



*« Opération soutenue par l'Etat –
dotation de soutien à
l'investissement des communes et
de leurs groupements »*



Plan de Mobilité Rurale du PETR Val de Saône Vingeanne

***Phase 1
Diagnostic
Avril 2018***

ITEM Etudes & Conseil

Parc Astrea - 27 rue Clément Marot - 25 000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : contact@item-conseil.fr
www.item-conseil.fr



PARTIE INTRODUCTIVE

Contexte autour du Plan de Mobilité Rurale et Rappel des objectifs



Contexte et Législation autour du Plan de Mobilité Rurale

- **En milieu rural, la mobilité se caractérise généralement par :**
 - Une **utilisation forte de la voiture individuelle** ;
 - Une **part faible de l'usage des transports collectifs**, hormis les transports scolaires ;
 - Des **phénomènes d'immobilité** en particulier chez les personnes âgées ;
 - Des **déplacements longs en distance** et une part de déplacements de courte distance à ne pas négliger.
- **Trois enjeux autour de la mobilité en milieu rural :**
 - **Social** : accessibilité aux territoires et aux services en particulier pour les services primaires (santé) ;
 - **Économique** : accessibilité à l'emploi, précarité / vulnérabilité énergétique ;
 - **Environnemental** : émissions de gaz à effet de serre.

➡ **Afin de répondre à ces enjeux, la loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte du 17 août 2015 introduit les Plans de Mobilité Ruraux**

- **Le Code des transports (art. L1213-3-4), définit les principaux objectifs de ce document :**
 - Prendre en compte les **spécificités des territoires à faible densité démographique** ;
 - Améliorer la **mise en œuvre du droit au transport** ;
 - **Veiller à la complémentarité** entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes actifs ;
 - Prendre en compte les **plans de mobilité des entreprises, des administrations et des établissements scolaires.**

Contexte et Législation autour du Plan de Mobilité Rurale

▪ Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité Rurale ?

Le Plan de Mobilité Rurale (PMR), est issu d'une **démarche volontaire et objectivera une approche intégrée et pragmatique de la mobilité, en prenant en considération l'ensemble des modes de déplacements ainsi que les spécificités et les problématiques relatives aux territoires ruraux.**

Le lancement de cette démarche a pour objectif :

- ✓ De **disposer d'un document de prospective** indispensable pour préparer la mobilité de demain ;
- ✓ De **déterminer une politique de mobilité et de déplacements globale et cohérente** sur l'ensemble du territoire ;
- ✓ **D'améliorer le fonctionnement** du territoire en termes de transport et déplacements ;
- ✓ **De disposer d'une feuille de route** avec un plan d'actions opérationnel et hiérarchisé pour cadrer la politique de transport.

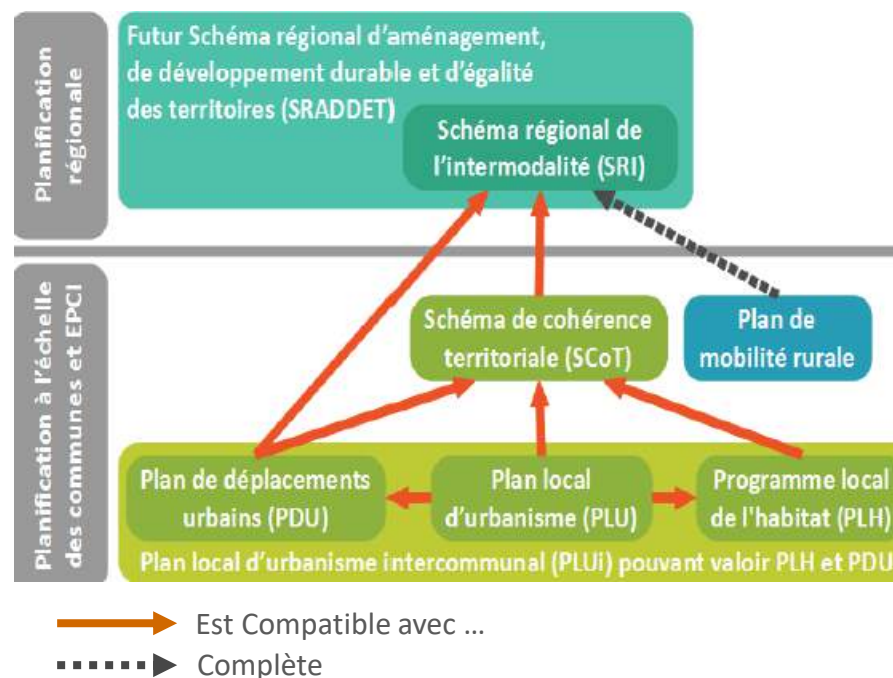
• Une prise en compte nécessaire des documents de planification

L'élaboration du Plan de Mobilité Rurale devra prendre en compte les documents de planification, transversaux ou spécifiques réalisés à une échelle supra-territorial ou communal tels que (dans une logique de compatibilité et de mise en cohérence) :

- ✓ Le **Schéma de Cohérence Territoriale du PETR Val de Saône Vingeanne**, en cours de réalisation, qui permet d'identifier les enjeux et orientations en matière de développement territorial et de mobilité ;
- ✓ Le **Plan Climat-Air-Énergie Territorial** réalisé en partenariat avec le Syndicat Intercommunal d'Énergie de Côte d'Or.

Il intégrera également les objectifs de documents connexes tels que :

- ✓ Le **Contrat de Ruralité 2017/2020**, dont l'attractivité du territoire, la mobilité, l'accès aux services et aux soins ainsi que la transition écologique constituent les principaux enjeux ;
- ✓ Le **Contrat de Plan État Région 2015/2020**, qui définit les grands projets notamment d'infrastructures cofinancés par l'Etat et la Région ;
- ✓ Le **Schéma Départemental de Développement Durable**, qui détermine un ensemble d'actions concrètes notamment en faveur des mobilités alternatives.



Rappel des objectifs sur le territoire PETR Val de Saône Vingeanne

▪ Démarche d'élaboration du PMR :

Le PETR Val de Saône Vingeanne a décidé d'élaborer à l'échelle de son territoire un Plan de Mobilité Rurale afin de mieux connaître les pratiques de mobilité des habitants et d'établir un plan d'actions hiérarchisé permettant d'améliorer les conditions de déplacements. Il s'agit d'une démarche volontaire, les territoires ruraux n'étant soumis à aucune obligation réglementaire pour réaliser un tel document.

▪ Nécessité d'une telle démarche :

La question de la mobilité devient primordiale dans le développement de nos territoires. Le modèle du tout-automobile a montré ses limites économiques, écologiques ou sociales, pour la population comme pour les collectivités. L'enjeu se situe dorénavant dans le développement des déplacements alternatifs à l'autosolisme et d'une mobilité plus durable, pour les déplacements quotidiens comme touristiques.

Si des actions ambitieuses ont été engagées dans ce sens, il convient de ne pas penser cette thématique comme une somme de mesures, et cela de manière unilatérale, mais bien comme un système, où toute décision prise, engendrera des externalités positives ou négatives, qu'il convient d'anticiper et de concerter.

▪ Objectifs du Plan de Mobilité Rurale :

- Répondre, dans une logique de cohérence, aux fondements et enjeux du SCoT, tout en étant en adéquation avec le cadre législatif défini par la Loi relative à la Transition Énergétique pour la Croissance Verte ;
- Développer une offre globale, multimodale et intermodale ;
- Adopter une démarche concertée avec l'ensemble des acteurs de la mobilité, les partenaires institutionnels et associatifs du territoire, le grand public, ...

▪ Phasage du projet :

- Réalisation d'un diagnostic fin quant aux conditions et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire ;
- Définition d'une stratégie globale de mobilité adaptée aux spécificités et besoins locaux et sa traduction en plans d'actions ;
- Mise en place, tout au long de l'étude, d'une démarche de concertation avec les partenaires du PETR, qu'ils soient institutionnels ou associatifs et d'une communication auprès du grand public.

Enjeux du SCot Val de Saône Vingeanne et projets de territoire

- **Axe 1 du SCOT Val de Saône Vingeanne : « Affirmer le rôle du territoire dans l'espace régional en s'appuyant sur une structuration urbaine clairement définie » à travers :**
 - Le renforcement de l'armature urbaine ;
 - L'organisation des déplacements sur le territoire et avec l'extérieur pour un ancrage au réseau national et pour une articulation des différents trafics :
 - Amélioration du maillage routier (renforcement des accès aux autoroutes, création des axes structurants assurant la liaison Nord-Sud) ;
 - Développement de l'offre de transports collectifs (extension du domaine d'intervention du TAD LISA, optimisation du réseau de bus).
 - **Le renforcement du lien urbanisme / déplacements :**
 - Développement des liaisons modes doux ;
 - Développement de l'intermodalité en particulier sur les pôles d'échanges ;
 - Promotion du covoiturage par la création de parkings sur les axes stratégiques ;
 - ...
- **Projet de revitalisation du centre-bourg d'Auxonne : Plusieurs actions identifiées :**
 - Développer les stationnements aux abords de l'hypercentre afin d'améliorer la qualité des espaces publics dans le cœur du bourg ;
 - Requalifier la Grande rue dans un objectif de partage de l'espace public favorable aux déplacements doux ;
 - Favoriser les déplacements doux sur les itinéraires stratégiques (commerces, loisirs) ;
 - Développer une offre de stationnements sécurisés pour les modes doux ;
 - ...



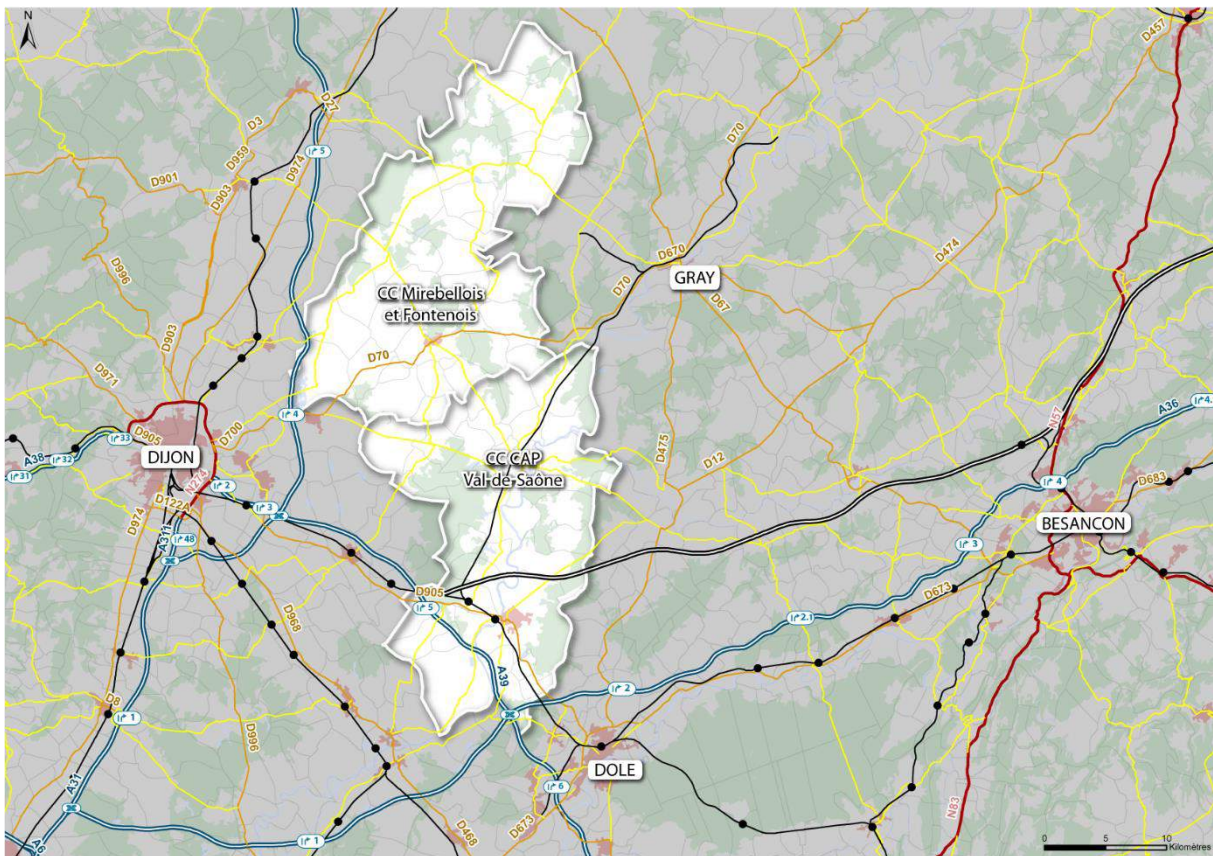
PARTIE 1

Contexte territorial et Pratiques de Déplacements

Un territoire englobé dans les aires d'influence des capitales régionales

35 812 habitants (INSEE, 2014) répartis sur 67 communes

- **Un territoire bénéficiant de la dynamique des agglomérations régionales en particulier celle de Dijon.**
- **Une proximité aux infrastructures de transport majeures :**
 - La LGV Rhin-Rhône qui passe au sud du territoire mais ne dessert aucune gare du PETR ;
 - Le réseau TER via la gare d'Auxonne-Tillenay ;
 - Les autoroutes A 31 (reliant la frontière franco-luxembourgeoise à Beaune), A 36 (Mulhouse-Beaune) et A 39 (Dijon – Bourg-en-Bresse) avec un échangeur au niveau de la commune de Soirans (sortie n°5) ;
 - Le Canal entre Champagne et Bourgogne à partir d'Heuilley-sur-Saône et la Saône navigable jusqu'à la commune Les Maillys.
- **Un territoire également irrigué par des infrastructures secondaires :**
 - Réseau de départementales structurantes (D905, D70) assurant les liaisons des principaux pôles du territoire (Auxonne, Mirebeau-sur-Bèze) avec les pôles extérieurs les plus proches (Dijon, Gray, Dole) ;
 - Réseau de départementales secondaires : D25, D961, D976, D959 et D27 qui maillent le territoire et assurent des connexions et un rabattement vers les pôles primaires du territoire.



Des disparités observées sur le territoire en matière de desserte avec :

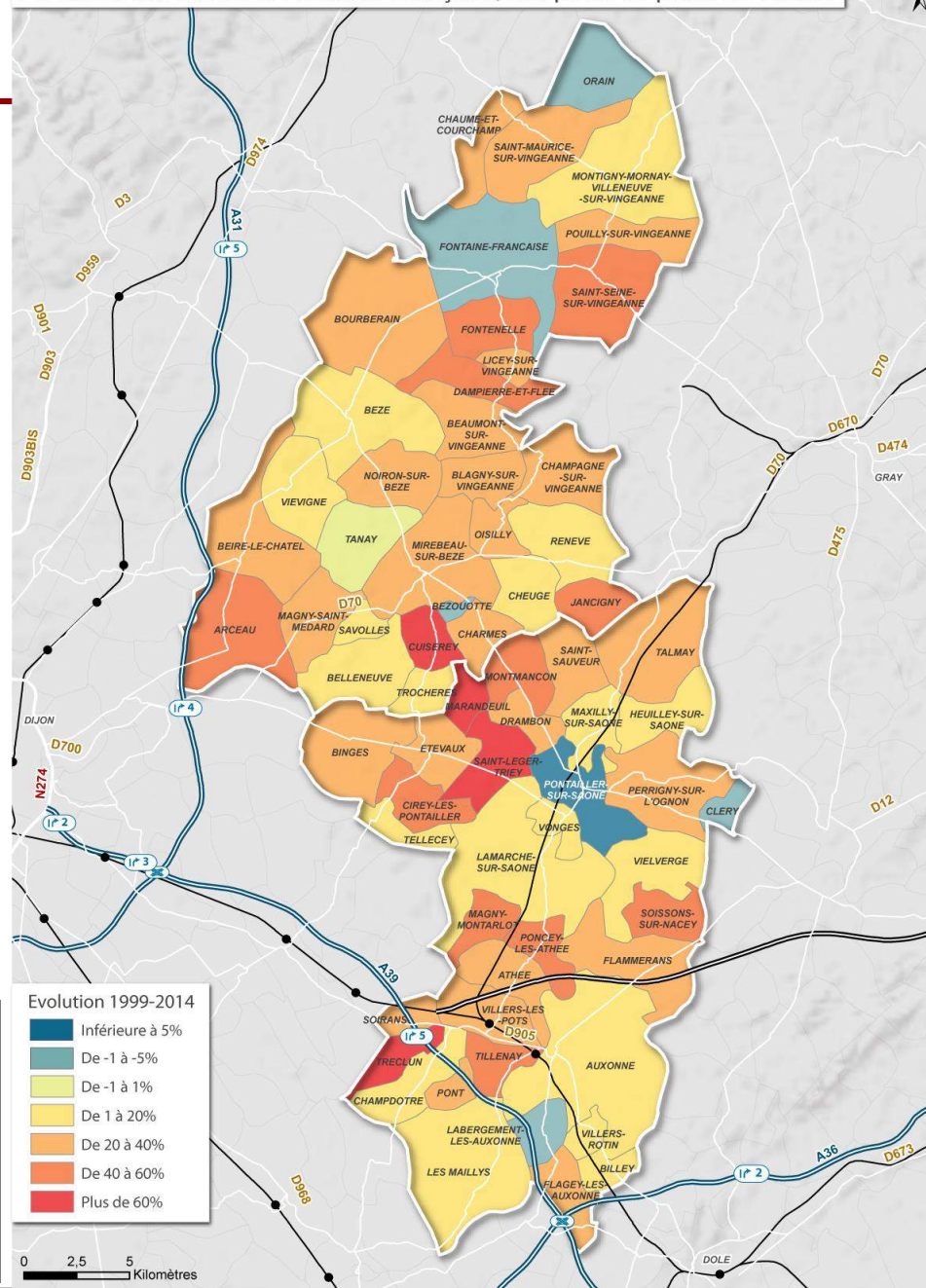
- *Une frange Centre-Sud bien desservie, bénéficiant de l'influence des pôles régionaux et départementaux ainsi que de la proximité des infrastructures majeures (réseau ferré, réseau autoroutier) ;*
- *Une frange Nord-Est moins fréquentée, connectée au reste du réseau par des axes de rabattement mais éloignée de la dynamique des grands axes structurants du territoire.*

Caractéristiques socio-démographiques du PETR Val de Saône Vingeanne

- **Un territoire de 35 800 habitants dont 7 835 à Auxonne (22 %) ;**
- **Une densité relativement faible : 44,2 hab./km²** (contre près de 61 hab./km² en Côte d'Or) ;
- **Un territoire qui a gagné environ 6 000 habitants (+ 19 %) entre 1999 et 2014.** Une moyenne qui masque des tendances démographiques contrastées entre communes :
 - Auxonne, principal pôle du territoire gagne de la population (+ 9,5 %) ;
 - Certains pôles secondaires sont attractifs à l'image de Mirebeau-sur-Bèze (+32 %) ainsi que **certaines communes rurales** : Cuiserey (+ 99 %), Tréclun (+ 105 %) ;
 - Des pôles en déclin tels que Fontaine-Française (-1,97%) et Pontailler-sur-Saône (-5,5 %).

Une croissance démographique en partie imputée par la dilatation de l'agglomération dijonnaise. Ce phénomène de périurbanisation conduit à une augmentation de la dépendance automobile, contrainte par l'allongement des distances à parcourir pour accéder aux principaux pôles (éloignement aux offres alternatives, aux pôles d'emploi et de services).

Pontailler-sur-Saône et Fontaine-Française, des pôles en perte de vitesse



1 habitant sur 5 peut potentiellement avoir des difficultés à se déplacer

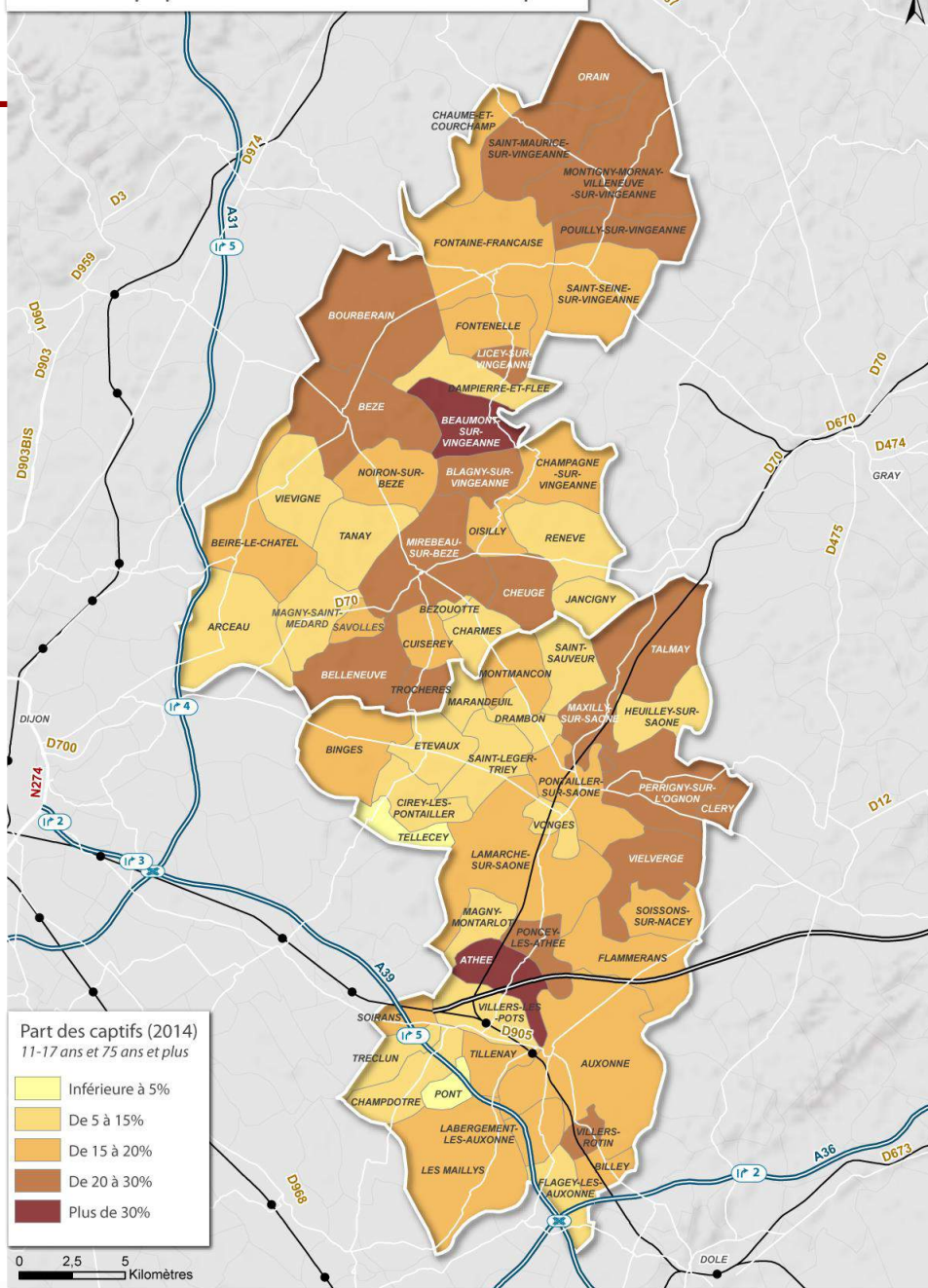
- Au global, le territoire compte **6 700 captifs, soit 19 % de la population totale.**
- Une part quasiment équivalente à celle du Département (17,9 %) et de la Région (19 %).
- **Sur Auxonne, près de 1 520 personnes captives :**
 - soit **19 % de la population communale ;**
 - et **23 % des captifs du PETR Val de Saône Vingeanne.**
- Dans les autres communes, la part des captifs est sensiblement égale à celle observée sur le pôle primaire (comprise entre 19 et 22 %).
- Une part néanmoins plus élevée sur certains territoires : **Beaumont-sur-Vingeanne (33 %), Athée (30 %) et Bourberain (29,5 %).**

Territoire	Répartition par âge de la population et part des captifs			
	11-17 ans	75 ans et plus	Volume de captifs	Part des captifs
PETR	3 288	3 379	6 667	19%
Auxonne	660	858	1 518	19%
Mirebeau-sur-Bèze	229	258	487	23%
Fontaine-Française	81	70	151	17%
Pontailleur-sur-Saône	119	126	245	19%
CA du Grand Dole	4 805	5 627	10 432	19%
CC de la Plaine Dijonnaise	2 301	1 254	3 555	16%
CC Rives de Saône	1 992	2 141	4 133	20%

Les « captifs » constituent des individus pouvant connaître des difficultés pour se déplacer, de façon permanente ou ponctuelle :

- Soit pour des raisons légales (absence de permis de conduire), à savoir les 11-17 ans ;
- Soit pour des raisons de santé (individus de plus de 75 ans).

19 % de la population du territoire est dite captive

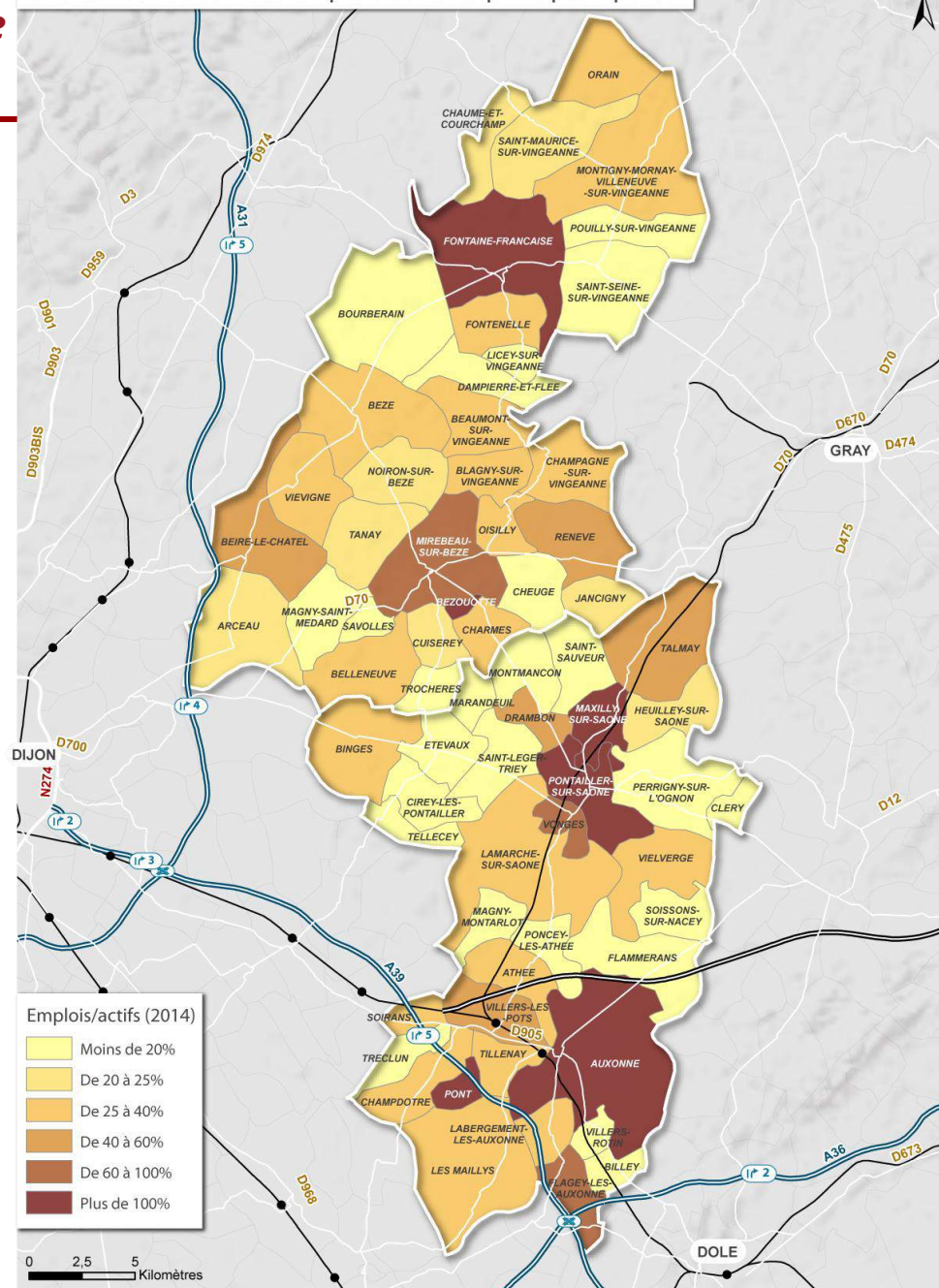


Un territoire « dortoir » bénéficiant de l'influence des pôles extérieurs en matière d'emploi

- Selon les données INSEE, **8 720 emplois pour 15 352 actifs occupés, soit 0,57 emploi par actif occupé.**
- **Un territoire dit « dortoir » où réside davantage d'actifs qu'il n'y a d'emplois.**
- **Auxonne :**
 - **38 % des emplois, soit 3 331 emplois ;**
 - Ville rassemblant les principaux services d'intérêt public (commerces, enseignement, loisirs, santé, ...).
- **Des pôles d'emplois secondaires sur le territoire :**
 - Mirebeau-sur-Bèze (705 emplois) ;
 - Fontaine-Française (593 emplois) ;
 - Pontailler-sur-Saône (514 emplois).

