelles-Corbigny ;
- LR807 : Tonnerre – Avallon ;
- LR810 : Avallon – Auxerre ;
- LR813 : Clamecy – Montbard.

Ligne	Itinéraire		Fréquence quotidienne en semaine		Communes desservies	Cible
	Départ	Arrivée	Période scolaire	Vacances		
LR119	Dijon	Avallon	**7**	**6**	• Avallon : 2 arrêts • Cussy-les-Forges : 1 arrêt	Tout public
	Avallon	Dijon	**7**	**5**		
LR123	Avallon	Autun/Saulieu	**3**	**0**	• Avallon : 1 arrêt • Cussy-les-Forges : 1 arrêt	Tout public
	Saulieu/Autun	Avallon	**2**	**1**		
LR505	Corbigny	Sermizelles	**2**	**2**	• Asquins : 1 arrêt • Saint-Père : 1 arrêt • Sermizelles : 1 arrêt • Vézelay : 1 arrêts	Tout public
	Sermizelles	Corbigny	**2**	**2**		
LR810	Avallon	Auxerre	**2**	**0**	• Arcy-sur-Cure : 1 arrêt • Avallon : 1 arrêt	Scolaires
	Auxerre	Avallon	**1**	**0**		
LR807	Tonnerre	Avallon	**1**	**0**	• Lucy-le-Bois : 1 arrêt • Avallon : 2 arrêts	Scolaires
	Avallon	Tonnerre	**1**	**0**		
LR813	Clamecy	Montbard	**1** (Service à la demande d'Avallon à Clamecy)	**1**	• Vézelay : 1 arrêt • Sermizelles : 1 arrêt • Avallon : 1 arrêt • Cussy-les-Forges : 1 arrêt	Tout public
	Montbard	Clamecy	**1** (Service à la demande d'Avallon à Clamecy)	**1**		

Les lignes de bus régionales proposent des tarifs attractifs et compréhensible pour les usagers. Malgré cette offre, différents besoins ont été formulés et plusieurs ont retenu notre attention :

- Augmentation de la fréquence des lignes régulières afin de faciliter les déplacements domicile-travail ;
- Envisager de mettre en place des bus direct pour Dijon ;
- Favoriser l'intermodalité sur les lignes régulières : emport des vélos dans les bus, arrêts aux gares et haltes du territoire.

Le réseau de bus présent sur le territoire de la CCAVM dispose de nombreux atouts, notamment le fait d'avoir des arrêts et des liaisons au niveau de la gare d'Avallon, ce qui peut favoriser la multimodalité. La qualité du service proposé est également à souligné avec le processus d'achat de titre de transport opéré depuis une application, ce qui vient compléter une tarification compréhensible et attractive.

Malgré ces qualités, nous relevons également des faiblesses qui viennent freiner le développement de l'usage du bus sur le territoire de la CCAVM. Le premier frein identifié est que le temps de trajet entre deux destinations est moins attractif que si l'on prenait la voiture individuelle. Le second point faible relevé est celui de la problématique d'une intermodalité réduite en fonction des arrêts de transport en commun sur le territoire. En effet, le manque d'aménagement de places de stationnement (vélo, voiture, etc.) à proximité de certains arrêts de transport en commun peuvent empêcher la pratique de l'intermodalité et donc, l'usage du bus. Enfin, la faible fréquence de circulation des lignes de transport en commun, qui plus est réduite en période de vacances scolaires et une absence de service en soirée, viennent freiner fortement l'usage du bus sur le territoire de la CCAVM, comme le témoignent les chiffres de l'INSEE que nous avons pu analyser précédemment.

<u>Coût des transports en commun réguliers</u> (hors prise en charge employeur) :

- Abonnement mensuel : 50€ ;
- Trajet à l'unité : 2 € ;
- Ticket-4 ans : Gratuit ;
- Carte 10 trajets : 18€ ;
- Support carte : 5€.

Les titres de transports peuvent être achetés *via* une application, ce qui facilite grandement leur achat et permet de gagner de potentiels usagers. Les tarifs appliqués sont attractifs au vu de l'offre proposée et le nombre réduit de tarifs proposés facilite la compréhension de ces pratiques tarifaires.

Figure 16 : Réseau Mobigo dans le département de l'Yonne, Mobigo, 2023

La ligne régulière 810 a été supprimée. Toutefois, une ligne de car TER permet d'assurer la liaison Avallon-Auxerre.

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

3.6. Transport à la demande

3.6.1. Navette inter-quartiers CITEO

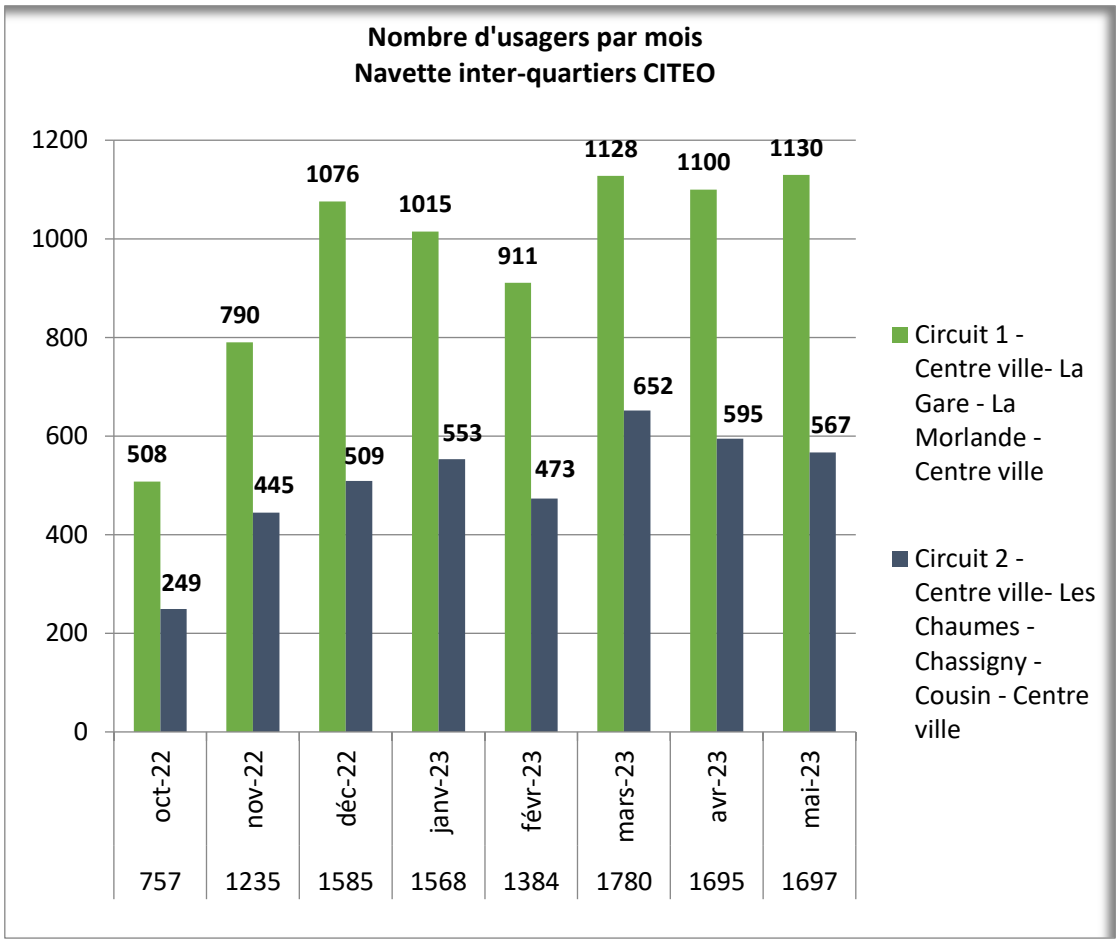
La navette CITEO est un réseau de transport circulant sur la commune d'Avallon. Il permet de desservir les différents quartiers de la ville et de rejoindre les deux pôles commerciaux de la commune.

Le service est gratuit et fonctionne du mardi au samedi matin de 08h20 à 16h11.

CITEO propose **deux circuits** :

- Le circuit 1 desservant le centre-ville, la gare, la Morlande ;
- Le circuit 2 desservant le centre-ville, les Chaumes, Chassigny, Cousin.

Le service est accessible aux personnes à mobilité réduite.



Ce service attire un nombre d'usagers régulier sur la période observée, notamment à partir du mois de décembre 2022. Au total, entre le 1er janvier 2023 et le 31 mai 2023, CITEO a attiré 8 124 voyageurs dont 5 284 sur le Circuit 1.

Cette offre de TAD dispose de nombreuses forces et de quelques faiblesses qui sont récapitulées sur le tableau ci-dessous :

Forces	Faiblesses
Intermodalité : arrêts et liaisons possibles avec la gare SNCF d'Avallon	**Offre de service** : navette disponible uniquement du mardi au samedi matin
Qualité de service : wifi gratuit présent dans la navette, presse papier et service de lecture en ligne accessible via un QR Code	**Fréquence** : amplitude horaire limitée, ne fonctionne qu'en journée et pas après 16h
La tarification : offre de transport gratuit	
La desserte : bibliothèque, services de santé : hôpital, Ehpad, gare SNCF, etc.	

Au vu de ce premier bilan, l'offre proposé par CITEO est une offre intéressante pour les usagers au vu des lieux stratégiques desservis, des connexions au niveau de la gare d'Avallon et des services proposés à bord des navettes, tout en étant gratuite.

Malgré cela, la limitation des amplitudes horaires et la limitation de la disponibilité des navettes sont des freins à son recours pour un partie non négligeable de potentiels usagers.

En 2025, ce service a connu des adaptations, tant au niveau des horaires que des lieux de passage. Les navettes circulent actuellement du lundi au samedi midi, avec un premier départ à 7h12 en semaine pour le circuit 1 et 8h05 pour le circuit 2.

3.6.2. Taxi TER à la demande

Le service Taxi TER à la demande est **un service de transport permettant aux voyageurs de certaines communes de faciliter leur déplacement vers la gare la plus proche.**

Sur le territoire les **communes suivantes peuvent jouir du service Taxi Ter à la demande :**

- **Annay-la-Côte ;**
- **Arcy-sur-Cure ;**
- **Saint-Moré**
- **Vault-de-Lugny ;**
- **Voutenay-sur-Cure.**

Ces communes desservies peuvent être rattachées aux gares suivantes :

Communes desservies en Taxi TER à la demande	Gare de rattachement n°1	Gare de rattachement n°2
Annay-la-Côte	Avallon	Sermizelles-Vézelay
Arcy-sur-Cure	Vermenton	Sermizelles-Vézelay
Saint-Moré	Sermizelles-Vézelay	Arcy-sur-Cure

Vault-de-Lugny	Avallon	Sermizelles-Vézelay
Voutenay-sur-Cure	Vermenton	Sermizelles-Vézelay

Pour bénéficier du service, le trajet doit impérativement être en correspondance avec un train.

L'offre fonctionne sous **réservation téléphonique** auprès du Centre de Relations Clients Mobigo du lundi au vendredi de 07h à 18h et **au plus tard la veille du voyage.**

Coût du Taxi TER à la demande pour les usagers :

- Si le parcours taxi est compris dans le billet de train, rien n'est à régler ;
- Si le parcours taxi n'est pas compris dans le billet de train, le tarif est de 3,50 € par personne ;
- La course est gratuite pour les enfants de 4 ans ;
- Pour les enfants entre 4 ans et 12 ans, un demi-tarif est appliqué (1,75 €).

Cette offre de Taxi TER à la demande offre la possibilité à l'usager d'avoir recours à l'intermodalité pour effectuer son trajet tout en bénéficiant d'une grille tarifaire avantageuse et d'un système de réservation simplifié.

Cependant, ce service n'est que très peu connu auprès du grand public et souffre d'un manque de communication pour gagner en popularité. Enfin, ce service reste extrêmement limité et seule une poignée de communes de la CCAVM peuvent jouir de ce service, qui reste limité géographiquement.

Des évolutions ont été mises en place par la Région afin d'améliorer la connexion entre Avallon et Dijon, notamment avec le renforcement de la LRI 19, permettant de réduire le temps de parcours au départ d'Avallon à 1h45.

3.6.3. Ligne de TAD Mobigo

Outre, l'offre de transport à la demande de la CCAVM (décrit dans la partie 3.6.4), sur le territoire intercommunal circule une ligne de transport à la demande gérée par le réseau de transport Mobigo, la ligne TAD 862 Arcy-sur-Cure/Avallon.

Cette ligne de transport à la demande permet de se rendre, depuis Arcy-sur-Cure sur la commune d'Avallon notamment pour accéder aux services suivants : marchés, commerces, bibliothèques, piscine, restaurants/cafés, services médicaux (pharmacie, cabinets médicaux, hôpital, etc.).

Cette ligne de TAD s'organise de la manière suivante :

- La ligne circule uniquement le samedi, **sous réservations** préalables **par téléphone au plus tard la vielle du trajet, le vendredi avant 17h ;**
- **Le service est assuré par la société Prêt à Partir ;**
- Le trajet s'effectue entre l'arrêt de bus le plus proche du domicile de l'usager et le centre commercial d'Avallon ou la place Vauban (Avallon) ;
- Cette ligne ne fonctionne que le samedi et **elle ne fonctionne pas les jours fériés.**

Ce service a pour vocation d'être un « ligne de marché, et ainsi permettre aux usagers de se rendre au marché d'Avallon le **samedi matin uniquement**, à un tarif de 2€ par trajet et par personne (un aller-retour

coûte 3€/personne). Le temps disponible sur place est de 2h15. Cette amplitude horaire peut contraindre certains usagers et pourrait être un frein à son utilisation.

Les Allers		Les retours
Arcy/Cure > Avallon		Avallon > Arcy/Cure
Arcy/Cure – 1 av. de la Gare	8h15	13h20
St-More – Pl. de la Mairie	8h19	13h16
Voutenay/Cure – Abri pl. de la Mairie	8h20	13h15
Sermizelles – Eglise	8h26	13h10
Girolles – Pl. des Tilleuls	8h38	13h04
Tharot – Eglise abri	8h43	13h02
Annay-La-Côte – Pl. de l'Eglise	8h51	12h54
Lucy-le-Bois – Pl. de la Mairie	9h00	12h45
Vassy – Mairie abri	9h05	12h40
Etaules – Abri rue du Crai	9h08	12h37
Avallon – Centre commercial	9h12	12h35
Avallon – Rue Maréchal Foch	9h15	12h30

3.6.4. Le réseau de TAD de la CCAVM

Le réseau de transport à la demande de la CCAVM fonctionne sur l'ensemble du territoire et est à destination des habitants de la CCAVM.

Les horaires et les jours de service varient selon les circuits. De manière générale, il fonctionne du mardi au vendredi de 08h à 13h (hors jours fériés), **sous réservations** préalables **par téléphone avant 12h, la vielle du trajet emprunté.** Le tarif est de **1,5 €** par trajet et par personne **Le service de transport à la demande est assuré par un prestataire privé dans le cadre d'un marché public conclu avec la CCAVM.**

Le TAD de la CCAVM propose, depuis le 1er mai 2022, **9 circuits** type sur réservation sur son territoire. En effet en 2022, **4 nouveaux circuits expérimentaux** de transport à la demande ont renforcé l'offre existante. Les circuits de TAD permettre de desservir la commune d'Avallon et les services à la population suivants : la gare SNCF, le parking hypermarché, la maison des spécialistes et la place Vauban (centre-ville). Quant aux nouveaux circuits, ils permettent de desservir les communes d'Arcy-sur-Cure, Châtel-Censoir, Quarré-les-Tombes ou Vézelay.

En 2022, le TAD de la CCAVM a effectué 2 944 trajets pour une distance totale de 30 000 km et un nombre de passagers moyen par trajet compris entre 1 et 1,6, hors « circuits expérimentaux ».

Malgré le tarif de 1,5€ par trajet, le coût d'exploitation pour la CCAVM aura été de 18 700,26€ : un coût qui ne cesse d'augmenter en raison de l'augmentation de la fréquentation de ce service.

Les lignes les plus fréquentées sont les circuits A (1 124 trajets pour 9 322 km) et B (848 trajets pour 9 663 km) tandis que le « *Circuit C* » est celui qui rencontre la fréquentation la plus faible.

Circuit	Destination	Fréquence	Communes desservies	Fréquentation en 2022		Coût pour la CCAVM en 2022
				Nombre de trajets	Nombre de kilomètres	
A	Avallon	Mercredi matin	Asquins, Domecy-sur-Cure, Fontenay-près-Vézelay, Foissy-lès-Vézelay, Island, Menades, Pierre-Perthuis, Pontaubert, Saint-père, Tharoiseau, Vézelay	1 124	9 322	**18 700,26 €** (total de 2 944 trajets effectués et 30 000 kilomètres parcourus)
B	Avallon	Jeudi matin	Beauvilliers, Bussières, Chastellux-sur-Cure, Cussy-les-Forges, Magny, Quarré-les-Tombes, Sainte-Magnance, Saint-Brancher, Saint-Germain-des-Champs, Saint-Léger-Vauban	848	9 663	
C	Avallon	Vendredi matin	Arcy-sur-Cure, Blannay, Domecy-sur-le-Vault, Givry, Saint-Moré, Sermizelles, Vault-de-Lugny, Voutenay-sur-Cure	25	294	
D	Avallon	Mardi matin	Annay-la-Côte, Athie, Annéot, Etaule, Girolles, Lucy-le-Bois, Provency, Tharot, Thory, Sauvigny-le-Bois	471	3 409	
E	Avallon	Vendredi matin	Asnières-sous-Bois, Bois d'Arcy, Brosses, Chamoux, Châtel-Censoir, Lichères-sur-Yonne, Merry-sur-Yonne, Montillot	476	7 312	
1	Arcy-sur-Cure	Mardi après-midi	Bois d'Arcy, Saint-Moré, Voutenay	N/A		
2	Châtel-Censoir	Jeudi matin	Asnières-sous-Bois, Bois d'Arcy, Brosses, Chamoux, Lychères-sur-Yonne, Merry-sur-Yonne, Montillot	N/A		
3	Quarré-les-Tombes	Mardi matin	Beauvilliers, Bussières, Chastellux-sur-Cure, Saint-Brancher, Sainte-Magnance, Saint-Léger-Vauban, Saint-Germain-des-Champs	N/A		
4	Vézelay	Mercredi matin	Asnières-sous-Bois, Asquins, Blannay, Brosses, Chamoux, Domecy-sur-Cure, Domecy-sur-le-Vault, Foissy-lès-Vézelay, Fontenay-près-Vézelay, Island, Lichères-sur-Yonne, Menades, Montillot, Pierre-Perthuis, Saint-Père – Sermizelles, Tharoiseau	N/A		

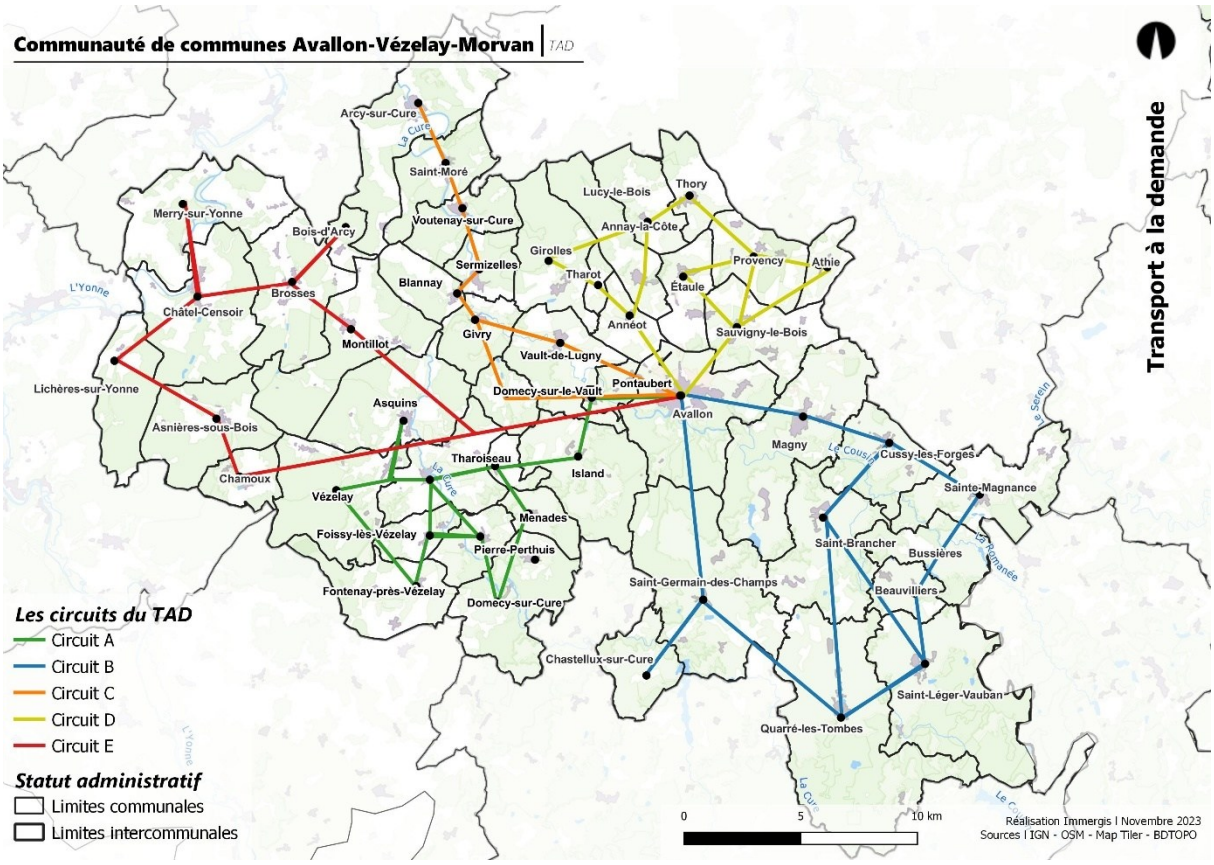


Figure 17 : Réseau de TAD de la CCAVM, Immergis, 2023

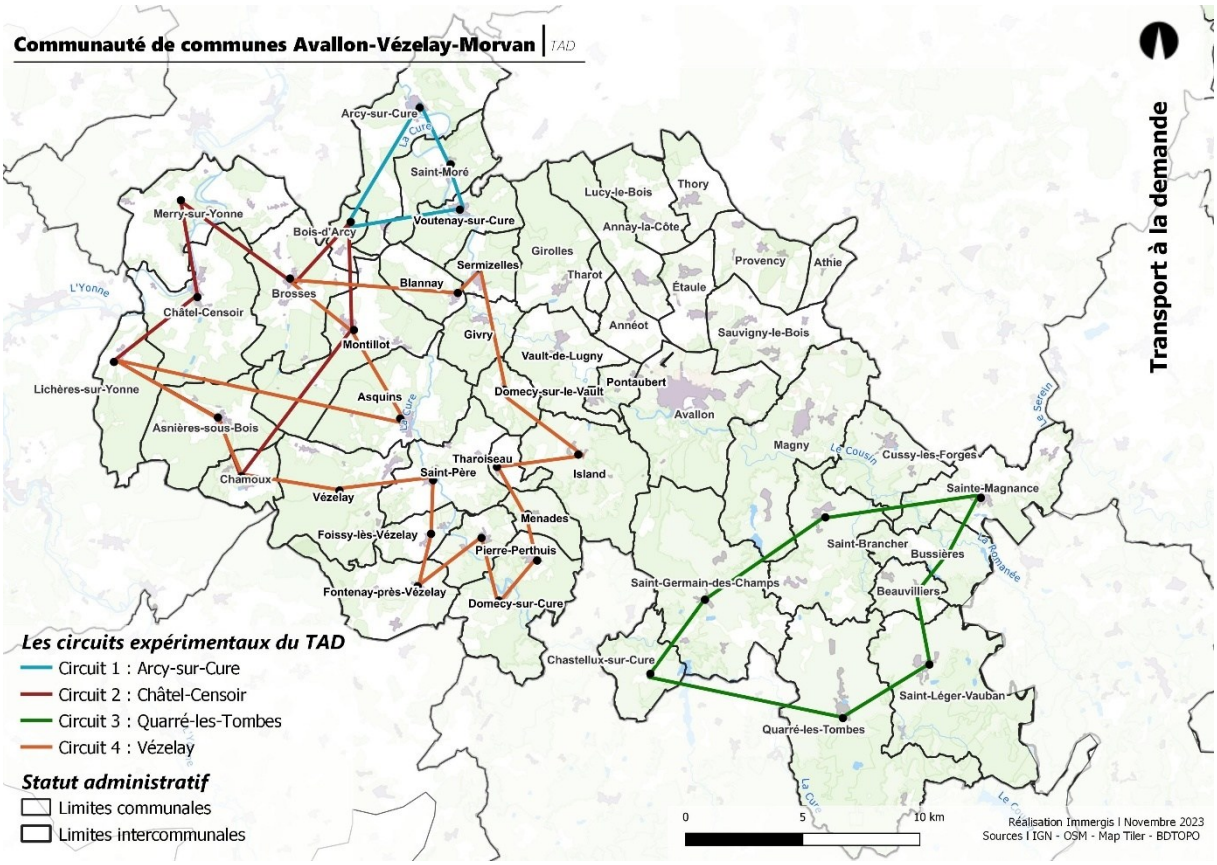


Figure 18 : Circuits de TAD de la CCAVM expérimentaux, Immergis, 2023

Pour conclure sur le service de TAD de la CCAVM, nous pouvons observer que ce service est apprécié des usagers et qui commence à gagner, progressivement, en popularité. Malgré une offre peu flexible et des fréquences limitées, le TAD gagnerait un nombre important d'utilisateurs si une communication plus importante était faite à l'échelle de la CCAVM (documents informatifs plus lisibles et campagnes de communication).