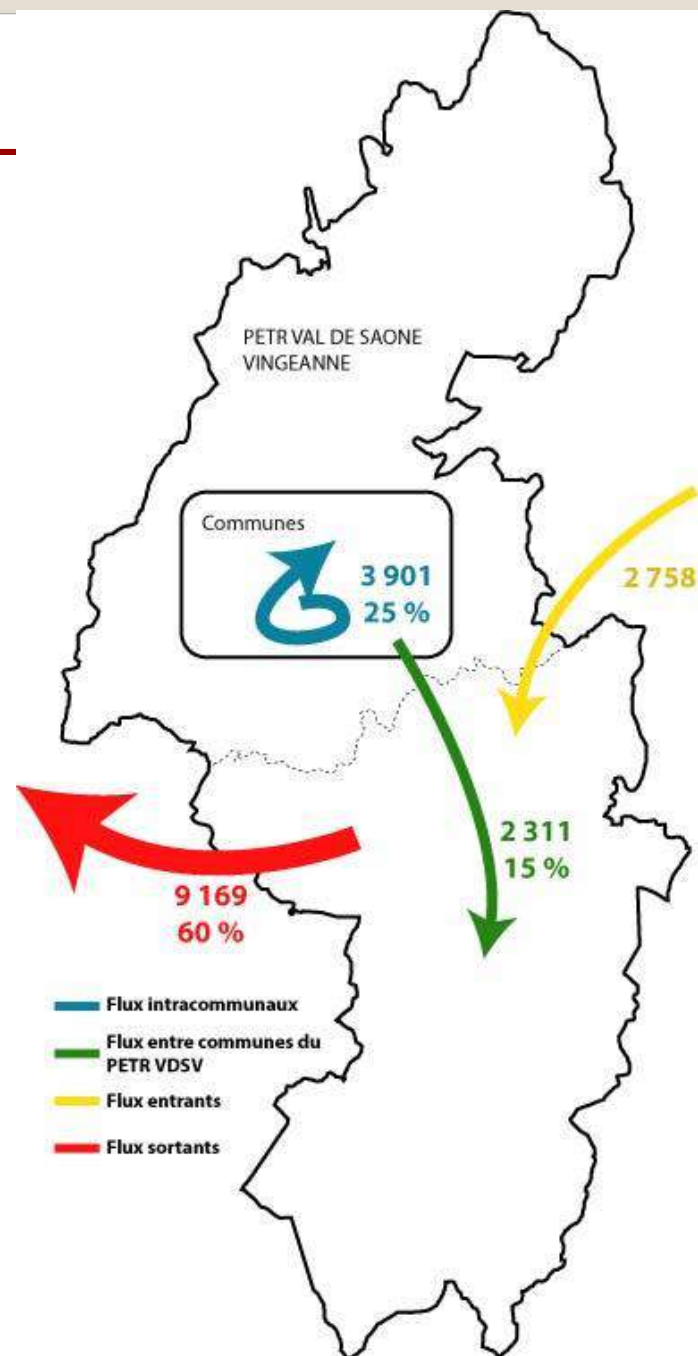
Les 10 principaux employeurs du territoire				
Enseigne	Commune	Zone	Personnes employées	Vocation
Intermarché	Auxonne	/	50	Commerce
Leclerc	Auxonne	/	80	Commerce
Titanobel	Pontailler-sur-Saône	Rue de l'Industrie	85	Industrie
SOFITER	Pontailler-sur-Saône	Rue de l'Industrie	110	Industrie
Porteret Beaulieu Industrie	Bezouotte	Route de Cuiserey	61	Industrie
SAUR	Belleneuve	ZA Champ Bresson	59	Industrie
STRADAL	Maxilly-sur-Saône	Route de Talmay	70	Industrie
SMFF	Fontaine-Française	Route de Chazeuil	242	Industrie
Titanobel	Vonges	/	71	Industrie
Villers	Villers-les-Pots	/	80	Industrie

Une concentration des emplois dans les principaux pôles



La mobilité des actifs du territoire : une attractivité forte des territoires extérieurs

- Moins de la moitié des actifs travaillent et résident sur le territoire (6 212 actifs) ;
- 25 % des actifs travaillent dans leur propre commune de résidence, et 37 % des auxonnais travaillent à Auxonne, soit 3 901 actifs dont 1 460 auxonnais ;
- 15 % travaillent dans une autre commune du territoire (2 311 personnes) ;
- 60 % sortent du territoire (9 169 personnes) ;
- Le territoire accueille en retour 2 758 actifs.



Avec plus de la moitié des actifs quittant le territoire, le PETR Val de Saône Vingeanne est fortement marqué par l'attractivité des bassins d'emploi extérieurs (Dijon, Dole, Gray, Besançon).

Auxonne, principal pôle des déplacements internes

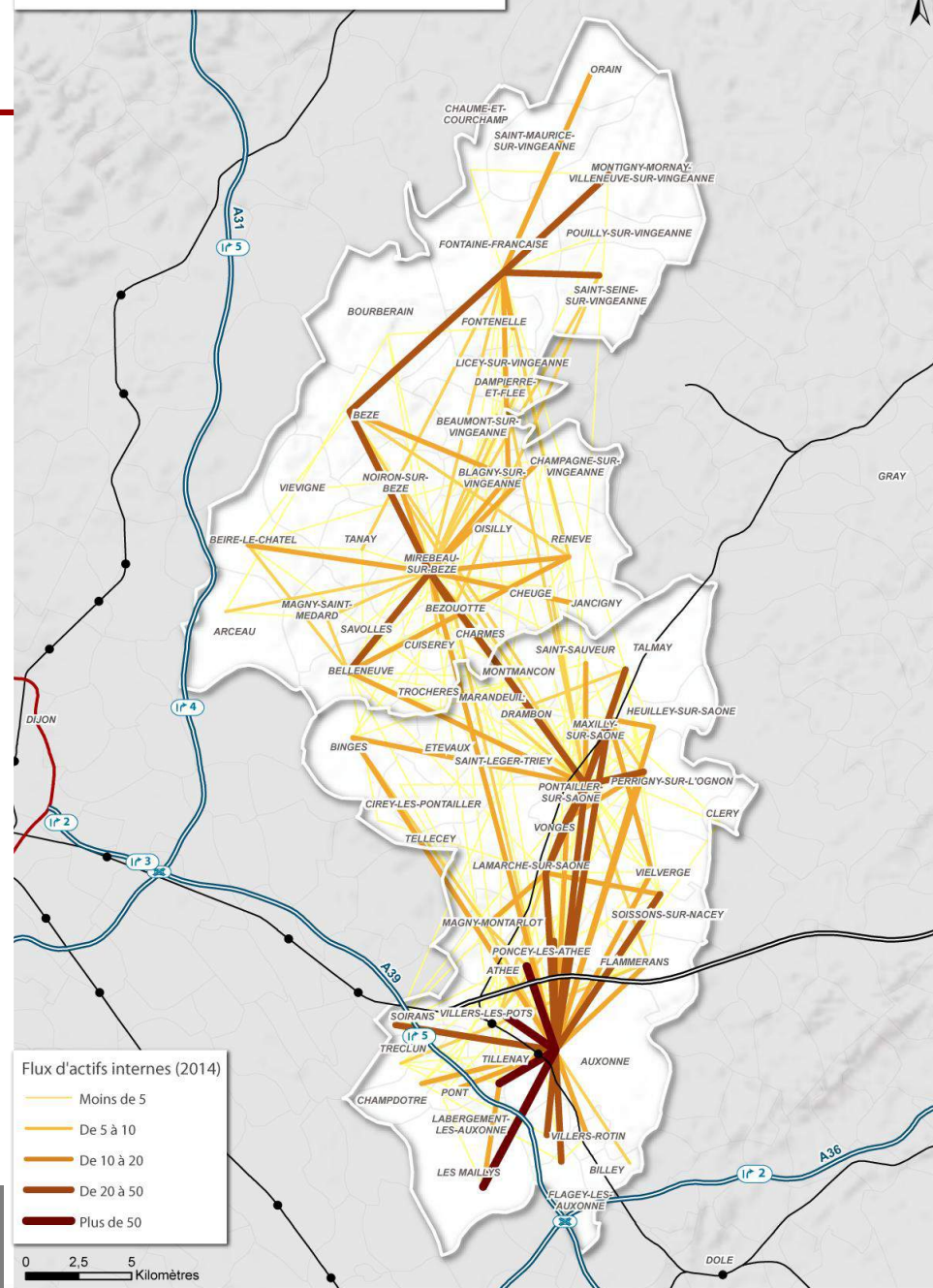
- 28 % des flux internes ont pour destination Auxonne (1 717 actifs)
- Pour les pôles secondaires :
 - Mirebeau-sur-Bèze : 332 actifs (5,3 %) ;
 - Pontailier-sur-Saône : 227 actifs (3,7 %) ;
 - Fontaine-Française : 195 (3,1 %).
- Des flux d'échanges qui restent néanmoins faibles entre les deux communautés de communes.

Principaux flux domicile-travail (données INSEE, 2014)

Origine	Destination	Flux (supérieurs à 100)
	Auxonne	1 459
	Mirebeau-sur-Bèze	242
	Fontaine-Française	165
	Lamarche-sur-Saône	138
	Bèze	112
	Pontailier-sur-Saône	102

Des déplacements internes principalement polarisés sur Auxonne et une aire d'attraction plus restreinte des pôles secondaires.

40 % des actifs travaillent sur le territoire



L'agglomération dijonnaise, 1^{er} territoire d'échanges avec l'extérieur

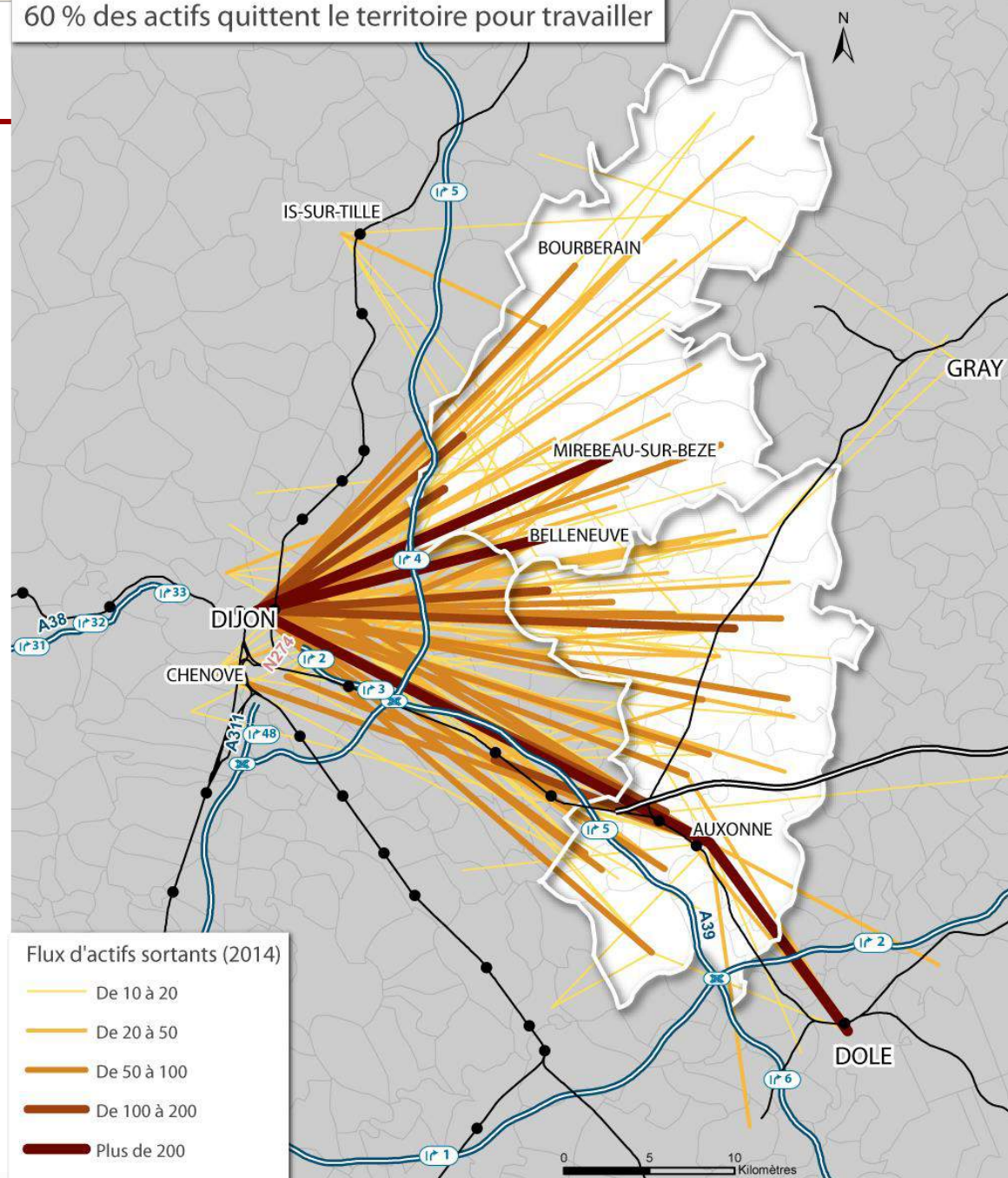
- 60 % des actifs quittent le territoire pour aller travailler (9 169 personnes), dont 16 % habitent Auxonne ;
- 2 758 actifs viennent travailler sur le territoire du PETR VDSV :
 - Dont 45 % viennent sur Auxonne ;
 - Et 23 % sur les pôles secondaires avec une prédominance de Fontaine-Française (10 %).
- 1 actif entrant pour 3,3 actifs sortant.

Principaux flux domicile-travail (données INSEE, 2014)

EPCI	Flux sortant	Flux entrant	Total
CU du Grand Dijon dont Dijon	6 232 (68 %) 3 635 (40%)	649 (24 %) 375 (14%)	6 881 4 010
CA du Grand Dole Dont Dole	547 (6 %) 388 (4 %)	538 (19 %) 150 (5%)	1085 538
CC de la Plaine Dijonnaise	538 (6 %)	307 (11 %)	845
CC Val de Gray	218 (2 %)	270 (10 %)	488
CC Norge et Tille	277	90	367
CA du Grand Besançon	73	22	95

La métropole dijonnaise est le 1^{er} territoire d'échanges en captant plus des deux tiers des actifs sortants.

60 % des actifs quittent le territoire pour travailler



Une prédominance de l'automobile dans les déplacements domicile – travail

Un usage prédominant de la voiture individuelle

- **Près de 9 déplacements domicile-travail sur 10 sont réalisés en automobile**

D'après les données de l'INSEE de 2014 concernant les déplacements domicile-travail, la part de l'automobile est de 88 % sur le territoire, contre 76 % à l'échelle du Département. Le habitants d'Auxonne utilisent moins la voiture individuelle (76 %) comparativement aux autres communes et notamment aux pôles secondaires (entre 81 % et 92 %).

Concernant les autres modes, on observe :

- **Un usage faible des TC et des deux roues**, comparable aux tendances observées sur les autres EPCI environnants (CC des Rives de Saône, CC de la Plaine Dijonnaise).
- **Une part modale des déplacements piétons relativement faible** (6 % sur le territoire), hormis pour les pôles d'Auxonne (15 %) et de Mirebeau-sur-Bèze (10 %)

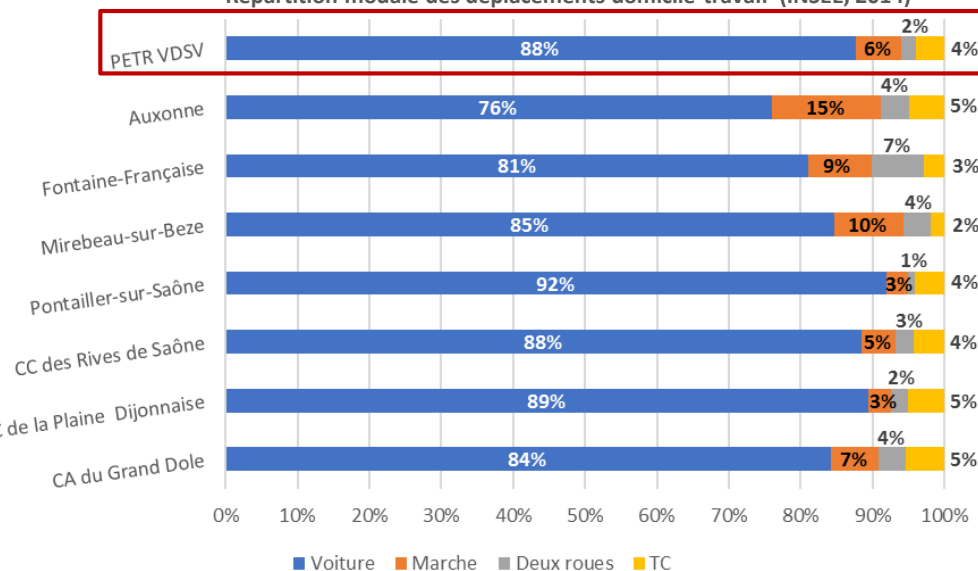
- **65 % des déplacements internes aux communes réalisés en voiture**

Concernant les déplacements domicile-travail internes aux communes, la voiture reste largement dominante sur l'ensemble du territoire (65 %) en particulier sur la commune de Pontailler-sur-Saône (83 %).

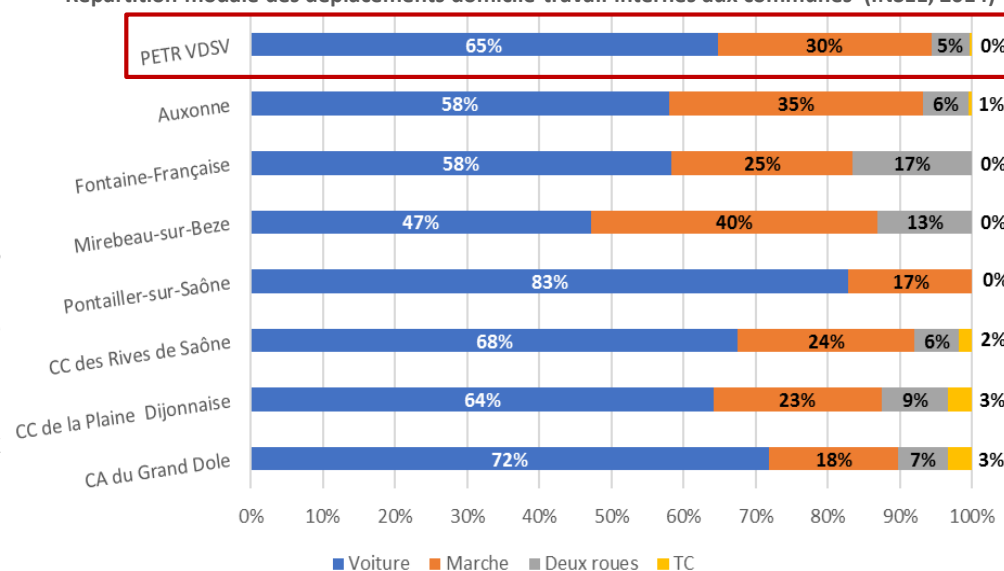
- **La marche représente près d'un tiers des déplacements d'actifs internes sur le territoire (30 %)**, valeur supérieure à celles observées sur les autres EPCI (CA du Grand Dole : 18 %, CC Plain Dijonnaise : 23 %). Une tendance en partie imputée par la taille restreinte des communes qui favorise les déplacements de courte distance.

- **Les deux roues représentent 5 % des déplacements intracommunaux d'actifs sur le PETR VDSV.**

Répartition modale des déplacements domicile-travail (INSEE, 2014)



Répartition modale des déplacements domicile-travail internes aux communes (INSEE, 2014)



Un maillage fin d'établissements scolaires...

Une offre scolaire complète de la maternelle au lycée :

- 1 lycée sur Auxonne ;
- 1 collège à Auxonne, 1 à Mirebeau-sur-Bèze, 1 à Fontaine-Française, 1 à Pontailler-sur-Saône ;
- 34 communes ne disposent pas d'établissement scolaires primaires induisant des déplacements intercommunaux (au sein des 14 RPI)

Etablissements d'enseignement secondaire	Commune	Nombre d'élèves
Lycée Prieur	Auxonne	843
Collège La Croix des Sarrasins	Auxonne	692
Collège Arthur Rimbaud	Mirebeau-sur-Bèze	490
Collège Isle de Saône	Pontailler-sur-Saône	369
Collège Henri Berger	Fontaine-Française	182

L'OFFRE SCOLAIRE :

- Communes disposant d'un panel complet d'enseignement primaire et secondaire public et/ou privé
- Communes disposant d'établissements scolaires primaires et d'un collège
- Communes disposant d'établissements scolaires primaires

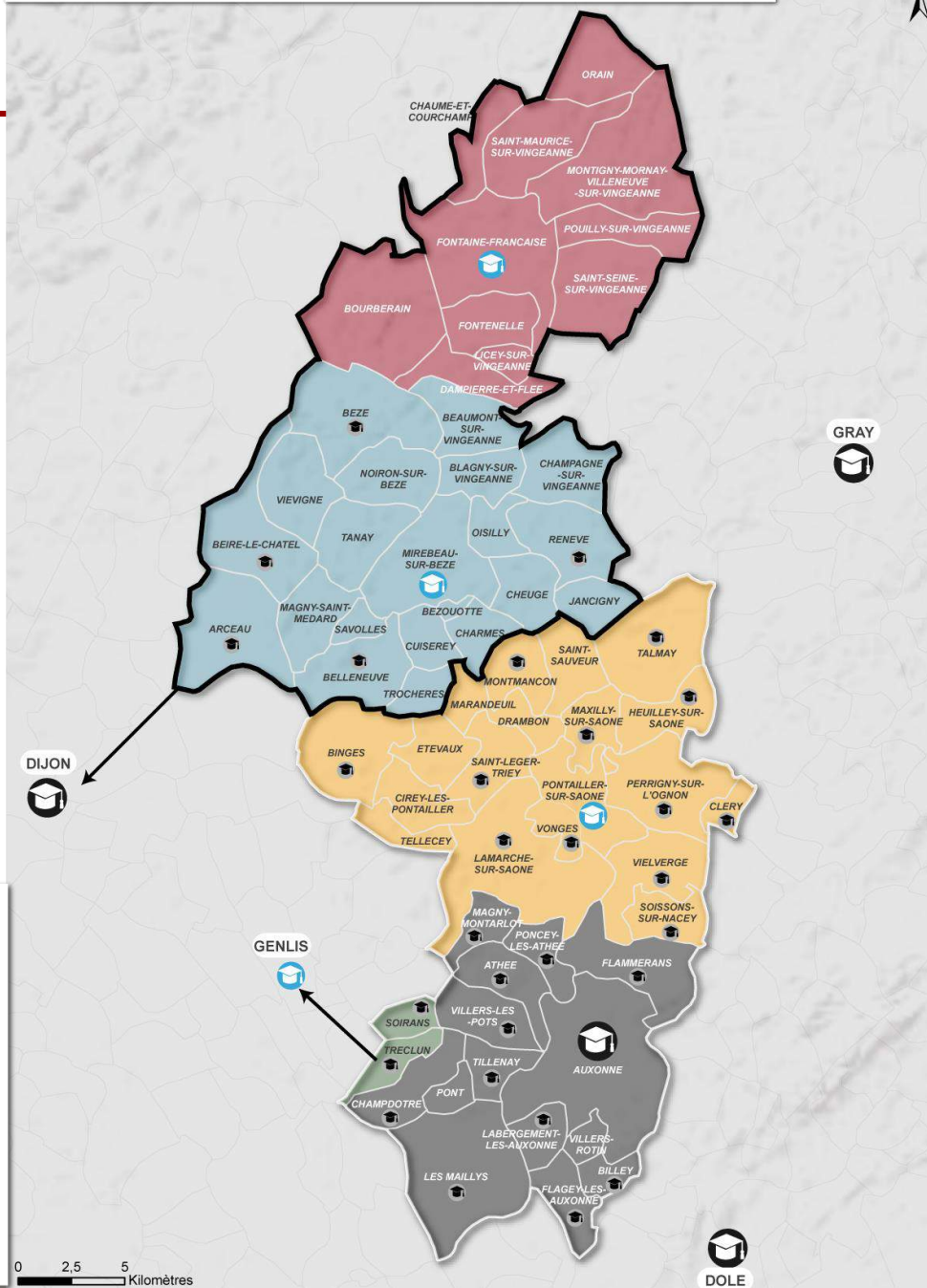
SECTORISATION DES COLLEGES ET LYCEES :

Communes rattachées au collège de :

- Fontaine-Française
- Pontailler-sur-Saône
- Mirebeau-sur-Bèze
- Auxonne
- Genlis

Lycéens rattachés à un établissement extérieur

Un maillage d'établissements scolaires limitant les déplacements vers l'extérieur

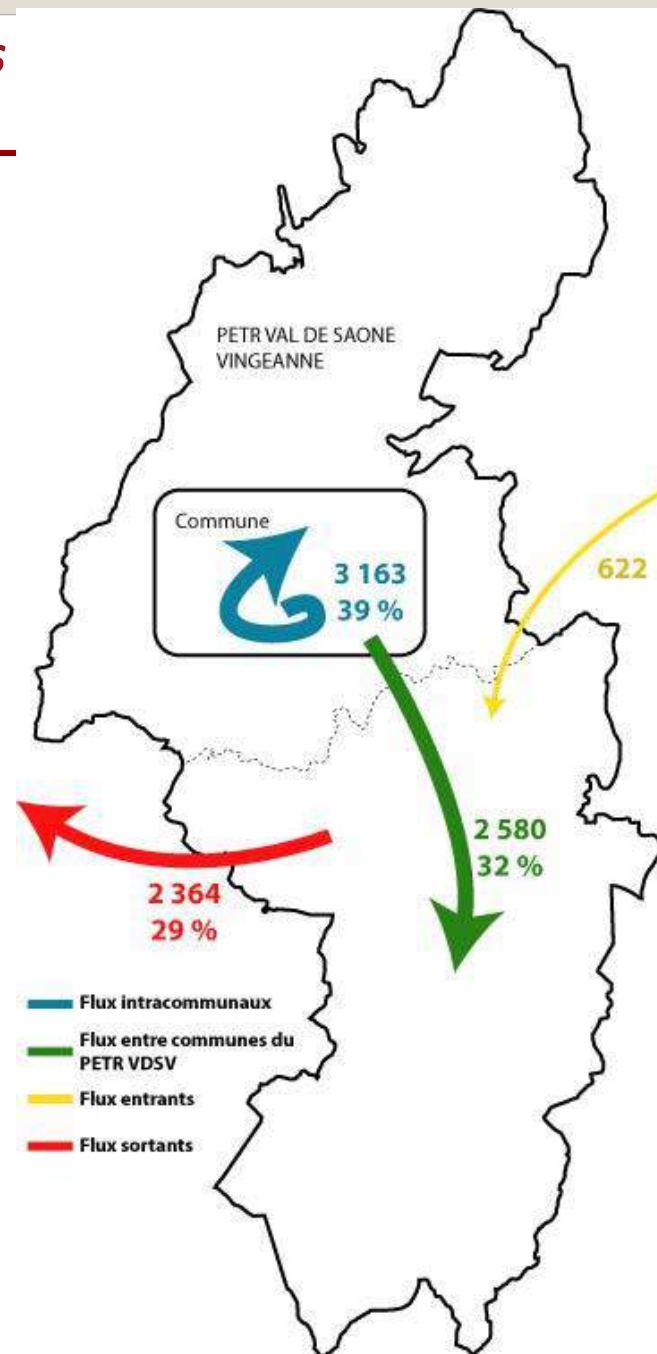


... limitant le déplacement des scolaires vers l'extérieur

- **8 107 scolaires résident sur le territoire :**
 - **3 163 scolaires étudient dans leur commune de résidence (39 %)**
 - **2 580 scolaires étudient dans une autre commune du territoire (32 %)**
 - Auxonne : 685 scolaires viennent d'une autre commune du territoire (27 %) ;
 - Mirebeau-sur-Bèze : 507 scolaires (20 %) ;
 - Pontailler-sur-Saône : 352 scolaires (14 %) ;
 - Fontaine-Française : 316 scolaires (12 %).

- **2 364 étudient à l'extérieur du territoire (29 %)**
 - 66 % d'entre eux vont étudier sur la CU du Grand Dijon (soit 1 558 élèves) ;
 - 8 % sur la CA du Grand Dole (185 élèves) ;
 - 6 % sur la CC Plaine Dijonnaise (148 élèves).

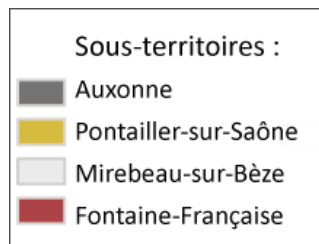
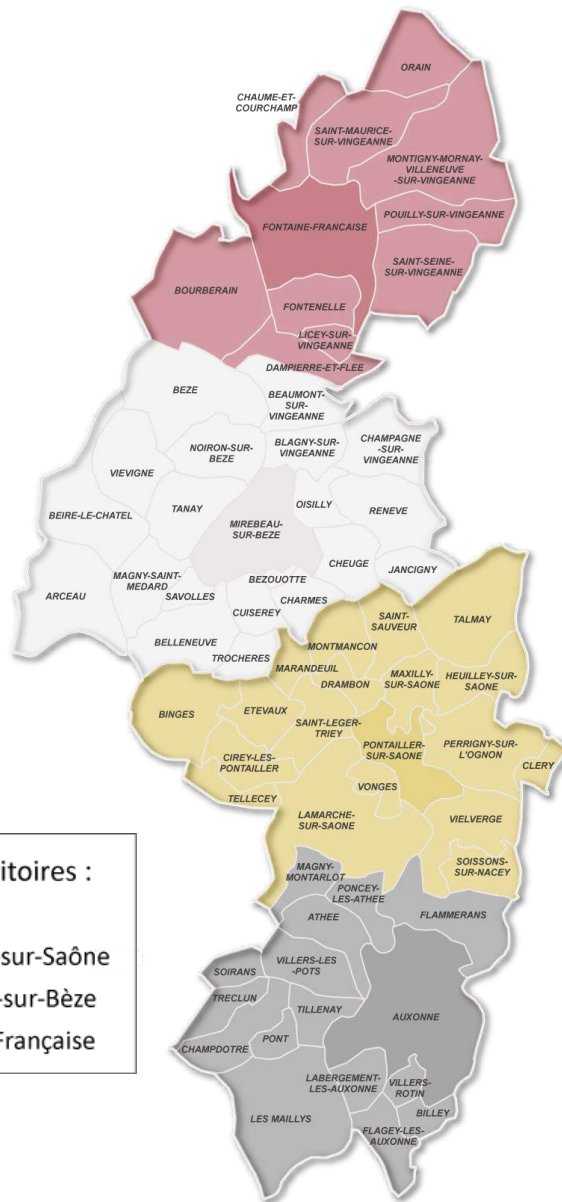
- **622 scolaires viennent étudier sur le PETR VDSV :**
 - Dont 69 % sur Auxonne (429 élèves) ;
 - Et 10 % sur les pôles secondaires (61 élèves).