Il est important de préciser que l'expérimentation des boucles supplémentaires n'a pas été poursuivie après 2023. Le coût au regard de la faible fréquentation ne justifiant pas son maintien

3.7. Mobilité solidaire et mobilité inversée

3.7.1. Mobilité solidaire : Le réseau d'acteurs

La mobilité solidaire (ou inclusive) s'adresse à des publics en situation de vulnérabilité économique ou sociale et permet à tous d'avoir accès à la mobilité. Elle vise ainsi à désenclaver la population concernée par des difficultés de mobilité et à favoriser l'égalité des chances. Plusieurs outils sont à disposition : les services de transport à la demande (TAD), le transport d'utilité sociale organisé exclusivement par des associations, ou encore les plateformes d'accompagnement à la mobilité.

Du fait du vieillissement de sa population et de ses caractéristiques sociodémographiques, la CCAVM est confrontée à la problématique de la mobilité solidaire de manière importante. Ainsi, le territoire connait plusieurs dispositifs portés par divers acteurs favorisant la mobilité inclusive : navettes à destination des personnes isolées, location sociale de véhicules, etc.

Outre l'analyse des services de TAD effectuée précédemment, la mobilité solidaire comprend des services de transport d'utilité sociale organisée par des associations et des services d'accompagnement à la solidarité. Une diversité d'acteurs intervient dans ces champs d'actions en faveur de la mobilité solidaire.

A l'échelle de la Région Bourgogne-Franche-Comté, des actions sont mise en œuvre sur l'ensemble du territoire au niveau de l'accessibilité des cars et des gares SNCF :

- **Tarification des CARS TRAIN Mobigo et TRAINS Mobigo :** Mise en œuvre de la liberté tarifaire une offre très avantageuse :
    - Tarifs allant de 5 à 35 € ;
    - Réduction de 50% sur tous les trajets, sans carte d'abonnement, pour les moins de 26 ans ;
    - Tarification solidaire TER sur l'ensemble des trajets TER de la région, à destination des jeunes en démarche d'insertion, des bénéficiaires de la CMU C (Couverture Maladie Universelle Complémentaire) et des demandeurs d'emploi : 75% de réduction sur le tarif normal TER régional, avec des billets allant de 1,30 € à 8,80 € selon les distances.

- **Accessibilité des gares SNCF :** Mise en place d'un service d'accessibilité du réseau TER « Accès TER ». Service gratuit d'accueil et d'accompagnement pour les voyages intra régionaux pour les personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap. La gare d'Avallon fait partie des gares rendues 100% accessibles.

En parallèle, la Région accompagne les personnes via ses Directions opérationnelles dédiées portant sur :

- L'aide au permis de conduire ;
- La mobilité inversée dans le cadre de la formation professionnelle des demandeurs d'emploi ;
- La participation financière auprès des acteurs de la mobilité solidaire que sont les « plateformes de mobilité »

A l'échelle du Département de l'Yonne, une Schéma Départemental de l'Autonomie pour les années 2019-2023 a été réalisé. Il y est précisé que le Département développe une politique de renforcement de l'offre de mobilité pour les personnes en perte d'autonomie. Ce renforcement se décline en 5 actions :

- Inclure les solutions de transport dans les réponses aux appels à projet de la Conférence des Financeurs de la Prévention de la Perte d'Autonomie ;
- Développer des actions collectives de prévention visant le maintien des capacités des personnes en termes de mobilité ;
- Sensibiliser les EPCI sur la mise en place et les enjeux des commissions accessibilité ;
- Recenser l'offre et les moyens existants ;
- Développer une compétence d'appui à l'ingénierie de projets en matière de mobilité auprès des EPCI.

En plus de ce Schéma, au moment où nous effectuons ce diagnostic, le Département de l'Yonne élabore un projet stratégique départemental « Mobilité inclusive et solidaire » afin d'impulser une dynamique et structurer une stratégie visant à développer l'usage du vélo pour les déplacements du quotidien des icaunais, pour favoriser une consommation et des emplois de proximité, notamment par l'insertion professionnelle.

Du côté de France Travail (ex. Pôle Emploi), les actions se fondent principalement sur des aides financières et s'accompagnent d'un suivi personnalisé à travers le **Projet Personnalisé d'Accès à l'Emploi (PPAE)** en collaboration avec un conseiller :

- Une **aide spécifique d'aide au déplacement** pour les personnes inscrites à Pôle Emploi et selon diverses conditions : type de contrat (CDI, CDD, contrat de travail temporaire de 3 moins consécutifs minimum, stagiaire de la formation professionnelle ou contrat aidé), non indemnisation au titre de l'allocation chômage ou de l'allocation retour à l'emploi, lieu de reprise de 'emploi se situant à plus de 60 km aller-retour ou 2h du lieu du domicile. Les frais de déplacement sont pris en charge durant le premier mois à hauteur de 0,23€/km ;
- **Aide à l'obtention du permis de conduire** pour un montant maximum de 1 200 €.

L'association de Gestion du Fonds pour l'Insertion Professionnelle des Personnes Handicapées (AGEFIPH) distribue également des aides financières pour la mobilité :

- **Aide aux déplacements en compensation du handicap** dans le but de favoriser l'accès, le maintien à l'emploi ou l'exercice d'une activité indépendante pour une personne handicapée ayant des difficultés à se déplacer, avec un montant maximum de 12 000 €/an. L'aide peut prendre en charge les surcoûts en lien avec le handicap et comprend dont les frais engendrés par les équipements adaptés à installer sur un véhicule individuel, l'aménagement de véhicule d'un tiers accompagnant, les taxis ou encore les transports adaptés ;
- **Aide exceptionnelle aux déplacements** pour soutenir les personnes handicapées fragiles ou particulièrement vulnérables pour qui les transports en commun sont fortement déconseillés étant salariés, stagiaires ou travailleurs indépendants, avec un montant de 100 € maximum par jour travaillé ;
- **Aide au parcours vers l'emploi** des personnes handicapées d'un montant maximum de 530 € permettant d'obtenir un coup de pouce pour financer une partie des frais engagés dans un parcours vers l'emploi, comprenant ainsi les frais de déplacement.

Enfin, les Centres Communaux d'Action Sociale (CCAS) mettent en place une série d'actions générales de prévention et de développement social. Ils ont l'obligation légale d'assurer l'instruction administrative et de jouer le rôle d'accueil des demandeurs, d'information, d'aide au remplissage des dossiers, de compilation et de validation des pièces justificatives et de transmission à l'autorité chargée de statuer sur la demande d'une prestation d'aide sociale. Les CCAS ont également deux missions facultatives en termes de mobilité :

- Service TAD ou régulier sur le territoire ;
- Déplacement solidaire : mise en œuvre d'un service de transport d'utilité sociale (*Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale*).

Pour conclure, des enjeux en termes de mobilité solidaire ont été identifiés sur le territoire de la CCAVM :

- Renforcer et étoffer l'offre de service : location de VAE, garages solidaires, etc. ;
- Communiquer davantage sur l'offre existante.

3.7.2. Mobilité inversée : Le déplacement des services vers les administrés

Face au risque d'isolement des personnes âgées sur le territoire et de certains publics, une solution potentielle consiste en un déplacement matériel des services aux usagers. La mobilité inversée est un concept tendant à prendre de plus en plus de place sur le territoire compte tenu de son profil sociodémographique. Conscients de cette problématique, les acteurs du territoire ont déjà déployé des services en conséquence :

- Un **tiers-lieu labellisé** : Fabrique Numérique Avallonaise ;
- Le **Contrat local de santé** du Pays Avallonais (2018-2020) définit dans sa stratégie une fiche action 2-1 intitulé « Proposer une offre de mobilité répondant aux besoins des personnes dépendantes ». L'objectif poursuivi est de **lutter contre l'isolement social en favorisant l'accès de la population aux services du territoire**. Pour ce faire, l'action se décline en plusieurs objectifs opérationnels :
    - La promotion de l'offre de mobilité existante avec la valorisation des aides existantes, les « ateliers conduite Senior » et actions proposées à domicile pour maintenir les liens sociaux et lutter contre l'isolement social ;
    - Le développement d'une offre de mobilité spécifique vers les Maisons de Santé Pluri-professionnelles ;
    - Le déploiement d'actions diverses sur la mobilité en fonction des appels à projets.
- Des actions recensées dans **le Projet Alimentaire de Territoire** :
    - **Distributeur alimentaire de produits locaux** sur la commune de Saint Moré suite au constat de l'absence de commerce dans la commune ;
    - **Epicerie solidaire** « Tous dans le même panier » à Domecy-sur-Cure proposant chaque semaine des paniers de légumes locaux, viandes, pain et viennoiseries. L'association a lancé une collecte de dons, toujours en cours, afin d'acquérir un véhicule utilitaire dans le but de récupérer les commandes chez les producteurs et commerçants, mais aussi pour effectuer les livraisons pour les personnes ne pouvant se déplacer.

A l'issue de cette analyse des mobilités inversées, nous identifions les deux enjeux suivants :

- Continuer de développer des offres de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité (commerce et alimentation, santé notamment pour diminuer le renoncement aux soins pour cause de difficulté de déplacement) et soutenir les initiatives locales ;
- Communiquer davantage sur les offres existantes.

SYNTHÈSE

- Le territoire de la CCAVM est traversé par plusieurs réseau de transport en commun (trains, cars, TAD, aires de covoiturage, etc.) mais restent sous-utilisés.

- Cette sous-utilisation s'explique par la faible fréquence des lignes de transports et par le manque d'aménagements pour favoriser la multimodalité (« Relais mobilités », connexion entre les communes, etc.).

- Les mobilités solidaires et inversées souffrent d'un manque de communication sur les actions qui sont mises en œuvre sur l'ensemble du territoire. Il est donc important de communiquer d'avantage et de soutenir les initiatives locales afin de développer ces offres à l'échelle de la CCAVM.

4. Les modes actifs

4.1. Les aménagements existants

Le **Département de l'Yonne** a en cours d'élaboration un **Schéma départemental des mobilités actives et solidaires**. Ce schéma consiste à permettre l'accès au vélo et permettre l'intégration de la mobilité cyclable au public précaire.

Globalement, les **aménagements existants au sein de la CCAVM sont peu nombreux, disparates et sans réelles continuités structurantes** sur la CCAVM.

À l'échelon communal, les aménagements cyclables restent **limités à des pistes cyclables ou zones apaisées et ne permettant pas une pratique quotidienne du vélo.**

4.1.1. Les aménagements cyclables existant sur le territoire de la CCAVM

Quelques aménagements cyclables existent sur le territoire de la CCAVM :

- **Avallon** : deux bandes cyclables (Rue de Méluzien, rue de la Goulotte, All. Du Bois Dieu) et une bande cyclable (Av. du Parc des Chaumes) ;
- **Vault-de-Lugny** : une zone apaisée (Pl. Saint-Germain et rue du Château) ;
- **Valloux :** un double sens cyclable (chemin de la Brossière) ;
- **Vézelay :** une zone apaisée (rue de la Porte Neuve).

La pratique cyclable sur le territoire se limite à une pratique de loisir. On recense peu de stationnement vélo et un fort besoin de sécurisation des déplacements en mobilités actives.

Figure 19 : Aménagements cyclables sur la commune d'Avallon, Immergis, 2023

Au cours de l'année 2025, un itinéraire expérimental a été mis en place par la ville d'Avallon.

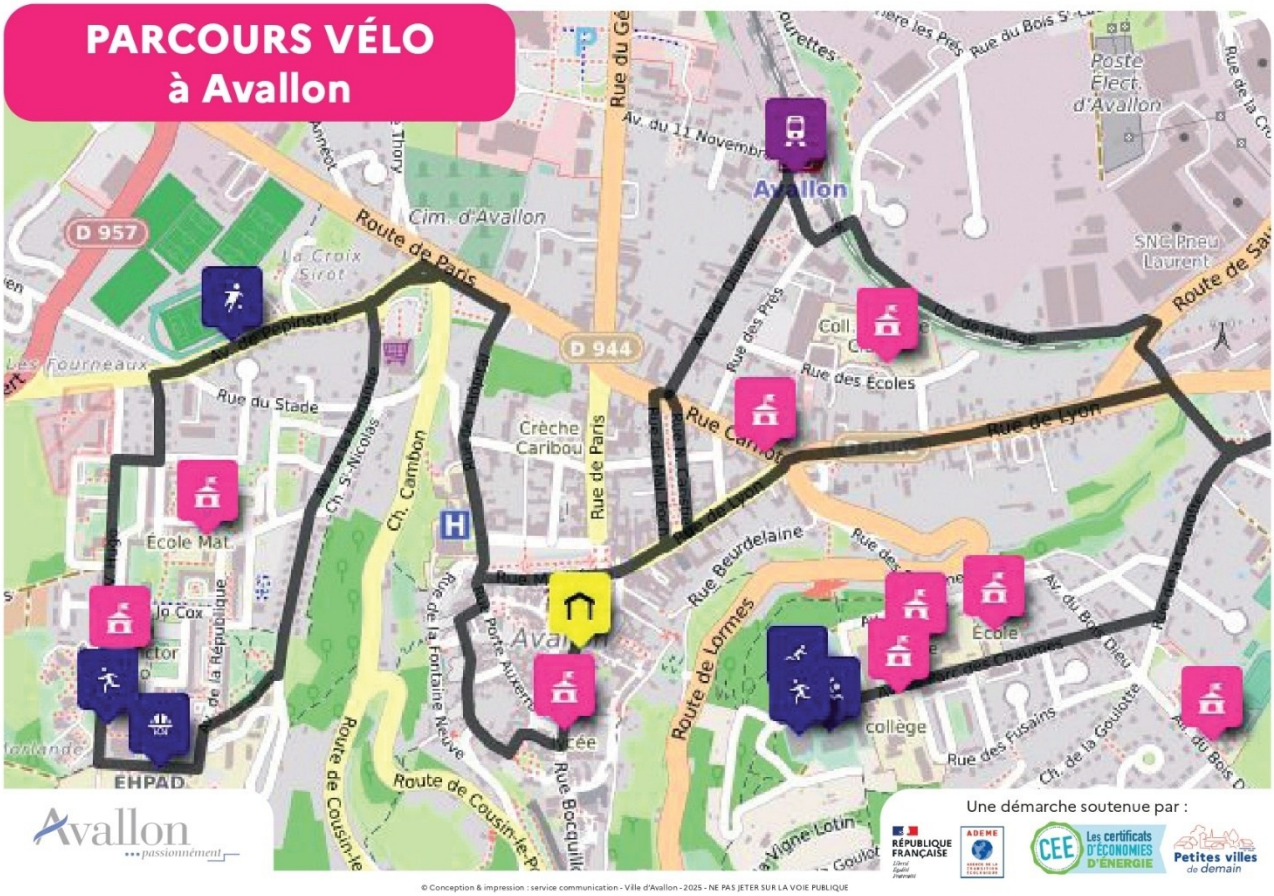


Figure 20 : Itinéraire cyclable en expérimentation sur la commune d'Avallon

L'objectif est de dresser un bilan sur la fréquentation et les difficultés rencontrés sur ce dernier via un formulaire adressé aux usagers.

4.1.2. La signalétique

Le peu de signalétique présente sur le territoire montre l'aspect très rural du territoire.

On retrouve quelques « **Zone 30** » dans les communes proches d'Avallon, ce qui témoigne d'une vitesse parfois excessive en périphérie.

De très rares panneaux « **Débouché de cyclistes** » ont été installés. Cela démontre une envie de développement de l'offre cyclable.

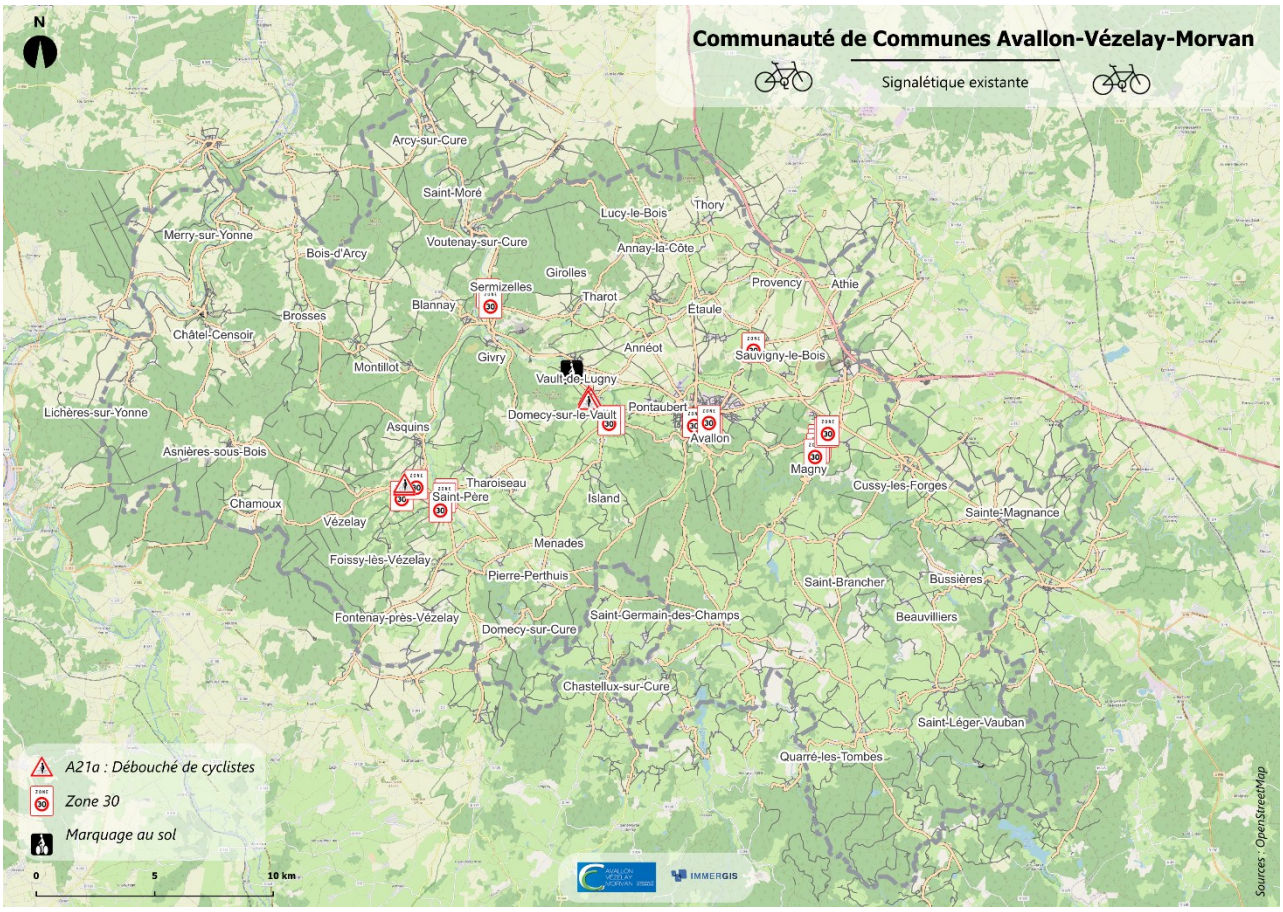


Figure 21 : Signalétique existante sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

4.1.3. Tourisme et loisir

Le territoire est traversé par plusieurs axes structurants pédestres et cyclables, faisant de la CCAVM une destination touristique prisée pour les activités sportives de pleine nature.

4.1.3.1. Aménagements cyclables

La CCAVM dispose de nombreux aménagements cyclables dédiées aux pratiques de loisir ou de tourisme :

- Grande Traversée du Massif Central (GTMC) :
  - 1ère étape de la GTMC : Avallon <> Quarré-les-Tombes ;
  - La GTMC est un itinéraire VTT reconnu et appréciés des amateurs de VTT. Elle possède un site dédié recensant diverses informations sur les services proposés le long de l'itinéraire, le transport de bagages (la Malle Postale), l'accès au départ, les données topographiques, etc. ;
  - Deux hébergements recommandés GTMC à Quarré-les-Tombes : Le Pigeonnier de Quarré ; Les Godains.
- Véloroute du Serein :
  - Itinéraire suivant la vallée du Serein, en voie partagée, de Sainte-Vertu et Sauvigny-le-Bois pour une distance totale de 53 km ;

- V56 – Saint Jacques à Vélo – Via Lemovicensis :
    - Il a été observé une relative défaillance de dimensionnement quant à la demande réelle. En effet, le public actuel de cet itinéraire se caractérise majoritairement par des usagers effectuant de grandes distances et s'arrêtant relativement peu sur le territoire avec, par conséquent, peu de retombées économiques.
- V51 – Le Tour de Bourgogne à vélo : Nord-Ouest du territoire :
    - Merry-sur-Yonne et Châtel-Censoir.

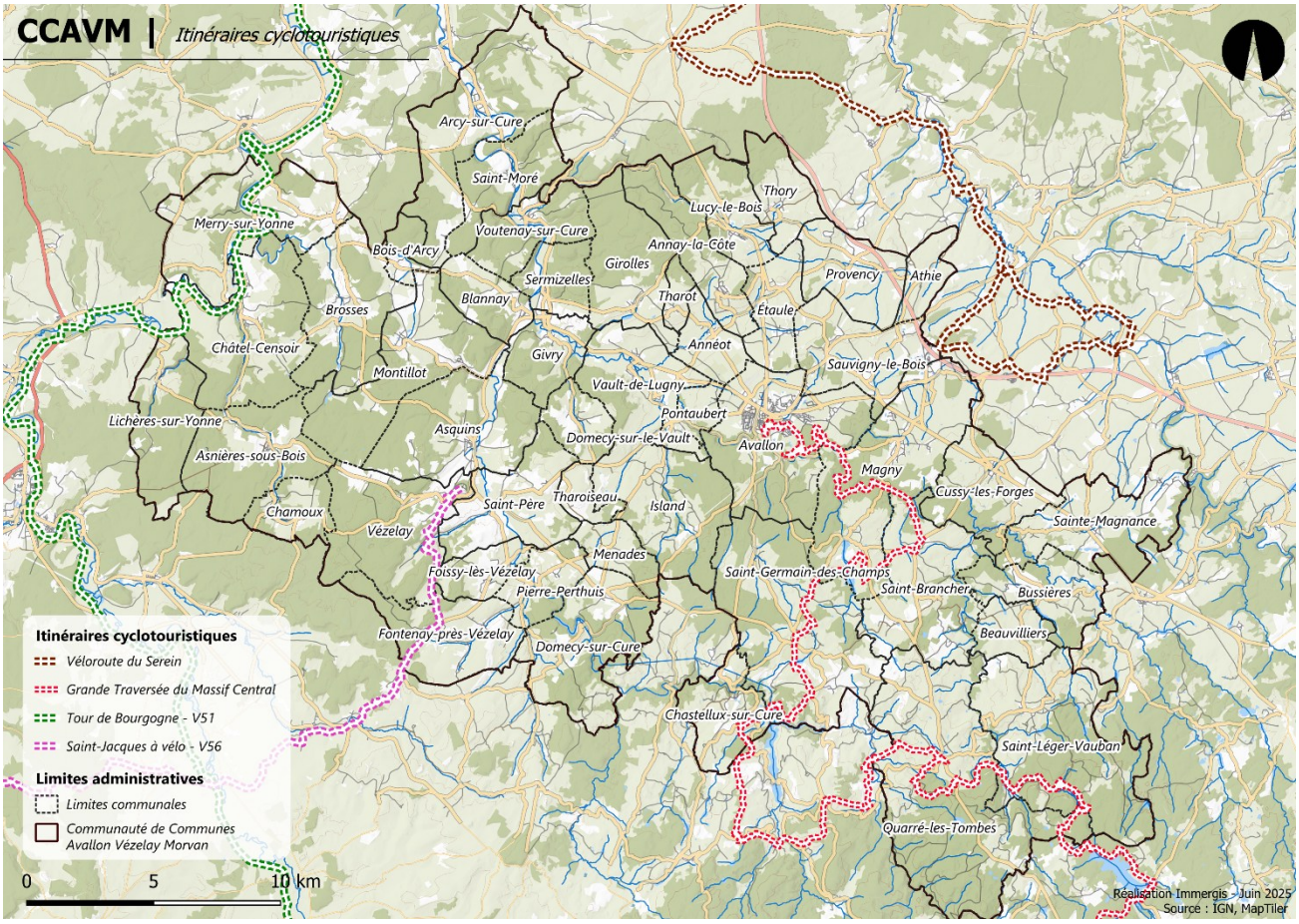


Figure 22 : Les liaisons cyclo touristiques sur la CCAVM

4.1.3.2. Randonnée pédestre

Le territoire bénéficie d'une offre étoffée de circuits de randonnées pour tous les niveaux. Un des itinéraires les plus remarquables est le GR13 traversant le massif du Morvan passant par les lacs et forêts du Parc Naturel Régional.

Il existe également des boucles locales mises en valeur par l'Office de Tourisme Destination Grand Vézelay grâce à l'élaboration de fiches dédiées. Ces fiches, indiquant le circuit, le niveau de difficulté ainsi que la durée prévue de l'itinéraire, permettent de découvrir 20 randonnées de 8 à 15km.