Le questionnaire aux communes :

- **Un questionnaire envoyé aux 67 communes :**
 - Pour recueillir leur avis sur les besoins de mobilité ;
 - L'adéquation offre/demande selon les modes et les publics ;
 - Leurs attentes en matière de solutions à l'échelle de leur commune ;
 - C'est leur propre ressenti !
- **38 communes ont répondu dont Auxonne et les pôles secondaires de Pontailleur-sur-Saône et de Mirebeau-sur-Bèze (taux de réponse de 57 %) ;**
- **Une partition du territoire en 4 sous-secteurs,** correspondant à la zone d'influence des différents pôles.

Secteurs	Nombre de communes	Nombre de répondants
Auxonne	16	12
Pontailleur-sur-Saône	19	10
Mirebeau-sur-Bèze	21	10
Fontaine-Française	11	6



Intensité de la demande de déplacements depuis les différents secteurs à travers le questionnaire aux communes :

Secteurs	Destination selon l'intensité de la demande		
	Demande importante	Demande moyenne	Demande faible
Auxonne	Dijon Dole Auxonne	Pontailleur-sur-Saône Besançon	Mirebeau-sur-Bèze Gray Fontaine-Française Genlis
Pontailleur-sur-Saône		Dijon Pontailleur-sur-Saône Auxonne Mirebeau-sur-Bèze	Gray Dole Besançon Saint-Jean-de-Losne Arc-sur-Tille
Mirebeau-sur-Bèze	Dijon Mirebeau-sur-Bèze	Gray	Pontailleur-sur-Saône Is-sur-Tille Auxonne Dole
Fontaine-Française	Fontaine-Française Gray Dijon	Mirebeau-sur-Bèze Is-sur-Tille	Selongey Besançon Langres

- **Une demande moyenne à forte pour se rendre sur les principaux pôles du territoire** (Auxonne, Pontailleur-sur-Saône, Mirebeau-sur-Bèze, Fontaine-Française) notamment depuis leurs communes alentours ;
- **Une attractivité faible à moyenne des pôles extérieurs secondaires ou de proximité** comme Gray, Is-sur-Tille ou Genlis ;
- **Dijon, pôle extérieur attractif pour les secteurs auxonnais, mirebellois et fontenois.**

L'enquête mobilité auprès des habitants pour connaître les pratiques de déplacements, difficultés rencontrées et attentes pour le futur :

Il s'agissait d'une enquête Internet avec un questionnaire en ligne :

- L'enquête mobilité a été menée sur la période du 8 février au 16 mars 2018 ;
- Elle a fait l'objet d'une communication à travers une campagne d'affichage dans les communes, article dans la presse quotidienne régionale, mailing auprès des élus du territoire, ... ;
- En parallèle du formulaire en ligne, des questionnaires papiers étaient à disposition dans les communes et ont ensuite été saisis.

402 réponses ont été collectées :

Les 402 réponses représentent 1 056 personnes (pour l'ensemble de la composition des foyers) soit environ 2,9 % de la population du territoire. Cela est donc représentatif des échantillons classiques des enquêtes ménages qui touchent environ 1 % des ménages.

Toutefois, la participation a été plutôt limitée au regard du potentiel de personnes touchées par mail notamment avec la communication auprès des élus.

Caractéristiques de l'échantillon des répondants :

Parmi les répondants, on observe 51,6 % de femmes et 48,4 % d'hommes. On observe une faible part des jeunes dans les répondants, puisque les moins de 25 ans représentent seulement 2 % des répondants.

Répartition par âge des répondants

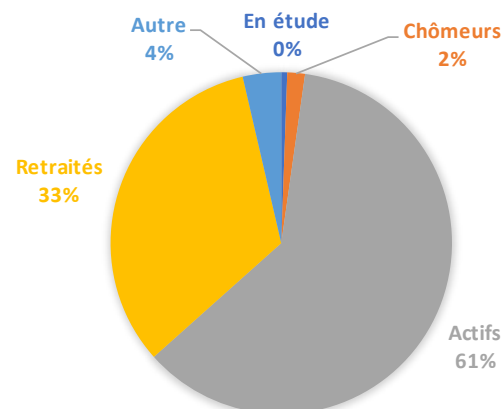
Classes d'âge	En %
Jusqu'à 25 ans	2 %
de 26 à 39 ans	24 %
40 à 59 ans	39 %
60 ans et +	35 %

Concernant la répartition selon l'activité, on recense 61 % d'actifs et 33 % de retraités. Les 4 % « autres » concernent des mères au foyer, des invalides, des personnes en congé parental, ...

Cette répartition fait apparaître une sous-représentation des jeunes en étude et des chômeurs.

13 personnes se déclarent PMR, dont 6 actifs, 4 retraités et 3 « autres » (invalides ou mères au foyer).

RÉPARTITION DES RÉPONDANTS SELON L'ACTIVITÉ



L'enquête mobilité auprès des habitants pour connaître les pratiques de déplacements, difficultés rencontrées et attentes pour le futur : (II)

La répartition des répondants :

- Si l'on regarde la répartition des réponses par Communauté de communes, on observe que près de 58 % des répondants appartiennent à la CC CAP Val de Saône et un tiers à celle du Mirebellois et Fontenois ce qui est globalement conforme au poids des 2 CC dans le PETR (23 400 habitants contre 12 400) ;
- Les répondants appartiennent à **52 communes différentes sur 67 dans le PETR** ;
- **Le nombre de réponses par communes varient de 1 à 39.** Ce n'est pas le pôle d'Auxonne qui avec 28 répondants totalise le plus de réponses, mais la commune de Belleneuve avec 39 réponses.
- Au vu du nombre de répondants par commune, il ne sera pas possible de réaliser des analyses à cette échelle. **Les communes ont donc été regroupées en 4 sous-secteurs articulés autour des 4 pôles** qui sera l'échelle la plus fine d'analyse (il s'agit des mêmes sous-secteurs que pour l'enquête communes).
- Comme le montre la répartition sur le tableau ci-contre, le secteur autour de **Fontaine-Française est en limite statistique évidente** en terme de représentativité. **Les trois autres secteurs présentent des nombres de répondants assez proches entre 104 et 126.**

Répartition des répondants :

Communautés de Communes	Nombre	En %
CC CAP Val-de-Saône	232	57,7 %
CC Mirebellois et Fontenois	134	33,3 %
Non Renseignés	36	8,9 %

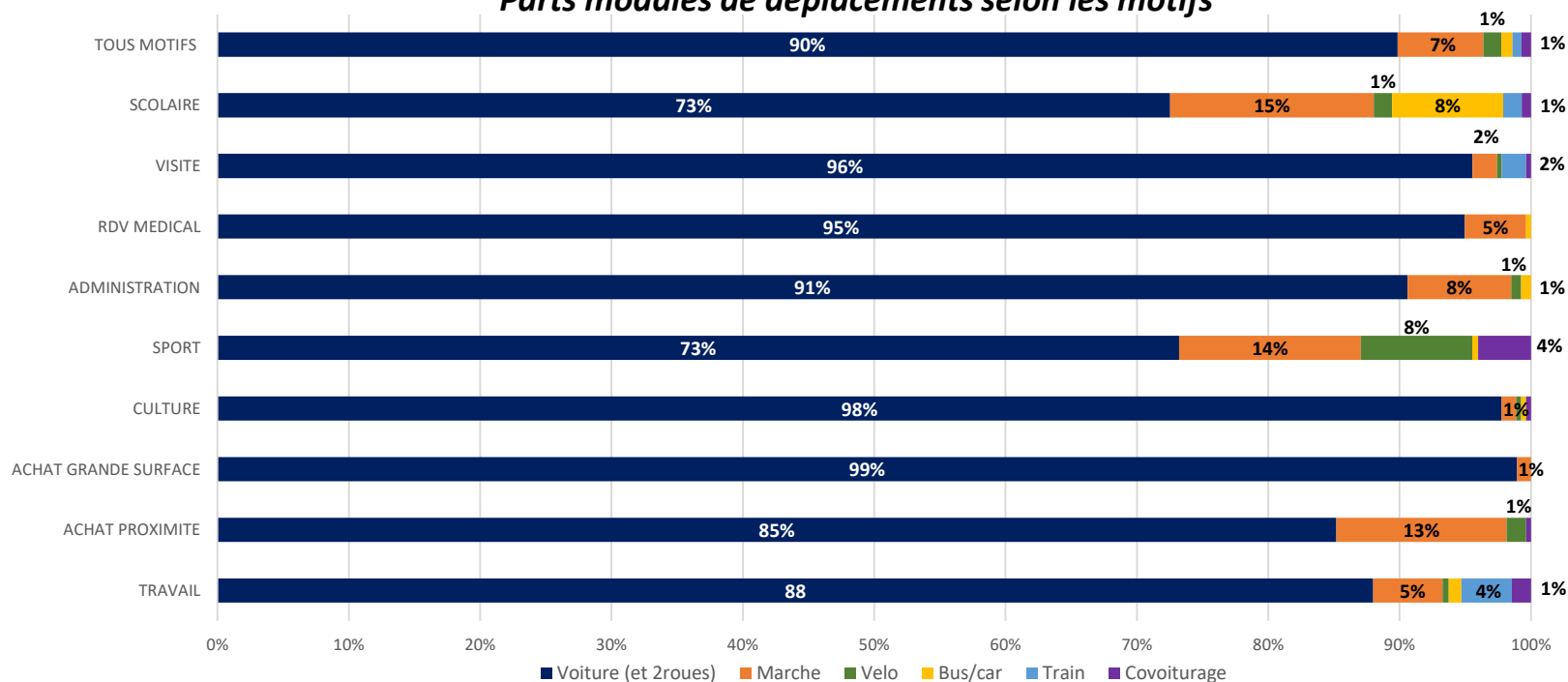
Répartition des répondants par sous-secteurs :

Sous-secteur	Nombre de réponses	En %
Auxonne	126	34 %
Fontaine-Française	30	8 %
Mirebeau-sur-Bèze	104	28 %
Pontailleur-sur-Saône	106	29 %
Total	366	100%

Une mobilité largement tournée vers l'automobile au regard de l'enquête habitants :

- **90% des déplacements tous motifs confondus sont réalisés en voiture**
- La marche est le second mode avec 7 % et tous les autres modes sont compris entre 0,5 et 1 % ;
- Ce sont pour les déplacements scolaires et en lien avec les activités sportives que la voiture est la moins utilisée avec 73 % de part modale ;
- A l'inverse elle atteint 99 % pour les déplacements vers les grandes surfaces. Toutefois, contrairement à ce que l'on observe généralement pour les déplacements d'achat de proximité, la voiture atteint 85 %, alors que ces déplacements sont généralement réalisés sur de faibles distances ;
- Hormis chez les scolaires, où elle est toutefois faible dans l'enquête (mais ils sont sous-représentés), la part des TC est toujours inférieure à 5 %. C'est pour le motif travail qu'elle atteint 4,8 % (1 % pour le bus/car et 3,8 % pour le train).

Parts modales de déplacements selon les motifs



Une faible utilisation des modes secondaires qui traduit des pratiques bien ancrées et/ou peu de difficultés ? :

	Voiture	Voiture en covoiturage (hors membre du foyer)	Moto	Bus ou Car	Train	Vélo	Marche	Total en nombre de personnes concernées
Travail	16	4	12	8	10	16	6	72
Achats de proximité (boulangerie, poste ...)	32		10	1		28	23	94
Achats en moyenne et grande surface	28	2	5	1	1	3	11	51
Activités culturelles (cinéma, ...) ou sorties entre amis, restaurants...)	26	13	8	1	3	2	10	63
Activités sportives	18	12	3		2	25	22	82
Démarches administratives	36	3	8	2	2	3	23	77
RDV médicaux	37	3	6	4	3	2	6	61
Visites familiales	32	1	6	1	13	14	12	79
Scolarité (accompagnement des enfants vers écoles, collèges...)	24		2	9	2	5	18	60
Nombre de personnes concernées	249	38	60	27	36	98	131	639

- Si l'on regarde par motif de déplacement, ce sont **entre 12 et 23 % des répondants qui utilisent parfois un mode secondaire** :
 - Ce sont pour **les achats de proximité que le recours au mode secondaire est le plus fréquent**, car il s'agit souvent de déplacements très courts ;
 - L'analyse des modes secondaires utilisés fait apparaître **la voiture comme le mode dominant**. Dans 38 % des cas, elle est la solution choisie quand le mode habituel n'est pas utilisé ;
 - On voit aussi que **la moto atteint près de 10 %**, et peut s'utiliser lors de temps plus clément etc... ;
 - La **part des modes alternatifs notamment TC reste faible** : 10 % des cas tous motifs confondus en additionnant les TC routiers et ferrés ;
 - En revanche **les modes actifs sont un peu plus utilisés avec le vélo dans 15 % des cas** (surtout pour les achats de proximité et les activités sportives) et **la marche dans 20 % des cas** avec une utilisation répartie sur tous les motifs ;
 - Le **recours au covoiturage en mode secondaire obtient le score le plus faible avec moins de 6 % des déplacements effectués**.

Une mobilité tournée vers l'automobile qui se traduit dans l'équipement des ménages :

- **68% des ménages disposent de 2 voitures et +**

13 % des ménages ne sont pas motorisés sur le territoire et sont donc très dépendants des solutions alternatives proposées pour leurs déplacements.

Si 18 % des ménages ont un 1 véhicule, on observe que la dominante est la multi-motorisation :

- 52 % des ménages ont 2 voitures;
- 13 % en possèdent trois ;
- Et même 3 % en possèdent 4.

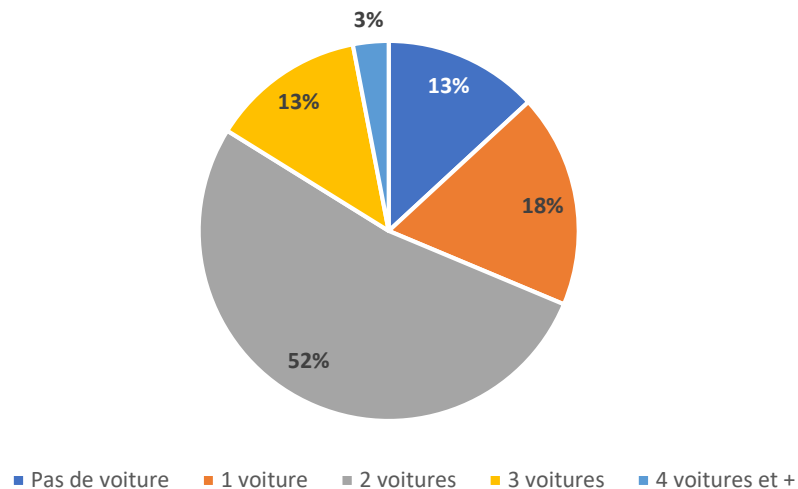
Il apparaît clairement que dès qu'il y a deux actifs, ou des jeunes majeurs dans les foyers, la multi-motorisation est quasi automatique.

- **Un équipement en cycle un peu plus faible mais qui ne devrait pas limiter la pratique**

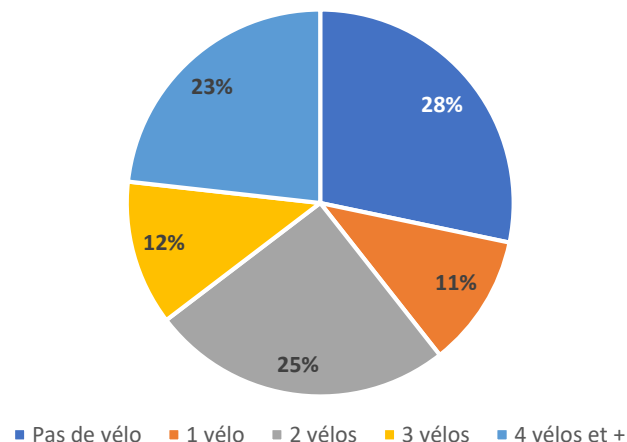
En effet, 28 % des ménages ne disposent pas de vélos sur le territoire.

On notera surtout que sur les 51 ménages qui n'ont pas de voiture, 50 n'ont pas non plus de vélo ! Il s'agit donc de personnes très dépendantes (essentiellement des personnes âgées selon l'enquête).

Nombre de véhicules par ménage



Nombre de vélos par ménage

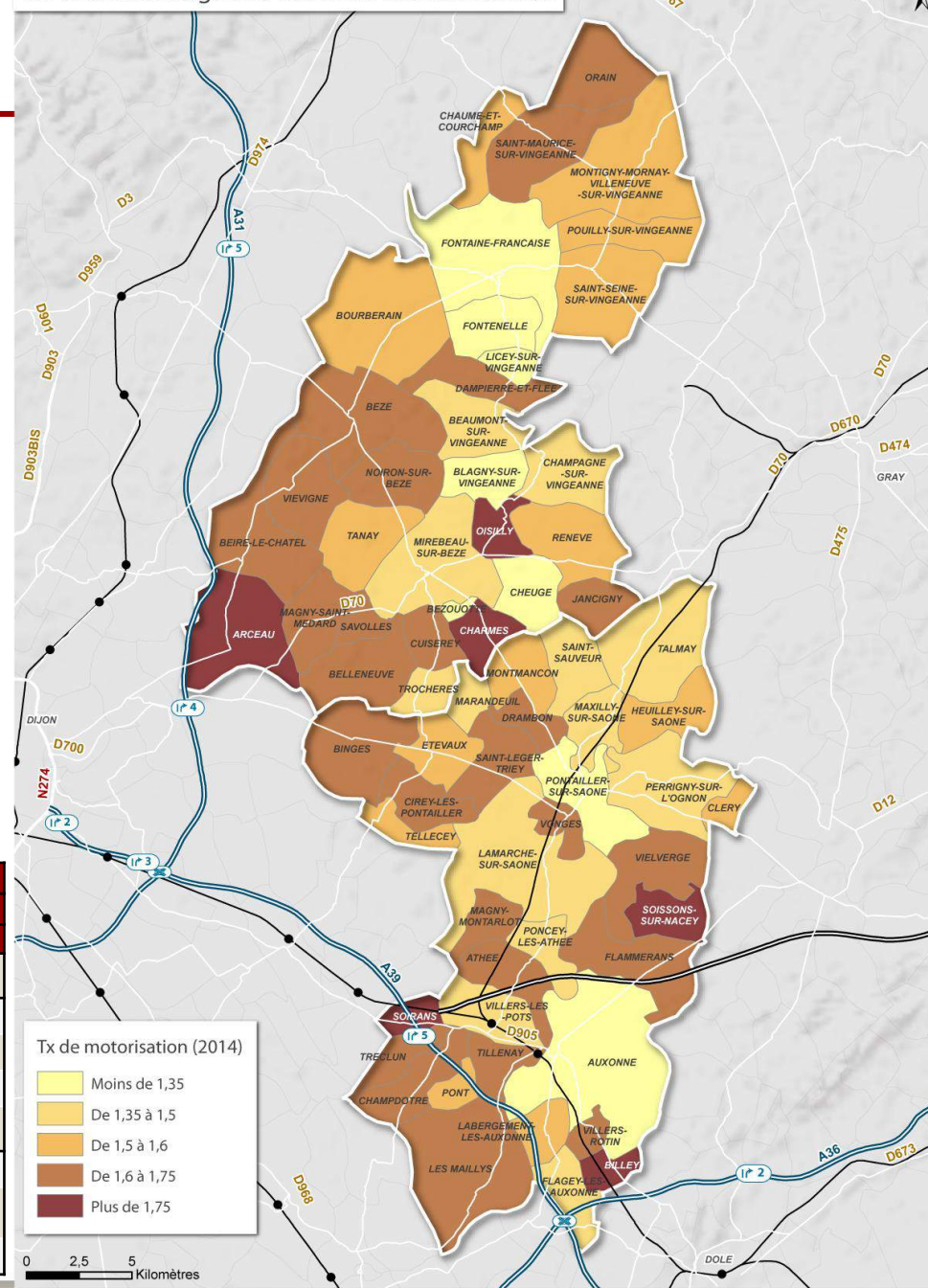


Le taux de motorisation selon l'INSEE confirme les tendances de l'enquête

- Le **taux de motorisation** définit le nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par un ménage. **Il est de 1,49 à l'échelle du territoire, contre 1,24 à l'échelle du Département.**
- La moitié des ménages du territoire sont multimotorisés** (soit 7 300 ménages).
- Une dépendance néanmoins plus faible en milieu urbain :** 35% seulement de ménages multimotorisés et 1,23 véh./mén à Auxonne
- 9 % des ménages non motorisés :**
A l'échelle globale, **9% des ménages ne disposent pas de véhicules motorisés** pour se déplacer, soit 1 348 ménages :
 - 17 % des ménages d'Auxonne** (552 ménages soit 41% du total des ménages non motorisés du territoire) ;
 - 6 % des ménages en moyenne dans les communes périphériques** (pôles secondaires inclus).

Territoire	Motorisation des ménages (INSEE 2014)						
	Taux de motorisation	Ménages sans voiture		1 voiture		2 voitures ou +	
		Nombre	Part	Nombre	Part	Nombre	Part
PETR	1,49	1348	9 %	5806	41%	7273	50 %
Auxonne	1,23	552	17 %	1543	48 %	2270	35 %
Mirebeau-sur-Bèze	1,41	109	13 %	323	39%	1003	48 %
Fontaine-Française	1,31	30	8 %	199	57%	317	35 %
Pontailleur-sur-Saône	1,34	72	12 %	304	52%	460	36 %
CA du Grand Dole	1,3	3213	13 %	11825	49 %	9242	38 %
CC de la Plaine Dijonnaise	1,6	547	6,5 %	3074	36,5 %	4812	57 %
CC Rives de Saône	1,42	1068	12%	3577	42%	3970	46 %

50 % des ménages du territoire multimotorisés



Quelles sont les destinations préférentielles pour les déplacements non contraints ? :

- Entre 20 et 30 % des déplacements réalisés dans sa commune de résidence ou dans celle la plus proche de chez soi disposant de ce service.

Lieux de destination global pour les 6 motifs suivants confondus
(Achat de proximité, en Grande surface, Culture, Sport, Administration, RDV médicaux)

Sous-secteur	Commune de résidence	La plus proche de chez moi	Pôle	Auxonne	Dijon agglomération	Besançon agglomération	Dole agglomération	Gray	Autres destination
Auxonne	12,1%	8,1%	51,4%		14,1%	0,5%	9,6%	0,2%	4,0%
Fontaine-Française	9,5%	18,3%	19,0%	0,0%	27,0%	0,8%	0,0%	23,0%	2,4%
Mirebeau-sur-Bèze	22,1%	13,0%	21,4%	0,0%	33,6%	0,0%	0,3%	1,0%	8,6%
Pontailleur-sur-Saône	7,7%	13,9%	15,6%	10,7%	34,7%	0,0%	2,6%	2,6%	12,2%

Déplacements d'hyper-proximité
 Déplacements bassin de proximité
 Échanges entre bassin de proximité
 Déplacements vers les principaux pôles extérieurs
 Déplacements vers les autres pôles extérieurs plus anecdotiques

- On distingue une **forte polarisation du pôle d'Auxonne pour son secteur** et un peu pour celui de Pontailleur-sur-Saône : **72 % des déplacements sont à l'échelle de ce bassin**, contre 56 % à l'échelle de celui de Mirebeau, 47 % pour celui de Fontaine-Française et 37 % pour celui de Pontailleur-sur-Saône. En revanche, le secteur d'Auxonne semble peu attractif pour les autres secteurs du territoire ;
- Ainsi **les échanges entre bassins de proximité du territoire sont faibles** : nuls vers Auxonne pour les secteurs de Fontaine-Française et Mirebeau-sur-Bèze qui préfèrent s'orienter vers les pôles extérieurs et de seulement 10,7 % pour le secteur de Pontailleur-sur-Saône ;
- L'attraction des pôles extérieurs varie largement en fonction de leur proximité. Ainsi :
 - pour le **secteur de Fontaine-Française, 23 % des déplacements pour ces motifs se font vers Gray** (de 0,8 à 2,4 % pour les autres secteurs) ;
 - pour le **secteur d'Auxonne 9,6 % des déplacements se font vers Dole Agglomération** (0,2 à 4 % pour les autres secteurs) ;
 - **Dijon Agglomération est le pôle extérieur qui attire le plus pour chacun des secteurs avec entre 14,1 % et 34,7 % des déplacements pour ces 6 motifs non contraints.**

Zoom sur les destinations préférentielles pour les déplacements non contraints du secteur d'Auxonne :

Lieux de destination global pour les 6 motifs suivants (Achat de proximité, en Grande surface, Culture, Sport, Administration, RDV médicaux) pour les habitants du secteur d'Auxonne

	Achats de proximité	Achats Grande surface	Culture	Sport	Administration	RDV médical	TOTAL
Auxonne	78	73	20	37	41	57	306
Besançon agglomération			2			1	3
Commune de résidence	16	10	3	18	22	3	72
Dijon Agglomération		2	44	7	20	11	84
Dole Agglomération	2	13	23	8	1	10	57
Fontaine Francaise						1	1
Gray			1				1
Mirebeau-sur-Bèze			1				1
Le plus proche de chez moi	8	2	7	10	13	8	48
Pontailleur-sur-Saone				1			1
Saint-Jean De Losne		1					1
Selongey							0
Total général	104	101	101	81	97	91	575

On distingue qu'Auxonne assure l'essentiel des besoins de déplacements « achats » des habitants du secteur. C'est pour le motif de la culture et dans une moindre mesure pour celui de la santé que les habitants vont se déplacer à l'extérieur. Si l'on analyse par zoom les autres secteurs, on retrouve cette dépendance vers les pôles extérieurs pour certains besoins culturels et de santé, même si pour les trois autres secteurs, il y a aussi des déplacements achats plus importants vers l'extérieur en complément car ils disposent d'une offre moins importante que sur Auxonne.

Synthèse du territoire et des pratiques de déplacements

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Un territoire bénéficiant d'une grande diversité de réseaux (ferroviaire, route, fluvial) et d'une proximité aux axes majeurs de communication (autoroutes) ; ✓ Un territoire où l'on enregistre une croissance démographique en particulier pour les communes de l'Ouest qui bénéficient de la périurbanisation et de la dilatation de l'agglomération dijonnaise ; ✓ Une armature urbaine équilibrée offrant sur l'ensemble du territoire un niveau de services satisfaisant et limitant les déplacements de longue distance pour les besoins du quotidien ; ✓ Un maillage scolaire limitant le recours aux territoires extérieurs. 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Des disparités territoriales fortes entre : <ul style="list-style-type: none"> • Une frange Centre-Sud, connectée aux réseaux structurants et bénéficiant de la dynamique de l'agglomération dijonnaise ; • Une frange Nord-Est moins attractive et éloignée de l'influence de la capitale régionale. ✓ Un territoire « dortoir » fortement dépendant des territoires extérieurs en matière d'emploi, de loisirs en particulier vis-à-vis des agglomérations dijonnaises et doloises ; ✓ Des déplacements tous motifs principalement effectués en voiture qui soulèvent des enjeux en matière de vulnérabilité énergétique pour les habitants du territoire ; ✓ Une forte dépendance à l'automobile, illustrée par le taux de motorisation des ménages (1,49 véh./ménage) ; ✓ Un territoire tourné vers l'extérieur et marqué par des échanges faibles entre bassins de proximité.