Il est également intéressant de noter qu'il existe également des boucles de randonnées équestres.

4.1.3.3. Les projets

De nombreux projet de développement de réseau cyclable et pédestre dédié à une pratique de loisir et de tourisme sont à l'étude sur le territoire de la CCAVM :

- **Véloroute de l'Avallonais** : afin de prolonger le tronçon de la Véloroute du Serein (Sainte-Vertu <> Sauvigny-le-Bois) et de relier le Canal du Nivernais via Avallon, Vézelay et Châtel-Censoir ;
- **Projet de création d'une voie verte entre Autun et Avallon de 90 km** : aménagement d'une ancienne voie ferrée longeant la frange est du Parc naturel du Morvan revêtant un enjeu touristique mais aussi pour la mobilité quotidienne ;
- **L'Office de tourisme Destination Grand Vézelay** entend **élaborer des fiches VTT** sur le modèle de celles déjà réalisées pour les itinéraires de randonnées (voir section dédiée sur la diapositive suivante), afin de promouvoir la pratique. De plus, dans cette dynamique de promotion, l'Office de Tourisme souhaite être labélisé « Accueil Vélo » ;
- **Appel à projet en cours « Pleine Nature » du Massif central** pouvant permettre de développer le volet achat équipement pouvant intéresser le PNR pour l'achat de vélo.

Pour conclure nous avons pu identifier plusieurs enjeux qui sont les suivants :

- Mettre en œuvre les projets structurants de développement du réseau cyclable.
- Prévoir à terme du stationnement sécurisé pour le vélo (pour la durée de la randonnée) sur les principaux parkings les plus facilement accessibles ;
- Etudier la faisabilité de la mise en place de navette sur le période estivale ;
- Etoffer l'offre de services à vélo.

4.2. Le potentiel cyclable

Un intérêt tout particulier sera donc porté dans le schéma directeur cyclable de façon à connecter efficacement les établissements scolaires, les zones d'activités et lieux touristiques, culturels et sportifs aux itinéraires cyclables. En proposant notamment des entrées sécurisées dans ces dernières.

Le développement de l'utilisation des VAE permet également d'envisager une augmentation de la part modale du vélo dans les déplacements quotidiens, en offrant un accès inférieur à 20 minutes pour les communes périphériques.

Ce développement passe par un renforcement des aménagements et des équipements cyclables mais aussi un travail de sensibilisation auprès des employés et employeurs.

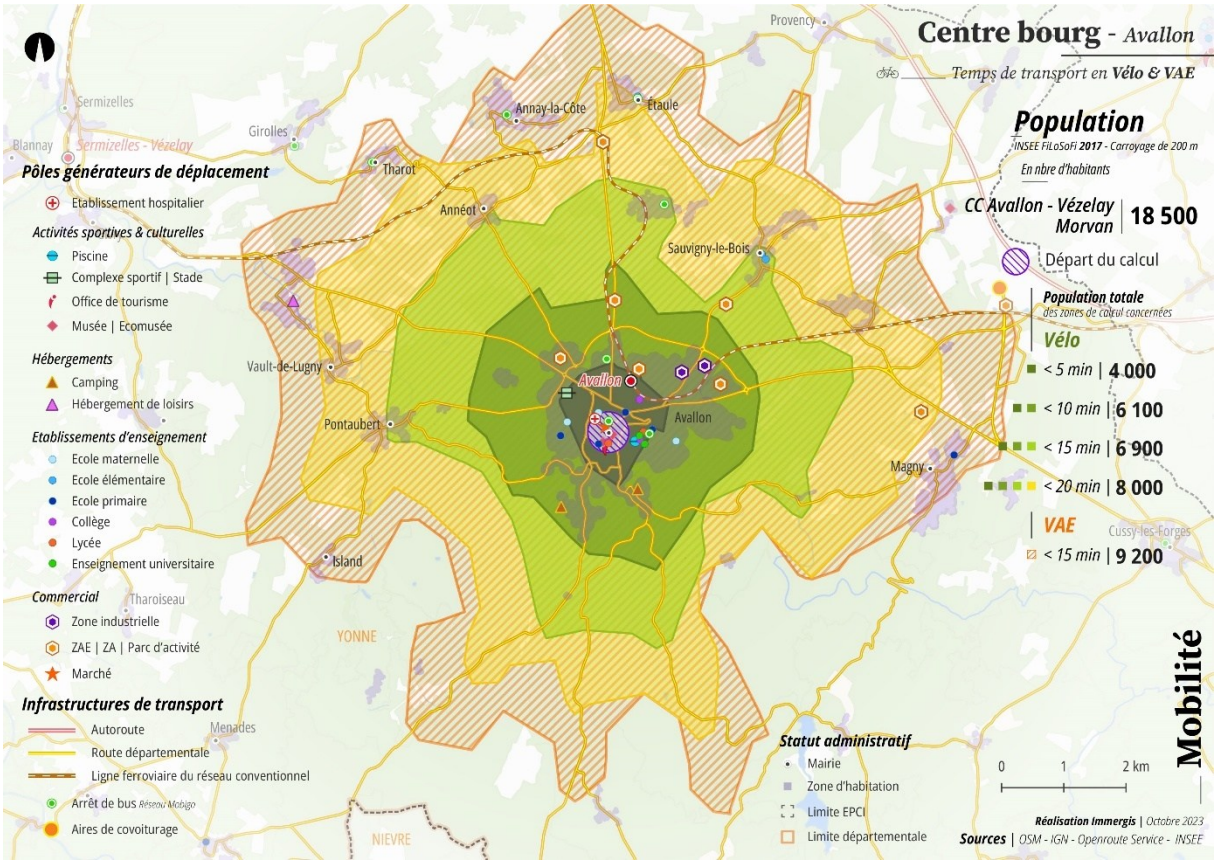


Figure 23 : Les temps de trajets en vélo et VAE vers Avallon, Immergis, 2023

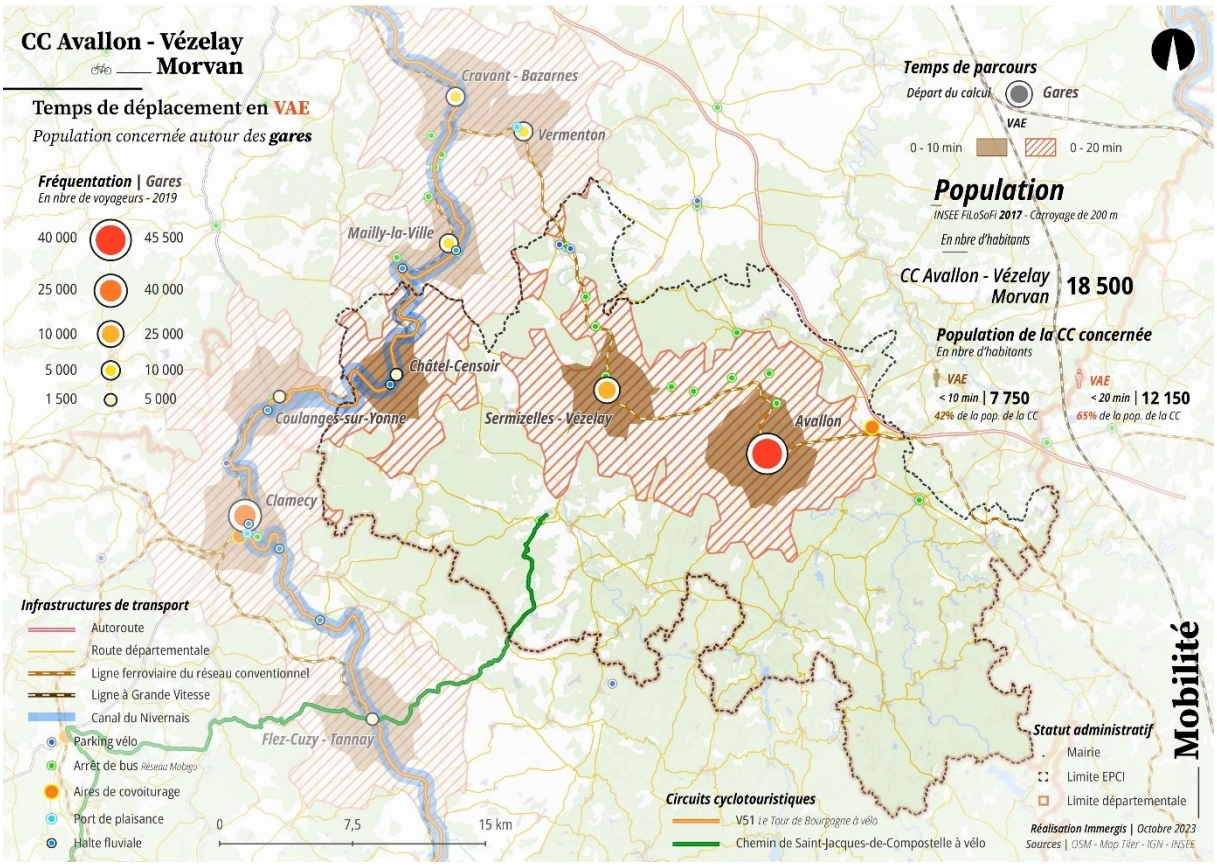


Figure 24 : Temps de déplacement vers les gares sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

4.3. Les besoins recensés

4.3.1. Contexte : Les points et axes noirs

4 **ateliers de travail** avec les Élus ont permis d'échanger sur la pratique du vélo à travers le territoire, d'identifier des points noirs, des enjeux, des services existants et de potentiels itinéraires cyclables à aménager et sécuriser.

Les points noirs correspondent à **des points problématiques** impactant : intersection compliquée, pont étroit, rond-point difficile, tronçon de route dangereuse dû à sa fréquentation, vitesse, etc.

Ces points noirs témoignent de la dangerosité d'une grande partie du réseau départemental. Les questions des traversées et de l'état des cheminements sont également prégnantes sur le territoire.

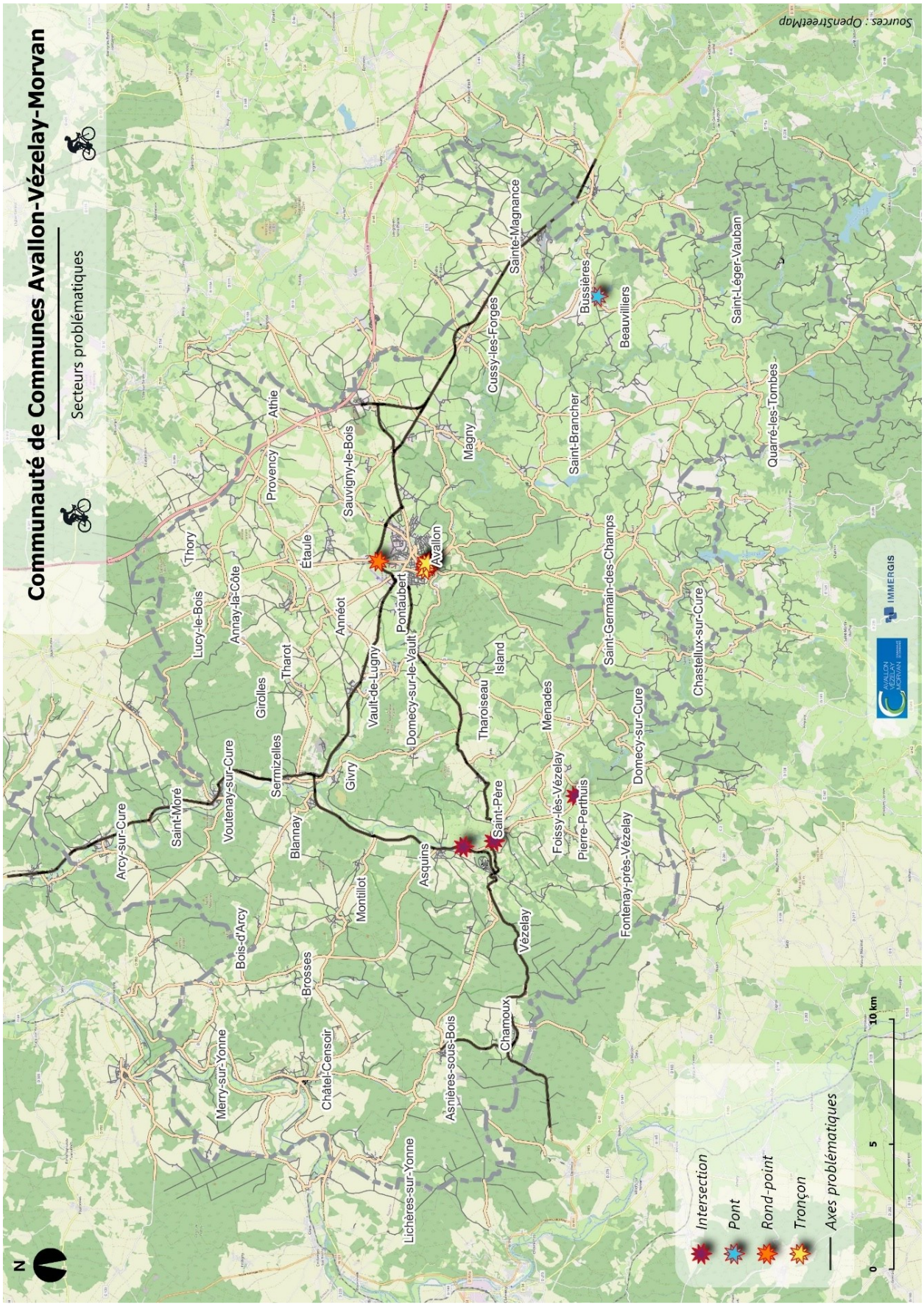


Figure 25 : Les points et axes noirs identifiés sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2023

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

4.3.2. Propositions et enjeux identifiés

Ce travail collectif a également permis d'identifier les idées ou souhaits. Les axes représentés ci-contre émettent une volonté de développement de la pratique cyclable sur le territoire.

Ces axes fondent la base de la phase 2, lors de laquelle va s'établir un maillage cyclable, qui précisera et présentera les itinéraires retenus sur lesquels seront établis des propositions d'aménagement.

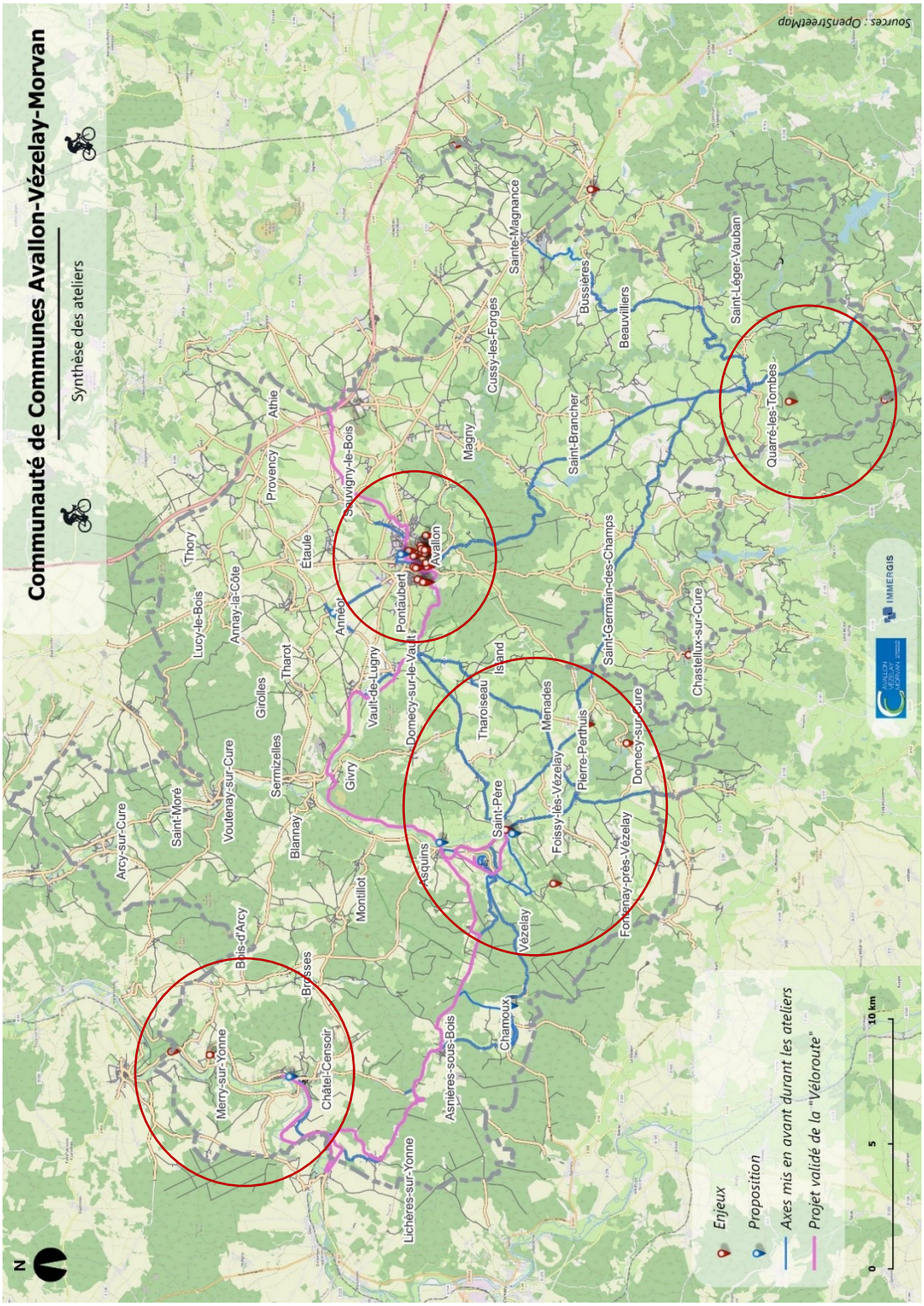


Figure 26 : Les enjeux identifiés sur le territoire de la CCAVM au cours des ateliers de concertation avec les élus, Immergis, 2023

Outre l'aspect absorbant d'Avallon, des zones ressortent dans ce territoire rural et nécessitent d'être connectées entrent-elles, que ce soit d'un point de vue local ou touristique. Dans cette optique, l'accès au Massif du Morvan ne peut être négligé depuis Quarré-les-Tombes.

Ce mode de fonctionnement devra être pris en compte dans la hiérarchisation des itinéraires.

4.4. Les services accessibles aux cyclistes

Location de vélo, développement du label « Accueil vélo », aides à l'acquisition de matériel, développement du programme Savoir rouler à vélo… Les services peuvent se décliner de multiples façons.

4.4.1. Aide à l'acquisition de VAE

<u>Aide nationale VAE « Bonus écologique » (cumulable) :</u>

- Doit être une personne physique majeure, résident en France ;
- Doit justifier d'un revenu fiscal de référence par part inférieur ou égal à celui qui correspond à la 1ère tranche d'imposition sur le revenu : 13 489€ en 2022 ;
- Achat de VAE neuf uniquement.

Barème :

- 400€ pour un particulier avec un revenu fiscal de référence par part égal ou inférieur à 6 300€ ou une personne en situation de handicap ;
- 300€ pour un particulier avec un revenu fiscal de référence par part égal ou inférieur à 13 489€.

4.4.2. Services de location

Trois services de location de vélo sont recensés sur le territoire. Ils sont exclusivement tournés vers une offre touristique et sont principalement axés sur la location de VTT et de VTT à assistance électrique, compte tenu de l'offre d'itinéraires touristiques :

- **AB Loisirs** à Saint-Père ;
- **Vélozelay** à Vézelay ;
- VAE en location au Camping municipal d'Avallon ;
- **Vélibourgogne** à Avallon et Châtel-Censoir (Office du tourisme) : service de location en réseau permettant de louer un vélo (VTC, VTT junior ou Tandem) à une station et de le rendre à une autre. Le loueur auxerrois assure également l'entretien et la réparation des vélos. Récemment, le service à évoluer pour permettre d'accroitre le nombre d'usager grâce à un nouveau moyen de paiement via l'application *Add to Pay*.

Le garage Vaillant Moto et Quad (Sermizelles) envisagent de se lancer dans la maintenance de VAE.

4.4.3. Réseau d'acteurs

Il existe un réseau d'acteurs sur le territoire de la CAVM :

- Association locale **« PAC Avallon » (Promotion Animation Cyclisme) ;**
- Association locale **« Entente Cyclo Sportive Avallonnaise » (ESCA) ;**
- Association locale **Cyclo Club Saint-Père.**

Une nouvelle association s'est créé localement : AVELLO

4.4.4. Equipements sur les itinéraires cyclables

Il est important de noter que la CCAVM accueille des établissements labellisés « Accueil vélo ». Ce label indique qu'il existe un établissement, disposant d'équipements adaptés aux cyclistes (abri vélo sécurisé, kit de réparation, etc.) et se situant à moins de 5 km d'un itinéraire vélo. Cet établissement fourni également des services dédiés aux voyageurs à vélo (transfert de bagages, lessive et séchage, location et lavage de vélo, etc.). Enfin, ces établissements disposent d'un point d'accueil chaleureux et est en mesure de donner des informations pratiques, des conseils, d'indiquer des itinéraires, la météo, etc.

Il est également important de souligner qu'il existe, à Quarré-les-Tombes, deux hébergements labellisés « Recommandés GTCM » mettant à disposition des équipements adaptés aux cyclistes.

Pour faciliter les déplacements et l'intermodalité, la Région a également déployé des abris vélos sécurisés sur les gares du territoire. 12 places de stationnements vélo ont été déployées en gare d'Avallon, accessibles via un abonnement.

Pour conclure, trois enjeux ont été identifiés et nous semblent important à prendre en compte afin d'améliorer les services accessibles aux cycles :

- Offrir un service de location vélo, notamment de VAE, pour une pratique quotidienne afin de permettre aux habitants de la CCAVM de se déplacer à vélo sur le territoire et de déclencher (ou non) la volonté d'acquérir un vélo individuel ;
- Accompagner un service de location de VAE par des aides financières locale d'acquisition pour l'achat d'un VAE individuel pour lever les freins économiques à cette acquisition ;
- Déployer un réseau Accueil Vélo sur le territoire, notamment au départ des deux grands itinéraires touristiques de la Grande Traversée du Massif Central à Avallon et de Saint-Jacques à vélo à Vézelay.

5. Concertation

5.1. Réponse à l'enquête en ligne sur les modes de déplacement réalisée de octobre à décembre 2023

INTRODUCTION ET DEPLACEMENTS DU QUOTIDIEN

120

Participants

83%

Entre 27 et 69 ans

92%

Possèdent le permis de conduire

67 %

Sont des actifs

91%

des personnes interrogées utilisent la voiture individuelle pour les loisirs et les week-ends

MODE DE DÉPLACEMENT LE PLUS UTILISÉ AU QUOTIDIEN :

EN VOITURE

Quelles motorisations ?

87%

Motorisation classique

13%

Hybride ou électrique

73% des personnes interrogées seraient prêtes à allonger leur temps de parcours pour un mode de déplacement plus écologique.

Jusqu'à combien de temps ?

- 5 minutes : 21%
- 10 minutes : 52%
- + de 20 minutes : 13%

TRANSPORTS EN COMMUN, NAVETTES CITEO ET TAD

71%

des répondants déclarent connaître les offres de transport de la Ligne régionale MOBIGO contre 61% pour les Navettes CITEO et 48% pour le TAD

Les principaux freins à l'usage cette offre de transport ?

1- La méconnaissance de ces services (notamment le TAD)
2- La fréquence et les horaires sont inadaptés
3- Les lieux desservis ne correspondent pas à tout le monde

À VÉLO

79%

des répondants sont prêts à utiliser leur vélo si des aménagements sont faits

Les principaux freins à se déplacer à vélo sur le territoire ?

1- Le cheminement n'est pas sécurisé
2- La distance entre les différents lieux
3- Le relief complique les déplacements

EN TRAIN

56%

Des usagers rencontrent des difficultés à cause de la faible fréquence de passage

51% des usagers rencontrent des difficultés en train à cause d'horaires inadaptés

MULTIMODALITE

66%

Des usagers du train se rendent à la gare en véhicule individuel

La marche et le vélo représentent respectivement 16% et 17% des déplacements vers la gare et 31% des usagers rencontrent des difficultés pour rejoindre la gare en transport en commun

COVOITURAGE

90%

des répondants indiquent préparer leurs trajets de manière informelle

Lors des covoiturages, les points de rendez-vous sont :

- Les parkings privés : 35%
- Les parkings publics : 23%

Pour les personnes interrogées, lors des déplacements occasionnels, les principales difficultés rencontrées sont :

- **Des horaires non-adaptés : 53%**
- **Des cheminements non-sécurisés en vélo : 50%**
- **Des lieux de loisirs/balades non-desservies par le bus : 47%**
- **L'absence de bus de week-end et jours fériés : 38%**

LES PISTES D'AMÉLIORATION

60 %

des usagers sont susceptibles d'utiliser un autre moyen de transport que la voiture individuelle pour aller faire des courses et des achats sur le territoire

Attentes des usagers en termes d'aménagement :

- **Aménagement d'un réseau cyclable continu et développement de services à destination de la pratique du cycle**
- **Cheminement piéton sécurisé**
- **Aménagements de lieux de stationnement sécurisés pour les cycles**

5.2. Ateliers de concertation

Lors de cette phase, des ateliers de concertation ont été menés avec les élus des communes du territoire, puis avec les habitants de celui-ci.

5.2.1. Co-construction du diagnostic avec les communes : synthèse des échanges

Quatre ateliers de concertation avec les élus des communes se sont tenus les 24, 25 mai et 7 juin 2023 à Montillot, Châtel-Censoir, Quarré-les-Tombes et à Avallon. L'objectif étant de coconstruire le diagnostic en s'appuyant sur la connaissance du territoire des acteurs de la mobilité et des élus, l'ensemble des informations pertinentes concernant les différents projets, l'offre de mobilité existante, les freins et les solutions recensés a été collecté et retranscrit ci-après :

<u>Traffic routier</u>

- Il s'agit d'une source d'insécurité pour les habitants ;
- La commune de Saint-Père souhaite interdire le trafic poids lourds dans son centre-Bourg, qui est déjà limité à 30km/h. La commune d'Annéot l'a fait sur la D128 ;
- La commune de Pontaubert a passé sa traversée à 30km/h ;
- A Vézelay, l'installation d'écluses et la sécurisation des trottoirs pour l'accès PMR sont prévus ;
- La commune de Montillot envisage de planter des arbres le long de la départementale pour réduire la chaussée et ainsi réduire les vitesses ;
- Des études sur les vitesses sont menées dans les communes de Beauvilliers, Saint-Germain-des-Champs.

<u>Bornes IRVE</u>

- Montillot et Saint-Père envisagent d'installer des bornes ;
- Saint-Père envisage de renforcer l'offre en installant une borne super charge à la station essence ;
- Les bornes IRVE à Vézelay semblent fonctionner en raison des flux importants ;
- L'Hôtel au Soleil d'Or souhaite disposer de bornes à condition que la commune de Pontaubert les finance et les installe ;
- Les communes de Chamoux et Asnières sont ouvertes à l'installation de bornes ;
- 8 bornes vont être installées place Vauban à Avallon.

<u>Stationnement</u>

- Une zone bleue est en place dans le cœur d'Avallon ;
- La commune de Vézelay a mis en place un parking payant, à 5€ l'année pour les habitants ;
- Saint-Père envisage de désengorger la rue principale en installant du stationnement payant ;
- Pontaubert réfléchit à un arrêté concernant le stationnement sur les trottoirs ;
- La commune de Chamoux recense des flux de stationnement importants en périodes de vacances, notamment à proximité de Cardoland ;
- La commune d'Asnières-sous-Bois recense des difficultés concernant le stationnement dans le bas du village.

Transports en commun

- L'offre est limitée sur le territoire en dehors d'Avallon ;
- L'offre scolaire est inaccessible aux actifs et aux publics vulnérables.
- La navette CITEO est appréciée et mérite d'être plus développée.

Transport à la demande

- L'offre à la demande et le rabattement vers la commune de Vézelay ne fonctionnent pas sur le territoire ;
- Il y a un enjeu fort de communication autour de l'offre pour la faire connaitre par les habitants ;
- Le service est tout de même apprécié des usagers ;
- Les services d'aide à la personne peuvent venir compléter le transport à la demande ;
- Point faible : nombre de destinations et jours de fonctionnement prédéfinis.

Ferroviaire

- L'offre semble être essentiellement tourné vers les touristes et les usagers occasionnels mais compliquée pour une pratique régulière car les horaires ne correspondent pas ;
- L'accessibilité aux gares et l'absence d'offre de transport prés de ces dernières sont soulignées ;
- Des services hôteliers récupèrent parfois leurs clients en gare ;
- Difficulté d'achat de billet en gare d'Avallon.

Relais mobilités

- L'intercommunalité a pour projet la mise en place de parkings « relais mobilités » sur le territoire ;
- Il s'agit d'avoir plusieurs services de mobilités sur une seule aire (covoiturage, IRVE, VAE…).

Covoiturage

- La pratique du covoiturage reste informelle. Il s'agit d'une pratique entre voisins, collègues, amis et famille, globalement solidaire ;
- En plus des deux aires existantes à Sauvigny-le-Bois et Avalon, une aire de covoiturage informelle est évoquée sur le parking de l'ancien Courtepaille à Cussy-les-Forges.

Modes actifs

- Les axes privilégiés ont pu être tracés ;
- Le projet de véloroute est évoqué ;
- La commune d'Island souhaiterait disposer de VAE sur son territoire ;
- Des aménagements pourraient être réalisé dans les communes ainsi que des liaisons vers Avallon et Vézelay ;
- L'ancienne voie romaine représente un vrai potentiel aménagement cyclable ;

- Une réflexion est en cours sur la création d'une offre de VAE en location.

5.2.2. Atelier de concertation population

Le 28 juin 2023 s'est tenu un atelier de concertation auprès de l'ensemble des habitants et des usagers du territoire de la CCAVM. L'intérêt était d'obtenir un aperçu des habitudes de déplacements et d'identifier les besoins des habitants en matière de déplacement. Quatre thématiques ont été abordées :

- Les mobilités touristiques.
- Les transports en commun,
- Les déplacements piétons et vélos,
- La mobilité inclusive et partagée,

<u>Les mobilités touristiques</u>

Les freins identifiés :

- Manque de stationnement et de jalonnement vélo ;
- Difficultés de stationnement sur les sites touristiques ;
- Moyen de transports non adapté aux déplacements touristiques ;
- Incompatibilité de l'utilisation des vélos ET des transports en commun ;
- Manque de sécurités des voies cyclables ;
- Manque de liaisons entre les communes du territoire et des lieux touristiques ;
- Multiplication des références/sites pour l'accès à l'offre de mobilité du territoire.

Les solutions proposées :

- Développement de l'offre de transport/mobilité : véhicules en autopartage, navette gare/lieu d'hébergements/lieux touristiques, taxi à la demande ;
- Meilleure communication sur les offres de transports (sites, applications recessant l'ensemble des offres de mobilité sur le territoire, offre MOBIGO) ;
- Développer les lieux d'accueils vélos ;
- Meilleure cohésion entre transports en commun et vélos ;
- Disposer d'un itinéraire vélo sur les routes avec peu de circulation routière.

<u>Les transports en commun</u>

Les freins identifiés :

- Manque de fréquence des bus et trains ;
- Horaires non adaptés ;
- Manque de trains en direction de Dijon ;
- Problème de coûts et de la durée des trajets en train ;
- Problème d'accès aux billets ;
- Manque d'informations sur les offres de mobilités ;
- Manque de cohésion entre les transports, en commun et les vélo (manque d'espace au sein des bus pour les vélos).

Les solutions proposées :

- Ajouter des horaires adaptés ;
- Davantage de communication sur les offres de mobilités ;
- Favoriser l'intermodalité : équiper les bus et trains pour les vélos ;
- Améliorer l'accessibilité aux billets de train : prendre des billets à bord des trains ;
- Centraliser une plateforme de covoiturage et créer des lignes de covoiturages.

Les mobilités douces : Déplacement à pied

Les freins identifiés :

- Manque de trottoirs et de visibilité pour les piétons ;
- Manque de sécurité (signalisation).

Les solutions proposées :

- Davantage de signalisations (marquage au sol) ;
- Réaménagements : zone 30, ralentisseurs ;
- Sensibilisation : rappel du code de la route.

Les mobilités douces : Déplacement à vélo

Les freins identifiés :

- Manque de pistes cyclables, de stationnements et de sécurité ;
- Absence d'aide à l'acquisition de vélos ;
- Intermodalité insuffisante dans les trains ;
- Aménagements non adaptés à la pratique du vélo ;
- Réparateurs vélos peu nombreux.

Les solutions proposées :

- Aménager des parkings vélos sécurisés et abrités ;
- Favoriser l'installation de nouveaux réparateurs vélos ;
- Mettre en place un système de vélo en autopartage avec un principe de réservation ;
- Communication et sensibilisation autour du sujet.

La mobilité inclusive et partagée : Autopartage

Les freins identifiés :

- Disponibilité limitée ;
- Gestion des réservations ;
- Modalités d'utilisation.

Les solutions proposées :

- Disposer d'un véhicule utilitaire ;
- Plateforme/application ;
- Mise en place d'un règlement.

La mobilité inclusive et partagée : Covoiturage

Les freins identifiés :

- Communication insuffisante ;
- Avoir des lignes de covoiturage pour avoir accès aux territoires voisins.

Les solutions proposées :

- Cartographier les points de rencontre ;
- Cohésion entre les lieux de covoiturage et les transports en gare.

La mobilité inclusive et partagée : Transport à la demande

Les freins identifiés :

- Limité en horaires et jours ;
- Manque d'informations et de communication sur l'offre ;
- Conditions restrictives pour profiter de l'offre.

Les solutions proposées :

- Nouvelle planification et simplification de l'offre ;
- Améliorer l'outil et la communication ;
- Pas de conditions d'éligibilité ;
- Avoir un site dédié et plus ergonomique.

6. Conclusions du diagnostic

6.1. Bilan AFOM

ATOUTS

- Commune d'Avallon lauréate du programme **Petites Villes de Demain (PVD)**, en position pour réaménager son centre-bourg au profit des mobilités douces ;
- Attractivité touristique, par sa situation géographique, au cœur du Parc Naturel Régional du Morvan ;
- Maillage et infrastructures ferroviaires ;
- Des déplacements internes structurés autour de la commune d'Avallon.

FAIBLESSES

- Très faible pratique de covoiturage malgré des tentatives d'organisation de la pratique ;
- Des habitudes de déplacements fortement tributaires de la voiture individuelle ;
- L'intermodalité entre les différentes mobilités du territoire peu exploitée ;
- Potentiel ferroviaire non exploité ;
- Un manque de sécurité à la pratique cyclable sur les voiries ;
- Aménagements cyclables et piétons peu nombreux et limités au sein des centres-bourgs ;
- Des besoins de stationnement sécurisé pour les vélos ;
- Des besoins de communication sur les offres de mobilités du territoire ;
- Ecosystème vélo à potentiel mais peu développé.

OPPORTUNITES

- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo reconduit, appels à projet…) ;
- Pratique de covoiturage informelle avec un recensement d'aires sauvages ;
- Prise de conscience collective sur la nécessité de décarboner la mobilité ;
- Schéma directeur des bornes IRVES de la Région Bourgogne Franche Comté en cours ;
- Elaboration par le Département de l'Yonne d'un Schéma départemental des mobilités actives et solidaires ;
- Projet de véloroute : rejoindre le Canal du Nivernais à la véloroute du Serein.

MENACES

- Exclusion des publics confrontés à la fracture numérique pour les plateformes en ligne ;
- Augmentation de la dépendance énergétique ;
- Isolement de certaines communes ;
- Croissance constante du trafic routier (y compris poids lourds) ;
- Vieillissement progressif de la population et augmentation des freins à la mobilité.

6.2. Enjeux et axes stratégiques

6.2.1. Les enjeux du PDMS

Le PDMS répond autant à des enjeux sociaux, qu'à des enjeux économiques et environnementaux. Au travers de ce PDMS, nous devrons travailler sur trois axes différents afin de pouvoir promouvoir une mobilité écologique pour préserver la singularité et la beauté de territoire et réduire les GES du secteur des transports.

Il faudra également travailler sur une mobilité économique et attractive afin de renforcer l'économie d'entreprise et touristique et faciliter l'accès à l'emploi.

Enfin, il nous semble nécessaire de développer la mobilité solidaire sur le territoire pour accompagner les publics isolés et précaires dans leurs besoins de déplacements.

La ligne directrice du PDMS doit donc être d'assurer les moyens de développer une mobilité écologique, attractive et solidaire sur l'ensemble de la CCAVM.

6.2.2. Les axes stratégiques du PDMS

Plusieurs axes ont été mis en avant pour la suite de l'étude et la construction de la stratégie. Ces axes permettront ainsi d'atteindre les objectifs fixés :

- Axe 1 : Favoriser l'intermodalité autour d'une offre de transport structurante
- Axe 2 : Favoriser l'accès aux mobilités alternatives à l'autosolisme
- Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

6.2.3. Les enjeux du Schéma Directeur Cyclable (SDC)

Au cours de ce diagnostic différents enjeux ont été identifiés :

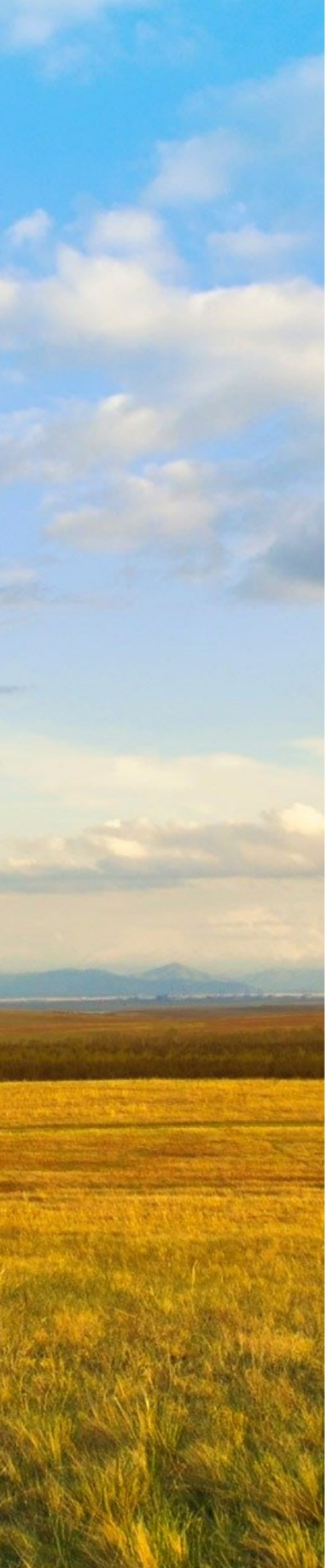
- Développer les connexions douces et sécurisées vers les pôles générateurs de déplacements dans les centres bourgs : établissements scolaires, zones d'activités, zones commerciales, etc. ;
- Développer le réseau cyclable à l'échelle de l'intercommunalité ;
- Exploiter le potentiel intermodal dans les habitudes de déplacement ;
- Renforcer l'offre de stationnement vélo sécurisé ;
- Structurer l'offre de service et renforcer les propositions à destination de la population pour faciliter l'accès au vélo ;
- Co-construire la stratégie en lien avec les territoires voisins pour assurer les continuités dans les déplacements ;
- Animer localement la formation, sensibilisation et le déploiement d'une « culture vélo » ;

- Communiquer et animer localement la pratique via la mise en œuvre d'un plan de communication et d'actions événementielles.

6.2.4. Les axes stratégiques du SDC

Plusieurs axes ont été mis en avant pour la suite de l'étude et la construction de la stratégie. Ces axes permettront ainsi d'atteindre les objectifs fixés :

- Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire
- Axe 2 : Développer les services vélos adaptés
- Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement des mobilités actives



02

STRATEGIE DE DEVELOPPEMENT DE LA MOBILITE

Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

7. Stratégie pour le PDMS et pour le SDC : Retour des ateliers de co-construction

Cette deuxième phase entend, à la suite du diagnostic de l'existant et de la concertation, de proposer plusieurs pistes de solutions afin de répondre aux enjeux et besoins du territoire et de ses habitants. En tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, la CCAVM possède de nombreux leviers et éléments afin d'accompagner les évolutions de la mobilité sur son territoire, tout en travaillant de concert avec la Région Bourgogne-Franche-Comté dans l'organisation des déplacements interurbains. Si les actions proposées doivent être portées par la CCAVM, leur déclinaison se fera en fonction des spécificités propres des communes de cette dernière et en association avec les partenaires de mobilité concernés (Région Bourgogne-Franche-Comté, Département de l'Yonne, Communautés de Communes voisines).

Les ateliers réalisés dans la seconde phase de l'étude ont permis aux élus et aux partenaires de définir les contours de la stratégie d'évolution de l'offre de mobilité sur le territoire. Cela passe par une hiérarchisation des propositions d'actions. Il a également permit, in fine, d'obtenir un plan d'action mettant en valeur les enjeux prioritaires. Les solutions ont donc pu être évoquées par mode et sont synthétisées ci-après.

7.1. Atelier de co-construction des actions toutes mobilités

Un premier atelier s'est déroulé le 13 mars 2024, et avait pour objectif d'échanger sur les propositions d'actions du PDMS. Les besoins et propositions d'évolution des offres toutes mobilités ont été débattus et les éléments qui sont principalement ressortis sont les suivants :

<u>Covoiturage</u>

- Besoin d'améliorer la **communication** autour des relais de mobilité ;
- Nécessité de développer des **outils physiques et numériques** et les mutualiser avec les territoires voisins;
- Une possibilité de mettre en relation les personnes en fonction du type de déplacement effectué : **TooOToor**.
  À ce jour, la solution Mobigo a été retenue par la CCAVM.

<u>Service de car Mobigo</u>

- **Communiquer** autour de l'offre car trouver les horaires est compliqué ;
- Envisager des **lignes express** vers Auxerre et Montbard car les trajets sont très longs et les horaires inadaptés.

<u>TAD et Navette CITEO</u>

- Il est nécessaire de **faire du lien** entre le problème d'accès à l'aire de covoiturage et le service de TAD ;
- Les touristes / visiteurs qui arrivent en train à Avallon n'ont aucune solution pour rejoindre des sites touristiques (Vézelay). Cela pose la question du dernier km.

Transport solidaire

- Il est important de se questionner sur les **publics cibles** : les jeunes, sans permis, personnes âgées, etc. ;
- Il peut être envisagé de mener une enquête auprès des publics concernés pour connaitre leurs besoins.

Communication

- Il **faut adapter le support aux cibles (livret numérique et papier)** et diffuser les informations sur les pôles d'intermodalité ;
- Les associations peuvent également prendre le relais et faire passer les messages : quelles associations ? Quels relais ?

7.2. Ateliers de co-construction du maillage cyclable et des services en lien avec le vélo

Un deuxième atelier a eu lieu le 20 mars 2024, dont l'objectif était de définir un maillage des itinéraires cyclables à aménager et de réfléchir sur les services en lien avec la pratique à mettre en place sur le territoire de la CCAVM.

Les services à mettre en place

- Stationnement : des arceaux sur les pôles générateurs ainsi que des box pour le stationnement longue durée ;
- Des bornes de recharge et d'entretien sur certains sites : Vallée du Cousin, Les terreaux, Les Chaumes ;
- Sensibiliser les élus et la population ;
- Généraliser les vélo-bus sur les principales communes.

Définition d'un maillage des itinéraires cyclables

La carte présentée ci-après rend compte des itinéraires cyclables identifiés à l'issue de cet atelier de concertation. Ce maillage, construit par les élus et acteurs de la mobilité, met en valeur :

- des connexions entre les relais mobilités et les centres-bourgs
- les routes fréquemment utilisées dans les trajets domicile-travail vers Vézelay et Quarré-les-Tombes.
- L'axe entre Magny et Avallon
- Des boucles intra communales pour relier les hameaux, à identifier dans le réseau tertiaire.

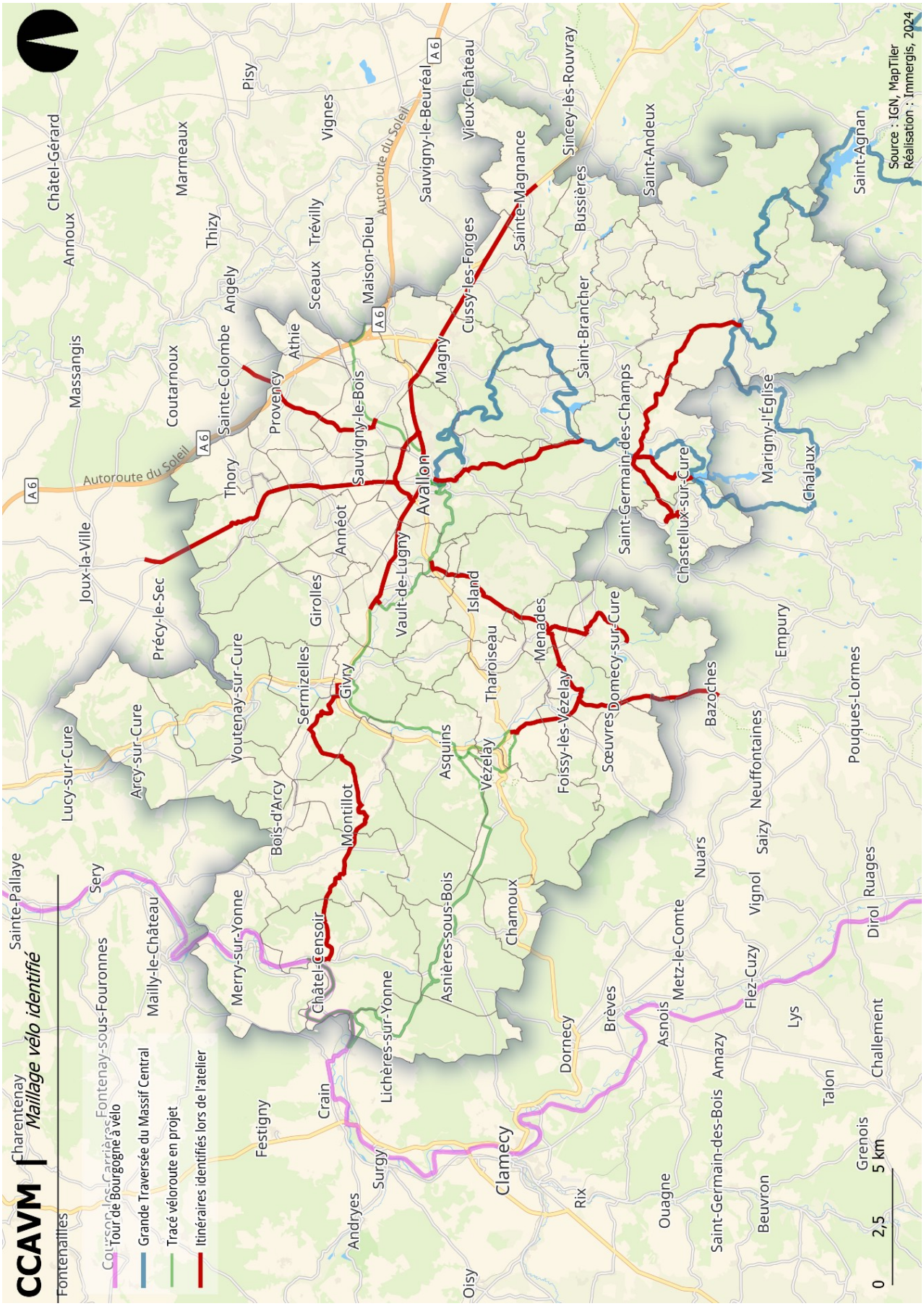


Figure 27 : Proposition de maillage des itinéraires cyclables sur le territoire de la CCAVM à l'issue de l'atelier de co-construction, Immergis, 2024

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Définition d’une hiérarchie entre les itinéraires cyclables

Un dernier atelier a été réalisé en juin 2025, permettant de présenter le maillage hiérarchisé aux élus des communes concernées par celui-ci. Cet atelier a permis de finaliser la proposition de tracé, et une modification de certaines liaisons et de leur hiérarchie a été réalisée.

8. Stratégie mobilité et actions ciblées

Trois axes ont été mis en avant pour la suite de l'étude et la construction de la stratégie :

- Axe 1 : Favoriser l'intermodalité autour d'une offre de transport structurante
- Axe 2 : Favoriser l'accès aux mobilités alternatives à l'autosolisme
- Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

8.1. Scénarisation des actions

Avant de commencer cette partie, il est important de préciser que deux scénarios ont été imaginés afin de s'adapter au mieux au territoire de la CCAVM et aux situations auxquelles nous pourrions être confrontés.

Scénarios	Scénario 1	Scénario 2
Descriptif	Ce scénario vise à promouvoir les alternatives à la voiture individuelle et à encourager la solidarité pour répondre aux besoins de mobilité. Il s'appuie sur des services existants en proposant des évolutions.	Ce scénario renforce l'offre de mobilité : mettre en place des lignes de covoiturage, expérimentation de l'autopartage, location longue durée de VAE, etc.
Avantages	- Facilité de mise en œuvre (technique et calendaire) ; - Faible coût financier et humain des solutions adoptées ; - Panel d'actions large, touchant la majorité du public.	Multiplication des solutions de mobilité à destination d'une large part du public.
Inconvénients	- Impact relatif sur l'évolution des pratiques de mobilité ; - Forte dépendance aux calendriers extérieurs et aux partenaires	- Cout initial plus élevé ; - Dépendance aux calendriers extérieurs et aux partenaires financiers pour certaines actions.

Ces deux scénarios font l'objet d'une déclinaison dans chacun des axes (partie 8.2 ci-après).

Certaines actions relevant de la compétence de la Région, en particulier sur l'offre MOBIGO, ne pourront être travaillées directement par la CCAVM. Les demandes d'évolutions offres de mobilités régionales seront adressées par courrier à la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Présentation du scénario 1

Constat à la base du scénario

- Le transport solidaire est une action importante pour cet axe du fait d'un vieillissement progressif de la population et augmentation des freins à la mobilité et d'un risque d'isolement de certaines communes du territoire ;
- **Les trajets covoiturés se font sur de courtes distances** au niveau de l'intercommunalité (92% font moins de 20 kilomètres). Les pics de pratique se font sur les heures de pointes.