PARTIE 2

Réseau viaire et stationnement

L'organisation du réseau viaire sur le territoire

Un réseau structurant assurant les liaisons vers les pôles extérieurs

Le réseau magistral comprend :

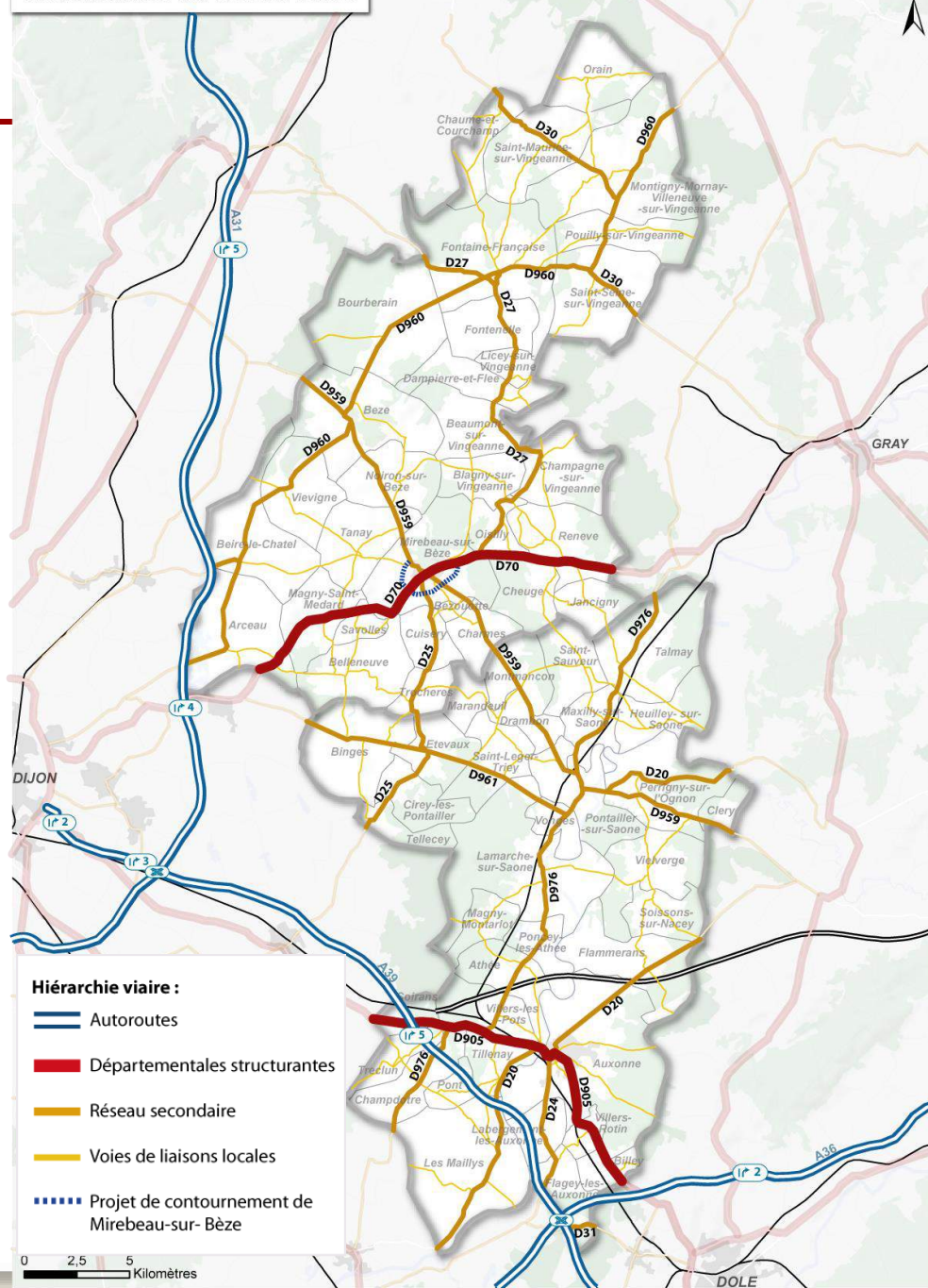
- Une armature autoroutière formée des autoroutes A31, A36 et A39, axes d'échange national et international. Les échangeurs de Soirans (A39) et d'Arc-sur-Tille (A31) assurent la desserte du territoire et le connecte à l'agglomération dijonnaise en 30 min et bisontine en 50 min (depuis Auxonne) ;
- La RD 905, pendant gratuit de l'A39, qui assure la liaison vers les pôles structurants de Dijon à l'Ouest et de Dole à l'Est. Elle constitue également l'axe de contournement Sud d'Auxonne ;
- La RD 70 qui connecte les pôles de Gray et de Dijon.

Un réseau de départementales assurant une desserte des pôles structurants du territoire :

- La RD 959 reliant notamment Mirebeau-sur-Bèze à Pontailler-sur-Saône ;
- La RD 960 en rabattement vers la rocade Est de Dijon et desservant le Nord du territoire en passant par Fontaine-Française ;
- La RD 976 assurant la liaison entre les RD70 et RD 905 par Pontailler-sur-Saône ;
- La RD 961 reliant Pontailler-sur-Saône à la RD 70 en direction de l'A31 ;
- Les RD 20, 25 et 27 qui constituent des axes de rabattement vers le réseau structurant départemental.

Enfin des liaisons locales permettant de connecter les communes entre elles.

Structuration du réseau viaire



Un territoire globalement accessible

Le territoire se situe à proximité de 4 échangeurs autoroutiers :

- Les échangeurs n°4 (Arc-sur-Tille) et n°5 (Til-Châtel) pour l'autoroute A31 qui relie la frontière franco-luxembourgeoise à Beaune ;
- L'échangeur n°5 (Soirans) pour l'autoroute A39 (Dijon – Bourg-en-Bresse) ;
- L'échangeur n°2 (Anthume) pour l'A36 (Mulhouse – Beaune).

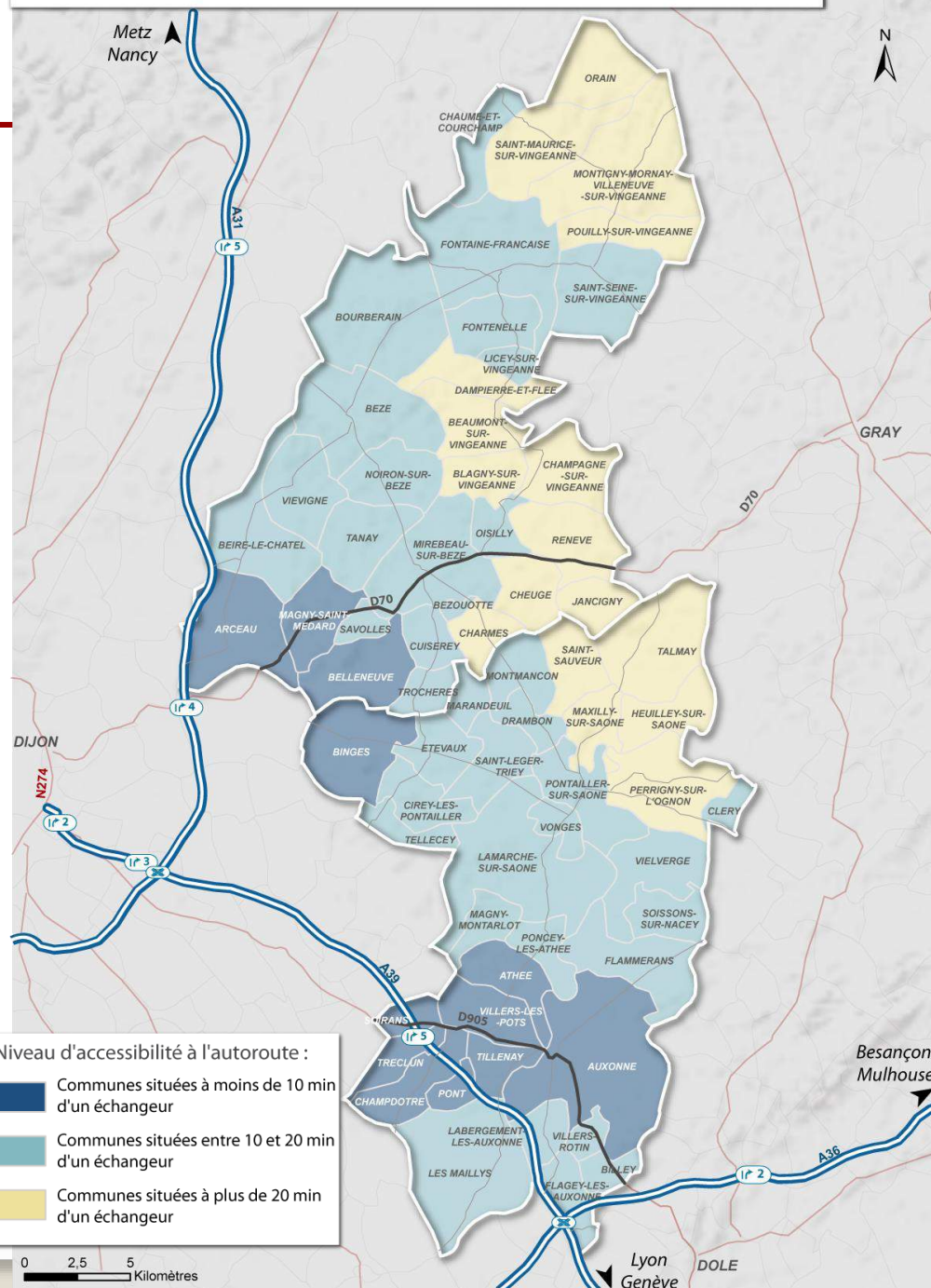
75 % des communes du PETR ont un niveau d'accessibilité à un échangeur autoroutier inférieur ou égal à 20 min, représentant 87 % de la population du territoire.

Niveau d'accessibilité à l'autoroute	Nombre de communes	Part de la population
Inférieur à 10 min	12	43 %
Entre 10 et 20 min	38	44 %
Supérieur à 20 min	17	13 %

Aucune commune ne se situe à plus de 30 minutes d'une autoroute.

Un territoire bénéficiant d'une bonne accessibilité autoroutière, véritable atout en matière d'attractivité.

75 % des communes ont une accessibilité à l'autoroute inférieure à 20 minutes



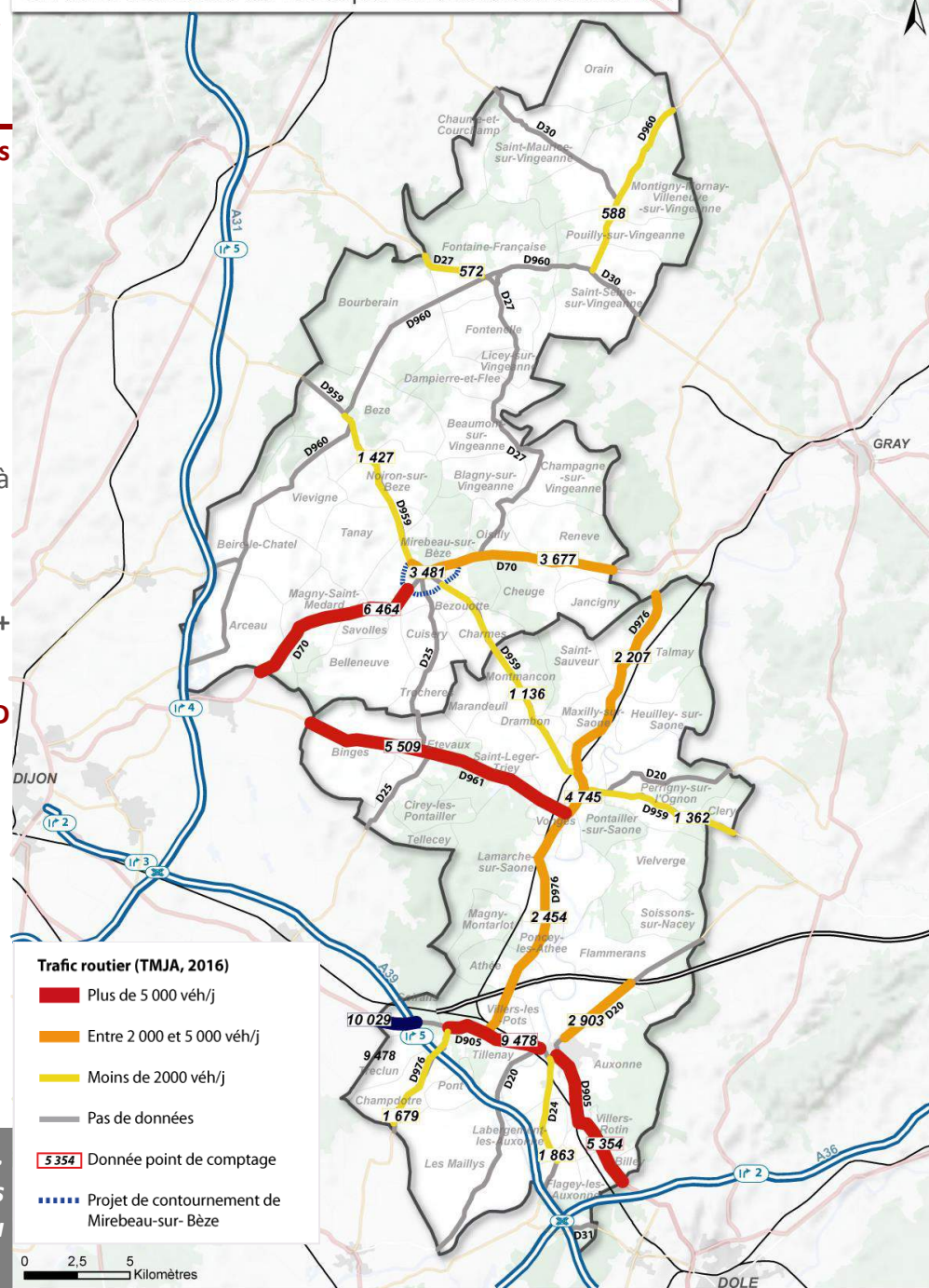
Un trafic principalement concentré sur les grands axes

- Un trafic essentiellement localisé sur les départementales structurantes du territoire :
 - RD 905 : 10 029 véhicules/jour (au niveau de Soirans) ;
 - RD 905 : 9 478 véh./jour (Villers-les-Pots) ;
 - RD 70 : 6 464 véh./jour (Renève).
- Un réseau secondaire peu fréquenté :
 - RD 959 : 1427 véh./jour (Bèze) ;
 - RD 976 : 1 679 véh./jour (Champdotre).
- Un niveau de trafic relativement stable sur ces 10 dernières années à l'exception de :
 - La RD 905 entre Billey et Auxonne : + 14 % ;
 - La RD 961 entre Binges et Pontailler-sur-Saône : + 9,8 % ;
 - La RD 70 entre Magny Saint Médard et Mirebeau-sur-Bèze : + 9,2 %.
- Un trafic PL non-négligeable sur certains axes : près de 12 % sur la RD 70 et 9 % sur la RD 905

Axe	TMJA 2016	Volume et part PL	Evolution du trafic sur une période de 10 ans
D905 : Genlis / Soirans	10 029	682 – 6,80 %	- 0,7%
D905 : Villers-les-Pots	9478	812 – 8,57 %	- 1,2 %
D905 : Billey	5354	495 – 9,25 %	+ 14%
D70 : Magny St Médard	6 464	471 – 7,29 %	+ 9,2 %
D70 : Renève	3 677	432 – 11,75 %	- 1,6 %
RD 961 : Binges	5 509	224 – 4,07 %	+ 9,8%
D976 : Poncey-les-Athée	2 454	166 – 6,76%	+ 2%

Un trafic modéré et principalement localisé dans une frange Centre-Sud. Des circulations orientées dans une logique Est-Ouest connectant les pôles aux territoires d'attraction extérieurs. Un trafic faible sur le réseau secondaire, favorable au développement des modes actifs.

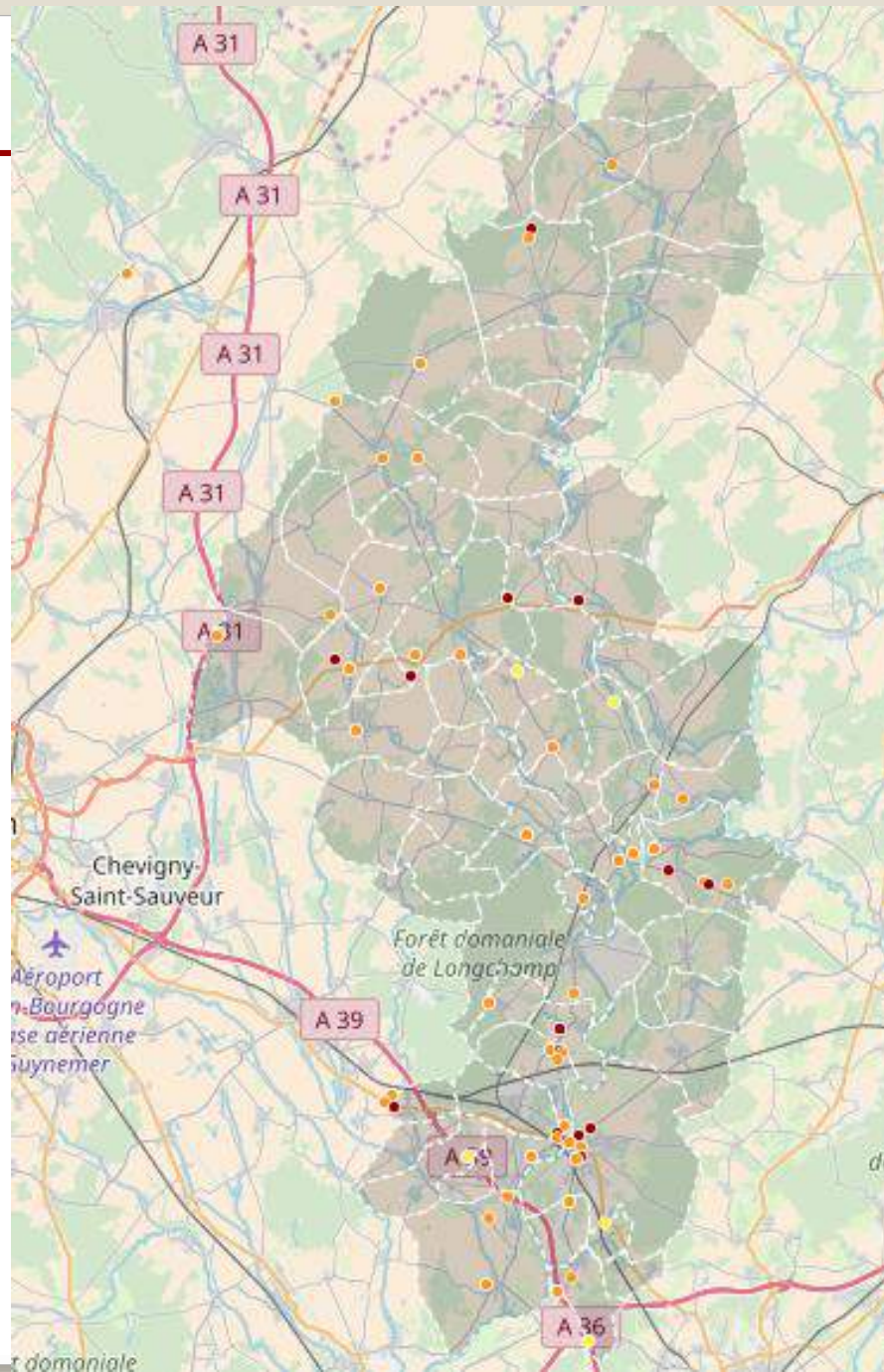
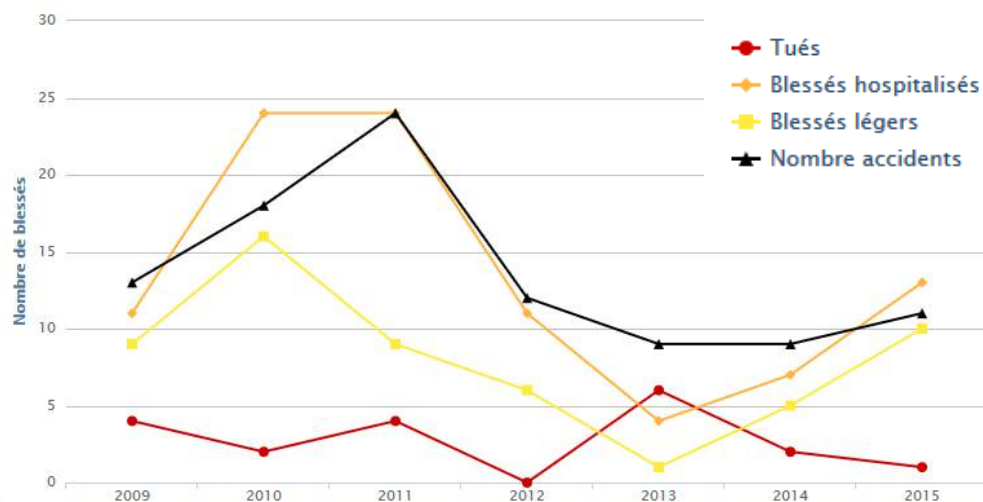
Un trafic concentré sur les départementales structurantes



Une accidentologie faible sur le territoire

Les données d'accidentologie sont extraites du fichier BAAC, de l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité routière, qui regroupe l'ensemble des accidents corporels de la circulation.

- Sur le territoire du PETR Val de Saône Vingeanne, **96 victimes** (tués + blessés) **ont été recensées sur la période 2009-2015** dont 6 cyclistes, 30 motocyclistes et 7 piétons ;
- 31 % des victimes de la route sont des motocyclistes**, alors qu'ils représentent que 1,8 % des kilomètres parcourus annuellement en France (bilan ONISR 2013) ;
- Une diminution de l'accidentologie pour la période **2009-2015, avec une stabilisation** sur les 4 dernières années (10,2 accidents en moyenne) ;
- Pour les **accidents géolocalisés, ceux-ci sont concentrés sur les RD 905 et 70**, axes ayant les flux de trafic les plus importants.



Des efforts à poursuivre en termes de pacification de la circulation

Sur l'ensemble du territoire, les aménagements en faveur d'une pacification de la voirie restent très hétérogènes :

- Les **principales polarités du territoire** (Auxonne, Pontailler-sur-Saône, Mirebeau-sur-Bèze, Fontaine-Française) sont traversées par des axes majeurs de circulation, pouvant conférer aux communes, un caractère routier. Néanmoins, **certaines sections** (centre-bourg, polarité commerciale, établissements scolaires) **ont fait l'objet d'aménagements pacifiés** (zone 30, espace partagé,...) ;
- Certains **pôles secondaires** (Arceau, Belleneuve), disposent **d'aménagements de qualité favorables au partage de la voirie et à la sécurisation des piétons** ;
- Dans les plus petites communes, l'absence d'aménagements entraîne une prééminence de l'automobile, pénalisant ainsi cyclistes et piétons.

Plus globalement, ces mesures ne doivent pas se limiter à des aménagements ponctuels qui perdent en cohérence et en efficacité. Les dispositifs doivent être poursuivis, voire généralisés, afin d'accompagner l'idée de ville apaisée, favorable à la pratique des modes actifs.

La pacification de la voirie a pour objectif **d'adapter les conditions de circulations aux espaces urbains traversés**. Elle répond à 3 objectifs :

- ✓ Obliger les automobilistes à réduire leur vitesse ;
- ✓ Favoriser et sécuriser les déplacements à pied et à vélo ;
- ✓ Améliorer le cadre de vie en limitant les nuisances de la voiture.



Zone 30
Fontaine-Française



Aménagements piétons de qualité
dans le centre de Mirebeau-sur-Bèze



Zone 30 sans aménagement spécifique
Lamarche-sur-Saône



Ambiance routière
Lamarche-sur-Saône



Traversee d'Arceau

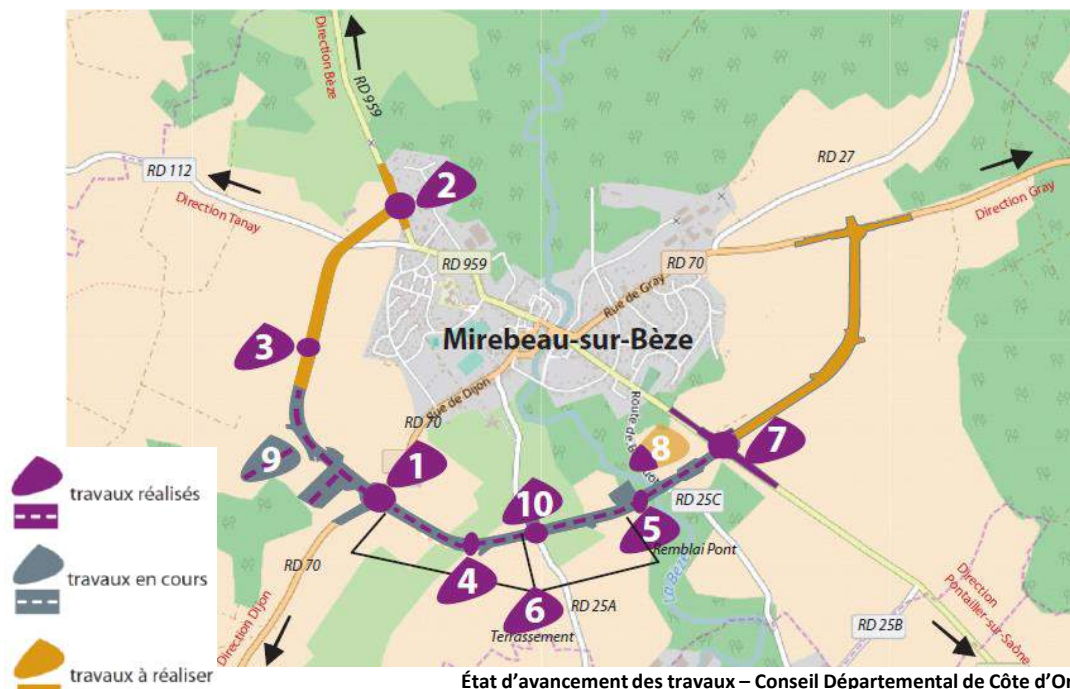


Radar pédagogique
Villers-les-Pots

Les projets routiers

Le contournement de Mirebeau-sur-Bèze :

- Projet de 4,7 km permettant de contourner le centre-bourg de Mirebeau-sur-Bèze en assurant une liaison entre les RD 70, RD 25B et RD 959.
- Porté depuis 2013 par le Conseil Départemental de Côte d'Or, ce contournement a pour objectif :
 - De **réduire le trafic de transit** afin d'apaiser le centre-bourg mirebellois (réduction des nuisances sonores, régulation des problématiques d'encombrement) ;
 - De **réduire le parcours des convois exceptionnels sur l'axe Dijon-Gray** de près de 20 km ;
 - **D'améliorer la liaison** entre la vallée de la Vingeanne et l'agglomération dijonnaise.



Travaux réalisés à ce jour :

- Carrefour giratoire Sud RD 70
- Carrefours giratoires Nord et Sud RD 959
- Travaux de remblai pour la construction du futur pont de la Bèze
- Terrassement de la section courante déviation Sud
- Terrassement de la section courante entre les RD 25 et 959



Un stationnement uniquement règlementé sur le pôle d'Auxonne

- **Mise en place d'une zone bleue dans le centre-ville d'Auxonne** dans l'objectif de faciliter l'accès aux commerces et services et d'encourager la rotation des véhicules. Elle s'applique du lundi au samedi entre 9h et 12h et entre 14h et 18h. Durée limitée à 1h30.
- Elle concerne :
 - L'axe principal du centre-ville avec un taux d'occupation de 87 %. A noter que la partie haute de la rue (secteur Thiers) est moins fréquentée, le stationnement étant plus éloigné des commerces principaux ;
 - Des rues perpendiculaires : Rue de la Paix, Rue Lafayette ;
 - La places d'Armes avec un taux d'occupation de 90 %.
- **Des places livraisons sur la rue commerçante mais des dysfonctionnements recensés :**
 - Stationnement des véhicules livraisons en dehors des emplacements prévus à cet effet ;
 - Stationnement illicite de certains automobilistes.
- **D'autres aires de stationnement gratuites à moins de 5 min à pied du cœur de ville :** parking de la Mairie (100 places), parking place de l'Illiotte, parking de la Cilof, parking Quai de Saône (30 places).



Des facilités de stationnement qui encouragent l'usage de la voiture pour des déplacements vers le pôle principal d'Auxonne et qui nuisent à la qualité des espaces publics.

Peu de difficultés de stationnement dans les communes périphériques et rurales

- Des poches de stationnement présentes dans les principaux pôles du territoire (Pontailier-sur-Saône, Mirebeau-sur-Bèze, Fontaine-Française) permettant l'accès aux commerces, aux services et aux sites touristiques et offrant aux résidents une offre de stationnement ;
- Un jalonnement des parkings qui reste néanmoins ponctuel ;
- Des difficultés ponctuelles dans le temps et dans l'espace notamment :
 - Aux abords des écoles aux heures d'entrée et de sortie des élèves avec néanmoins une politique de gestion du stationnement sur certaines communes (Fontaine-Française par ex) ;
 - Dans les zones résidentielles éloignées du centre-bourg et ne disposant pas d'offre de stationnement matérialisée.
- Des problématiques à relativiser car corrélées à des comportements et à une volonté de se stationner « au plus près » qu'à de réelles difficultés de stationnement. Des pratiques pénalisant néanmoins les déplacements des piétons.