Mise en œuvre opérationnelle

- **Coopération avec un opérateur de covoiturage et avec les entreprises du territoire** : pour faciliter la mise en relation des conducteurs et passagers et encourager davantage la pratique du covoiturage à l'échelle intercommunale ;
- Optimiser les lignes de **transport à la demande** existantes pour assurer les dessertes des gares, aires de covoiturage et aires de mobilités ;
- Structurer l'offre de **mobilité inversée** :
    - Commerce et alimentation : distributeur de pain, de produits locaux, commerçants ou marchés itinérants ;
    - Santé : réponse aux appels à projet de Médicobus de l'ARS BFC ;
    - Services publics de l'état via les maisons France Service : la Poste, la CAF, Sécurité sociale, Pôle Emploi. Une réflexion peut aussi être portée sur les maisons France-service itinérantes.

- Pour la **mobilité solidaire** : établir un réseau de bénévoles prêts à aider les personnes ayant des difficultés de déplacement notamment les personnes agrées et les personnes à mobilité réduite. En lien notamment avec la promotion de **l'application tooOtoor** ;
- **Informer, communiquer et sensibiliser** :
    - Campagne de sensibilisation et d'incitation au covoiturage à travers des affiches dans les lieux publics (office de tourisme, mairies, établissements culturels), des annonces sur le site de CCAVM, travailler en collaboration avec les entreprises du territoire ;
    - Campagne de communication locale pour informer les usagers de l'offre de mobilité du territoire ;
    - Communiquer sur le service de mobilité solidaire ;
    - Mettre en place des stands mobilités lors des évènements du territoire.

Public cible

Pour ce scénario, le public ciblé est le suivant :

- Actifs ;
- Personnes âgées ;
- Jeunes ;
- Personnes à mobilité réduite.

8.1.1. Présentation du scénario 2

Constat à la base du scénario

- Le transport solidaire est une action importante pour cet axe du fait d'un vieillissement progressif de la population et augmentation des freins à la mobilité et d'un risque d'isolement de certaines communes du territoire ;
- **Les trajets covoiturés se font sur de courtes distances** sur l'intercommunalité (92% font moins de 20 kilomètres). Les pics de pratique se font sur les heures de pointes.

Mise en œuvre opérationnelle

- Expérimenter une **ligne de transport à la demande** dédiée au rabattement vers les offres structurantes : gares, aires de covoiturage et aires de mobilités. Celle-ci aurait une amplitude horaire favorisant les trajets vers l'extérieur du territoire ;
- **Cibler des lieux à desservir en TAD depuis les gares et aires de covoiturage** lors des périodes touristiques pour favoriser les voyages sans voiture ;
- Mettre en place une ligne de covoiturage rendant les trajets vers Auxerre plus performants ;
- Supprimer des places de stationnements automobile pour en faire des stationnements vélos sécurisés ;
- Mettre en place **des aires de covoiturages** dans les communes de Magny, Vézelay, Quarré les tombes ;
- Pour la **mobilité solidaire** : intégrer des critères sociaux à la tarification du Transport à la Demande ;
- Mettre en place un service **d'autopartage** et des bornes IRVE sur le territoire.
- Pour la **mobilité inversée** :
    - Commerce et alimentation : distributeur de pain, de produits locaux, commerçants ou marchés itinérants ;
    - Santé : réponse aux appels à projet de Médicobus de l'ARS BFC ;
    - Services publics de l'état via les maisons France Service : la Poste, la CAF, Sécurité sociale, Pôle Emploi. Une réflexion peut aussi être portée sur les maisons France-service itinérantes.
- **Informer, communiquer et sensibiliser** :
    - Mettre en place des points de vente de billets et d'information sur les horaires et les itinéraires des cars régionaux et navette. Dans le questionnaire, on trouve : **29 communes** intéressées par la mise en place de **points d'informations mobilités** dans leur territoire, **18 communes** intéressées par la création de **"Relais Mobilité" ;**
    - Mettre en place un MaaS (*Mobility as a service*, vise à mettre en œuvre une application unique rassemblant l'ensemble de l'offre de mobilité d'un territoire) en connectant les observatoires du tourisme et des mobilités ;
    - Mettre en place des stands mobilités lors des événements du territoire.

Public cible

Pour ce scénario, le public ciblé est le suivant :

- Actifs
- Personnes âgées
- Jeunes

- Personnes à mobilité réduites
- Touristes

8.2. Axe 1 : Favoriser l'intermodalité autour d'une offre de transport structurante

8.2.1. Conclusions du diagnostic

Les transports routiers sont responsables d'une majeure partie des émissions de gaz à effet de serre sur le territoire. En cause, l'importance de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens des habitants du territoire. Elle représente en effet 79% des trajets.

Pour réduire l'impact du transport routier, il est possible de mettre en place des actions favorisant l'utilisation d'un ou plusieurs autres modes de déplacement et donc un report modal ; transports en commun, covoiturage et modes actifs.

8.2.2. Objectifs de l'axe

L'axe proposé ici vise à atteindre les trois objectifs suivants :

- Travailler en lien avec l'étude menée autour des "relais mobilités" pour créer des aires multimodales, autour des gares du territoire notamment ;
- Faire évoluer l'offre de transports en commun interurbains structurante en corrélation avec les attentes des habitants du territoire ;
- Permettre, au service, de toucher la plus large population possible avec une offre claire et limpide pour les habitants.

8.2.3. Scénarios pour l'Axe 1

Dans cet Axe 1, quatre actions sont proposées avec une variation dû à la proposition des deux scénarios parallèles.

<table>
<tr><th rowspan="3">Axe n°1 : Favoriser l'intermodalité autour d'une offre de transport structurante</th><th>Actions</th><th>Scénario 1</th><th>Scénario 2</th></tr>
<tr><td>Action 1 – Faire des gares du territoire des aires multimodales de référence</td><td colspan="2">Développer des services en lien avec l'intermodalité sur les gares du territoire</td></tr>
<tr><td>Action 2 – Solliciter la Région Bourgogne-Franche-Comté pour faire évoluer l'offre Mobigo</td><td colspan="2">Inciter la Région à retravailler les fréquences des cars, des lignes express et l'emport vélo à bord.
Une demande d'évolution de l'offre devra être adressée à la Région. Il est toutefois à souligner que ces évolutions se font à budget constant pour la Région.</td></tr>
</table>

	Action 3 – Améliorer le rabattement du transport à la demande vers les offres interurbaines structurantes	**Optimiser les lignes existantes** pour assurer les dessertes des gares, aires de covoiturage et relais mobilité	**Expérimenter une ligne dédiée au rabattement vers les offres structurantes :** gares, aires de covoiturage et relais mobilité
	Action 4 – Faire évoluer le service de transport à la demande lors des pics touristiques	-	**Cibler des lieux à desservir en TAD** depuis les gares et aires de covoiturage lors des périodes touristiques pour favoriser les voyages sans voiture

8.3. Axe 2 : Favoriser l'accès aux mobilités alternatives à l'autosolisme

8.3.1. Conclusions du diagnostic

Il reste difficile de couvrir l'ensemble des trajets domicile-travail et domicile-études avec l'offre de transport structurante. Il est donc nécessaire de développer des services de mobilité de rabattement vers celle-ci, afin de faciliter les déplacements aussi bien vers l'extérieur du territoire (Auxerre, Semur-en-Auxois, Vermenton) qu'à l'échelle locale.

La pratique du covoiturage sur le territoire semble pour le moment rester informelle. La région Bourgogne-Franche-Comté propose une plateforme de mise en relation pour le covoiturage dont l'accès est gratuit et ouvert à tous. La CCAVM a choisi de promouvoir cette plateforme, qui permet par ailleurs de créer des communautés d'usagers. Une ligne de covoiturage Mobigo est également en expérimentation entre Vitteaux et Avallon.

8.3.2. Objectifs de l'axe

L'axe proposé ici vise à atteindre les trois objectifs suivants :

- Développer l'offre d'infrastructures de covoiturage à l'échelle du territoire, en lien avec les « relais mobilité » pour tendre à une massification de la pratique ;
- Proposer des leviers permettant de pousser vers la pratique du covoiturage : communication, incitation, travail avec les entreprises dans le cadre du PDME ;
- Permettre aux habitants de se déplacer ponctuellement vers les pôles générateurs internes et externes au territoire.

8.3.3. Scénarios pour l'Axe 2

	Actions	Scénario 1	Scénario 2
Axe n°2 : Favoriser l'accès aux mobilités alternatives à l'autosolisme	**Action 5** – Définir le spectre d'intervention de l'intercommunalité en matière de covoiturage du quotidien	Travailler avec des partenaires pour développer le covoiturage sur le territoire, en s'appuyant notamment sur les outils régionaux	Mettre en place des **lignes de covoiturage**
	Action 6 – Compléter le maillage d'aires de covoiturage	Mettre en œuvre le projet de relais mobilité sur le territoire	**Mettre en place des aires de covoiturages** dans les communes de Magny, Vézelay, Quarré les tombes, Domecy-sur-Cure
	Action 7 – Définir une offre de transport solidaire permettant de désenclaver l'ensemble des publics	Identifier des partenaires en capacité d'établir un réseau de bénévoles prêts à aider les personnes ayant des difficultés de déplacement notamment les personnes âgées et les personnes à mobilité réduite.	Intégrer des **critères sociaux** à la tarification du transport à la demande
	Action 8 – Structurer une offre de mobilité inversée itinérantes	**Commerce et alimentation** : distributeur de pain, de produits locaux, commerçants ou marchés itinérants ; **Santé** : réponse aux appels à projet de Médicobus de l'ARS BFC ; **Services publics de l'état via les maisons France Service** : la Poste, la CAF, Sécurité sociale, Pôle Emploi.	

8.4. Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

8.4.1. Conditions du diagnostic

L'information et la communication sur l'offre de mobilité alternative à la voiture individuelle sont des leviers d'actions majeurs pour favoriser le changement de pratiques en matière de déplacement. A titre d'exemple, à l'échelle des répondants à l'enquête mobilité, 52% des personnes déclarent ne pas connaître l'offre de TAD du territoire, malgré les informations indiquées sur la page mobilité du site internet de la CCAVM.

Les évolutions que connaissent les modes de déplacements impliquent une réflexion globale et un accompagnement du public dans la manière dont sont présentées les différentes "options" de déplacement et les possibilités afférentes. Dans un système intermodal favorisant l'usage de différentes solutions de déplacement dans le cadre d'une mobilité quotidienne, l'information des usagers et des habitants permet de répondre aux questions de connaissance de l'offre, d'itinéraires, horaires et de gain de temps.

8.4.2. Objectifs de l'axe

L'axe proposé ici vise à atteindre les trois objectifs suivants :

- Permettre une meilleure connaissance de l'offre de mobilité sur le territoire ;
- Promouvoir les bienfaits du délaissement de la voiture individuelle : environnement, santé, portefeuille ;
- Permettre un tourisme vert sur le territoire intercommunal en développant des services favorisant les mobilités décarbonées en direction des sites touristiques (Vézelay, Grotte d'Arcy, Morvan…).

8.4.3. Scénarios pour l'Axe 3

	Actions	Scénario 1	Scénario 2
Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités	Action 9 – Définir une stratégie de communication pour mettre en avant l'offre de mobilité	Campagne de sensibilisation et d'incitation au covoiturage à travers des affiches dans les lieux publics (office de tourisme, mairies, établissements culturels), des annonces sur le site de CCAVM, travailler en collaboration avec les	Mettre en place des points de vente de billets et d'information sur les horaires et les itinéraires des cars régionaux et navette ; Campagne de communication locale pour informer les usagers de l'offre de mobilité du territoire.

		entreprises du territoire ; **Campagne de communication** locale pour informer les usagers de l'offre de mobilité du territoire.	
	Action 10 – Promouvoir l'offre de mobilité comme un maillon de l'expérience touristiques sur le territoire	-	Mettre en place un **MaaS** en connectant les observatoires du tourisme et des mobilités.
	Action 11– Promouvoir l'offre de mobilité lors des événements du territoire	Mettre en place des stands mobilités lors des évènements et inciter les organisateurs à la pratique du covoiturage	

9. Stratégie vélo et actions ciblées

La définition d'un maillage hiérarchisé passe par un certain nombre de critères listés dans la figure ci-contre.

Le maillage hiérarchisé attribue **un niveau d'importance** aux axes au regard des enjeux qu'ils représentent en matière de cyclabilité.

C'est un facteur déterminant, à la fois pour **le type d'aménagement à préconiser** et pour la définition d'un **phasage** à l'échelle de la CCAVM.

La hiérarchisation des axes peut également être un point essentiel pour la **participation financière de certains partenaires**.

Critères pour l'élaboration d'un maillage hiérarchisé

Afin de créer un « écosystème vélo » cohérent et adapté aux besoins, trois axes ont été mis en avant pour la suite de l'étude, permettant ainsi d'atteindre les objectifs fixés :

- Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire
- Axe 2 : Développer les services vélos adaptés
- Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement des mobilités actives

9.1. Présentation du maillage hiérarchisé

Le maillage retenu pour le territoire de la CCAVM est caractérisé selon trois niveau de hiérarchie :

Réseau structurant

Le réseau structurant se base sur les grands projets du territoire en matière d'aménagement cyclable en site propre. Ils constituent les artères principales du futur réseau cyclable intercommunal.

Réseau secondaire

Le réseau secondaire représente les itinéraires d'intérêt intercommunal majeur. Il permet des connexions efficaces entre les communes du territoire et leur polarité de référence ainsi que vers les infrastructures existantes. Il s'agit de connexions représentant des distances acceptables pour les trajets du quotidien. Il vise une desserte fine des principaux pôles générateurs du territoire.

Réseau tertiaire

Le réseau tertiaire permet de connecter les différents axes du réseau structurant. Il évolue là aussi dans une logique de desserte des pôles générateurs de déplacements situés dans les communes.

Réseau « variante »

Une variante est envisagée afin d'assurer une connexion plus directe au territoire, en s'appuyant sur un itinéraire passant par la Départementale 606.

Une cartographie du maillage hiérarchisé retenu est présentée ci-après. Le maillage suivant est issu du travail réalisé avec les communes en 2024, puis en 2025.

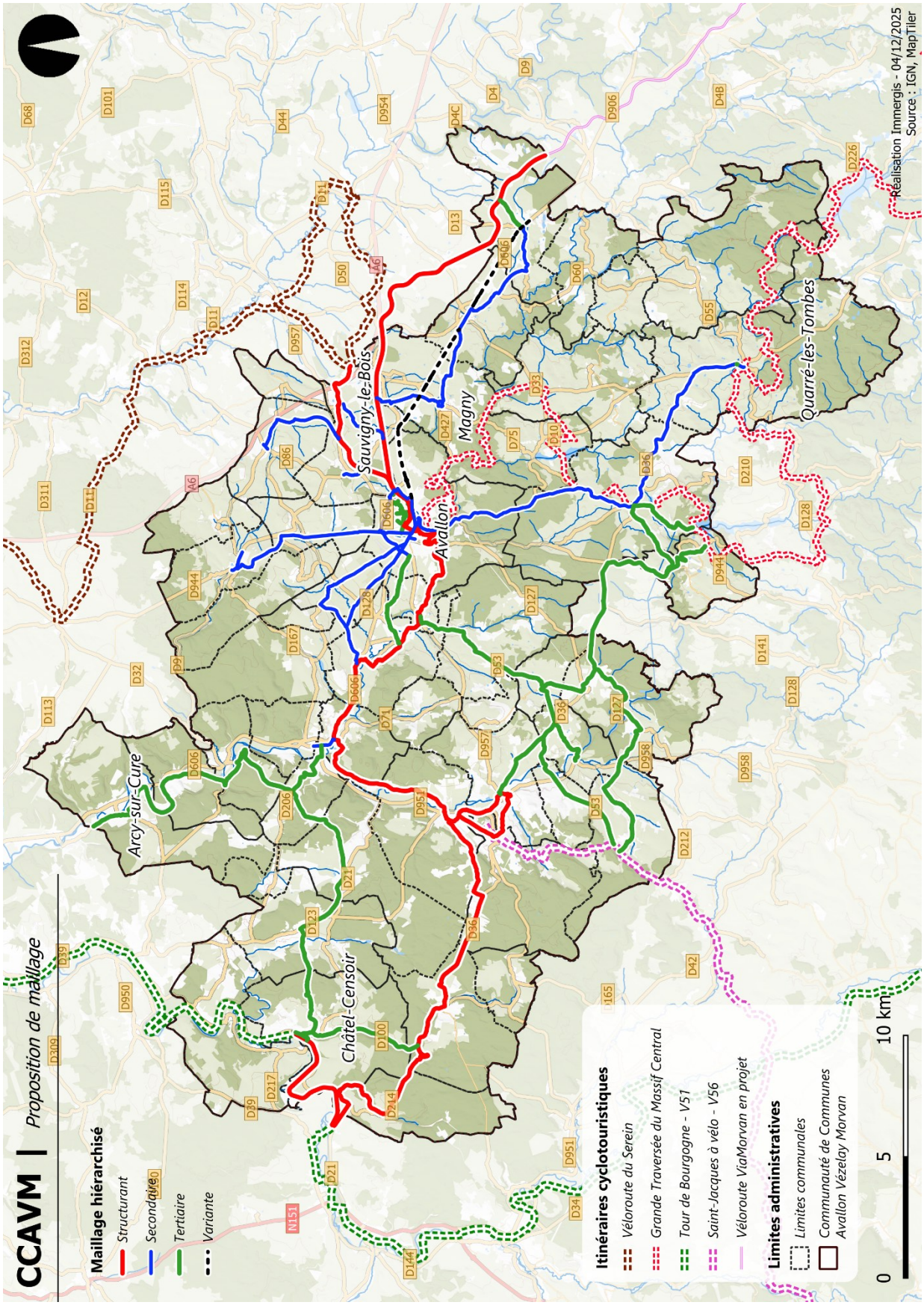


Figure 28: Maillage hiérarchisé retenu des itinéraires cyclables sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2025

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

9.2. Hiérarchisation des actions pour la thématique vélo

Les actions d'aménagements et de jalonnement s'appuient sur les **recommandations du CEREMA**.

Les actions liées aux équipements et services visent à définir les types d'aménagements à mettre en place sur le territoire, tout en structurant leur implantation future de manière **cohérente**.

Les actions relatives à l'éducation et à la communication permettent d'établir une stratégie dans le déploiement d'une réelle **culture vélo sur le territoire**. L'éducation permet de travailler auprès des plus jeunes, un public particulièrement stratégique sur cette question.

Action	*Priorité*
Favoriser l'accès aux pôles générateurs de déplacements du territoire	Prioritaire
Sécuriser les secteurs clés (collèges, équipements sportifs, zones d'activités)	Prioritaire
Indiquer les communes par du jalonnement vélo	Prioritaire
Améliorer la sécurité en agglomération	Prioritaire
Déployer du stationnement vélo autour des pôles générateurs	Prioritaire
Poursuivre la sensibilisation des plus jeunes *via* le savoir rouler à vélo dans les écoles primaires	Prioritaire
Communiquer et informer sur l'offre cyclable du territoire	Prioritaire
Déployer des stations de réparation	Secondaire
Travailler sur des actions de sensibilisation dans le cadre de manifestations	Secondaire
Réaliser des ateliers de réparation vélo	Secondaire
Accompagner l'accès aux mobilités cyclables en mettant en place une offre de location de vélo en libre-service	Secondaire
Mettre en place des pédibus / vélo-bus	Secondaire
Porter un événement annuel de référence en lien avec la pratique du vélo	Secondaire

Grâce à cette hiérarchisation, les actions ont été déclinées dans chacun des trois axes stratégiques.

9.3. Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

9.3.1. Conclusions du diagnostic

Le territoire de la CCAVM dispose de quelques aménagements cyclables, principalement concentrés en milieu urbain. Certains projets structurants, à l'échelle intercommunale, sont en cours de réalisation, à l'image de la liaison entre le Canal du Nivernais et la véloroute du Serein via Vézelay et Avallon. Toutefois, le réseau reste globalement fragmenté et peu lisible, avec des itinéraires peu sécurisés, en particulier entre les communes. La sécurité représente ainsi un frein majeur à la pratique du vélo.

9.3.2. Objectifs de l'Axe 1

Il devient donc essentiel de connecter les aménagements existants entre eux et avec les pôles générateurs de déplacement. La mise en place d'un réseau cyclable structurant entre les communes et de zones apaisées dans les centres bourgs permettraient de résorber les points noirs à la pratique du vélo. Enfin, l'absence de signalisation limite la lisibilité du réseau : une stratégie de jalonnement s'impose pour structurer l'offre cyclable, rassurer les usagers et encourager l'usage des mobilités douces dans les déplacements du quotidien.

	Actions	Objectif
Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire	**Action 1** – Aménager un réseau cyclable	*Réaliser les itinéraires cyclables pour mailler et sécuriser la pratique du vélo, permettant d'augmenter la part modale du vélo*
	Action 2 – Améliorer les infrastructures existantes et résorber les discontinuités	*Identifier le potentiel de prolongement des axes existants vers les pôles générateurs et axes structurants intercommunaux*
	Action 3 – Adapter les cœurs de bourgs aux évolutions règlementaires	*Faciliter l'organisation de l'espace public, apaiser et sécuriser le cadre de vie des communes*
	Action 4 – Etablir une stratégie de jalonnement favorisant les déplacements quotidiens et touristiques pour l'ensemble des itinéraires	*Améliorer la compréhension de la structure du maillage cyclable du territoire et facilité la lisibilité des aménagements*

La hiérarchisation du réseau a permis, dans un premier temps, d'apporter une aide pour le phasage des opérations et d'avoir une vue globale à l'échelle du territoire. On compte ainsi :

- 83 km de réseau structurant
- 70 km de réseau secondaire
- 91 km de réseau tertiaire
- Une variante de 14 km, empruntant la départementale 606

Dans cette continuité, des premières propositions d'aménagements ont été présentées et leurs coûts associés. Des aménagements légers ont été proposés en priorité : 72% du maillage serait aménagé avec un marquage au sol.

Ces propositions sont sous la réserve des avis des acteurs de la mobilité, notamment du Département.

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	*Coût total estimé (€HT)*	*Coût des aménagements cyclables (€HT)*	*Coût des régimes de circulation (€HT)*	*% des coûts*
RESEAU STRUCTURANT	83 176	3 281 308 €	3 196 893 €	84 415 €	59 %
RESEAU SECONDAIRE	70 327	2 843 885 €	2 772 647 €	71 238 €	43 %
RESEAU TERTIAIRE	91 208	661 751 €	582 349 €	79 402 €	7 %
RESEAU « VARIANTE »	13 680	0 €	0 €	0 €	-
TOTAL GÉNÉRAL	**258 391**	**6 786 944 €**	**6 551 889 €**	**235 055 €**	100%

Figure 29 : Tableau des coûts estimés par hiérarchisation

	Linéaire de réseau concerné (en ml)	*Coût des aménagements cyclables (€HT)*
AMELIORATION DE CHEMIN AGRICOLE EN VOIE VERTE	14 179	1 063 406 €
AMELIORATION DU REVETEMENT	614	197 148 €
REHABILITATION DE VOIE FERREE EN VOIE VERTE	19 678	2 262 966 €
VOIE VERTE	1 927	674 482 €
CVCB	616	22 457 €
DOUBLE-SENS CYCLABLE BANDE	3 956	71 202 €
PISTE CYCLABLE BIDI	5 805	2 031 816 €
MARQUAGE AU SOL	191 085	463 467 €
AMENAGEMENT EXISTANT – V51	6 852	0 €
TOTAL GENERAL	**244 711**	**6 786 944 €**

Figure 30: Tableau des coûts estimés par typologie d'aménagement

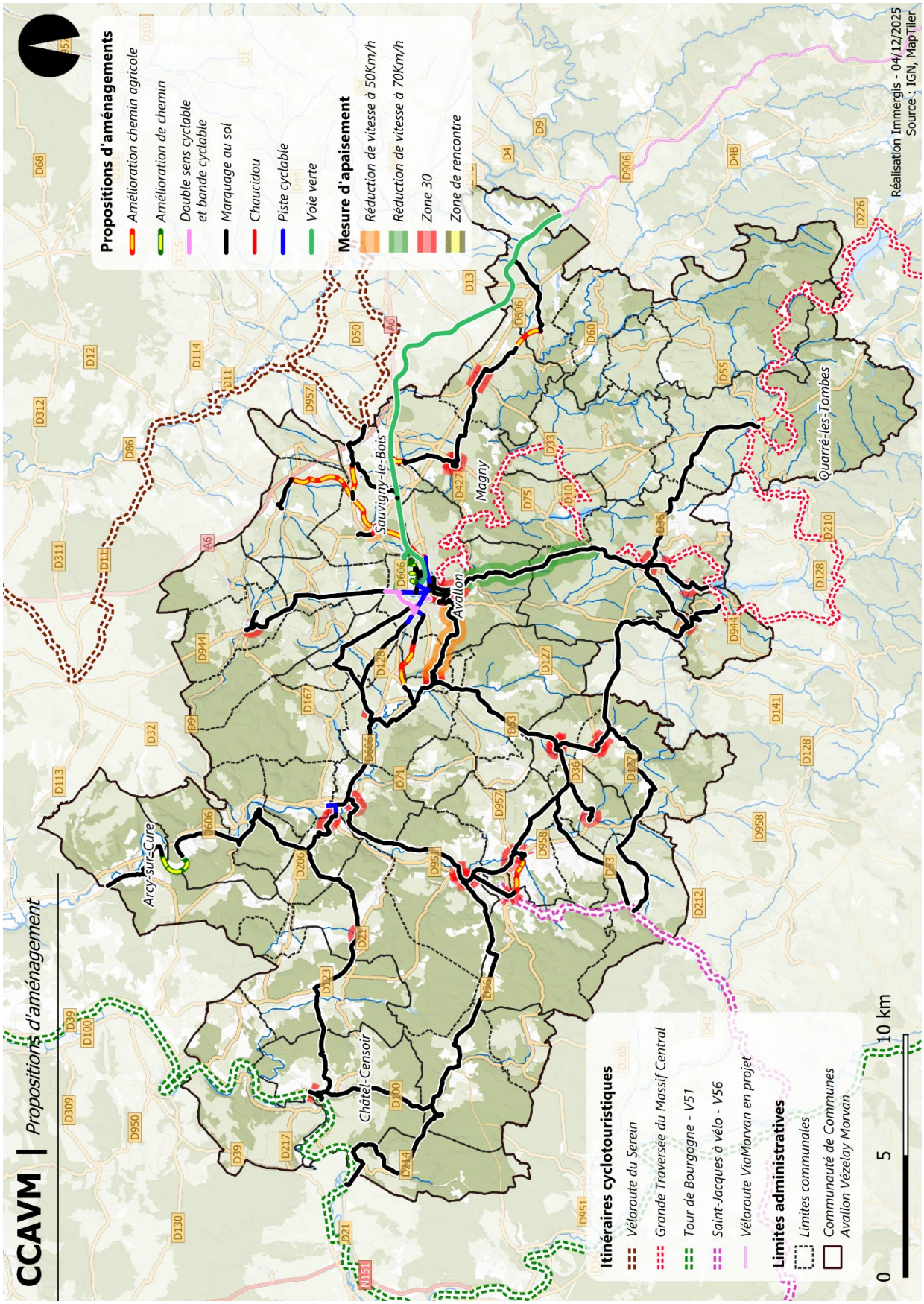


Figure 31: Proposition d'aménagements des itinéraires cyclables sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2025

IMMERGIS
METTEZ DE LA RÉALITÉ DANS VOS DONNÉES
Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

9.4. Axe 2 : Développer des services vélo adaptés

9.4.1. Conclusions du diagnostic

À ce jour, l'offre de services relève principalement d'initiatives privées ou associatives, sans coordination à l'échelle intercommunale. Le diagnostic révèle plusieurs besoins prioritaires, à commencer par la sécurisation du stationnement sur les pôles générateurs de déplacements, élément clé pour favoriser l'usage régulier du vélo. Le manque de visibilité sur les services existants (location, stationnement, itinéraires, etc.) constitue également un frein à leur utilisation.

9.4.2. Objectifs de l'Axe 2

Le développement de services adaptés apparaît comme un levier essentiel pour encourager la pratique du vélo quotidienne sur le territoire. L'objectif de cet axe est donc de structurer une offre de services vélo cohérente, portée par la collectivité, en complémentarité avec les initiatives existantes. La question du stationnement sécurisé ressort comme un enjeu prioritaire : leur développement sur les principaux pôles d'attractivité du territoire (équipements publics, centres-bourgs, zones d'activité), encourage à un usage régulier. Toutefois, la visibilité et à la lisibilité de l'offre est importante, en mettant à disposition un outil d'information clair, permettant aux habitants d'identifier les services disponibles et de planifier leurs trajets. Le déploiement d'une offre de location de vélos, notamment à assistance électrique, représente un levier fort pour lever les freins liés aux distances ou au relief, et favoriser ainsi une pratique régulière du vélo par tous les publics.

	Actions	Objectif
Axe 2 : Développer des services vélo adaptés	Action 1 – Définir et hiérarchiser une typologie de services vélo pour favoriser l'intermodalité	*Favoriser l'utilisation du vélo dans les trajets intermodaux en créant un « écosystème vélo », en liant avec les Relais Mobilité*
	Action 2 – Etablir et spatialiser des services de stationnement pour les pôles générateurs du territoire	*Favoriser un stationnement longue durée et sécuriser le matériel lors des périodes de stationnement*
	Action 3 – Déployer une cartographie interactive recensant les services vélo	*Rendre lisible l'offre de services sur le territoire*
	Action 4 – Mettre en place une offre longue durée de location de vélos	*Encourager l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens*

9.5. Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement des mobilités actives

9.5.1. Conclusions du diagnostic

Le diagnostic fait ressortir un réel potentiel cyclable sur le territoire, appuyé par un environnement naturel et patrimonial favorable aux mobilités douces. Le relief vallonné, les paysages du Parc naturel régional du Morvan ou encore les centres historiques comme celui d'Avallon constituent un cadre propice aux activités de plein air. L'enquête en ligne révèle par ailleurs un intérêt marqué des habitants pour des dispositifs d'accompagnement facilitant la pratique du vélo au quotidien : aides à l'acquisition ou à la location, forfaits mobilités durables, services de réparation, animations ou bornes de recharge pour VAE sont autant de leviers identifiés comme incitatifs.

9.5.2. Objectifs de l'Axe 3

En plus d'un réseau cyclable structurant et la mise en œuvre de services vélo associés, la réussite de cette démarche repose sur une mobilisation collective autour de la culture vélo et une meilleure connaissance des dispositifs existants. L'axe 3 visera à renforcer cette culture vélo à l'échelle du territoire en développant des actions de communication, de sensibilisation et d'accompagnement à destination de tous les publics. L'objectif est de valoriser les bénéfices individuels et collectifs de la pratique du vélo, d'encourager son usage régulier et de lever les freins. L'information autour des infrastructures et services disponibles, ainsi que des bonnes pratiques à adopter devra être renforcée. Il conviendra d'impliquer l'ensemble des acteurs du territoire : collectivités, entreprises, établissements scolaires (Savoir Rouler à Vélo), associations, pour faire émerger une vision partagée en faveur des mobilités actives.

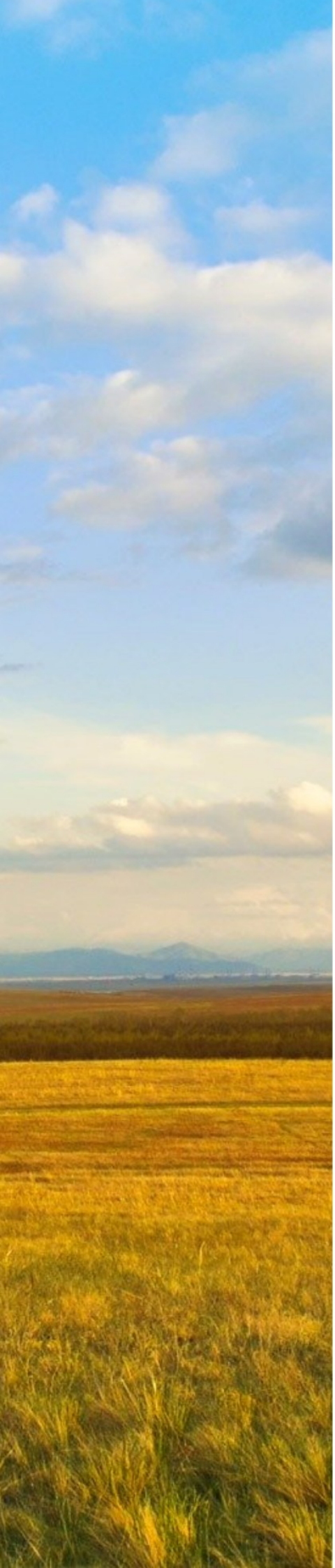
	Actions	Objectif
Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement des mobilités actives	Action 1 – Intégrer le volet cyclable à la stratégie de communication globale autour des mobilités	*Communiquer et informer sur l'offre cyclable du territoire.* *Favoriser le lien social et l'animation territoriale* *Animer et fédérer autour de la pratique du vélo*
	Action 2 – Déployer savoir rouler à vélo dans les écoles de l'intercommunalité	*Inciter les plus jeunes à utiliser le vélo comme mode de déplacement quotidien, et pas seulement pour le loisir*
	Action 3 – Créer un évènement annuel mêlant mobilités actives et découverte du terroir	*Sensibilisation sur les modes actifs* *Créer un lien social grâce à la découverte du territoire en communauté*

9.6. Synthèse de la stratégie

À l'issue de cette phase de construction de la stratégie, 11 actions ont été retenues. L'ensemble des actions vise à créer un écosystème des mobilités afin d'accélérer l'usage des alternatives à la voiture individuelle au quotidien. Ces actions sont par la suite déclinées en plan d'action afin que chacune d'elles fasse l'objet d'une description de sa mise en œuvre opérationnelle.

Il convient donc de préciser que le Plan de Mobilité Simplifié n'a pas pour objectif de détailler des aménagements spécifiques, mais de définir des orientations stratégiques permettant de comprendre et d'améliorer la mobilité sur le territoire.

Enfin, en ce qui concerne le Schéma Directeur Cyclable, un maillage hiérarchisé a été retenu, sous réserve des avis. Ce maillage comprend 4 types de réseaux (structurant, secondaire, tertiaire et variante). En plus de ce maillage et après avoir été hiérarchisées en fonction de leur degré de priorité., 11 actions ont été retenues, visant à développer un « réflexe vélo » avec la mise en place d'un « écosystème vélo » complet et cohérent à l'échelle de la CCAVM.



03
PLANS D'ACTIONS

Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

10. Portrait des plans d'actions

Le plan d'action permet, pour chaque action, d'identifier les porteurs, de définir les modalités de mise en œuvre opérationnelle, d'indiquer l'estimatif financier et de proposer des indicateurs de suivi. Il se décline comme suit :

10.1. Plan d'actions du PDMS

Axe 1 : Favoriser l'intermodalité autour d'une offre de transport structurante

Action 1.1 : Faire des gares du territoire des aires multimodales de référence

Action 1.2 : Solliciter la Région Bourgogne-Franche-Comté pour faire évoluer l'offre Mobigo

Action 1.3 : Améliorer le rabattement du transport à la demande vers les offres interurbaines structurantes

Action 1.4 : Faire évoluer le service de Transport à la Demande lors des pics touristiques

Axe 2 : Favoriser l'accès aux mobilités alternatives à l'autosolisme

Action 2.1 : Définir le spectre d'intervention de l'intercommunalité en matière de covoiturage du quotidien

Action 2.2 : Créer des aires multimodales de services de mobilités réparties sur le territoire

Action 2.3 : Définir une offre de transport solidaire permettant de désenclaver l'ensemble des publics

Action 2.4 : Structurer une offre de mobilité inversée itinérante

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

Action 3.1 : Définir une stratégie de communication pour mettre en avant l'offre de mobilité

Action 3.2 : Promouvoir l'offre de mobilité comme un maillon de l'expérience touristique sur le territoire

Action 3.3 : Promouvoir l'offre de mobilité lors des évènements du territoire

10.2. Déclinaison du plan d'actions du PDMS

ACTION 1.1 – FAIRE DES GARES DU TERRITOIRE DES AIRES MULTIMODALES DE REFERENCE

Constat :

4 gares, desservies par la ligne allant de *Paris-Bercy* à *Corbigny* et par la ligne *Paris-Bercy – Avallon (en* passant par Auxerre), se situent sur le territoire. Ces gares doivent devenir des points d'ancrage importants et des lieux regroupant les différents modes de transports. Il serait intéressant de mieux exploiter ces gares qui sont un atout non négligeable pour le territoire d'un point de vue économique et touristique.

Objectifs :

- Définir une typologie de **services multimodaux** destinés à se trouver à proximité des gares. Ils permettront, d'une part, de **maintenir le service ferroviaire** sur ces gares et, d'autre part, de **favoriser un report modal** pour les trajets du quotidien ;
- Hiérarchiser les besoins inhérents à chacune des gares ou haltes et **définir une offre de service adapté.**

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Les gares du territoire doivent devenir des points d'ancrage permettant d'accéder à l'ensemble des modes présents sur le territoire. **Il s'agit, ici, de permettre le rabattement et la diffusion depuis les infrastructures structurantes :**

- **Assurer une desserte des gares par le transport à la demande (TAD) :** desserte en heure de pointe et lors des pics de fréquentation du territoire, en assurant les correspondances. Mettre en avant le service de TAD de rabattement proposé par la région.

Financement :
- Définir les répartitions de financement avec la Région.

Suivi :
- Fréquentation du TAD

- **Communiquer au sein des territoires sur l'offre de transport ferroviaire pour inciter son usage :**
  - Affiches, flyers ;
  - Rubrique mobilité sur le site de la CCAVM. **Rubrique existante** à étoffer en incluant l'ensemble des modes de transports, leurs horaires et des exemples de parcours multimodaux.

Financement :
- Selon la typologie et le nombre d'affiches. Temps humains pour la conception des supports, leur distribution et pour l'ajout des pages web et leur mise à jour.

Suivi :
- Nombre d'utilisateur

- **Faire des parkings et des aires de covoiturage facilement indentifiables par l'ensemble des publics** :
  - Matérialisation de zones dédiées, panneautage, informations et communication.

Financement :
- 550€ sur emplacement existant, 2500€ ex-nihilo pour la création des places (marquage au sol, revêtement) ;
- 400 € par panneau.

Suivi :
- Nombre d'utilisateur

- **Proposer un service d'autopartage et des bornes IRVE :**
  - Permet de répondre à des besoins ponctuels avec des véhicules dimensionnés aux besoins des publics.

Financement :
- Selon l'offre proposée (nombre de bornes IRVE et véhicules) ainsi que leur typologie

Suivi :
- Nombre d'utilisateur

- **Développer et informer sur les services en lien avec la pratique cyclable** :
  - Accès *via* infrastructures sécurisées aux gares ;
  - Stationnement, Programme d'installation de box sécurisé de la SNCF ;
  - Location de vélo en gare. Etudier la faisabilité du service (portage, financement, etc.).

Financement :
- Box vélo de 5 000 à 20 000 € selon la capacité des abris ;
- Subvention de la Région pour les stationnements en gare

Suivi :
- Nombre d'utilisateur

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Région Bourgogne-Franche-Comté, SNCF Gares et Connexion

ACTION 1.2 – SOLLICITER LA RÉGION BOURGOGNE FRANCHE COMTE POUR FAIRE ÉVOLUER L'OFFRE MOBIGO

Constat :
Les gares et lignes de cars présentes sur le territoire sont caractérisées par des **connexions relativement longues vers les principaux pôles d'emplois** externes au territoire. Une réflexion sur la qualité du service permettrait de répondre à des besoins de déplacements. Mettre en place des offres de mobilité efficaces, en complément de l'offre existante, avec pour ville-centre Avallon serait intéressant. Le système d'information multimodale (SIM) Mobigo a été enrichie, permettant aux usagers d'effectuer l'intégralité de son voyage avec MOBIGO.

Objectifs :
Identifier et proposer des pistes d'amélioration de l'offre de mobilité Mobigo, afin de permettre à la Région d'étudier d'éventuelles modifications des lignes régulières au cours des contrats, telles que :

- Augmentation des cadencements
- Réflexion sur des services de bus express
- Définir des services d'intermodalité (emport du vélo par exemple)

Besoins recensés

- **Absence de bus pour aller à Auxerre :** Le trajet en train est plutôt long avec des horaires inadaptés pour des déplacements pendulaires (domicile-travail/étude). Il y a, donc, un fort besoin de connecter le territoire à Auxerre, notamment pour répondre aux besoins des lycéens, étudiants et salariés devant se rendre à Auxerre quotidiennement ;
- **Étudier la connexion vers Auxerre en express et revoir les horaires** (horaires plus adaptés et une fréquence renforcée lors des heures de pointe) afin de **renforcer** l'offre existante. Ces parcours sont bien en complément du train.

Financement :
- Selon les actions misent en œuvre
- Les recettes tarifaires peuvent réduire en partie les dépenses d'exploitation.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Réaliser des comptages afin de disposer de données de fréquentation pour étayer la demande.
- S'appuyer sur le diagnostic territorial pour identifier les besoins du territoire (analyse des flux, retours de la population, etc.).
- Proposer plusieurs pistes d'amélioration pouvant être mises en œuvre par la Région, telles que :
  - l'augmentation de la fréquence des lignes MOBIGO existantes ;
  - l'autorisation de l'emport des vélos dans les cars ;
  - la création de deux lignes express pour assurer des liaisons rapides en heures de pointe, l'une vers Auxerre, l'autre vers Montbard.

Suivi :
- Fréquentation de MOBIGO

Porteur : CCAVM

Partenaires : Région Bourgogne-Franche-Comté

Proposition de mise en œuvre opérationnelle de l'action

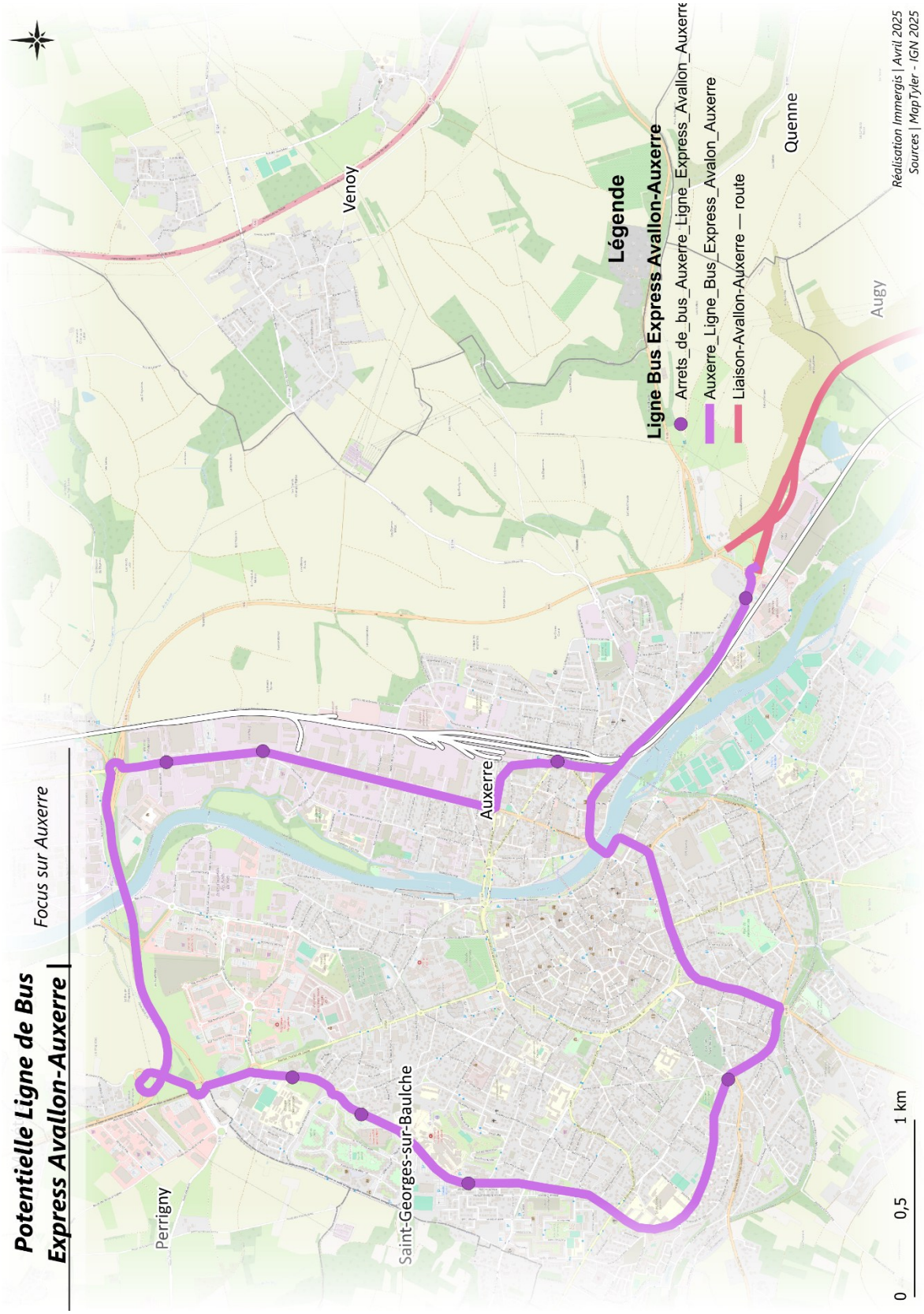


Figure 32 : Proposition tracé Ligne de Bus Express Avallon-Auxerre - Focus sur Auxerre -, Immergis, 2025

ACTION 1.3 – AMELIORER LE RABATTEMENT DU TRANSPORT A LA DEMANDE VERS LES OFFRES INTERURBAINES STRUCTURANTES

Constat :
Les circuits de transport à la demande souffrent actuellement d'une amplitude horaire limitée. Nous pouvons noter que **33% des répondants à l'enquête déclarent ne pas connaître ce service** tandis que **23% déclarent que les horaires et jours de circulations ne leur conviennent pas.** De plus, la desserte des nœuds d'intermodalité du territoire n'est actuellement pas optimale.

Objectifs :
- Augmenter le niveau de service du transport à la demande pour répondre à des besoins d'intermodalité vers les gares et les arrêts de car régionaux ;
- Adapter l'amplitude horaire pour assurer une offre à la journée vers Auxerre, Montbard, Clamecy, Dijon, etc.

Besoins recensés

- Desserte opérée avec des équipements de mobilité structurant déjà le territoire ;
- Proposer des périodes de fonctionnement plus larges ;
- Le TAD comme réponse aux besoins touristiques ;
- Accentuer les efforts sur la communication du TAD.

Piste de réflexion pour une adaptation du service

<u>Assurer l'intermodalité depuis et vers les gares et aires de covoiturage du territoire :</u>
- Assurer une desserte de rabattement par le TAD depuis l'ensemble des gares et des aires de covoiturage du territoire ;
- **Mettre en avant le service de TAD de rabattement proposé par la région.**

<u>Mise en œuvre sous forme d'expérimentation :</u>
- Mise en service de la ligne A (Circuit A : Avallon-Vézelay) du lundi au vendredi en journée avec la desserte de la gare d'Avallon et de l'aire de covoiturage de l'échangeur autoroutier A6.

<u>Lors des pics touristiques, assurer une desserte des principaux lieux d'intérêt depuis les infrastructures de transport :</u>
- Identification de lieux à enjeu : Vézelay, Grotte d'Arcy, lac du Crescent ;
- Mise en service d'une ligne à la demande les desservant depuis la gare d'Avallon et les aires de covoiturage ;
- Identification de services complémentaires : emport vélo, animation / sensibilisation à bord.

Financement :
- Coût d'exploitation d'un TAD : Entre 2 et 6€/km ;
- Plus il y a d'utilisateur, moins le coût d'exploitation sera important.

Suivi :
- Suivre l'évolution de la fréquentation du TAD ;
- Suivre l'évolution de la fréquentation de la ligne A (Circuit A).

Porteur : CCAVM

Partenaires : Région Bourgogne Franche-Comté, Communes, Associations, Titulaire du marché de TAD de la CCAVM

ACTION 1.4 – FAIRE EVOLUER LE SERVICE DE TRANSPORT A LA DEMANDE LORS DES PICS TOURISTIQUES

Constat :
Le territoire rassemble plusieurs **hauts-lieux d'intérêt touristiques : Vézelay, grottes d'Arcy, Parc du Morvan…** Les circuits de transport à la demande (TAD) desservent une majeure partie de ces lieux.

Objectifs :

- Identifier les lieux à desservir sur la base du service existant ;
- Dimensionner le service en fonction des pics de fréquentation tout en proposant des tarifs attractifs : période / amplitude horaire / tarification ;
- Etudier la possibilité de développer une offre touristique packagée.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter l'amplitude horaire de la navette actuelle CITEO jusqu'à 19 heures lors des pics touristiques.

<u>Rendre la navette disponible du Lundi au Samedi ou, au minimum, les weekends surtout au vu de sa fréquentation :</u>

- Navette Touristique avec un tarif attractif de 2 euros aller/retour ;

<u>Modifier le circuit pour desservir les sites touristiques du territoire :</u>

- Navette partant des remparts de la cité d'Avallon et allant jusqu'au Parc Naturel Régional du Morvan ;
- Navette reliant directement Avallon à Vézelay ;

Financement :

- Coût d'exploitation d'un TAD : Entre 2 et 6€/km ;
- En fonction du nombre de navettes mises en place ;
- Financement possible de la Région des services de mobilité altematives à la voiture individuelles pour rejoindre les lieux d'intérêt touristique régionaux

Suivi :

- Suivre l'évolution de l'usage de cette navette

Porteur : CCAVM

Partenaires : Communes, Offices de tourisme, Titulaire du marché de TAD de la CCAVM, Région Bourgogne-Franche Comté

ACTION 2.1 – DEFINIR LE SPECTRE D'INTERVENTION DE L'INTERCOMMUNALITE EN MATIERE DE COVOITURAGE DU QUOTIDIEN

Constat :
Le covoiturage apparait aujourd'hui comme une alternative crédible à la voiture individuelle dans les territoires où les performances des transports ferroviaires peut laisser à désirer. Au sein de l'intercommunalité, la grande majorité des trajets en covoiturage se font sur de courtes distances (92% font moins de 20 kilomètres). Les pics de pratique se font sur les heures de pointes.

Objectifs :
- Définir un mode d'intervention adapté pour développer la pratique du covoiturage sur le territoire de la CCAVM ;
- Animation et vulgarisation de la plateforme de covoiturage MOBIGO.
- Inciter à la pratique du covoiturage.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

À court terme, favoriser la mise en relation des covoitureurs du territoire via des actions de communication sous 2 aspects :

- Mettre en avant la plateforme Mobigo (plateforme mise en place par la région). Elle permet de mettre en relation les habitants réalisant des trajets similaires.
- Communiquer de manière importante sur l'existence des aires de covoiturage et des futurs relais mobilités.