Parking matérialisé à Pontailier-sur-Saône



Parking matérialisé à proximité du château Fontaine-Française



Gestion du stationnement aux abords d'une école



Parking jalonné à Auxonne

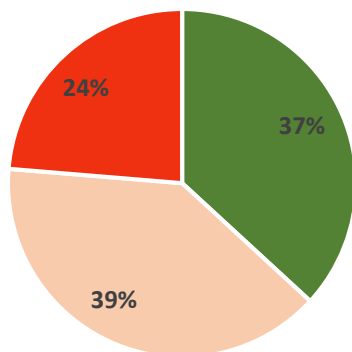


Stationnement illicite à Lamarche-sur-Saône

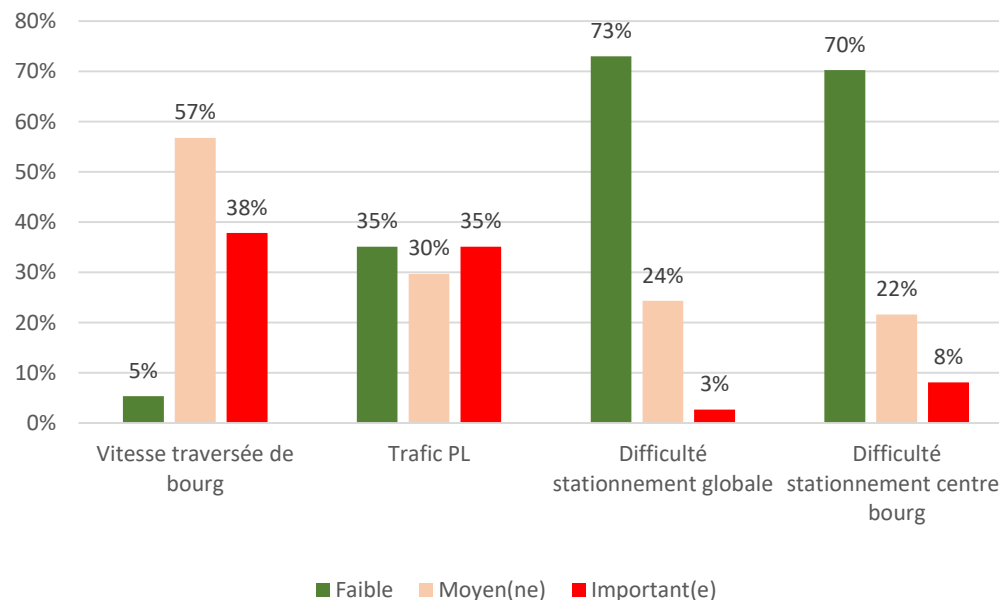


Stationnement illicite à Bézouotte

Les conditions de circulation et de stationnement à travers le questionnaire des communes



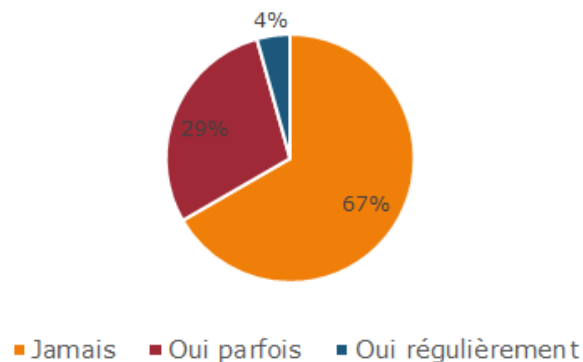
- Trafic globalement faible
- Trafic important mais uniquement aux heures de pointe du matin et du soir
- Trafic important tout au long de la journée



- **Des difficultés de circulation relatives sur le territoire :**
 - 39 % des répondants considèrent que le trafic est important uniquement en heures de pointe ;
 - 37 % le jugent globalement faible.
- **La vitesse et la circulation des poids lourds, principales difficultés observées dans les centres-bourg :**
 - 38 % jugent la vitesse dans la traversée de leur bourg importante ;
 - 35 % considèrent le niveau de trafic des PL élevé.
- **Pour les ¾ des communes, le stationnement ne présente aucune difficulté.**

Une facilité de circulation confirmée à travers l'enquête population

Fréquence des difficultés rencontrées chez les utilisateurs de la voiture

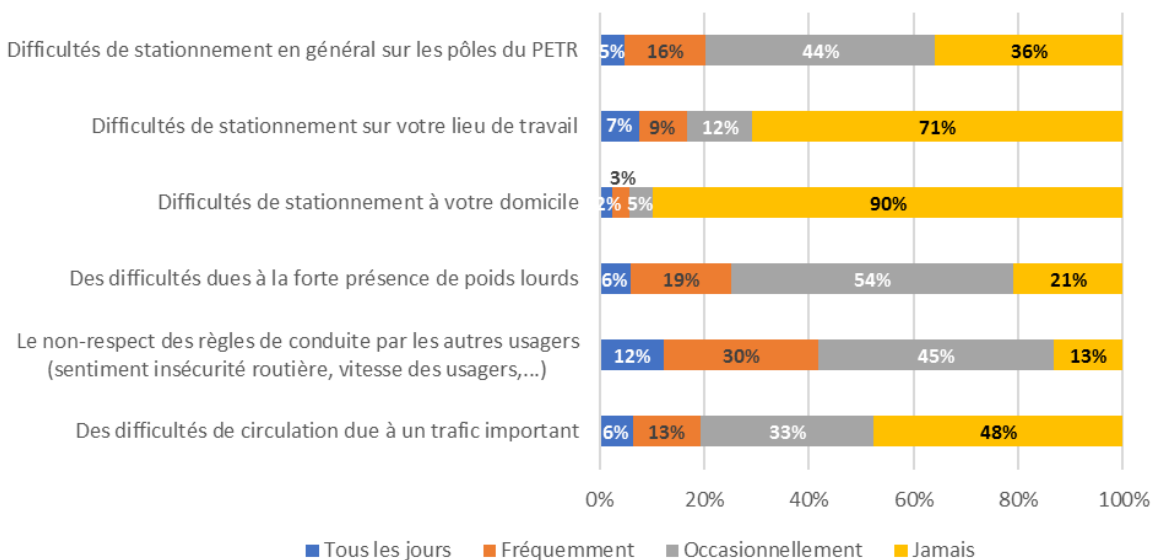


Deux tiers des utilisateurs de la voiture ne rencontrent jamais de difficultés dans leur déplacement en utilisant ce mode sur le territoire. 29 % font état de difficultés occasionnelles et 4 % de difficultés régulières.

Dans le détail, on constate que les difficultés sont plutôt liées au stationnement sur les pôles du PETR (même s'il faut relativiser les chiffres) et à l'insécurité générée par les autres utilisateurs de la voiture.

Toutefois, les difficultés liées à l'ampleur du trafic sont limitées, mais la présence des poids lourds est ressentie comme une gêne occasionnelle à fréquente pour 75 % des habitants.

Difficultés de stationnement et circulation rencontrées



Synthèse sur les conditions de circulation et de stationnement

ATOUTS

- ✓ Un **réseau viaire assurant efficacement** :
 - les **liaisons avec les pôles extérieurs et les axes structurants majeurs** (armature autoroutière) ;
 - les **connexions entre les principaux pôles internes** ;
- ✓ Un **volume de trafic modéré** et une **circulation globalement fluide** sur le territoire ;
- ✓ Une **accidentologie globalement faible** ;
- ✓ Une **politique de pacification qui reste ponctuelle** dans les centres-bourgs mais qui **doit être encouragée**.

FAIBLESSES

- ✓ Une **frange Nord-Est éloignée de la dynamique des axes structurants du territoire** ;
- ✓ Une **empreinte importante du stationnement** de surface qui peut **nuire à la qualité des espaces publics** ;
- ✓ Une **politique de stationnement qui n'incite pas au report modal** ;
- ✓ Une **place prépondérante de l'automobile** contraignant le développement des modes actifs ;
- ✓ **Des conditions de circulation et de stationnement partagées par les habitants**, limitant ainsi un changement dans leurs pratiques de déplacement.



PARTIE 3

L'offre en transports collectifs et l'intermodalité

L'offre de TC sur le territoire

Plusieurs réseaux desservent le territoire du PETR Val de Saône Vingeanne :

- **Une offre régionale et interurbaine** permettant de rejoindre les principaux pôles hors du territoire. Elle comprend :
 - Une ligne ferroviaire Dijon <-> Besançon
 - 5 lignes interurbaines routières* Transco :
 - Vers Dijon
 - Vers Gray
 - Vers Talmay
- **Une offre intercommunale** avec le réseau de Transport à la Demande LISA. Avec 4 circuits, il dessert aujourd'hui 24 communes et assure un rabattement vers le pôle majeur d'Auxonne.

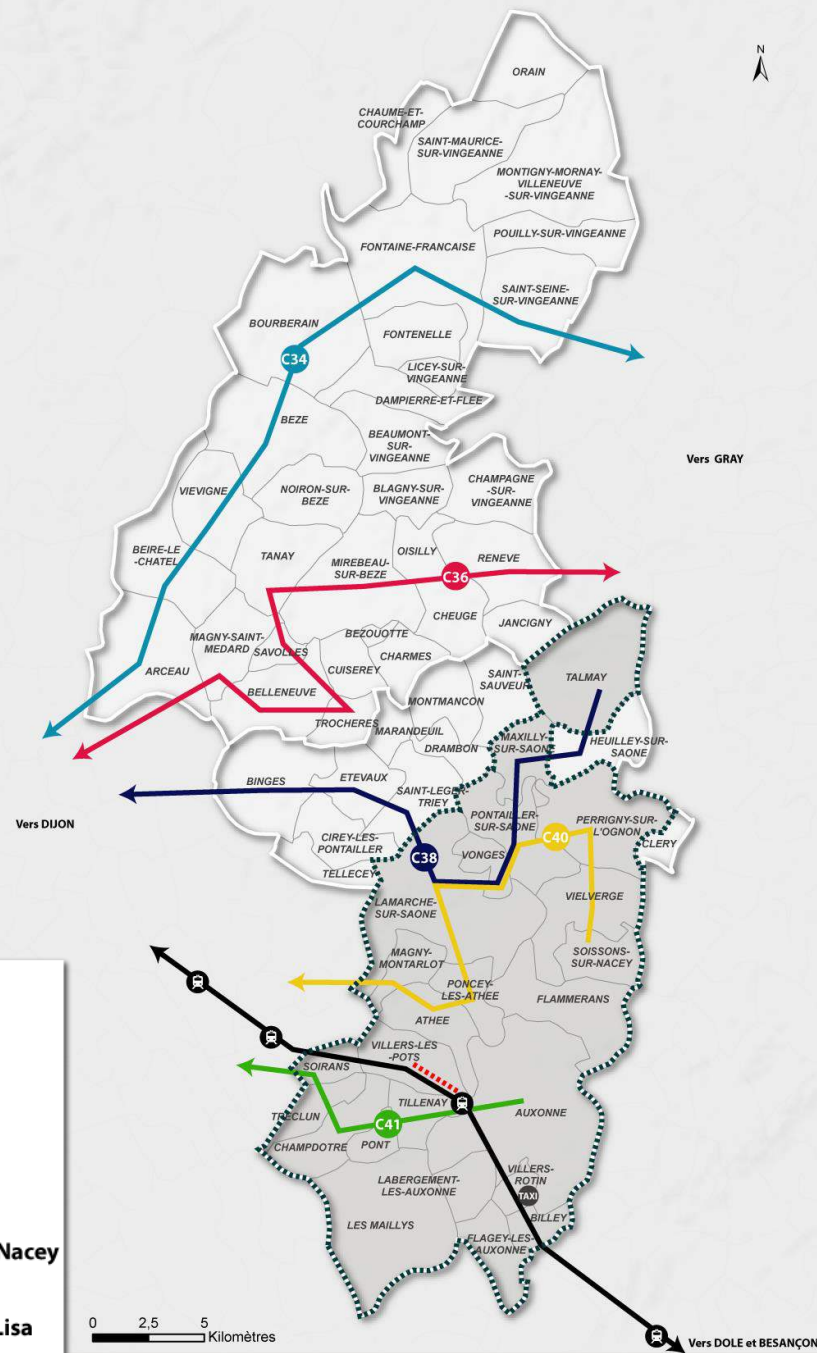
* Avec la loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) d'août 2015, les services de transports routiers interurbains (réguliers et à la demande) mais également des transports scolaires ont été transférés du Département à la Région depuis le 1^{er} janvier 2017 (1^{er} septembre 2017 pour les scolaires)

Ligne ferroviaire TER
 Navette routière Mobigo
R Gares ou haltes ferroviaires
TAXI Taxi TER à la demande

Lignes régulières interurbaines :

- Ligne C34 : Dijon <> Gray
- Ligne C36 : Dijon <> Gray
- Ligne C38 : Dijon <> Talmay
- Ligne C40 : Dijon <> Soissons-sur-Nacey
- Ligne C41 : Dijon <> Auxonne

Communes desservies par le TAD Lisa



Une offre de TC régionale TER structurante pour relier les pôles extérieurs

- **La ligne TER Dijon-Besançon a été restructurée fin 2017 :**
 - Mise en place de **3 allers-retours supplémentaires** et **optimisation du cadencement** (à l'heure entre 5h et 22h et à la demi-heure en heure de pointe) ;
 - **Fermeture de la halte de Villers-les-Pots** et création d'une navette Mobigo.
- **Pour le territoire du PETR VDSV :**
 - **Niveau de service attractif pour les actifs et les captifs** (nombre de services important, grande amplitude horaire) ;
 - ... **mais un unique point d'arrêt** sur le territoire (Auxonne) qui rend l'offre TER attractive seulement aux habitants du Sud du territoire ;
 - Une **proximité avec les gares de Collonges et de Genlis**, également desservie par cette ligne, mais dont l'attrait se limite à quelques communes de l'Ouest du territoire (Soirans, Treclun,...).

Ligne	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Pôles extérieurs desservis	Desserte du territoire	Commentaires
TER Dijon <-> Besançon	L > DF Toute l'année	05h29– 22h32	26 services A/R	Rabattement vers les pôles externes	Dijon, Genlis, Saint-Vit, Besançon	Auxonne (mais gare située sur la commune de Tillenay)	Transport gratuit des vélos
Intérêt et réponse aux besoins :	Actifs : Fort ✓ Grande amplitude horaire et très bon niveau de services ; ✓ Permet un rabattement vers les pôles majeurs de Dijon et de Besançon en 30 min environ.				Captifs : Fort ✓ Nombre de services important ; ✓ Possibilité de plusieurs AR par journée voire par demi-journée vers les pôles externes.		

- **Fréquentation :**
 - En 2015, 111 821 voyages par an et **447 voyages par jour** effectués en gare d'Auxonne ;
 - **4^{ème} gare la plus fréquentée du réseau** derrière Dijon, Besançon et Dole ;
 - Auxonne-Dijon constitue la **3^{ème} origine-destination** sur cette ligne ;
 - **76 % des voyages pour des déplacements pendulaires.**

Des services complémentaires TER peu attractifs

- **Navette par cars Mobigo de Villers-les-Pots à Auxonne :**
 - Suppression de la desserte ferroviaire à la halte de Villers-les-Pots depuis fin 2017 ;
 - Mise en place d'une navette routière Mobigo entre la halte et la gare d'Auxonne en correspondance avec la ligne TER Dijon-Besançon : 2 services le matin et le soir ;
 - Un service en correspondance minimisant la contrainte de la rupture de charge (entre 5 et 10 min) ;
 - Des horaires adaptés aux actifs mais une attractivité pénalisée par un nombre très limité de services ;
 - Une nouvelle offre peu compétitive par rapport à l'offre ferroviaire préexistante : **+ 12 min** pour un aller Villers-les-Pots → Dijon.

- **Taxi TER à la demande :**
 - Service **obligatoirement en correspondance avec un TER et uniquement disponible sur la commune de Villers-Rotin** ;
 - Rabattement vers la gare d'Auxonne ;
 - **Coût du service :**
 - Gratuit si le parcours taxi est indiqué sur le billet TER ;
 - 3,50 € si le parcours taxi n'est pas compris.

▪ Offre le matin :

Départ Navette Villers-les-Pots	6h55	7h15
Arrivée Navette Auxonne	7h05	7h25
Départ TER d'Auxonne pour Dijon	7h09	7h32
Départ TER d'Auxonne Pour Besançon	/	7h31

▪ Offre le soir :

Arrivée TER de Dijon pour Auxonne	17h29	18h29
Arrivée TER de Besançon pour Auxonne	17h32	18h32
Départ Navette Auxonne	17h37	18h37
Arrivée Navette Villers-les-Pots	17h47	18h47

Des services complémentaires peu attractifs et réduits à quelques communes proches de la gare SNCF. Une offre qui limite ainsi un rabattement du reste du territoire vers le réseau régional TER.

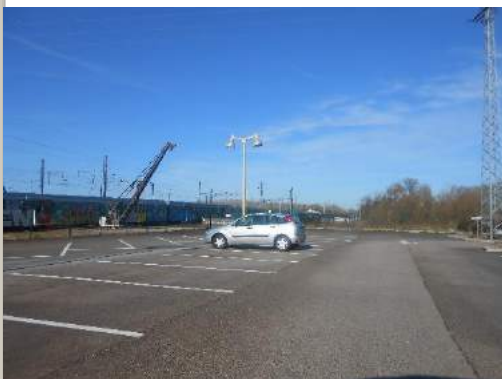
Les conditions d'intermodalité à la Gare d'Auxonne -Tillenay

Accessibilité routière	Rabattement TC	Accessibilité vélo	Accessibilité piétonne
★★★★★	★★	★★★★	★
<ul style="list-style-type: none"> - Gare excentrée du centre d'Auxonne et de la RD 905 - Jalonnée - Stationnement suffisant (parking 130 places : 87 véhicules stationnés) mais présence de stationnement sauvage - Arrêts minutes et aire de covoiturage bien matérialisés 	<ul style="list-style-type: none"> - Ligne C41 Transco et TAD LISA - Poteau Transco peu visible et mal positionné bien qu'il concentre l'information voyageur - Quai bus bien identifié mais non accessible 	<ul style="list-style-type: none"> - Service « Bourgogne vélo » : box vélo fermé avec accès règlementé par un système de badge réservé aux abonnés TER. Offre peu utilisée : 3 vélos pour 30 arceaux - 12 places vélo sous l'abri moto - Rabattement cyclable sur la RD 905 mais aménagement non complet (manque un double sens cyclable au niveau de l'avenue de la Gare) 	<ul style="list-style-type: none"> - Cheminements peu accessibles à la gare (revêtement pavé,...) - Zone de rencontre au niveau du parking

★ Très Insuffisant
★★ Insuffisant
★★★ Moyen
★★★★ Bon



Un parking occupé à 67%



Service Bourgogne Vélo
Box fermé



4 emplacements covoiturage



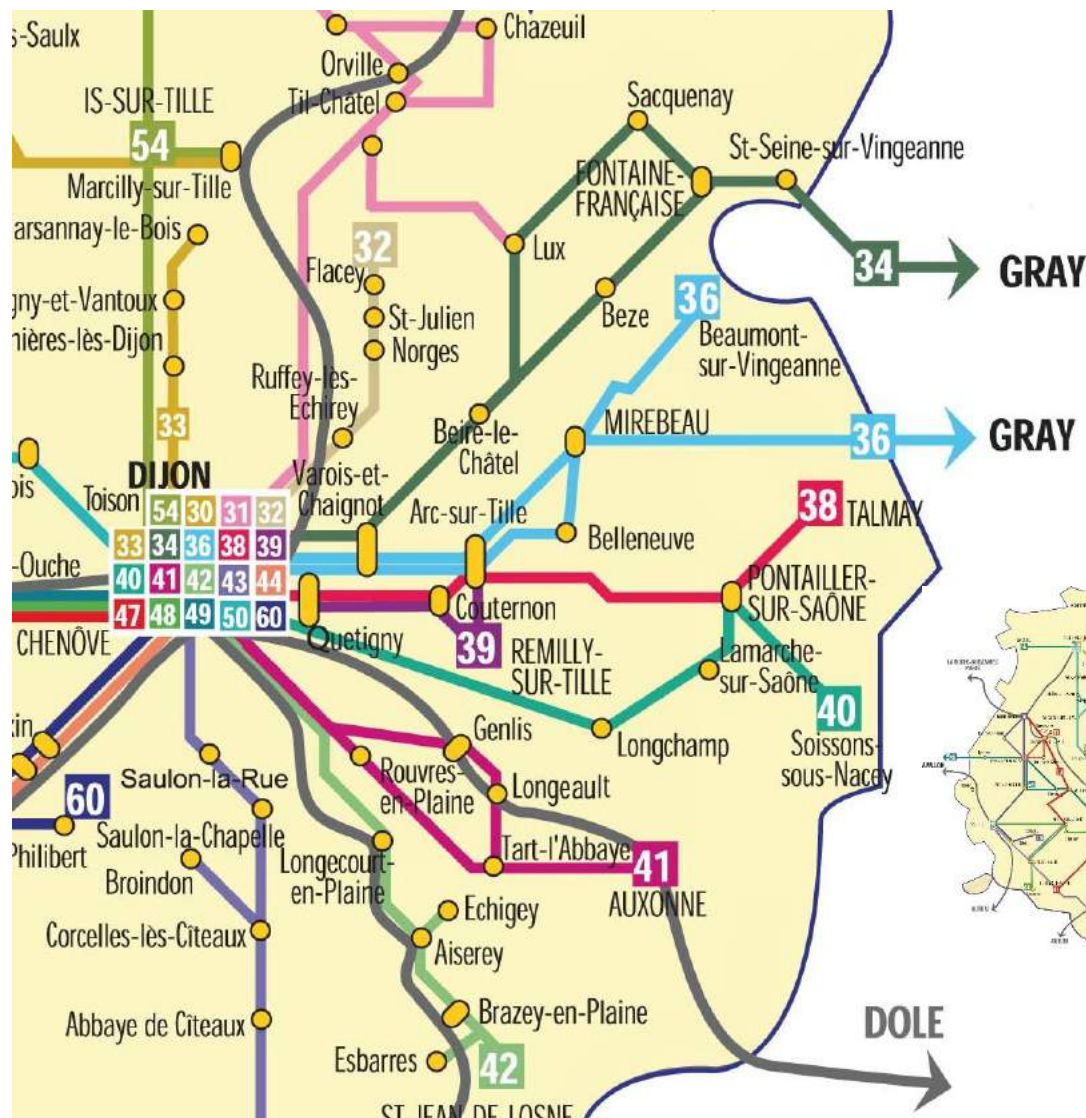
Des arceaux vélo sous l'abri moto

L'offre interurbaine routière Transco (I)

■ **5 lignes interurbaines Transco** gérées par la région Bourgogne Franche-Comté desservent le PETR Val de Saône Vingeanne :

- **Ligne 34** : Dijon <> Gray par Fontaine-Française
- **Ligne 36** : Dijon <> Gray par Mirebeau-sur-Bèze
- **Ligne 38** : Dijon <> Talmay
- **Ligne 40** : Dijon <> Soissons-sur-Nacey par Pontaller-sur-Saône
- **Ligne 41** : Dijon <> Auxonne

Il faut noter que ces lignes comme leurs noms l'indiquent sont des lignes interurbaines et qu'elles n'ont pas vocation à desservir finement les zones urbaines (nombre d'arrêts limité dans les communes traversées, lignes restant sur les axes principaux,...) mais bien à assurer des liaisons de pôles à pôles, lorsqu'elles n'ont pas pour vocation de faire que du ramassage scolaire. Elles font le lien avec les réseaux urbains.



Plan des lignes du réseau interurbain Transco

L'offre interurbaine routière Transco (II)

- **Au regard de l'offre, la ligne C36 constitue la ligne structurante du territoire :**
 - Elle répond aux besoins des captifs et constitue une ligne attractive pour certains actifs vers le pôle dijonnais ;
 - Elle assure un rabattement vers les pôles extérieurs majeurs : gare TGV, gare routière, arrêts de tram (Parc des Sports, République...) ;
 - Un fonctionnement en sous-lignes toutefois peu lisible et peu attractif (De 3 à 24 services selon les communes).

C36	Départ	Retour
Vers Gray	8h11	17h37
Vers Dijon	6h41 / 7h51	17h30 / 18h30 (+ 20h05 uniquement vers Mirebeau)

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
C 36	Dijon <-> Gray <i>Via Mirebeau-sur-Bèze</i>	L > DF Distinction entre périodes et vacances scolaires	06h41–20h41	27 services globaux pour le territoire De 3 à 24 selon les communes	<ul style="list-style-type: none"> - Rabattement vers les pôles externes et internes (Dijon, Gray, Mirebeau-sur-Bèze) - Rabattement vers les établissements scolaires dijonnais et les pôles d'échange (Gare TGV, tramway, bus urbains) 	7 communes soit 4 985 habitants (14%)	Proposition de correspondance avec les lignes 34 et 36 sur Dijon et Belleneuve mais horaires peu adaptés ou limités Information et valorisation des : - Correspondance avec TER CHAMPLITE et/ou BESANCON à la gare routière de Gray - Correspondances TGV
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Moyen ✓ Bonne amplitude horaire. Horaires adaptés pour les actifs de Mirebeau-sur-Bèze vers les pôles externes (Dijon et Gray) ; ✓ Nombre de services limités sur les autres communes, engendrant un sentiment de contraintes ; ✓ En période de vacances scolaires, le nombre de services est divisé par 2.				Captifs : Bon ✓ Nombre de services important ; ✓ Possibilité d'un AR dans la journée vers les principaux pôles externes (Dijon et Gray) ; ✓ 1 ou 2 AR dans la journée vers les pôles internes primaire (Mirebeau-sur-Bèze) et secondaire (Belleneuve) du territoire.	

L'offre interurbaine routière Transco (III)

- **Au regard de l'offre, la ligne C34 constitue une ligne secondaire :**
 - Organisée en rabattement vers les pôles extérieurs et les établissements scolaires dijonnais, la ligne est attractive pour les captifs et les scolaires avec plus de 10 services/jour ;
 - Malgré une bonne amplitude horaire, le **nombre réduit de services** en particulier lors des vacances scolaires **limite son attractivité pour les actifs** ;
 - Le fonctionnement en sous-lignes rend l'offre peu attractive et peu incitative.

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
C 34	Dijon <-> Gray Via Fontaine-Française	L > S Distinction entre périodes et vacances scolaires	06h15 – 19h23	12 services globaux pour le territoire De 5 à 9 selon les communes	<ul style="list-style-type: none"> - Desserte fine des communes (<i>plusieurs arrêts par commune</i>) - Rabattement vers les pôles externes (Dijon et Gray) - Rabattement vers les établissements scolaires dijonnais et les pôles d'échange (tramway, gare routière) 	7 communes soit 4 248 habitants (12%)	Nombre réduit de services pendant les vacances scolaires Proposition de correspondance avec les lignes C 36 et C 38 sur Dijon.
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Très Faible ✓ Connexion avec les pôles externes avec une desserte fine du territoire ; ✓ Bonne amplitude horaire mais un nombre limité de services, engendrant un sentiment de contraintes.				Captifs : Moyen ✓ Possibilité d'un AR dans la journée vers les principaux pôles internes (Fontaine-Française) et externes (en particulier Dijon) mais des horaires peu adaptés notamment dans le sens Dijon <-> Gray.	

L'offre interurbaine routière Transco (IV)

Les lignes C38, C40 et C41, des lignes à vocation scolaire :

- En rabattement vers le pôle extérieur de Dijon et les pôles internes d'Auxonne et de Pontailleur-sur-Saône, ces lignes répondent essentiellement aux besoins des scolaires avec un maximum de 5 services/jour ;
- Bien que l'amplitude horaire soit adaptée aux actifs souhaitant se rendre sur Dijon, le nombre limité de services rend ces lignes peu attractives ;
- Une attractivité également limitée pour les captifs.

Ligne	Origine – Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
C38	Dijon <-> Talmay	L -> S Distinction entre périodes et vacances scolaires	6h27 – 19h24	5 services globaux De 2 à 4 selon les communes	- Rabattement vers les pôles externes (Dijon) et internes du territoire (Auxonne, Pontailleur-sur-Saône) ; - Rabattement vers les établissements scolaires dijonnais ;	8 communes 4 174 habitants (12%)	Services en correspondances avec lignes C34 et C36 uniquement sur Dijon et pendant les périodes scolaires ; Accessibilité PMR pour les arrêts de Talmay, Heuilley-sur-Saône et Maxilly-sur-Saône
C40	Dijon <-> Soissons-sur-Nacey	L -> S Distinction entre périodes et vacances scolaires	6h15– 19h33	5 services globaux De 2 à 4 selon les communes	- Rabattement vers les pôles d'échange (gare d'Auxonne et de Genlis, tramway, bus urbains Divia).	9 communes 6 120 habitants (17%)	Proposition correspondance avec la ligne 36 du lycée Montchapet et/ou la navette du Lycée Eiffel
C41	Dijon <-> Auxonne	L -> S Distinction entre périodes et vacances scolaires	6h19 – 19h48	3 services globaux		4 communes soit 9 339 habitants (26%)	Certains services fonctionnent à la demande
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Très Faible ✓ Horaires peu adaptés aux actifs ; ✓ Nombre de services limité voir très limité, engendrant un sentiment de contraintes.			Captifs : Faible ✓ Nombre faible de services ; ✓ Possibilité d'un AR dans la journée vers le principal pôle externe (Dijon) ; ✓ Horaires peu adaptés pour les captifs (pas de départ entre 08h et 12h) notamment pour se rendre dans les pôles internes.		

Fréquentation des lignes interurbaines

Selon les données de la Région :

- **Près de 300 000 voyages réalisés sur les 5 lignes desservant le territoire, dont 43 % sur la ligne C36** confirmant ainsi son statut de ligne structurante ;
- Une **prédominance des voyageurs commerciaux pour la ligne 36 (62 %)** qui dispose d'une offre suffisamment attractive pour les captifs et actifs souhaitant se rendre sur les pôles extérieurs (en particulier Dijon) ;
- Une **part non négligeable de voyageurs commerciaux sur la ligne 38 (55 %)**, bien que le nombre de services soit limité. Selon une enquête « Motifs déplacements » réalisée en 2013 par le Département de la Côte d'Or, les motifs d'utilisation de cette ligne sont variables : raisons administratives, médicales, déplacement domicile-travail,... ;
- **Une prédominance des voyageurs scolaires sur les lignes 34, 40 et 41**, lignes principalement organisées en rabattement vers les établissements scolaires du territoire et de Dijon.

Lignes	Origine / Destination	Voyages 2017	Dont voyageurs commerciaux 2017			Dont voyageurs scolaires 2017
		Total	Total	Ticket unité + carte voyages	Abonnés	Total
C34	Gray / Dijon	62 800	17 000 (24 % des voyages)	93 %	7 %	45 800 (73% des voyages)
C36	Gray / Dijon	126 900	78 400 (62 % des voyages)	88 %	12 %	48 500 (38% des voyages)
C38	Talmay / Dijon	21 400	11 900 (55 % des voyages)	91 %	9 %	9 500 (45 % des voyages)
C40	Soissons-sur-Nacey / Dijon	38 000	11 700 (31 % des voyages)	84 %	16%	26 300 (69 % des voyages)
C41	Auxonne / Dijon	47 200	13 300 (28 % des voyages)	90 %	10 %	33 900 (72 % des voyages)

Une tarification de l'offre interurbaine attractive pour les usagers réguliers

- **Coût fixe des tickets et abonnements sur le réseau Transco**, non dépendant de la distance parcourue, mais pas de tarifications préférentielles contrairement au réseau TER (tarifs - de 26 ans, abonnements scolaires,...) ;
- **Une tarification attractive avec un abonnement mensuel à 40 € ;**
- Une **tarification combinée** (Transco+Divia) et un titre interopérable permettant de circuler sur les deux réseaux. Une **simplification billettique** qui permet à l'utilisateur de circuler avec le même titre de transport ;
- La **voiture moins concurrentielle que le ferroviaire sur le plan temporel** : + 11 min par le réseau autoroutier, + 36 min par le réseau départemental ;
- Au global, une tarification rendant **attractifs les réseaux TC par rapport à la voiture tant sur les déplacements occasionnels que quotidiens** (économie réalisée avec les abonnements entre 60 et 80%) et sur des temps de trajets quasiment similaires.