Financement :
Selon la typologie et le nombre d'affiches. Temps humains pour la conception des supports, leur distribution et pour l'ajout des pages web et leur mise à jour.

Suivi :
- Evaluer le nombre d'utilisateurs

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Entreprises, Associations, Programme CCE ILCOV (aide au déploiement de lignes de covoiturage spontané), Région Bourgogne-Franche-Comté

ACTION 2.2 – CREER DES AIRES MULTIMODALES DE SERVICES DE MOBILITES REPARTIES SUR LE TERRITOIRE

Constat :
La CCAVM Avallon-Vézelay-Morvan a lancé, en 2022, une large concertation visant à connaitre les besoins en mobilités des communes membres. Sur les 48 communes, **18 sont intéressées par la mise en place d'un relais mobilités**. Il s'agit d'espaces où se rencontrent plusieurs types de mobilités. Il serait donc très opportun de définir une typologie de services en lien avec le covoiturage.

Objectifs :
- Massifier la pratique du covoiturage pour les trajets du quotidien ;
- Identifier de potentiels nouveaux lieux d'implantation d'aires de covoiturage à aménager en priorité ;
- Identifier des services à implanter sur les relais mobilités.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Dans le cadre de la mise en œuvre des relais mobilités, dont une première vague de création est prévue pour 2026, et dans la continuité des aménagements réalisés sur les aires de Sauvigny-le-Bois et d'Avallon, il est primordial d'identifier de nouveaux lieux stratégiques d'implantation de ces aires. Les relais mobilités occupent une place centrale dans la promotion des modes de déplacement alternatifs et contribuent activement au développement du covoiturage tout en proposant une offre complémentaire de services tels que l'autopartage, la location de vélos et l'information sur les solutions de mobilité du territoire. Il apparaît donc pertinent d'implanter ces aires aux portes d'entrée du territoire, le long des grands axes routiers, afin de garantir une bonne accessibilité.

A moyen terme, des aires répondant aux logiques de flux domicile-travail, notamment au niveau :

- Des gares : Arcy-sur-Cure et Givry
- Des axes structurants : Sainte-Magnance (RD90 : axe Avallon/ Saulieu) et Asquins (RD951 : axe Avallon/Vézelay)
- Des communes où le covoiturage est déjà développé : Girolles, Sauvigny-le-Bois, Saint-Brancher, Givry

Financement :
- Coût de création d'une place de parking en extérieur : **Entre 2 000 et 5 000€ H.T.** → Coût plus important si l'on y applique un enrobé perméable pour favoriser l'écoulement des eaux pluviales.
- Certains équipements sont subventionnés par la Région dans le cadre « Territoires en actions »

Suivi :
- Suivre l'évolution des données de covoiturage à l'échelle de la CCAVM.
- Evaluer la fréquentation des aires de covoiturage.

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Communes, Région Bourgogne-Franche-Comté

Localisation des futurs relais mobilité

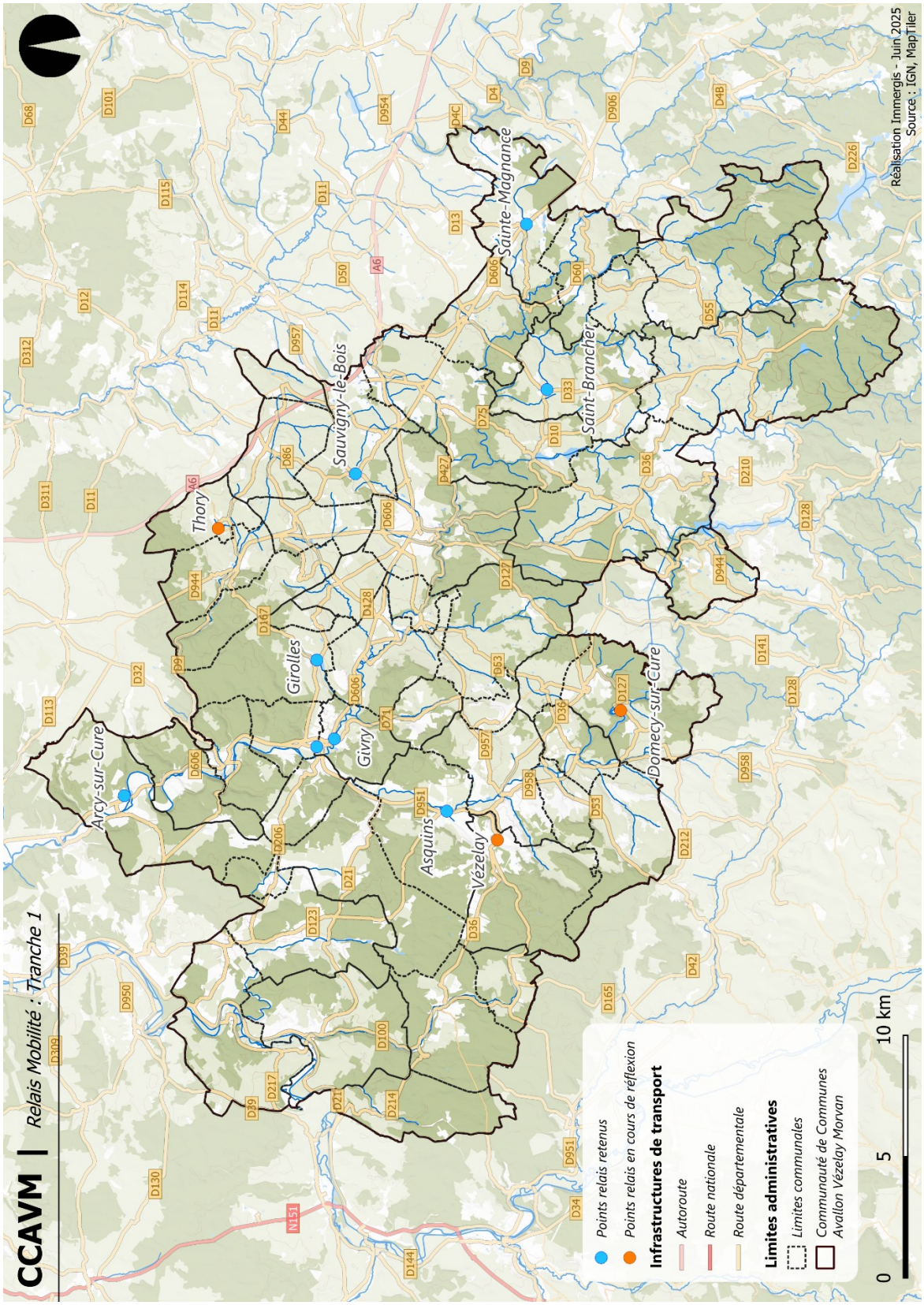


Figure 33 : Localisation des futurs "Relais Mobilité", Immergis, 2025

ACTION 2.3 – DEFINIR UNE OFFRE DE TRANSPORT SOLIDAIRE PERMETTANT DE DESENCLAVER L'ENSEMBLE DES PUBLICS

Constat :
Actuellement la réponse à ce besoin est portée par le TAD bien que ce ne soit pas une **offre de transport solidaire** car il s'adresse à tous les usagers.
Le transport solidaire est un Transport d'Utilité Sociale (TUS) **et vise les populations isolées et ayant besoin d'un appui pour réaliser des tâches administratives, etc.**

Objectifs :
- Définir une formule de service : covoiturage solidaire, location de VAE, etc. ;
- Définir les acteurs qui proposeront le service : CCAVM, CCAS, Associations (sous forme de partenariat ?), etc. ;
- Etablir un réseau structuré et communiquer auprès des publics ciblés.

Besoins recensés

Etablir un partenariat avec des associations susceptibles de s'occuper de l'offre de transport solidaire :

- Croix rouge, etc.

Définir des publics cibles :

- Personnes âgées de plus de 65 ans ;
- Jeunes et personnes sans permis ;
- Personnes à mobilité réduite.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Structurer une offre de transport solidaire pour qu'elle puisse perdurer dans le temps ;
- Etablir un réseau de bénévoles prêts à aider les personnes ayant des difficultés de déplacement notamment les personnes âgées et les personnes à mobilité réduites ;
- Etablir un partenariat avec une association pour qu'elles s'occupent de gérer l'offre de transport solidaire ;
- Communiquer auprès des potentiels usagers en réalisant des campagnes de communication ciblées.

Financement :
Coût moyen d'un véhicule de 6 places avec une place pour PMR : **38 000 € H.T.**, soit un loyer mensuel de 415 € H.T. sur une LLD de 36 mois.

Suivi :

- Evolution de l'usage du TUS ;
- Identifier les zones où la demande est la plus importante et faire évoluer le service.

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Communes, CCAS, AGEFIPH, Département de l'Yonne, Région Bourgogne-Franche-Comté

ACTION 2.4 – STRUCTURER UNE OFFRE DE MOBILITE INVERSEE ITINERANTE

Constat :
Pour répondre aux besoins des habitants les moins mobiles, des acteurs locaux du territoire ont déployé certains services favorisant la démobilité : tiers-lieu à Avallon, actions dans le contrat local de santé, distributeurs alimentaires, épiceries solidaires, etc.
Il serait intéressant de continuer de développer cette offre de mobilité inversée et l'appliquer au secteur du commerce et de l'alimentation, de la santé, etc.

Objectifs :
- Définir les pôles à desservir en priorité ;
- Définir le type d'offre de services à inclure en fonction des besoins et des profils habitants et répondre aux appels à projet ;
- Accentuer la communication sur les offres déjà existantes.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

Développer des offres de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité :

- **Commerce et alimentation** : distributeur de pain, de produits locaux, commerçants ou marchés itinérants ;
- **Santé** (notamment pour diminuer le renoncement aux soins pour cause de difficulté de déplacement) : répondre aux appels à projet de Médicobus de l'ARS BFC ;
- **Services publics de l'état via les maisons France Service** : *La Poste*, la *CAF*, la *Sécurité sociale*, *France Travail*. Une réflexion peut aussi être portée sur les maisons *France services* itinérantes.

Actions de communication :

- Communiquer davantage sur les offres existantes :
  - Le tiers-lieu labellisé ;
  - Le contrat local de santé du pays Avallonnais ;
  - Le projet alimentaire de territoire.

Financement :
- Coût de fonctionnement d'un Médicobus : **200 000€/an** (**cofinancé** par l'ARS BFC et les collectivités partenaires - Possibilité de **financer une partie des charges** de fonctionnement **grâce au FIR**) ;
- Subvention *via* programme Leader.

Suivi :
- Analyser les retours des usagers ;
- Evaluer le niveau de fréquentation de ces services.

Porteur : CCAVM

Partenaires : ARS, Département de l'Yonne, Epicerie solidaire, Fabrique numérique Avallonnais

ACTION 3.1 – DEFINIR UNE STRATEGIE DE COMMUNICATION POUR METTRE EN AVANT L'OFFRE DE MOBILITE

Constat :
La non connaissance de l'offre de mobilité existante sur le territoire apparaît comme l'un des freins importants empêchant l'utilisation de moyens de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. **52%** des répondants à l'enquête **n'ont pas connaissance du service de TAD**, **39%** de la **navette CITÉO** et **29%** des **lignes régionales MOBIGO**.

Objectifs :
- Définir les outils de communication à utiliser (articles, publications sur les réseaux, retours d'expérience…) ;
- Quels supports d'accueil pour l'information (site, application, supports physiques…) ?

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place une communication variée en multipliant les supports :
  - Supports physiques : panneaux d'affichages, flyers, livrets disponibles en Mairies, dans les Maisons France Services, dans les établissements accueillant du public (loisirs, espaces culturels, établissements sportifs, aires de covoiturage), presse écrite, etc. ;
  - Supports numériques : postes sur les réseaux sociaux, communication sur le site internet de la CCAVM, newsletter, presse numérique, création d'une application, etc.
- Mettre en place des points de vente de billets et des points d'information (horaires et les itinéraires des cars régionaux et navette).
  - Après analyse des questionnaires effectués, on trouve :
    - **29 communes** intéressées par la **mise en place de points d'informations mobilités** dans leur territoire ;
    - **18 communes** intéressées par la **création de "Relais Mobilité"**.

Financement :
Selon la typologie et le nombre d'affiches. Temps humains pour la conception des supports, leur distribution et pour l'ajout des pages web et leur mise à jour.

Suivi :
- Analyser les retours des usagers ;
- Suivre l'évolution des usages en fonction des campagnes de communication lancées.

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Communes, Autres acteurs de la mobilité, Région Bourgogne-Franche Comté

ACTION 3.2 – PROMOUVOIR L'OFFRE DE MOBILITE COMME UN MAILLON DE L'EXPERIENCE TOURISTIQUE SUR LE TERRITOIRE

Constat :
La CCAVM dispose d'un patrimoine attirant de nombreux touristes. Développer l'accessibilité des sites touristiques avec des mobilités alternatives et intégrer la question du déplacement dans la programmation des séjours devient un enjeu central. Permettre aux touristes de visiter le territoire à « moindre coût », tout en utilisant les transports alternatifs, voici une des facettes du tourisme durable.

Objectifs :
- Identifier les sites pouvant être desservis par l'offre de transport présente sur le territoire ;
- Identifier les services à intégrer dans les établissements accueillant du public ;
- Intégrer la question du déplacement au sein de l'expérience touristique (tarification, sensibilisation à bord).

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en place des tickets de transport avec des tarifs adaptés à l'offre touristique :
  - Par exemple :
    - Pass Tourisme à 10 euros par semaine offrant un accès au Musée de l'Avallonnais Jean Després, au Musée du Costume et aux Jardins-terrasses d'Avallon.
- Mettre en place des points de ventes du *Pass Tourisme* dans les offices de Tourisme et dans les gares ;
- Développer la vente de produits touristiques incluant la prestation transport ;
- Développer la communication autour des services existants :
  - Location de VAE ;
  - Ateliers de réparation et points de vente ;
  - Associations et évènements locaux.
- Mettre en place des bornes de réparation de vélos.

Financement :
- Coût moyen pour la location « humanisée » de VAE : **800€/vélo/an.**
- Borne de réparation : entre 1000 et 2000€.

Suivi :
- Analyser les retours des usagers.
- Suivre l'évolution du nombre d'achat du *Pass Tourisme*.

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Office de tourisme du Grand Vézelay, SNCF Voyageurs

ACTION 3.3 – PROMOUVOIR L'OFFRE DE MOBILITE LORS DES EVENEMENTS DU TERRITOIRE

Constat :
Les évènements rassemblant la population de l'intercommunalité sont l'occasion de sensibiliser aux problématiques attenantes aux mobilités (environnement, santé, finance) et de former au contexte et à la pratique de celles-ci.

Objectifs :
- Cibler les évènements concernés ;
- Définir la forme de l'intervention et les outils nécessaires ;
- Identifier des acteurs locaux pouvant potentiellement devenir partenaires privilégiés.

Mise en œuvre opérationnelle

- Mettre en place des stands mobilités lors des évènements pour sensibiliser les usagers ;
- Déployer des actions sportives et touristiques :
  - Par exemple :
    - Balades à vélo et piétonne sur le territoire ;
    - Accueil ou organisation de manifestations sportives.
- Mettre en place des ateliers de concertations, régulièrement, autour des mobilités avec les partenaires.
- Mettre en place des animations en lien avec les évènements nationaux et internationaux (ex : mai à vélo, semaines européennes de la mobilité) pour accompagner le changement de comportement. La Communauté de Communes pourra s'appuyer notamment sur le Challenge de la mobilité de BFC, et mobiliser les employeurs de son territoire autour de ce projet.

Financement :
Selon la taille et l'importance que l'on accorde à l'évènement.

Suivi :
- Analyser les retours des usagers ;
- Evaluer le niveau de fréquentation des évènements.

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Etablissements scolaires, entreprises, mairies, offices de tourisme, Associations

10.3. Plan d'actions du SDC

Axe 1 : Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

Action 1.1 : Aménager le réseau cyclable

Action 1.2 : Améliorer les infrastructures existantes et résorber les discontinuités

Action 1.3 : Adapter les cœurs de bourgs aux évolutions règlementaires

Action 1.4 : Etablir une stratégie de jalonnement favorisant les déplacements quotidiens et touristiques pour l'ensemble des itinéraires

Axe 2 : Développer les services vélos adaptés

Action 2.1 : Définir et hiérarchiser une typologie de services vélo pour favoriser l'intermodalité

Action 2.2 : Etablir et spatialiser des services de stationnement pour les pôles générateurs du territoire

Action 2.3 : Déployer une cartographie interactive recensant les services vélo

Action 2.4 : Mettre en place une offre longue durée de location de vélos

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et accompagner le développement des mobilités actives

Action 3.1 : Intégrer le volet cyclable à la stratégie de communication globale autour des mobilités

Action 3.2 : Déployer savoir rouler à vélo dans les écoles de l'intercommunalité

Action 3.3 : Créer un évènement annuel mêlant mobilités actives et découverte du terroir

10.4. Déclinaison du plan d'actions du SDC

ACTION 1.1 – AMENAGER LE RESEAU CYCLABLE

Constat :
Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

Objectifs :

- Aménager des itinéraires directs, confortables et sécurisés, en assurant un meilleur partage de l'espace public entre l'ensemble des usagers, tout mode de transport confondu.
- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de la CCAVM.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Hiérarchiser le réseau des aménagements cyclables en proposant des axes nécessitant un aménagement cyclable séparé de la chaussée et ceux où la circulation automobile limitée à 30 km/h ou moins, sur des voiries faiblement circulées qui nécessitent rarement des aménagements séparatifs.
- Proposer des aménagements larges et confortables aux rayons de courbures importants et sans ressauts pour les franchissements de seuils.
- Marquer les séparations entre les usages, aménagement cyclable et chaussée, et aménagement cyclable et trottoir lorsque nécessaire.
- Sécuriser les passages des cyclistes aux intersections et carrefours en appliquant des traitements spécifiques pour chaque régime de voirie traversée.

Financement :

- Selon la stratégie adoptée

Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires structurants
- Investissements dans l'aménagement des itinéraires structurants

Porteur : CCAVM, Communes

Partenaires : CCAVM, PNR, Département, Région

ACTION 1.2 – AMELIORER LES INFRASTUCTURES EXISTANTES ET RESORBER LES DISCONTINUITES

Constat :
Aménager un réseau cyclable continu, direct et sécurisé pour assurer à court terme une hausse notable des déplacements à vélo et permettre aux usagers de se sentir en sécurité en se rendant partout de façon rapide et directe.

Objectifs :

- Hausse des déplacements cyclables au quotidien.
- Baisse de l'accidentologie des cyclistes à l'échelle de la Communauté de Communes.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Assurer la continuité et la fluidité du réseau cyclable, la cohérence entre les usages et renforcer le confort d'utilisation sur les axes du réseau d'itinéraires à l'échelle de la Communauté de communes.
- Supprimer les zones dangereuses (visibilités, largeurs, emportièrage, etc.).
- Assurer la cohérence globale du réseau, avec la mise en place d'une signalétique harmonisée, d'une couleur de revêtement commune et d'un marquage au sol commun, dans le cadre d'une charte technique des aménagements.
- Sécuriser les abords des arrêts de bus pour inciter l'intermodalité vélo + bus, ainsi que les abords des aires de covoiturage.
- Adapter le plan de circulation lorsque possible ou nécessaire pour favoriser des déplacements apaisés en réduisant les coûts d'aménagement.

Financement :

- Selon la stratégie adoptée

Suivi :

- Linéaire d'aménagements réalisé annuellement
- Coûts de réalisation annuels des aménagements

Porteur : CCAVM, Communes

Partenaires : CCAVM, PNR, Département, Région

ACTION 1.3 – ADAPTER LES CŒURS DE BOURGS AUX EVOLUTIONS REGLEMENTAIRES

Constat :
Les évolutions réglementaires et législatives imposent aux collectivités de repenser l'aménagement de l'espace public en intégrant à court terme des aménagements sécurisants pour les mobilités actives : visibilité aux passages piétons, obligations d'aménagement de la loi LOM, cohérence des zones 30/zones de rencontre, etc.

Objectifs :

- Conformité totale de l'organisation de l'espace public des communes aux normes légales et réglementaires.
- Hausse du niveau de satisfaction des usagers de l'espace public et des parts modales des mobilités actives.
- Apaisement du cadre de vie des communes et baisse de l'accidentologie pour l'ensemble des moyens de déplacement.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Mettre en cohérence le réseau cyclable existant avec le niveau de service projeté dans le cadre du schéma directeur cyclable.
- Créer et maintenir des « itinéraires cyclables pourvus d'aménagement » (art. L228-2 Code de l'Environnement) lors de création ou la rénovations de routes en agglomération.
- Assurer les connexions avec le réseau cyclable à travers des traitements de carrefours cohérents, la réalisation d'aménagements de raccordement, etc.
- Accueillir la circulation des cyclistes à double sens sur l'ensemble de la voirie à sens unique limitée à une vitesse inférieure ou égale à 30km/h, sauf exception.
- Supprimer les zones dangereuses, notamment en neutralisant les places de stationnement situées à moins de 5 mètres en amont des passages piétons.

Financement :

- A évaluer selon les projets portés dans le cadre de cette action

Suivi :

- Taux de réalisation des itinéraires cyclables pourvus d'aménagement
- Investissements dans l'aménagement de l'espace public

Porteur : Communes, Département

Partenaires : CCAVM

ACTION 1.4 – ETABLIR UNE STRATEGIE DE JALONNEMENT FAVORISANT LES DEPLACEMENTS QUOTIDIENS ET TOURISTIQUES POUR L'ENSEMBLE DES ITINERAIRES

Constat :

Le jalonnement cyclable contribue à l'efficacité et à la cohérence des réseaux cyclables. Il articule et mutualise les réseaux à différentes échelles, permettant ainsi un usage optimal et une meilleure sécurité.

Objectifs :

Rendre le réseau cyclable lisible et continu pour des usagers se déplaçant sur le réseau, communiquer efficacement sur l'objectif du réseau.

- Lisibilité accrue des aménagements dédiés aux cyclistes (du quotidien, cyclotouristes, …),
- Compréhension accrue de la structure du maillage cyclable avec des cartographies communicantes pour le grand public,
- Baisse de l'accidentologie pour les usagers via la et l'identification des itinéraires.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Harmoniser le jalonnement, les cartouches et les panneaux règlementaires de type Dv en se fondant sur les modalités prévues par l'IISR et le guide Vélo & Territoires, afin d'assurer continuité, uniformité et compréhension des usagers.
- Favoriser le déploiement d'une signalisation d'itinéraires selon une logique d'origine et de destination, dont les itinéraires d'intérêt communautaire par des cartouches comportant le numéro de ces derniers. Par exemple : « L'itinéraire 1, de couleur verte, permet de relier Avallon à Pontaubert ».
- Mettre en œuvre une surveillance et une maintenance régulière à hauteur de 2 passages par an à minima pour le jalonnement.

Financement :

- Selon la stratégie choisie

Suivi :

- Suivi des implantations sur les itinéraires aménagés
- Retour d'expérience des usagers du réseau cyclable

Porteur : Communes

Partenaires : CCAVM, Département, PNR

ACTION 2.1 – DEFINIR ET HIERARCHISER UNE TYPOLOGIE DE SERVICES POUR FAVORISER L'INTERMODALITE

Constat :
L'intermodalité est un enjeu essentiel pour le développement du vélo dans la mobilité quotidienne. Le stationnement sécurisé des vélos aux aires de covoiturages et arrêts principaux des transports en commun est le point clé pour faciliter l'usage de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Objectifs :
Assurer une offre de service suffisante en renforçant le stationnement sur les aires de covoiturage formelles et informelles actuelles et futures, et les arrêts majeurs des réseaux de transport.
- Augmenter l'aire d'attraction des réseaux de transports publics en facilitant l'accès au vélo.
- Augmentation des trajets intermodaux.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Stationnements sécurisés à la gare de Avallon et aux haltes ferroviaires pour favoriser les déplacements vélo + train. Déploiement de box individuel, pouvant évoluer en consigne en fonction des usages.

- Stationnements sécurisés aux aires de covoiturage et futurs relais mobilité pour favoriser l'intermodalité « vélo + covoiturage ». Favoriser le déploiement de box individuel pour des stationnement de moyenne à longue durée. A terme, il convient de prévoir des stationnements vélos sécurisés pour 1/3 de la capacité automobile sur les aires accessibles dans de bonnes conditions.

- Déploiement de stationnements sécurisés en rabattement vers les arrêts des réseau de transport. Il est conseillé d'implanter des box individuels (à proximité des ZAE notamment) ou des abri-vélo couverts, mais ouverts pour les pôles d'échanges.

Financement :
- Consigne individuelle : entre 1 000 et 2 000 € par place
- Abri-vélo ouvert : entre 800 et 900 € par place

Suivi :
- Cartographie des implantations
- Fréquentation des équipements

Porteurs : CCAVM, Communes

Partenaires : Région Bourgogne-Franche-Comté

ACTION 2.2 – ETABLIR ET SPATIALISER DES SERVICES DE STATIONNEMENT POUR LES POLES GENERATEURS DU TERRITOIRE

Constat :
Le stationnement est considéré par l'ensemble des acteurs de la filière des mobilités comme le point essentiel pour assurer à court-terme une hausse notable des déplacements à vélo sur un territoire.