Tarification réseau TER		
Titre	Prix	
	Auxonne - Dijon	Auxonne - Besançon
Billet unitaire	5 €	10 €
Abonnement Hebdo	20 €	32,40 €
Abonnement Mensuel BFC	71,80€	116,40€

Tarification réseau Transco		
Titre		Prix
Titre occasionnel	Ticket Côte d'Or	1,50 €
	Carte 10 voyages	15 €
	Ticket 40 voyages	40 €
Abonnement	Mensuel Transco	40 €

Tarification combinée Transco + Divia		
Titre		Prix
Titre occasionnel	DUO 24 H	6,90€
Abonnement	DUO Hebdo	26,50 €
	DUO Mensuel	80 €

Origine / Destination	Lignes	Temps de parcours			Coût d'un trajet simple			Coût mensuel (base 22 A/R)		
		TC	Voiture		TC	Voiture		TC	Voiture	
Auxonne / Dijon	TER (train)	20 min	31 min (via A39)	56 min	5 €	5,16 € (via A39)	4,76 €	71,80 €	227 € (via A39)	209 €
Auxonne / Dijon	Transco C41	59 min	31 min (via A39)	56 min	1,50 €	5,16 € (via A39)	4,76 €	40 €	227 € (via A39)	209 €
Mirebeau-sur-Bèze / Dijon	Transco C36	33 min	30 min		1,50 €	2,75 €		40 €	121 €	
Fontaine-Française / Gray	Transco C34	30 min	28 min		1,50 €	2,49 €		40 €	110 €	
Pontailier-sur-Saône / Dijon	Transco C38	38 min	40 min		1,50 €	3,60 €		40 €	158,40 €	

Une accessibilité et lisibilité de l'offre interurbaine à parfaire

- Les arrêts TC sont bien identifiés sur toutes les lignes avec poteau ou abribus et l'affichage des horaires ;
- Des cheminements piétons globalement présents pour les arrêts dans les bourgs ;
- Mais des dysfonctionnements présents :
 - Peu d'arrêts TC aux normes d'accessibilité ;
 - Des poteaux pas toujours bien positionnés.



Affichage des horaires aux arrêts



Quai accessible à Mirebeau-sur-Bèze

Information :

- Un **plan Transco très sommaire** qui n'indique pas l'ensemble des communes desservies par une ligne régulière mais des **fiches horaires simples et lisibles** ;
- **Mobigo, la centrale de mobilité de la région Bourgogne Franche-Comté** :
 - Regroupe les informations relatives aux réseaux TER et Transco mais n'intègre pas le TAD LISA ;
 - Intègre un calculateur d'itinéraires multimodaux couplé à un calculateur tarifaire ;
 - De nouvelles fonctionnalités en développement : boutiques en ligne et moteur de covoiturage intégré au calculateur d'itinéraires.



Arrêt mal positionné à la gare

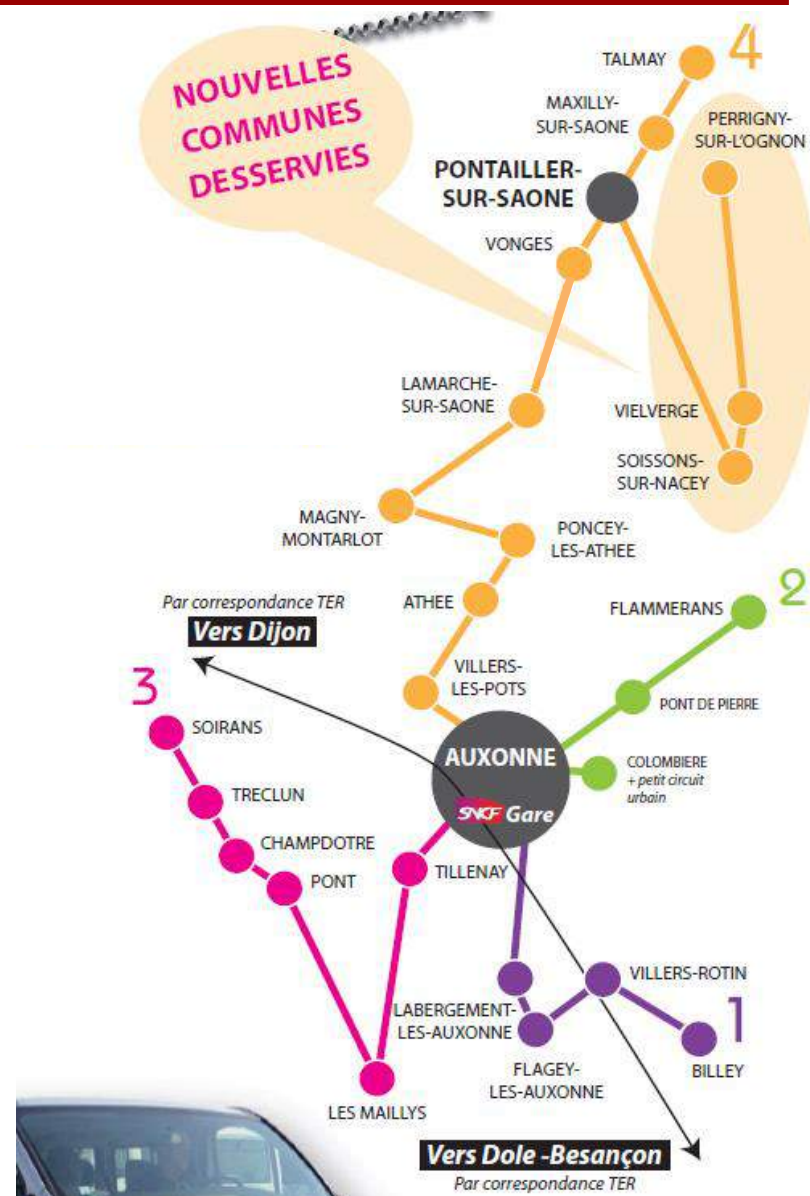


Un service TAD dans 24 communes du territoire

- 4 circuits TAD en rabattement sur le pôle principal d'Auxonne ;
- Un rabattement sur les pôles secondaires uniquement effectif pour la commune de Pontailler-sur-Saône ;
- **Fonctionnement :**
 - La prise en charge s'effectue aux arrêts Transco de chaque commune et la dépose est réalisée dans le centre-ville et à la gare SNCF d'Auxonne ;
 - Un service en correspondance avec l'offre TER Dijon-Besançon ;
 - Des plages horaires permettant d'effectuer des déplacements à la demi-journée sur Auxonne mais uniquement le matin (possibilité matin et après-midi pour le circuit 4) ;
 - Une tarification unique pour tous les circuits : 1,50€/trajet ;
 - Réservation nécessaire la veille du déplacement (avant 17h).

Un service à la demande qui offre une possibilité de déplacements aux captifs du territoire mais :

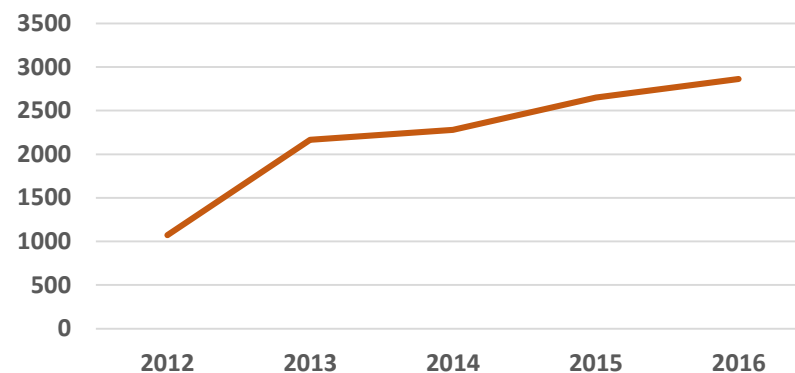
- Une forte polarisation sur Auxonne
- Une absence d'offre sur le Nord du territoire (notamment pour les pôles secondaires de Mirebeau-sur-Bèze et Fontaine-Française)



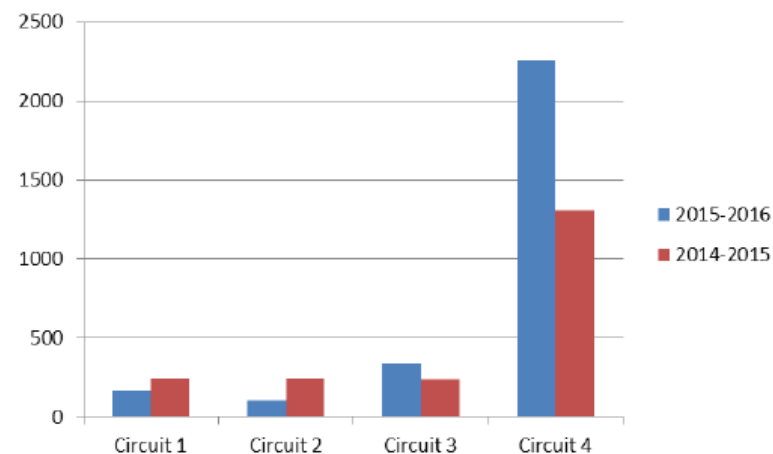
Une fréquentation essentiellement centrée sur le circuit n°4

- **Une fréquentation de + 10 % par an entre 2013 et 2016**, témoignant de l'attractivité du service.
- **79 % des voyages réalisés sur le circuit n°4** : une attractivité en partie imputée par son tracé, ce dernier desservant deux pôles structurants du territoire (Auxonne et Pontailier-sur-Saône) ;
- **Pour le circuit 4, les montées se sont principalement réalisées sur les communes de Vonges (305), Talmay (217), Magny-Montarlot (102) ;**
- **Des circuits 1 et 2 peu fréquentés** : les communes desservies étant davantage attirées par le pôle extérieur de Dole que par celui d'Auxonne.
- **Profil des voyageurs :**
 - Personnes âgées pour des motifs loisirs, achats, visites ou démarches administratives ;
 - Jeunes (lycéens, étudiants) pour des motifs loisirs ou domicile/étude ;
 - Adultes non motorisés ;
 - Adultes handicapés résidents dans un foyer de vie (Renève).
- Une utilisation du service essentiellement le mardi (27 %) et le vendredi (25 %) qui peut être corrélée aux jours de marché (le vendredi à Auxonne).

Fréquentation du TAD Lisa sur la période 2012-2016



Fréquentation du TAD par circuit



Une fréquentation essentiellement centrée sur le circuit 4 qui interroge sur le fonctionnement et l'organisation des autres circuits.

En complément, un maillage fin de lignes scolaires

- **Un réseau scolaire composé de 39 lignes** desservant les collèges et lycée du territoire du PETR (hors lignes RPI) ;
- **Des lignes scolaires ouvertes aux usagers commerciaux** à la demande grâce au Ticket Côte d'Or proximité (coût du trajet : 1,50€) ;
- **Les 2 lignes les plus fréquentées** (effectifs théoriques 2017/2018) :
 - Villers-les-Pots <> Auxonne : 79 élèves
 - Les Maillys <> Auxonne : 52 élèves

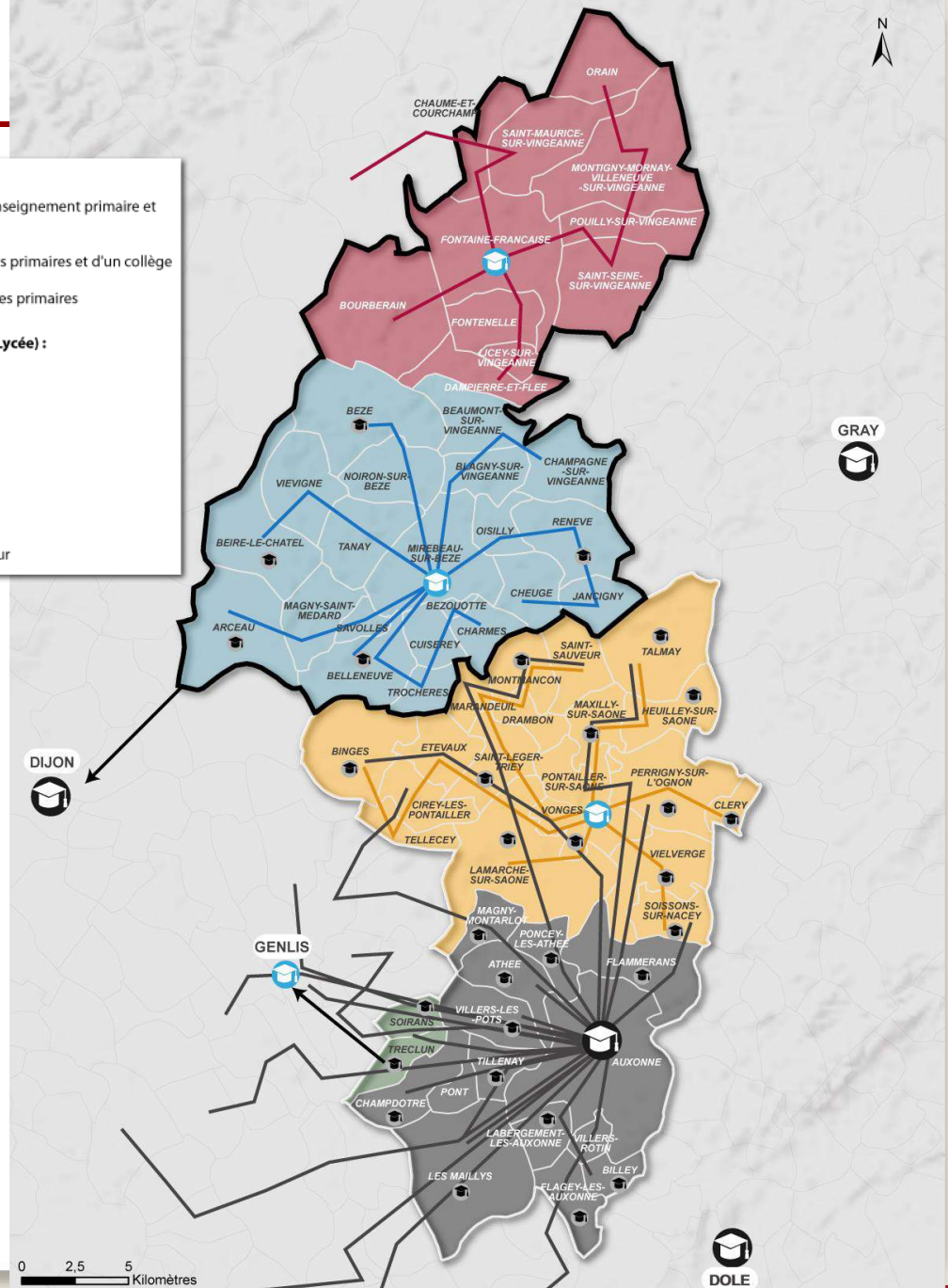
L'OFFRE SCOLAIRE :

- Communes disposant d'un panel complet d'enseignement primaire et secondaire public et/ou privé
- Communes disposant d'établissements scolaires primaires et d'un collège
- Communes disposant d'établissements scolaires primaires

POLE SCOLAIRE EN RABATTEMENT (Collèges et Lycée) :

- Fontaine-Française
- Pontailleur-sur-Saône
- Mirebeau-sur-Bèze
- Auxonne
- Genlis

Lycéens rattachés à un établissement extérieur



*Des logiques de polarités qui se retrouvent dans l'organisation des circuits scolaires ;
Un réseau qui propose une alternative aux usagers captifs pour des besoins occasionnels de déplacements.*

Synthèse sur la qualité de l'offre TC

Qualité de la desserte en transports collectifs en direction du pôle dijonnais :

■ Offre attractive pour les actifs avec plusieurs aller-retours par jour pour se rendre sur le pôle dijonnais

■ Offre moyennement attractive pour les actifs avec plusieurs aller-retours par jour mais avec des horaires contraints

■ Offre à destination des captifs avec un aller-retour par journée ou demi-journée vers le pôle dijonnais ou un pôle interne

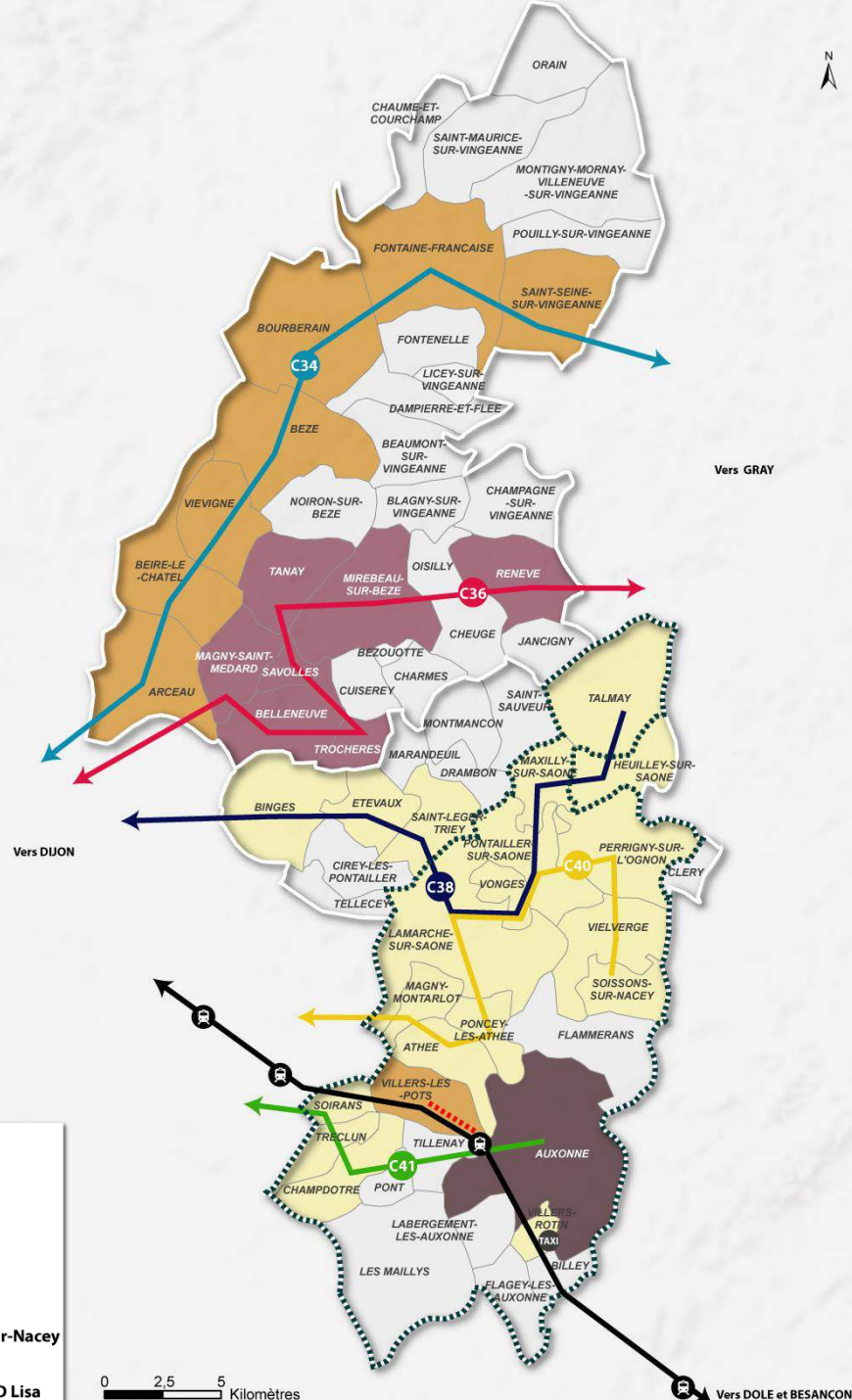
■ Offre à destination des captifs souhaitant se rendre ponctuellement sur le pôle dijonnais ou un pôle interne. Offre essentiellement destinée aux scolaires

■ Absence d'offre pour ces territoires (hormis scolaire)

■ Territoires bénéficiant d'un rabattement sur le pôle d'Auxonne grâce à l'offre TAD

- Ligne ferroviaire TER
 - Navette routière Mobigo
 - Gares ou haltes ferroviaires
 - TAXI
 - Taxi TER à la demande
- Lignes régulières interurbaines :**
- Ligne C34 : Dijon <> Gray
 - Ligne C36 : Dijon <> Gray
 - Ligne C38 : Dijon <> Talmay
 - Ligne C40 : Dijon <> Soissons-sur-Nacey
 - Ligne C41 : Dijon <> Auxonne

■ Communes desservies par le TAD Lisa



L'intensité de la demande en transport collectif selon les publics à travers le questionnaire des communes

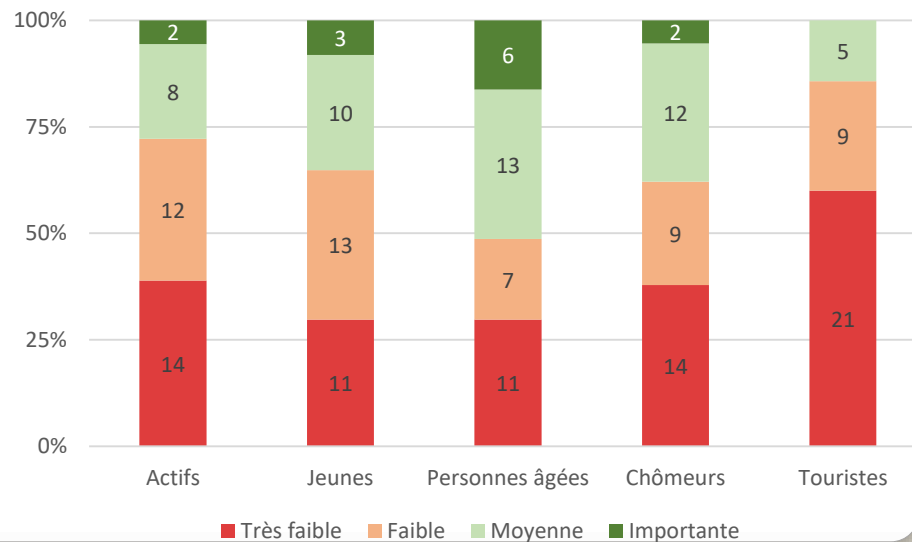
Secteurs	Moyenne obtenue par secteur (note /10)				
	Des actifs	Des jeunes, hors scolaires	Des personnes âgées	Des personnes sans emploi	Des touristes
Auxonne	1,9	2,5	4,7	3,1	0,7
Pontailier-sur-Saône	3,3	3,3	3,7	3,3	2,3
Mirebeau-sur-Bèze	5,6	4,8	4,4	4,8	3
Fontaine-Française	1,3	4,4	6,1	2,8	1,1
PETR	3,1	3,8	4,6	3,5	1,8



Des avis très partagés selon les communes mais quelques tendances peuvent se dégager :

- Une demande moyenne pour les personnes âgées
- Une demande faible pour les actifs, les jeunes et les personnes sans emploi
- Une demande très faible pour les touristes

Des différences marquées entre secteurs pour certaines catégories (à l'image de la catégorie des personnes âgées pour Pontailier-sur-Saône et pour Fontaine-Française) mais une demande qui reste globalement faible sur le territoire.



Perception de l'offre selon les secteurs à travers le questionnaire des communes

- ▨ NSP - Je ne connais pas l'offre
- Très bien adaptée
- Plutôt bien adaptée
- Plutôt inadaptée
- Totalement inadaptée
- Il n'existe pas d'offre

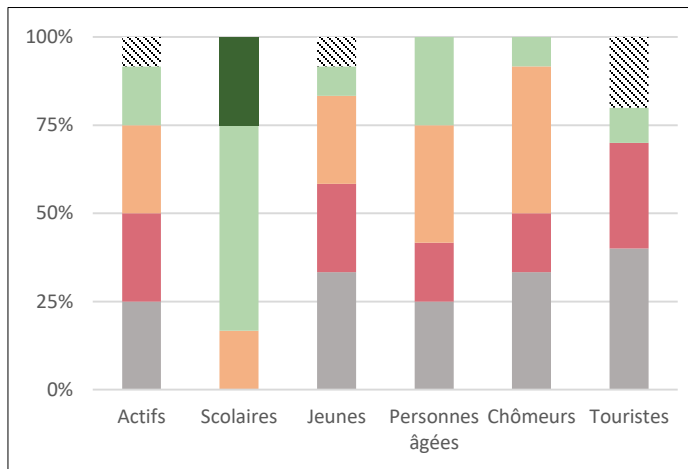
■ **Peu de disparités de réponses entre les secteurs :**

- Sur l'ensemble des zones, **une offre plutôt bien adaptée voire très bien adaptée** (Mirebeau-sur-Bèze) **pour les scolaires ;**

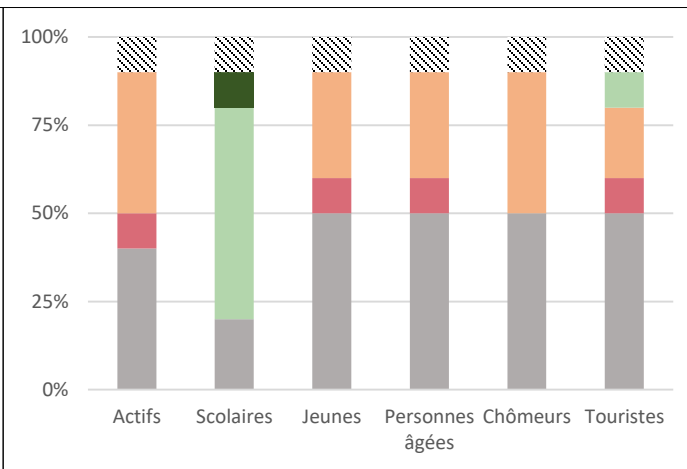
- **Une offre globalement inadaptée pour des déplacements occasionnels** en particulier sur le secteur de Pontailier-sur-Saône qui bénéficie cependant d'une ligne de TAD ;

- **Une offre inadaptée pour les actifs** en particulier à Pontailier-sur-Saône et Fontaine-Française.

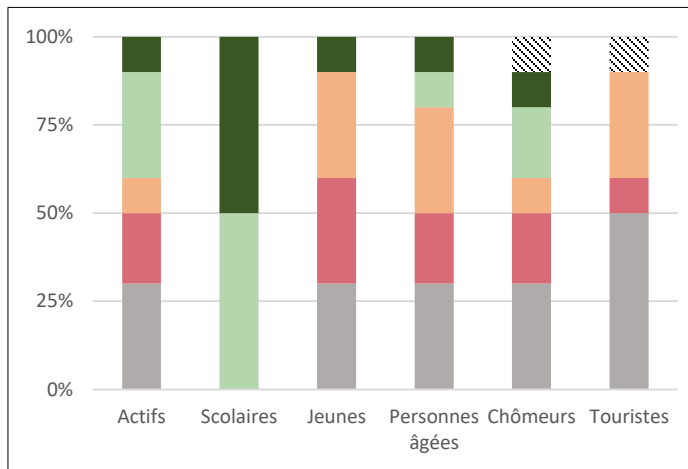
Secteur Auxonne



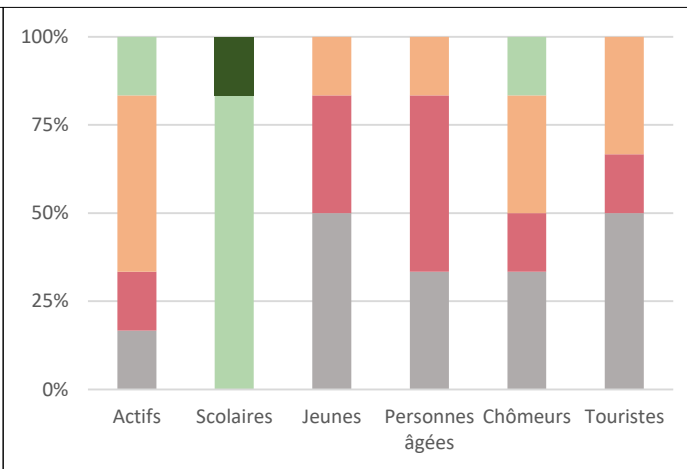
Secteur Pontailier-sur-Saône



Secteur Mirebeau-sur-Bèze



Secteur Fontaine-Française



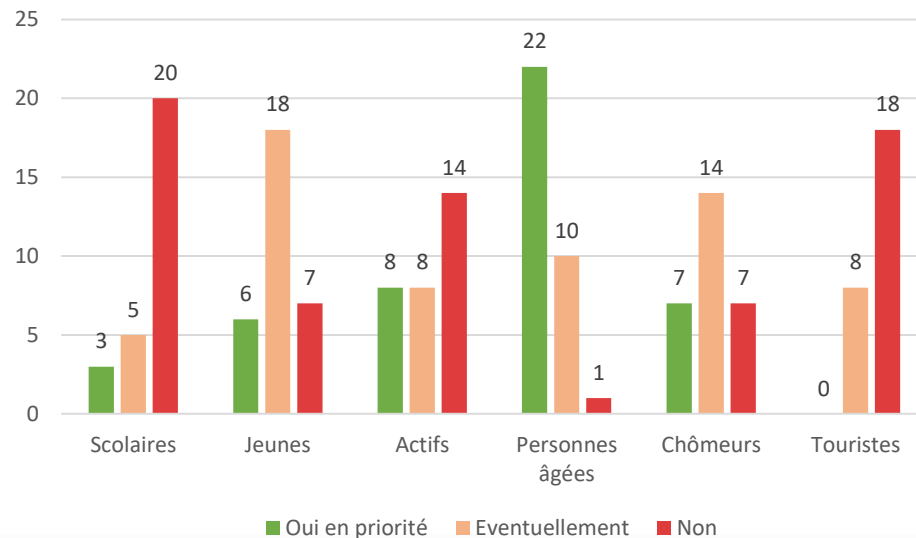
Certaines communes ont parfois répondu qu'il n'y avait pas d'offre alors que celle-ci existe !

Les attentes en matière d'amélioration des TC à travers le questionnaire des communes

Faut-il renforcer l'offre TC sur votre commune ?

Secteurs	Non, l'offre est suffisante	oui, avec des lignes régulières	oui, avec du TAD	oui, avec des lignes mixtes	non, le TC n'est pas la réponse adaptée
Auxonne	0	0	3	6	3
Pontailier-sur-Saône	1	2	2	4	1
Mirebeau-sur-Bèze	2	2	2	4	0
Fontaine-Française	0	0	1	4	1
PETR	3	4	8	18	5

- 30 communes souhaitent un développement de l'offre TC ;
- Solution plébiscitée : Un mixte entre des lignes régulières et du transport à la demande selon les jours et horaires avec pour cible prioritaire les personnes âgées ;
- Plus d'un quart des répondants souhaitent le développement d'une offre TAD ;
- 17% jugent néanmoins que les TC ne sont pas une réponse adaptée.



Un jugement de l'offre TC qui traduit d'une part une méconnaissance de l'offre et d'autre part une inadaptation selon les habitants :

Jugement de l'offre TC au départ de sa commune pour se rendre sur les destinations suivantes

	Pour des déplacements quotidiens en lien avec le travail	Pour des déplacements occasionnels vers le pôle de proximité le plus proche	Pour se rendre à la gare SNCF d'Auxonne	Pour se rendre sur l'agglomération de Dijon	Pour se rendre sur Gray	Pour se rendre sur Dole
Je ne sais pas	19%	24%	28%	21%	33%	32%
Il n'existe pas d'offre	40%	37%	35%	23%	33%	34%
Totalement inadapté	25%	25%	25%	19%	18%	19%
Plutôt inadapté	10%	10%	8%	18%	10%	9%
Plutôt bien adapté	6%	5%	3%	15%	5%	5%
Très bien adapté	1%	0%	1%	4%	1%	1%

Toutes destinations confondues, on constate que **19 à 33 % des répondants affirment qu'ils ne connaissent pas l'offre pour la juger depuis leur commune. Cette méconnaissance va au delà car ils sont nombreux à estimer qu'il n'existe pas d'offre** alors que celle-ci existe soit avec les lignes régulières soit avec le TAD. Il y a donc en premier lieu un déficit de connaissance.

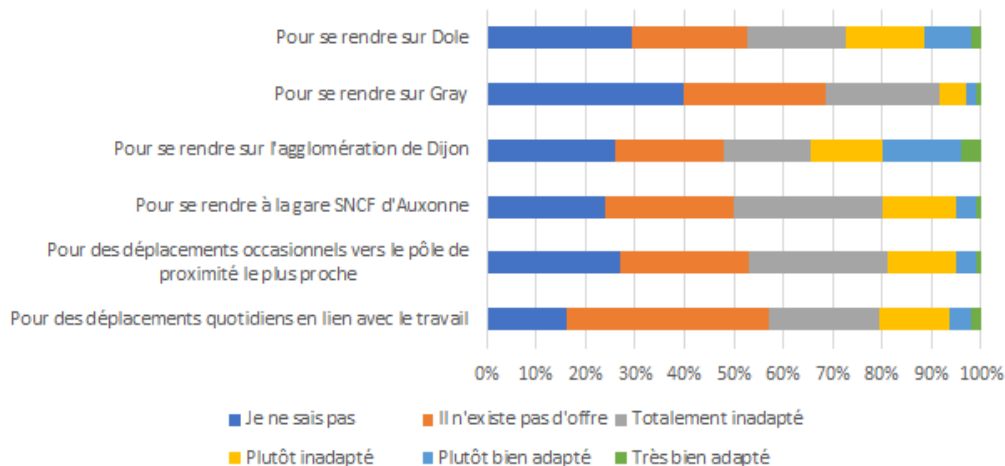
Pour ceux qui se prononcent sur l'offre, elle apparaît plutôt soit totalement inadaptée soit plutôt inadaptée et ce, quelle que soit la destination ou le motif proposé.

Une seule destination recueille plus de 10 % des réponses en additionnant ceux qui estiment qu'elle est plutôt bien adaptée ou très bien adaptée. Cela concerne l'offre pour se rendre à Dijon : 15 % estiment qu'elle est plutôt bien adaptée et 5 % très bien adaptée. C'est en effet, l'axe TC structurant sur le territoire.

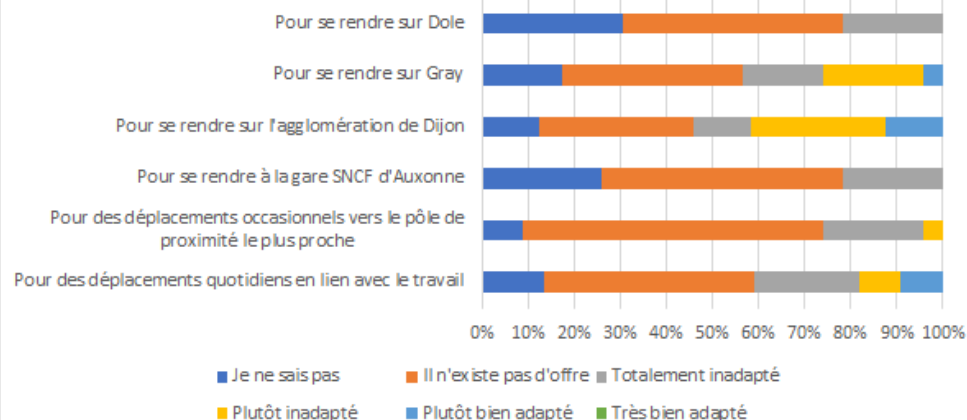
A la question : « **Avez-vous connaissance sur votre commune d'une offre de Transport à la Demande (TAD), transport qui se déclenche sur réservation préalable ?** », ils sont **84 % à répondre « Non »** ; Sur les **16 % qui connaissent l'offre, il n'y a que 2 répondants l'ayant utilisée (avec une fréquence de 1 fois par mois).**

Pas de différences significatives sur le jugement de l'offre TC selon les secteurs, à travers l'enquête population :

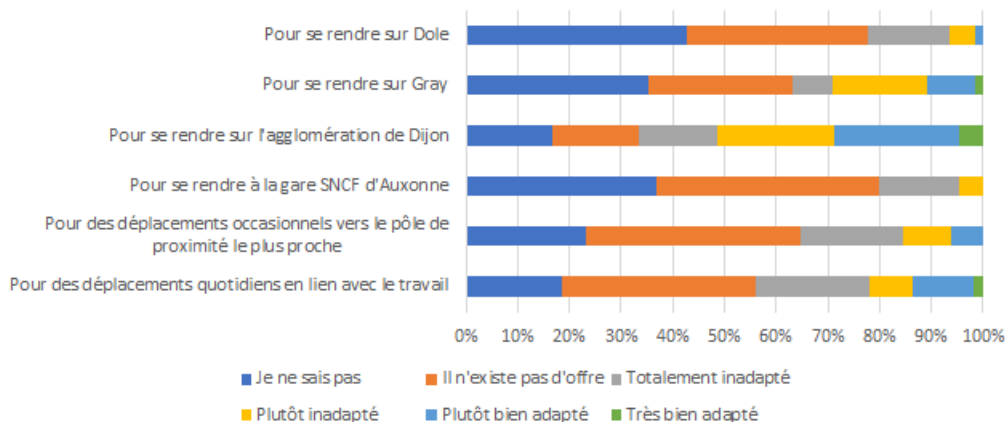
Jugement de l'offre TC pour les habitants du secteur d'Auxonne



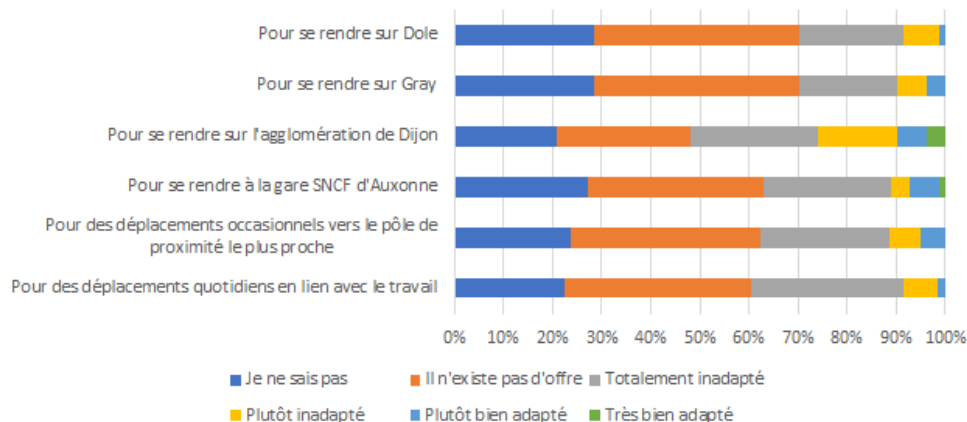
Jugement de l'offre TC pour les habitants du secteur de Fontaine Française



Jugement de l'offre TC pour les habitants du secteur de Mirebeau sur Bèze



Jugement de l'offre TC pour les habitants du secteur de Pontallier-sur-Saône



Pour quelles raisons les habitants utilisent ou non les TC ? :

Motifs d'utilisation des TC	En %
Les transports en commun sont économiques	25%
Les transports en commun sont plus écologiques	21%
Vous voulez éviter d'utiliser votre véhicule	16%
Les transports en commun sont rapides	12%
Il est difficile de circuler ou de se stationner sur les trajets réalisés	9%
Autre raison	7%
Vous n'avez pas de voiture à disposition	4%
Vous n'avez pas le permis de conduire	3%
Vous voulez éviter d'acquérir un autre véhicule	3%
A cause de mon âge avancé et/ou ma santé fragile	0%
Total	100%

Motifs de non utilisation des TC	En %
Les lignes et/ou les horaires ne correspondent pas à vos besoins de déplacements	27%
Vous préférez utiliser votre voiture	21%
Vous n'avez pas d'arrêt à proximité de votre domicile	20%
Les temps de trajets en bus/cars sont trop longs comparés à ceux effectués en voiture	16%
Vous ne connaissez pas le réseau et les lignes	12%
Autre raison	4%
Le prix du bus est trop élevé	0%
Total	100%

Parmi les raisons d'utilisation des TC on voit que **45 % des réponses correspondent aux deux atouts majeurs des TC : leurs coûts et leurs impacts limités sur l'environnement.** Vient ensuite le fait de ne pas vouloir utiliser sa voiture.

Les raisons touchant les populations très captives (pas de voiture ou de permis) sont finalement assez peu évoquées.

On remarquera toutefois, que 9 % utilisent les TC car il est difficile de circuler ou se stationner sur le trajet effectué. C'est en général un levier très fort en matière de report modal.

Parmi les raisons de la non-utilisation des TC, on observe des éléments liés au niveau d'offre (fréquence, niveau de desserte avec les arrêts...) qui peuvent être améliorés, d'autres plus difficilement comme la vitesse de trajet.

Mais on observe aussi en deuxième motif avec 21 % des réponses, une préférence pour l'automobile.

Il faut noter que pour 12 %, la non-utilisation viendrait d'une non connaissance de l'offre (un potentiel de report modal !). Parmi les réponses « autres », on va retrouver surtout la nécessité d'accompagner les enfants, des horaires et trajets variables.

Synthèse de l'offre de transports collectifs et de l'intermodalité

ATOUTS

- ✓ Une **offre régionale ferroviaire attractive** pour une connexion avec les agglomérations régionales dijonnaise et bisontine ;
- ✓ **Des arrêts Transco généralement bien identifiés** ;
- ✓ Une **tarification incitative et attractive** pour les usagers et **des temps de parcours compétitifs** par rapport à la voiture individuelle ;
- ✓ Un **rabattement intéressant** sur la ville d'Auxonne pour les captifs **via l'offre de TAD**

FAIBLESSES

- ✓ **Une faible utilisation des TC sur le territoire** ;
- ✓ Des **lignes interurbaines routières principalement à destination des scolaires et captifs** ;
- ✓ Une **fracture territoriale entre un secteur Centre-Sud** disposant d'une bonne qualité de desserte et **une frange Nord-Est en marge de l'offre TC** ;
- ✓ **Un service TAD pour se rabattre sur les pôles internes limité** à la portion Sud du territoire ;
- ✓ **Des conditions d'intermodalité à améliorer au niveau de la Gare d'Auxonne Tillenay** en particulier pour les modes actifs (absence d'aménagements sécurisés) ;
- ✓ **Des carences dans la lisibilité de l'information** et ce malgré la plateforme Mobigo ;
- ✓ **Une méconnaissance de l'offre de la part des élus et des habitants** à travers les deux enquêtes.



PARTIE 4

Modes actifs et Solutions alternatives

Qu'entend-on par modes actifs ?

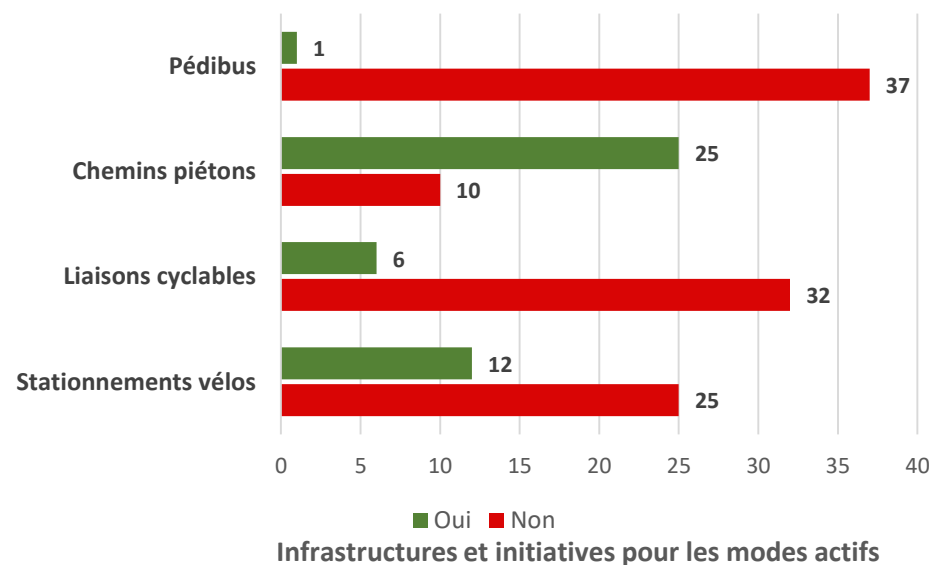
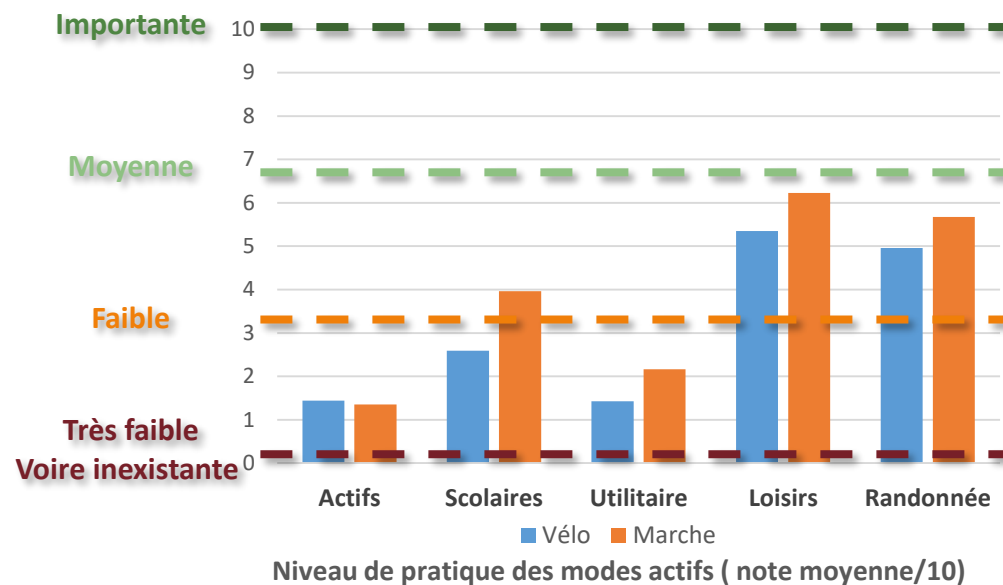
- Les modes actifs regroupent le **vélo et la marche**, mais aussi des **modes non motorisés plus « confidentiels »** (ex : trottinette, rollers, skate...);

- Adaptés pour des **déplacements de courte distance**, ces modes doivent être intégrés à la **chaîne globale des déplacements et aux politiques en matière de mobilité** ;

- La promotion et le développement des modes actifs répondent ainsi aux enjeux :
 - De **limitation de la place et de l'usage de l'automobile** et d'une **amélioration de la qualité des espaces urbains et ruraux** ;
 - De **diminution de la part des budgets consacrés aux déplacements**, pour les ménages et les collectivités ;
 - De **diminution de l'impact environnemental** de nos déplacements et **des émissions de polluants** ;
 - D'**amélioration de la santé publique**, du fait d'une activité physique régulière.

La pratique des modes actifs à travers le questionnaire des communes

- Une pratique globalement plus importante de la marche que du vélo ;
- Une propension très faible d'utilisation des modes doux chez les actifs ;
- Une pratique de loisirs plutôt qu'utilitaire, confirmant la dimension touristique du territoire (randonnées, VTT,...).
- Des infrastructures en faveur du vélo très peu développées :
 - 68 % des répondants ne disposent pas de stationnement vélo ;
 - 84 % des communes ne disposent pas de liaisons cyclables, confirmant ainsi l'absence de maillage global sur le territoire.
- Seulement 1 commune dispose d'un « pédibus » (Noiron-sur-Bèze). A noter que 69 % des répondants jugent ce dispositif non pertinent.



Un relief, favorable à la pratique cyclable

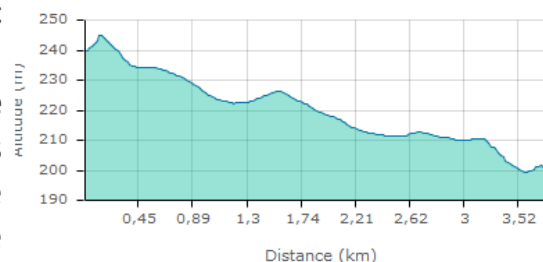
- **Une topographie globalement peu marquée**
 - Le territoire du PETR se situe dans la plaine de Saône dont les altitudes varient entre 175 et 250 m ;
 - Des dénivelés faibles qui favorisent la pratique cyclable.
- **Sur le pôle majeur auxonnais :**
 - **Parcours n°1** : Quartier « les Granges » -> Lycée Prieur : 1,5 km, **pente moyenne de 0,2 %**
 - **Parcours n°2** : Collège La Croix des Sarrasins-> Grande Rue : 1,4 km, **pente moyenne de 0,1 %**
- **Dans les autres polarités, quelques rues en pente mais un relief qui reste globalement peu contraignant**

Exemples de parcours :

- **Tanay (centre-bourg) -> Mirebeau-sur-Bèze (centre-bourg)** : Parcours d'environ 4 km avec une pente moyenne de 1 % ;
- **Tillenay (centre-bourg) -> Auxonne (Pont de France)**. Un parcours relativement plat hormis un dénivelé positif de 8 m sur une distance de 300 m à hauteur de Tillenay (soit une pente de 2,6%).

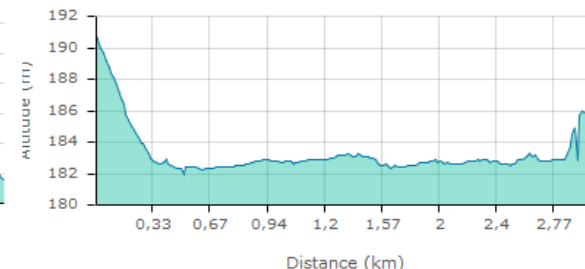


**Profil altimétrique
Tanay – Mirebeau-sur-Bèze**



Dénivelé positif : 13,79 m - Dénivelé négatif : -55,65 m
Pente moyenne : 2 % - Plus forte pente : 8 %

**Profil altimétrique
Tillenay – Auxonne**



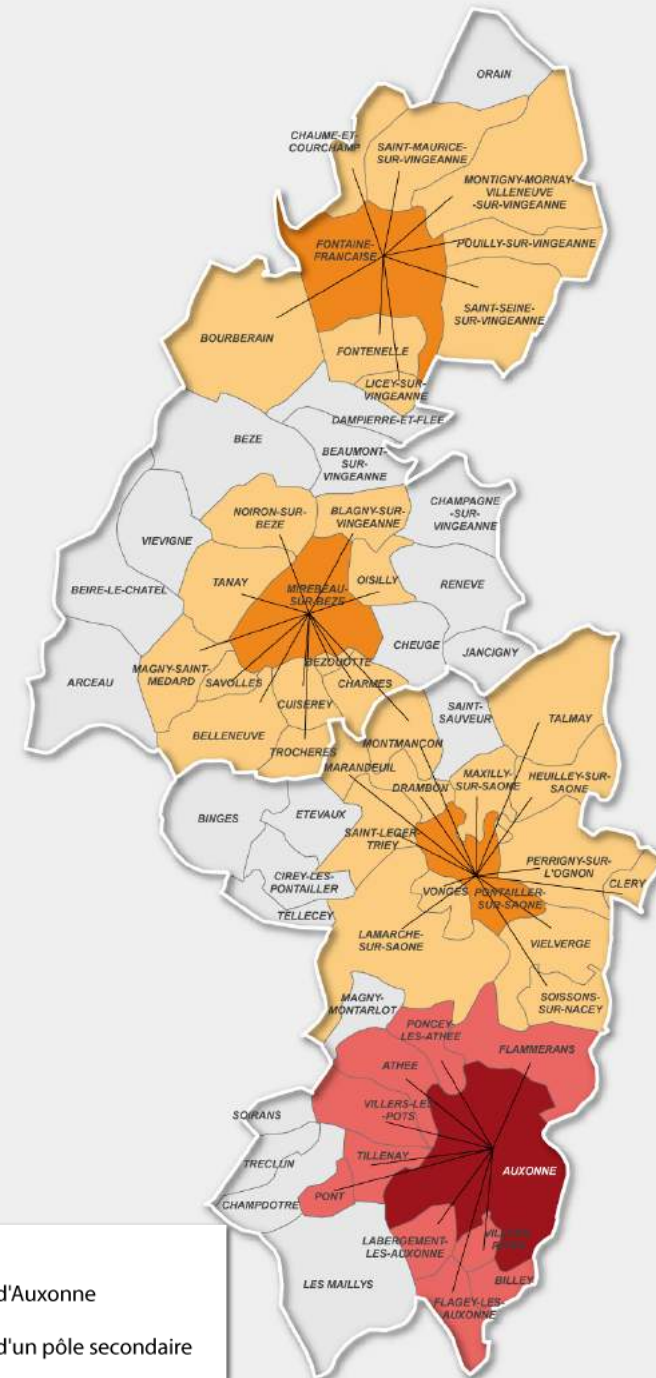
Dénivelé positif : 12,78 m - Dénivelé négatif : -17,04 m
Pente moyenne : 1 % - Plus forte pente : 28 %

Un potentiel dans le développement de la pratique non négligeable

- **Des distances intercommunales peu impactantes :**
 - 10 communes à moins de 30 minutes à vélo (8 km) d'Auxonne ;
 - 32 communes à moins de 30 minutes des pôles secondaires ;
- ... représentant **77 % de la population du territoire.**
- **Un relief peu marqué qui favorise l'usage du vélo ;**
- **Un potentiel théorique non négligeable pour les liaisons intercommunales de moins de 30 minutes et un potentiel fort pour des déplacements internes aux pôles.**

Pôle	Flux actifs + scolaires	
	Intercommunal	Intracommunal
	Potentiel 5 %	Potentiel 10 %
Auxonne	35	270
Pontailleur-sur-Saône	22	33
Fontaine-Française	19	28
Mirebeau-sur-Bèze	18	58

Un potentiel de plus de 400 cyclistes qui peut s'accroître avec l'aménagement de maillages sécurisés et le développement du vélo à assistance électrique.



Commune à moins de :

- 30 minutes à vélo d'Auxonne
- 30 minutes à vélo d'un pôle secondaire

Des coupures nombreuses mais peu impactantes

3 coupures hydrographiques :

- La Saône
- La Vingeanne
- La Bèze

4 coupures infrastructurelles :

- Les autoroutes A 31, A 36 et A 39
- La LGV Rhin – Rhône
- Les voie ferrées notamment l'axe Dijon-Besançon
- Le Canal entre Champagne et Bourgogne

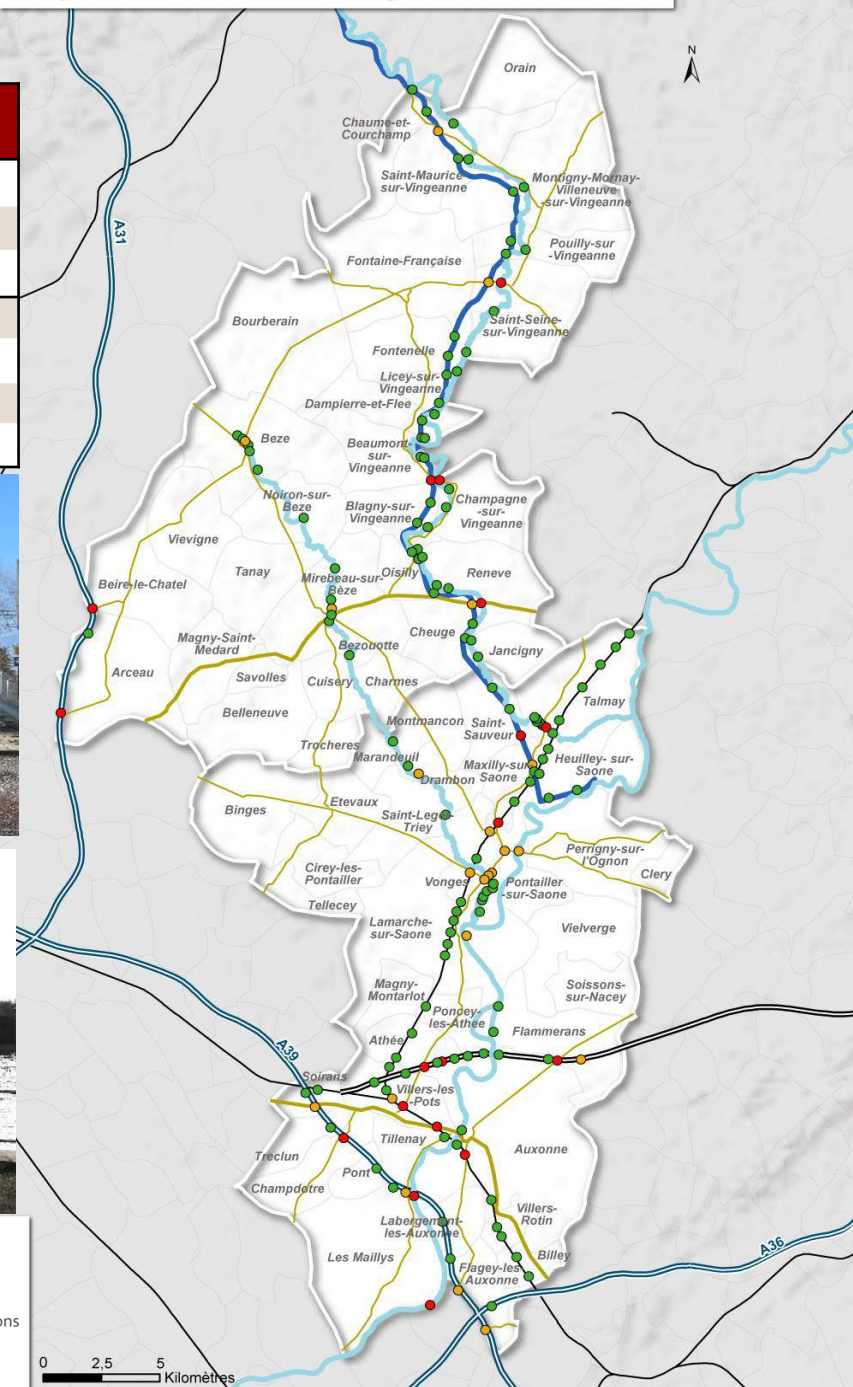
Plus de 160 franchissements sur le territoire dont une grande majorité sont sécurisés pour les cyclistes et les piétons ;

Des points de franchissement parfois éloignés : jusqu'à 12,4 km pour la Saône ou 4,8 km pour la Bèze ;

De nombreux aménagements limitant l'impact des coupures notamment :

- Dans les espaces urbains (ponts, passerelles) ;
- Sur les itinéraires reliant les pôles limitant ainsi les détours.

Coupures	Nombre de franchissements
La Saône	7
La Vingeanne	32
La Bèze	31
Voies ferrée	38
Autoroutes	16
Voie LGV	13
Canal	31



Un territoire traversé par de grands itinéraires touristiques

■ 3 grands itinéraires cyclables sur le territoire intégrés au Schéma National des véloroutes et voies vertes :

- La « voie bleue » :

- Parcours cyclable longeant la Saône, aménagé entre 2007 et 2013 ;
- 91 km d'itinéraire en Côte d'Or entre Talmay et Trugny ;
- Support de la véloroute V50 qui relie le Luxembourg au Rhône ;
- Connectée à l'Eurovélo 6 à hauteur de Saint-Symphorien sur Saône ;
- Une alternance entre site propre et section en voie partagée sur route à faible trafic ;
- Des revêtements davantage dégradés en raison des différents usages de cette voie (modes actifs, engins agricoles,...).