Objectifs :
Assurer une offre de services suffisante en renforçant le stationnement vélo sur voirie et structurant l'implantation de celui-ci (critères de qualité minimum, d'implantation sécurisée, de limitation de l'encombrement visuel, etc.)

- Hausse du nombre d'emplacements dédiés aux vélos dans l'espace public.
- Hausse de la part modale du vélo dans les déplacements.
- Baisse du nombre de vols de vélos.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Augmenter le nombre de places de stationnement disponibles sur voirie (une place de stationnement automobile équivaut à huit emplacements vélo de courte durée avec 4 arceaux), notamment aux points d'arrêt de courte durée sur l'intercommunalité (commerces de proximité…) et au niveau de points d'intérêt touristique.

- Assurer un équipement en arceaux vélos, avec ou sans abri, pour des durées de stationnement entre l'heure et la demi-journée. Ces arceaux doivent permettre d'attacher sans difficultés des VAE avec des antivols U.

- Généraliser la création de stationnement vélo sur les places de stationnement automobile dans le cadre de la mise en application de la loi LOM (à horizon 2026).

Financement :
- Arceau : entre 60 et 150 € par place
- Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place

Suivi :
- Cartographie des implantations

Porteurs : Communes,

Partenaires : CCAVM, Région Bourgogne-Franche-Comté, Commerçants, Office de tourisme

ACTION 2.3 – DEPLOYER UNE CARTOGRAPHIE INTERACTIVE RECENSANT LES SERVICES VELO

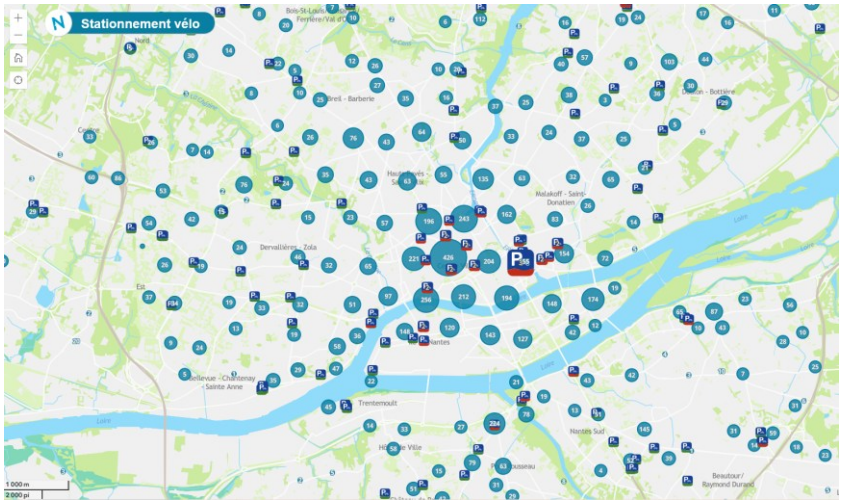
Constat :
Composante clé de l'usage du vélo au quotidien, le stationnement est le premier besoin de service mentionné par les cyclistes pour permettre d'assurer la cyclabilité d'un territoire. Les informer des lieux où sont implantés les stationnements vélo constitue un élément primordial pour construire un écosystème cyclable sur le territoire.

Objectifs :
Développer l'accessibilité, la faisabilité et la sécurisation du stationnement afin de faciliter le choix du vélo comme mode de déplacement au quotidien. Il s'agit ainsi de répondre aux besoins des cyclistes en leur permettant de visualiser les lieux où il est possible de stationner de manière sécurisée.

- Assurer la communication à propos des emplacements des stationnements sécurisés sur le territoire.
- Distinguer les types de stationnement disponibles sur le territoire intercommunal.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

- Créer une carte en ligne recensant les stationnements vélo sécurisés, mais les services associés peuvent aussi y être ajouté (bornes de réparation, loueurs de vélo…).



Crédit : Nantes Métropole

Financement :
- Intégré au service communication de la CCAVM

Suivi :
- Nombre de visites par mois de la page web

Porteurs : CCAVM

Partenaires : PNR, Région

ACTION 2.4 – METTRE EN PLACE UNE OFFRE LONGUE DUREE DE LOCATION DE VELOS

Constat :

En déployant un service de location longue durée de VAE adapté aux territoires urbains mais également peu denses, CCAVM peut permettre à des personnes non motorisées d'accéder à une solution de mobilité viable sur des moyennes distances allant jusqu'à 10 km, mais aussi de réduire la place de la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.

Objectifs :

- Offrir une solution de mobilité viable sur des distances allant jusqu'à 10 km.
- Réduire la place de la voiture individuelle pour les ménages qui le souhaitent.
- Ouvrir l'accès au VAE sur le territoire afin de favoriser les déplacements actifs.
- Accompagner les nouveaux usagers et les convaincre des bienfaits sanitaires, environnementaux et économiques d'un VAE.

Mise en œuvre opérationnelle de l'action

	Scenario 1 Gestion directe (régie)	Scenario 2 Gestion déléguée (SPL ou DSP)
Avantages	Retours d'expérience : pour des parcs de moins de 100 vélos, les petites structures privilégient la gestion en régie publique. Calibrage de l'offre selon la demande de la population plus rapide.	Gestion à la charge du prestataire. Possibilité d'associer ce service à un autre marché.
Inconvénients	Investissement initial et recrutement d'un ETP	Gestion privilégiée pour des parcs de plus de 1000 vélos. Lourdeur de la mie en place et risque d'absence de prestataire intéressé
Dimensionnement	Recommandations CEREMA : 10 vélos pour 10 000 habitants au lancement du service, puis augmentation progressive du ratio jusqu'à atteindre 20 voire 30 vélos pour 10 000 habitants avec une diversification de l'offre (vélos cargo, vélos électriques pliables).	
Tarification et conditions d'utilisation	Abonnement trimestriel : 90 € Caution : 500 € Location sur 3 mois, renouvelable une fois Habitants de la CCAVM de 18 ans et plus	

- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 € /vélo
- Achat « kit de sécurité » (gilet jaune, lumières, antivol) : environ 40 €
- Coût moyen hors recettes : 800 €/vélo/an

1 ETP nécessaire pour la logistique et la maintenance (régie)

Suivi :

- Nombre de location pourvues
- Nombre de km parcourus
- Questionnaire de satisfaction rempli à la fin de la location par les usagers
- Potentielle liste d'attente

Porteurs : CCAVM

Partenaires :

ACTION 3.1 – INTEGRER LE VOLET CYCLABLE A LA STRATEGIE DE COMMUNICATION GLOBALE AUTOUR DES MOBILITE

Constat :
Le déploiement d'une identité visuelle unique concernant la mobilité cyclable favorise la cohérence globale de la politique vélo.

Objectifs :
Rendre l'infrastructure visible, sécurisée et attrayante, grâce à une signalétique et des médias de communication qualitatifs et adaptés.

- Uniformisation de la marque « vélo » de la Communauté de Communes.
- Compréhension facilité et simplification de l'utilisation dans les différents médias de communication.

Mise en œuvre opérationnelle

- Déployer une identité visuelle pour l'ensemble de l'offre de mobilité cyclable (infrastructures et services).
- Développer une communication originale et ludique, sur le modèle du kit de communication de l'ADEME pour développer la culture vélo sur le territoire.
- Axer la communication de la politique cyclable sur divers argumentaires : praticité (fluidité du trafic, souplesse d'usage…), économies réalisées pour l'usager er les entreprises, évitement de GES, diminution de la congestion automobile et du bruit en participant à une ville apaisée, convivialité.

Financement :
- Site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et guide vélo : 5 000 €

Suivi :

Porteurs : CCAVM

Partenaires : Communes, Région (Mobigo)

ACTION 3.2 – DEPLOYER SAVOIR ROULER A VELO DANS LES ECOLES DE L'INTERCOMMUNALITE

Constat :
Le développement du Savoir Rouler à Vélo (SRàV) est un enjeu essentiel de sensibilisation de la population. La maîtrise de la pratique du vélo ainsi que les connaissances suffisantes sur l'entretien et la réparation du vélo sont indispensables pour augmenter le nombre d'usagers.

Objectifs :
Développer la pratique du vélo à l'aide de la sensibilisation de la population et d'un nombre accru d'animateurs.

Renforcer la formation au travers du programme Génération Vélo pour le jeune public, et des ateliers vélo pour toucher un public plus élargi.

- Hausse du nombre d'ateliers vélos réalisés.
- Formation de l'ensemble des scolaires de CM1/CM2 de l'année scolaire courante formé au SRAV.

Mise en œuvre opérationnelle

- Augmenter le nombre d'animateurs à l'échelle de la Communauté de Communes et favoriser une extension de l'apprentissage sur l'ensemble des communes de l'intercommunalité.
- Renforcer les moyens donnés à l'apprentissage du vélo comme mode de déplacement quotidien chez les plus jeunes : piste de sécurité routière, guide(s) des bonnes pratiques, aide à l'accès aux outils indispensables pour les jeunes cyclistes (casques, gilets, sonnettes, …), encourager la mise en place d'un vélobus par les associations de parents d'élèves (guide méthodologique, accompagnement technique pour les circuits…).
- Développer et animer différents ateliers participatifs et solidaires et d'auto-réparation en s'appuyant sur le savoir-faire et savoir-être des acteurs de terrain : ateliers de réparation fixes et/ou mobiles (5 ateliers de réparation par an et par école), séances de remise en selle sur des parcours stratégiques, cours de vélo-insertion, vélo-écoles pour petits et grands, balades à vélos pour les citoyens et les élus, tests de VAE, etc.

Financement :
- À définir en fonction de la méthodologie choisie
- Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000 € (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg)
- Atelier d'apprentissage : 500 € (4h)
- Atelier de réparation : 150 € (1h30)

Suivi :
- Nombre d'attestations de formations fournies
- Nombre d'ateliers réalisés
- Nombre d'animateurs
- Nombre de vélobus mis en place

Porteurs : CCAVM, Communes

Partenaires : Département, Région, Génération Vélo, ADEME, Maisons de l'emploi, associations, établissements scolaires

ACTION 3.3 – CREER UN EVENEMENT ANNUEL MELANT MOBILITES ACTIVES ET DECOUVERTE DU TERRITOIRE

Constat :

Occasion de favoriser le changement des mentalités et de sensibiliser l'ensemble des habitants aux enjeux de cohabitation et de sécurité, les actions événementielles permettent de favoriser une prise de conscience collective plus rapide à propos de la pertinence du vélo.

Objectifs :

- Utiliser les événements en place comme vecteurs de communication et de sensibilisation pour la population.
- Mobilisation de la population autour des animations et évènements.

Mise en œuvre opérationnelle

- Plébisciter et inciter les entreprises à participer à certains challenges. Les challenges « Géovélo » ou « Tout à vélo », auxquels les entreprises peuvent participer et disposent d'un classement dédié, sont de bons exemples d'implication des entreprises dans la démarche de mobilité cyclable.
- Mise en œuvre d'actions renforcées dans le cadre d'événements tels que « Mai à Vélo » ou la « Semaine Européenne de la Mobilité ».
- Possibilité d'organiser des évènements avec une fermeture de voies à la circulation pour donner cet espace public sur un temps limité aux modes actifs.
- Proposer des circuits de découverte à thématique touristique du territoire et de ses atouts autour de ces fêtes.

Financement :

- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum et 1 ETP
- Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170€ pour 1000 habitants/an

Suivi :

- Nombre d'évènements réalisés
- Nombre de participants
- Retour d'expérience

Porteurs : CCAVM

Partenaires : média, associations, office de tourisme

11. Phasage des actions

11.1. Phasage des actions du PDMS

Axe 1 – Favoriser l'intermodalité autour d'une offre de transport structurante

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
1.1. Faire des gares du territoire des aires multimodales de référence	CCAVM	Région Bourgogne-Franche-Comté ; SNCF Gares et Connexion	Définir les répartitions de financement avec la Région ; Selon la typologie et le nombre d'affiches. Temps humains pour la conception des supports, leur distribution et pour l'ajout des pages web et leur mise à jour. Parking de covoiturage : - 550€ sur emplacement existant ; - 2500€ ex-nihilo pour la création des places (marquage au sol, revêtement) ; - 400 € par panneau. Bornes IRVE : - Selon l'offre proposée (nombre de bornes IRVE et véhicules) ainsi que leur typologie. Services en lien avec la pratique cyclable : - Box vélo de 5 000 à 20 000 € selon la capacité des abris ; - Subvention de la Région pour la création de stationnements en gare	Moyen-Long terme	+++
1.2. Solliciter la Région Bourgogne-Franche-Comté pour faire évoluer l'offre Mobigo	CCAVM	Région Bourgogne-Franche-Comté	Selon les actions misent en œuvre ; - Les recettes tarifaires peuvent réduire en partie les dépenses d'exploitation.	Moyen terme	+++
1.3. Améliorer le rabattement du transport à la demande vers les offres interurbaines structurantes	CCAVM	Région Bourgogne-Franche-Comté ; Communes ; Associations ; Titulaire du marché de TAD de la CCAVM	Coût d'exploitation d'un TAD : Entre 2 et 6€/km ; Plus il y a d'utilisateur, moins le coût d'exploitation sera important.	Court terme	+++
1.4. Faire évoluer le service de Transport à la Demande lors des pics touristiques	CCAVM	Communes ; Offices de tourisme ; Titulaire du marché de TAD de la CCAVM ; Région	Coût d'exploitation d'un TAD : Entre 2 et 6€/km ; En fonction du nombre de navettes mises en place.	Court-Moyen terme	+++

Axe 2 : Favoriser l'accès aux mobilités alternatives à l'autosolisme

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
2.1. Définir le spectre d'intervention de l'intercommunalité en matière de covoiturage du quotidien	CCAVM	Région Bourgogne-Franche-Comté ; Entreprises ; Associations ; Programme CCE ILICOV	Selon la typologie et le nombre d'affiches. Temps humains pour la conception des supports, leur distribution et pour l'ajout des pages web et leur mise à jour.	Court terme	+
2.2. Créer des aires multimodales de services de mobilités réparties sur le territoire	CCAVM	Communes ; Région Bourgogne-Franche-Comté	Coût de création d'une place de parking en extérieur : **Entre 2 000 et 5 000€ H.T.** → Coût plus important si l'on y applique un enrobé perméable pour favoriser l'écoulement des eaux pluviales. Subvention de la Région (Territoires en action)	Moyen-Long terme	+++
2.3. Définir une offre de transport solidaire permettant de désenclaver l'ensemble des publics	CCAVM	Communes ; CCAS ; AGEFIPH ; Département de l'Yonne ; Région Bourgogne-Franche-Comté	Coût moyen d'un véhicule de 6 places avec une place pour PMR : **38 000 € H.T.**, soit un loyer mensuel de 415 € H.T. sur une LLD de 36 mois.	Court-Moyen terme	++
2.4. Structurer une offre de mobilité inversée itinérante	CCAVM	ARS ; Département de l'Yonne ; Epicerie solidaire ; Fabrique numérique Avallonnaise	Coût de fonctionnement d'un Médicobus : **200 000€/an** (**cofinancé** par l'ARS BFC et les collectivités partenaires- Possibilité de **financer une partie des charges** de fonctionnement **grâce au FIR**) ; Subvention via programme Leader.	Court-Moyen terme	++

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
3.1. Définir une stratégie de communication pour mettre en avant l'offre de mobilité	CCAVM	Communes ; Région Bourgogne-Franche-Comté ; Autres acteurs de la mobilité	Selon la typologie et le nombre d'affiches. Temps humains pour la conception des supports, leur distribution et pour l'ajout des pages web et leur mise à jour.	Court terme	+
3.2. Promouvoir l'offre de mobilité comme un maillon de l'expérience touristique sur le territoire	CCAVM	Office de tourisme du Grand Vézelay ; SNCF Voyageurs	Coût moyen pour la location « humanisée » de VAE : **800€/vélo/an** ; Borne de réparation : entre 1000 et 2000€.	Court-Moyen terme	+++
3.3. Promouvoir l'offre de mobilité lors des évènements du territoire	CCAVM	Etablissements scolaires ; Entreprises ; Mairies ; Offices de tourisme ; Associations	Selon la taille et l'importance que l'on accorde à l'évènement.	Court terme	+

11.2. Phasage des actions du SDC

Axe 1 – Renforcer et valoriser le réseau cyclable du territoire

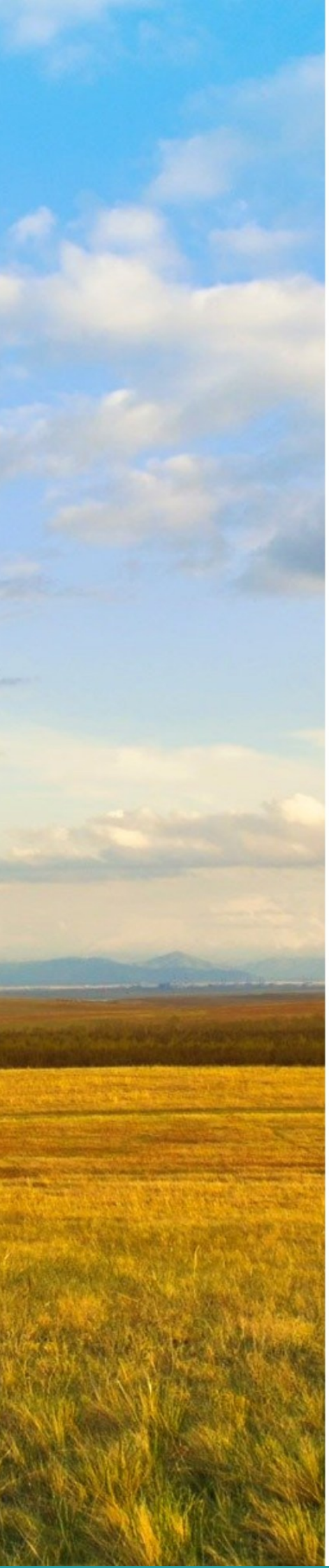
Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
1.1. Aménager le réseau cyclable	CCAVM, communes,	CCAVM, PNR, Département, Région	Selon la stratégie adoptée	Moyen-Long terme	+++
1.2. Améliorer les infrastructures existantes et résorber les discontinuités	CCAVM, communes,	CCAVM, PNR, Département, Région	Selon la stratégie adoptée	Moyen terme	+++
1.3. Adapter les cœurs de bourgs aux évolutions règlementaires	Communes, Département	CCAVM	A évaluer selon les projets portés dans le cadre de cette action	Moyen- long terme	+++
1.4. Etablir une stratégie de jalonnement favorisant les déplacements quotidiens et touristiques pour l'ensemble des itinéraires	Communes	CCAVM, Département, PNR	Selon la stratégie choisie	Court-Moyen terme	+

Axe 2 : Développer les services vélos adaptés

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
2.1. Définir et hiérarchiser une typologie de services vélo pour favoriser l'intermodalité	CCAVM, Communes,	Région Bourgogne-Franche-Comté	- Consigne individuelle : entre 1 000 et 2 000 € par place - Abri-vélo ouvert : entre 800 et 900 € par place Financement possible de la région si positionné en gare.	Court-Moyen terme	++
2.2. Etablir et spatialiser des services de stationnement pour les pôles générateurs du territoire	Communes	CCAVM, Région Bourgogne-Franche-Comté, Commerçants, Office de tourisme	- Arceau : entre 60 et 150 € par place - Abri vélo couvert mais ouvert : entre 800 et 900 € par place	Moyen-Long terme	++
2.3. Déployer une cartographie interactive recensant les services vélo	CCAVM	PNR, Région	Intégré au service communication de la CCAVM	Court terme	+
2.4. Mettre en place une offre longue durée de location de vélos	CCAVM		- Achat VAE : entre 1 200 et 2 500 € /vélo - Achat « kit de sécurité » (gilet jaune, lumières, antivol) : environ 40 € - Coût moyen hors recettes : 800 €/vélo/an 1 ETP nécessaire pour la logistique et la maintenance (régie)	Moyen-Long terme	+++

Axe 3 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

Action	Porteurs	Partenaires et financements	Coûts	Planification	Impact de réductions des GES
3.1. Intégrer le volet cyclable à la stratégie de communication globale autour des mobilités	CCAVM	Communes, Région (Mobigo)	Site internet pour la diffusion de documents pédagogiques et guide vélo : 5 000 €	Court terme	+
3.2. Déployer savoir rouler à vélo dans les écoles de l'intercommunalité	CCAVM, Communes	Département, Région, Génération Vélo, ADEME, Maisons de l'emploi, associations, établissements scolaires	- À définir en fonction de la méthodologie choisie - Edition d'un document pédagogique et d'animation : 5 000 € (exemple d'un site internet à la Métropole de Toulouse ou d'une vidéo à l'Eurométropole de Strasbourg) - Atelier d'apprentissage : 500 € (4h) - Atelier de réparation : 150 € (1h30)	Moyen terme	++
3.3. Créer un évènement annuel mêlant mobilités actives et découverte du terroir	CCAVM	média, associations, office de tourisme	- Organisation d'un challenge vélo : 250 € pour les lots maximum et 1 ETP - Organisation d'une fête du vélo : exemple de la Ville d'Avignon avec 170€ pour 1000 habitants/an	Court terme	+



04

ANNEXES

Avallon Vézelay Morvan
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

Annexe n°1 – Localisation des aires de covoiturages sur le territoire de la CCAVM

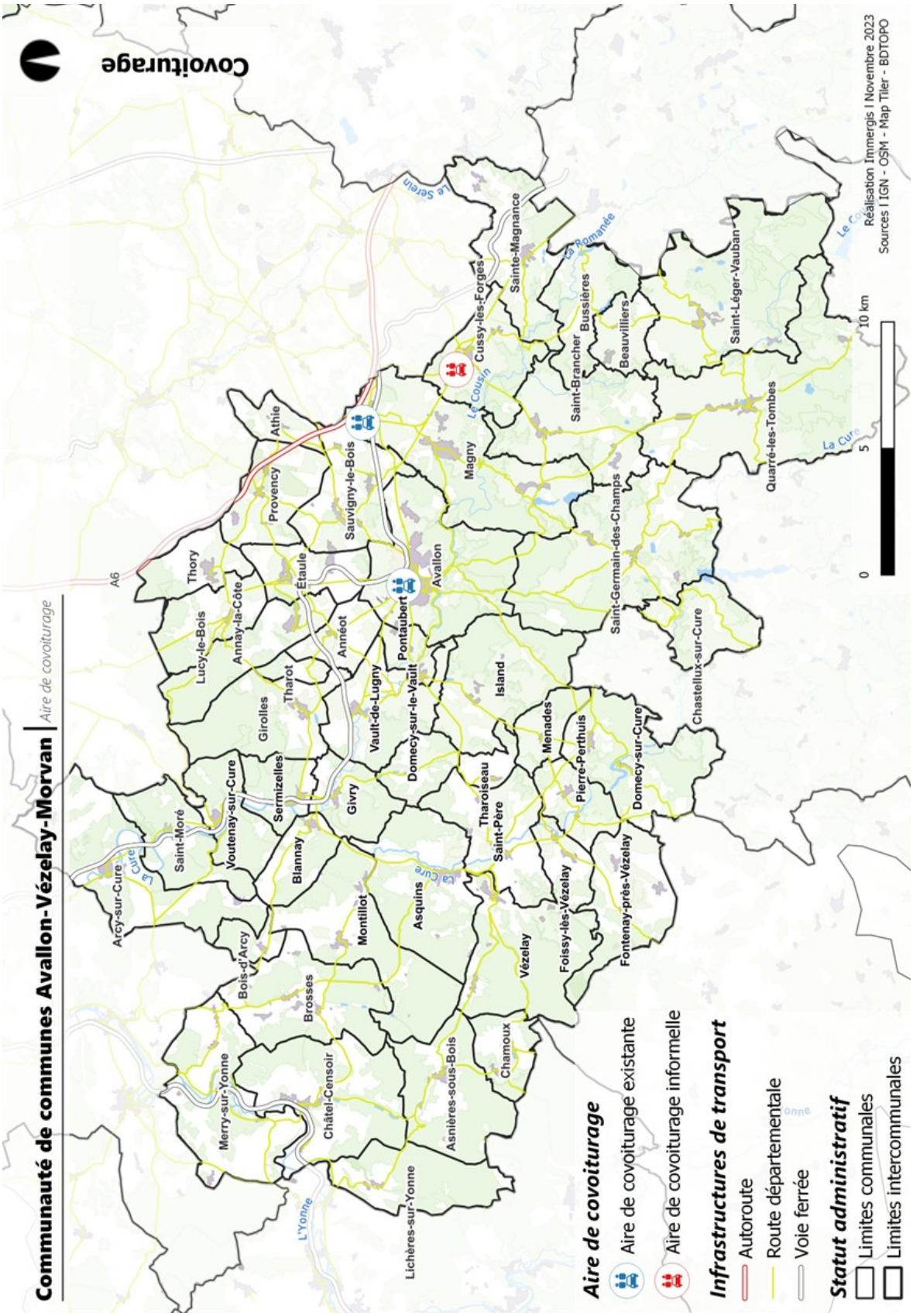


Figure 34 : Aires de covoiturage sur le territoire de la CCAVM, Immergis, 2025

Avallon Vézelay Morvan

COMMUNAUTÉ DE COMMUNES

IMMERGIS

740 Av. des Apothicaires, BAT 2
LES ATHAMANTES 34090 Montpellier

Tél : +33 (0)4 34 11 65 51

info@immergis.fr

Suivez notre actualité