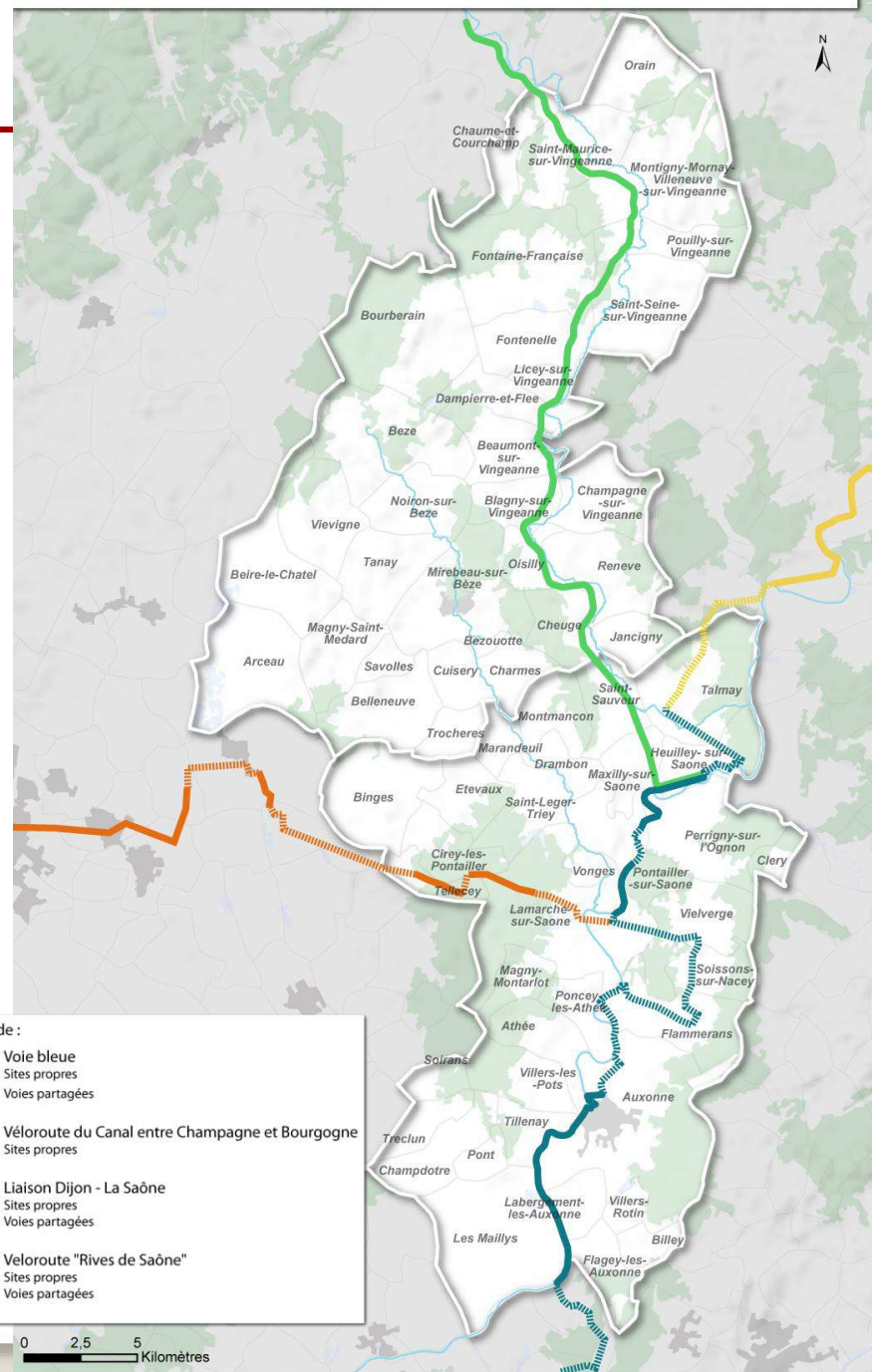
- La Véloroute du Canal entre Champagne et Bourgogne :

- Voie verte aménagée entre 2010 et 2011 sur 38 km entre Heuilley-sur-Saône et la Haute-Marne ;
- Section totalement en site propre avec un revêtement qualitatif (enrobé) ;
- Itinéraire uniquement réservé aux déplacements doux.

- La Liaison Dijon – La Saône :

- Parcours réalisé en 2016 sur près de 15 km ;
- Alternance entre voies partagées et routes forestières ;
- Projet de connexion au réseau cyclable de l'agglomération dijonnaise et au Canal de Bourgogne.

Un maillage cyclable couvrant le territoire du Nord au Sud mais avec une vocation principalement touristique. Des pratiques parfois diversifiées soulevant des problématiques de conflits d'usage.



Légende :

- Voie bleue
 - Sites propres
 - Voies partagées
- Véloroute du Canal entre Champagne et Bourgogne
 - Sites propres
- Liaison Dijon - La Saône
 - Sites propres
 - Voies partagées
- Véloroute "Rives de Saône"
 - Sites propres
 - Voies partagées



Les itinéraires touristiques :



1

Voie bleue
Auxonne



2

Aménagement cyclable
Jancigny



3

Voie bleue
Maxilly-sur-Saône



4

Aménagement
le long du Canal



5

Voie verte
Licey-sur-Vingeanne



6

Voie verte - Oisilly



7

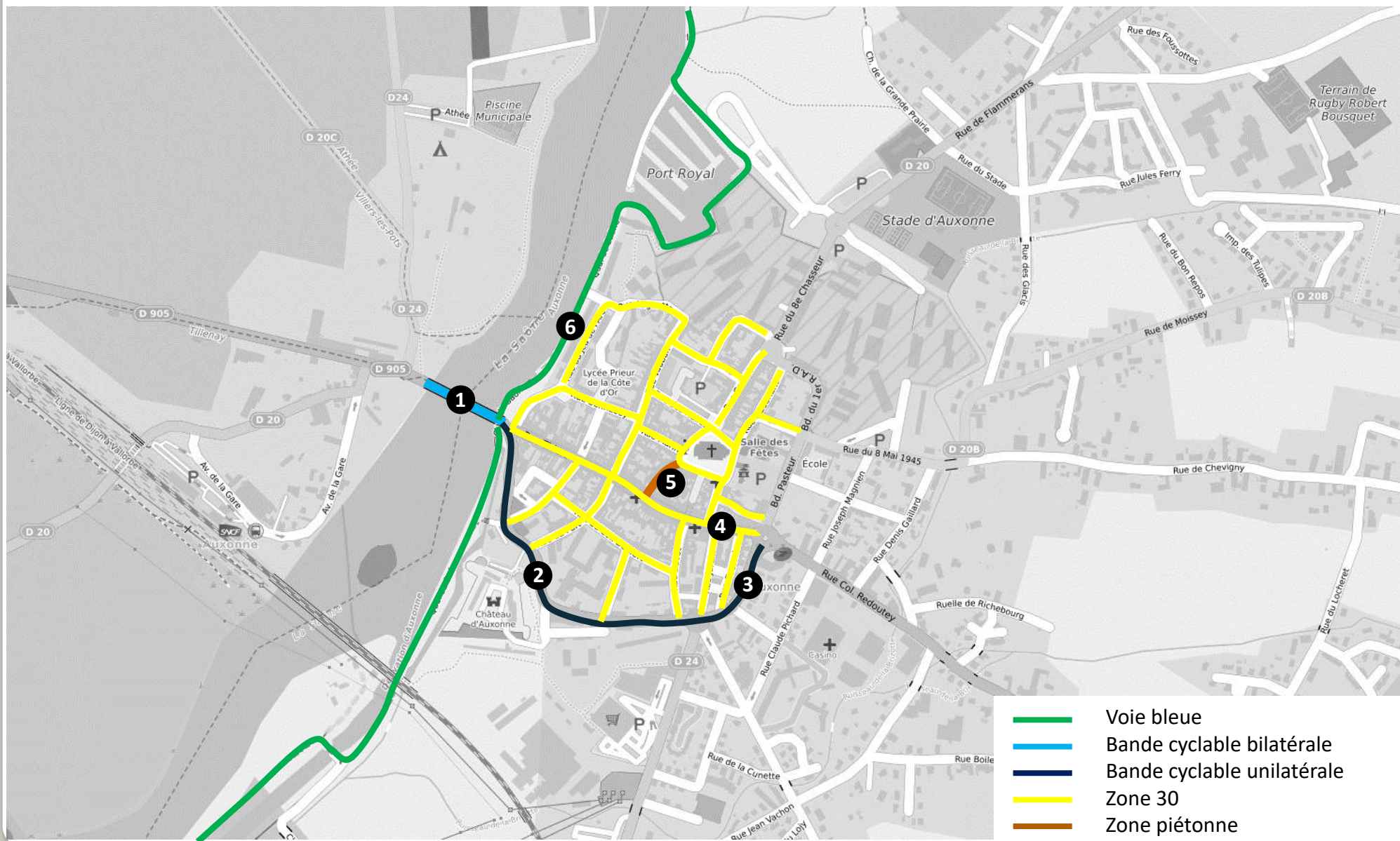
Champagne-sur-Vingeanne



8

Voie partagée

Le réseau cyclable d'Auxonne



- Voie bleue
- Bande cyclable bilatérale
- Bande cyclable unilatérale
- Zone 30
- Zone piétonne

Le réseau cyclable d'Auxonne



1 Bandes cyclables bilatérales
Pont de France



2 Bande cyclable unilatéral
Rue du Rempart des Soupirs



3 Fin de l'aménagement cyclable
Boulevard Pasteur



4 Début Zone 30
Rue Emile Gruet



5 Zone piétonne



6 Voie bleue

Une absence de maillage global sur le territoire

- **Un réseau cyclable urbain présent uniquement sur le pôle d'Auxonne mais :**
 - Des aménagements qui restent ponctuels car limités au centre-ville. Les liaisons avec les quartiers et les différents pôles générateurs (commerces, collège, lycée) sont inexistantes ;
 - Une connexion non valorisée avec la voie bleue longeant la Saône, limitant le rabattement des cyclotouristes vers l'hypercentre auxonnais ;
 - Un aménagement discontinu et peu sécurisé en direction de la gare, limitant le report modal des usagers.

- **Un recours aux zones pacifiées dans quelques communes pour favoriser la pratique cyclable :**
 - Une zone 30 à Villers-les-Pots
 - Une zone 30 à Cirey-les-Pontailier
 - ...

- **Des connexions non aménagées et non valorisées entre les itinéraires cyclotouristiques et les centres-bourgs qui limitent :**
 - L'utilisation de ces axes par des cyclistes utilitaires ;
 - Le rabattement des cyclotouristes vers les cœurs de village et donc vers les centres de consommation (commerces, sites touristiques, ...).



Un territoire à fort potentiel mais dont l'absence de maillage global nuit au développement de la pratique cyclable et des usages afférents (tourisme, utilitaires,...)

Une offre de services en développement autour de la pratique cyclable

- Des stationnement globalement insuffisants pour les cycles et peu sécurisés ;
- Une offre de qualité à la gare d'Auxonne-Tillenay avec le service « Bourgogne vélo » : mise à disposition de 30 arceaux vélo dans un box sécurisé et fermé... mais un service uniquement accessible aux usagers abonnés TER ;
- 12 communes ont des stationnements vélo (Auxonne, Beire-le-Chatel, Pontailler-sur-Saône,...) ;
- Un jalonnement pour les cycles présent mais orienté vers les pratiques touristiques et de loisirs. A noter que le schéma de signalétique est actuellement en cours de mise à jour ;
- Un label Accueil Vélo en développement sur le territoire : Label attribué à des prestataires proposant des services autour du vélo (réparation, location, information,...).



Relais d'information service Lamarche-sur-Saône



Label Accueil Vélo



Arceaux vélo à Auxonne



Arceaux vélo à Pontailler

Les principales raisons, par ordre d'importance, qui font que les habitants n'utilisent pas davantage le vélo ou les difficultés quand ils l'utilisent ?

Raisons par ordre d'importance limitant la pratique de vélo	1ère raison	2ème raison	3ème raison
Les trajets effectués sont généralement trop longs pour être réalisés à vélo	43%	9%	11%
La dangerosité de certaines voies de circulation due à la cohabitation avec les voitures	26%	22%	32%
Le manque d'aménagements et de liaisons cyclables	17%	39%	11%
La dangerosité et la qualité de certains aménagements cyclables existants	4%	0%	16%
Je n'ai pas de vélo	4%	0%	0%
Le relief	4%	17%	0%
Aime pas faire du vélo	0%	0%	11%
Je n'aime pas faire du vélo	0%	4%	21%
Le manque de stationnements vélo en général sur le territoire	0%	9%	0%
Total	100%	100%	100%

▪ **Parmi les principales raisons limitant la pratique, trois se dégagent nettement :**

- **43 % estiment en première raison que les trajets effectués ne sont pas dans l'aire de chalandise du vélo**, ce qui peut s'expliquer en milieu rural où dès que l'on sort des pôles, les distances d'un trajet sont souvent importantes pour aller vers les commerces, services, l'emploi...;
- **On observe ensuite en seconde position, l'impact de la dépendance à la voiture qui crée un sentiment de dangerosité pour les cyclistes en termes de cohabitation.** Ainsi, ils sont tout de même **17 % à estimer que c'est le manque d'aménagements dédiés qui limitent leur pratique ;**
- Les autres raisons sont plutôt peu évoquées, même s'il faut noter que **le relief apparaît pour 17 % des répondants en seconde raison** et que pour **21 % la troisième raison est qu'ils n'aiment pas faire du vélo** ce qui ouvre peu de perspective de report modal.

Des conditions de déplacements piétons hétérogènes

- D'une manière générale, **les cheminements piétons sont de qualité et sécurisés dans les principaux pôles du territoire** ;
- Ailleurs, **l'absence de cheminements piétons est préjudiciable**, parfois compensée par un recours aux zones apaisées ;
- **Une prise en compte des enjeux** en matière d'accessibilité PMR et de sécurité des piétons dans les aménagements les plus récents (*ex : centre-ville d'Auxonne*) ;
- ... mais des **efforts de sensibilisation à poursuivre** auprès des automobilistes afin d'éviter le **stationnement illicite** ;
- **Des aménagements (passerelles, zone piétonne) pour raccourcir les distances à pied et les rendre plus agréables en milieu urbain.**



Aménagements piétons
Fontaine - Française



Mise en accessibilité des cheminements
Auxonne



Des aménagements parfois préjudiciables
aux PMR



Stationnement illicite

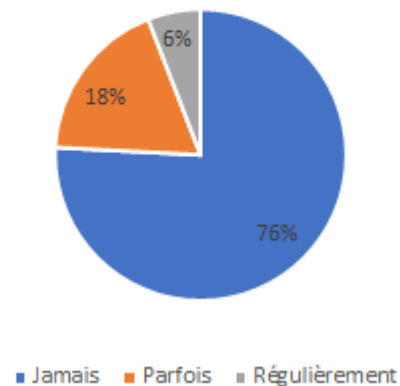


Desserte piétonne à Beire-le-Châtel

La marche : un mode qui ne rencontre pas de réelles difficultés malgré un territoire à dominante rurale ?

- Parmi les personnes utilisant la marche on voit que les $\frac{3}{4}$ ne rencontrent jamais de difficultés ;
- Pour les non-utilisateurs réguliers, parmi les freins on distingue que 44 % estiment que leurs déplacements ne sont pas compatibles en termes de distances et ensuite que 18 % préfèrent la voiture ;
- Les freins liés à la qualité ou à la présence des cheminements sont secondaires.

Fréquence des difficultés rencontrées chez les utilisateurs de la marche



Raisons limitant la pratique de la marche

En pourcentage des réponses énoncées

Les facilités de déplacement en voiture	18%
Les distances à parcourir	44%
L'absence de trottoirs	12%
La mauvaise qualité des trottoirs (revêtement dégradé, largeur réduite...)	9%
L'encombrement des trottoirs (stationnement, terrasses...)	3%
Le non-respect des règles de conduite par les autres usagers (insécurité routière)	10%
Autre raison	4%
Total	100%

Quels sont selon vous les moyens à mettre en œuvre pour développer la pratique des modes actifs (vélo et marche) ?

Actions à développer	Priorité				
	1	2	3	4	5
Créer de nouveaux aménagements cyclables	16%	6%	17%	20%	42%
Sécuriser les intersections et traversées des giratoires pour les cycles et piétons	15%	10%	21%	21%	33%
Créer et/ou sécuriser les cheminements	12%	10%	20%	22%	36%
Pacifier davantage la voirie dans les centres bourgs	28%	22%	24%	10%	17%
Créer des itinéraires pour les cycles et piétons indépendants des routes principales	15%	9%	15%	24%	37%
Développer la location de Vélo à Assistance Electrique	29%	18%	22%	12%	19%
Réaliser une meilleure signalisation / jalonnement des itinéraires	18%	20%	29%	17%	17%
Développer l'intermodalité transport collectif / vélo	22%	14%	25%	20%	20%
Développer la sensibilisation/communication sur les bienfaits de la marche et du vélo	22%	16%	27%	15%	21%
Autre	43%	17%	7%	3%	30%

degré de priorité 1 : ce n'est pas du tout une priorité à 5 : c'est une priorité très importante

Parmi les priorités, quatre se distinguent et concernent toutes la création et/ou sécurisation d'aménagements dédiés à la pratique des modes actifs. Elles obtiennent, pour 60 % environ des répondants, une note de priorité de 4 et 5. Pourtant la pacification de la voirie qui permet de ralentir les automobilistes n'est pas jugée prioritaire, ce qui peut s'expliquer par le fait qu'il ne s'agit pas d'aménagement dédiés mais d'une cohabitation entre les modes actifs et les voitures.

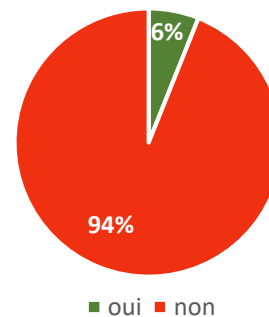
A l'inverse le développement des services, la location de VAE, la signalisation, la communication ne sont pas les éléments prioritaires.

D'autres solutions sont proposées, et parmi les plus intéressantes on retiendra notamment :

- Donner une prime aux utilisateurs de vélo ou marche de la part des employeurs ou du Département ;
- Intégrer le temps de parcours supplémentaire pour venir en vélo dans le temps de travail.

Le covoiturage : Des aménagements et une communication à parfaire

- **4 aires de covoiturage matérialisées sur le territoire :**
 - Aire de Pontailier-sur-Saône : parking communal de 15 places situé au niveau de la RD 959 ;
 - Aire de Mirebeau-sur-Bèze : 5 emplacements situé au niveau de la RD 959 ;
 - Aire de Vonges : 4 places au niveau de la Rue du Moulin (RD 961) ;
 - Gare d'Auxonne : 4 places.
- **Des aires situées sur le réseau secondaire structurant mais une offre absente sur les principales départementales du territoire (RD 905 et 70) et à proximité des échangeurs ;**
- **Des aires qui souffrent d'un manque de visibilité** en raison de carences dans la signalétique ;
- **Des nombreuses aires informelles sur le territoire** qui témoignent du développement de la pratique (ex: péage de Soirans) ;
- **Des plateformes de mise en relation des usagers...**
 - <http://covoiturage.viamobigo.fr/>
 - <https://www.idvroom.com/>
- **... mais une communication des élus locaux qui reste faible** (94 % des communes interrogées déclarent ne pas effectuer de sensibilisation autour du covoiturage).



Faites-vous de la communication à l'échelle communale sur le covoiturage ?



Les freins au covoiturage chez les non-utilisateurs selon l'enquête population :

Raisons limitant la pratique du covoiturage	En pourcentage des réponses énoncées
Vous ne connaissez personne sur votre lieu de travail avec qui le faire	16%
Vos horaires sont trop contraignants et ne me permettent pas de le faire	24%
Il n'y a une absence d'aires de covoiturage	5%
Vous effectuez souvent d'autres déplacements avant de rentrer chez vous (achats, loisirs...)	20%
Vous préférez garder une certaine liberté	24%
Vous ne connaissez pas cette pratique	3%
Autre raison	9%
Total	100%

On retrouve la volonté de conserver une certaine liberté comme le premier frein pour 24 % des répondants et également le fait que les horaires ne le permettent pas ;

On notera toutefois que 11 % ne connaissent personne pour covoiturer ce qui peut être un frein plus facile à lever.

D'autres freins sont évoqués pour 9 % des répondants notamment :

- Le manque de confiance en d'autres conducteurs ;
- Les questions de sécurité ;
- Le fait que c'est interdit avec le véhicule mis à disposition par l'entreprise ;
- Le fait que les trajets effectués sont trop courts.

Des initiatives en faveur de la mobilité solidaire à travers la plateforme de mobilité du bassin dijonnais

- La **plateforme du bassin dijonnais est intégrée au réseau régional MOB'IN Bourgogne-Franche-Comté** qui a pour vocation la mise en relation des acteurs de la mobilité et de l'insertion.
- La **plateforme intervient sur le territoire de la mission locale de Dijon** dans lequel est inclut le PETR Val de Saône-Vingeanne.
- Des actions générales menées sur l'ensemble du périmètre de la plateforme de mobilité tels que :**



Dispositif	Description
Atout permis	Dispositif conventionné avec le Fonds d'Action Sociale du Travail Temporaire (FASTT). Aide financière à destination d'intériméraires pour l'obtention de leur permis de conduire (montant plafonné au maximum à 200 euros pour le code et à 800 euros pour la conduite).
Enveloppe souple	Enveloppe plafonnée à 100 euros. Elle permet de répondre à des demandes ponctuelles : contrôle technique, carte grise, abonnement Divia, ...
Microcrédit	« Parcours confiance » conventionné avec la Caisse d'Epargne Proposition d'un microcrédit pour des demandes de type réparation / permis de conduire / achat de véhicules
Ateliers	Formation sur les outils et les aides à la mobilité dans une optique d'insertion professionnelle. 2 ateliers se sont tenus au Lycée Prieur (Auxonne)
Location de scooters ou de voitures	Conventionnement avec l'agence ADA. Coût de location pour un scooter : 3€/jour pour un contrat de 15 jours maximum Pour le territoire du PETR, proximité également du loueur « Roue de secours » basé à Dole qui propose une tarification réduite à 50€/mois (au lieu de 80€) pour les personnes à faibles ressources (revenus < à 530 euros/mois).

- Des actions à destination du PETR Val de Saône Vingeanne** : expérimentation pour la location de VAE (vélos à assistance électrique) à destination de femmes travaillant à temps partiel... mais qui n'a pas pu aboutir.

Une plateforme de mobilité en plein développement. Une offre de service encore ponctuelle pour le rural en raison d'un manque de moyens humains et financiers.

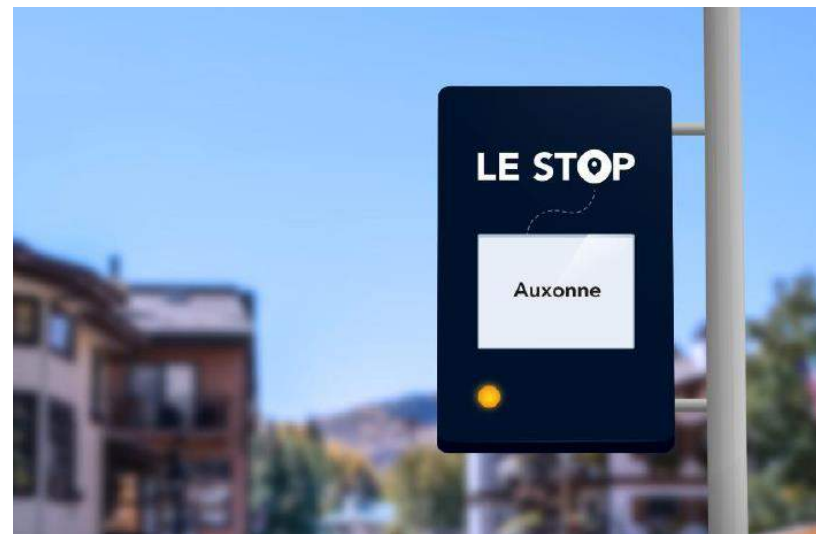
Les projets en faveur des mobilités alternatives

- **Déploiement de bornes de recharge électrique**
 - Projet de déploiement de bornes IRVE (Infrastructures de Recharge des Véhicules Électriques) sur les communes d'Auxonne, de Pontailler-sur-Saône et de Mirebeau-sur-Bèze ;
 - Initiatives communales mais pas de portage à l'échelle des intercommunalités.

- **Une proposition de projet d'autostop participatif :**
 - Projet porté par la SNCF soumis à la Communauté de communes Auxonne Pontailler Val de Saône avec possibilité de mise en place d'une ligne test « Les Maillys-Tillenay – Gare - Auxonne » dès 2018 ;
 - **Principe** : réservation instantanée du service par simple SMS ;
 - **Coût prévisionnel de la course** : 1 € ;
 - **Coût d'installation et de fonctionnement pour ce service** :
 - Installation matériel à la charge de la SNCF : **36 000 €** (soit 4 500 €/panneau) ;
 - Entretien/Fonctionnement, à la charge CC CAP VDS : **12 000 €** (soit 1 500 €/panneau).



Bornes de recharge électrique en cours d'installation à Auxonne



Visuel des panneaux du dispositif « Autostop »

Synthèse des modes actifs et du management de la mobilité

ATOUTS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Un fort potentiel de développement de la pratique cyclable en raison d'une structuration territoriale et d'une topographie favorable (proximité des pôles, dénivelés faibles) ;</i> ✓ <i>35 % des déplacements internes aux communes sont effectués en modes actifs ;</i> ✓ <i>Des franchissements nombreux limitant l'impact des coupures naturelles et infrastructurelles ;</i> ✓ <i>Des itinéraires cyclo-touristiques maillant l'ensemble du territoire ;</i> ✓ <i>Des initiatives en faveur des mobilités alternatives en développement.</i> 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ <i>Une absence de maillage global qui nuit à la pratique cyclable tant au niveau des déplacements utilitaires que touristiques ;</i> ✓ <i>Une pratique utilitaire faible ;</i> ✓ <i>Des itinéraires cyclo-touristiques aux aménagements et aux usages variés pouvant engendrer des problématiques de conflit d'usage ;</i> ✓ <i>Des services vélo encore peu développés (location, stationnement,...) ;</i> ✓ <i>Des conditions de déplacements piétons très variables en fonction de l'urbanité des secteurs ;</i> ✓ <i>Une absence de structuration de l'offre de covoiturage ;</i> ✓ <i>Une promotion et une communication autour des mobilités alternatives à parfaire en particulier pour le covoiturage et la mobilité solidaire.</i>



PARTIE 5

Focus sur le tourisme et la mobilité touristique

Mobilité touristique (I) – Tourisme patrimonial et culturel

- La **Côte d'Or divisée en 6 territoires touristiques** dont Vingeanne – Val de Saône qui inclut le territoire du PETR ainsi que la Communauté de communes Rives de Saône :
 - En 2016, **9,1 millions de nuitées touristiques** ont été comptabilisés dont **8 %** sur le territoire Vingeanne-Val de Saône.
- Un **tourisme de courts séjours, développé en période estivale** (certains sites touristiques étant effectivement fermés en basse saison) ;
- Une **augmentation du tourisme de proximité** avec des prestations et des produits touristiques à destination des familles et des groupes scolaires ;
- Une **clientèle majoritairement française**, la fréquentation touristique étrangère ne représentant que 20 % des visiteurs des offices de tourisme du territoire ;
- **Patrimoine et Culture :**
 - Les Grottes de Bèze – (28 000 visiteurs en 2017)
 - Le château de Fontaine-Française (1 500 visiteurs en 2017)
 - Le château d'Arcelot
 - La Maison de l'Eau de la Nature et de la Pêche à Heuilley-sur-Saône (600 visiteurs en 2017)
 - La réserve écologique des Maillys
 -



Grottes de Bèze



Château d'Arcelot



Château de Fontaine-Française



Mobilité touristique (II) – Tourisme loisirs et sportifs

➤ Sports et nature :

- **Circuits de randonnée :** 17 circuits inscrits au Plan Départemental des Itinéraires de Randonnée et de Promenade (PDIPR)
- **VTT :** 2 itinéraires aménagés
 - « La Belle Étoile », parcours de 7,8 km au départ de Charmes ou de Bézouotte ;
 - Les 50 Arpents (17,8 km) au départ de Saint-Sauveur ou Montmançon
- **Cyclotourisme :** Plusieurs itinéraires traversent le territoire :
 - La « voie bleue » entre Talmay et Auxonne et qui se prolonge jusqu'à Seurre ;
 - La voie verte entre Maxilly-sur-Saône et Beaumont-sur-Vingeanne ;
 - La liaison Dijon – La Saône depuis Lamarche-sur-Saône.

Fréquentation des véloroutes 2015/2016 :

Pontailier-sur-Saône Voie bleue le long de la Saône			Oisilly Voie Verte du Canal entre Champagne et Bourgogne		
2015	2016	Evol.	2015	2016	Evol.
13 806	14 704	+ 6,5%	8 393	8 257	- 1,6%

- **Le Vélorail de la Vingeanne :** parcours de 4,5 km sur une ancienne voie ferrée entre Champagne-sur-Vingeanne et le lieu-dit la Fontaine à l'Ane. Tarifs : 25€ /vélorail



Mobilité touristique (III) – Tourisme fluvial

- **Un tourisme fluvial développé autour de deux voies navigables :**
 - Le Canal entre Champagne et Bourgogne (224 km entre Vitry-le-François et Maxilly-sur-Saône) ;
 - La Saône navigable également appelée « La petite Saône ».

- **Infrastructures présentes sur ce linéaire :**
 - **Port royal d'Auxonne** : 150 emplacements. Projet d'extension et de rénovation du port d'ici 3 ans avec pour objectif un doublement de sa capacité ;
 - **Escale fluviale d'Auxonne** : 30 emplacements ;
 - **Port de plaisance de Pontailier-sur-Saône** avec une capacité de 35 emplacements ;
 - **Haltes de Lamarche-sur-Saône, Cheuge et Maxilly-sur-Saône.**

- **Fréquentation des voies d'eau en 2015 (données VNF) :**
 - 4000 bateaux entre mars et octobre sur l'ensemble de la petite Saône ;
 - 800 bateaux sur le Canal entre Champagne et Bourgogne.

- **Produits touristiques :**
 - **Location de bateaux (les Canalous) à Pontailier-sur-Saône** : plusieurs itinéraires proposés avec des séjours de courte et longue durée ;
 - **Parcours éco-pagayer** : Découverte du patrimoine culturel et naturel à bord de canoës. Départ depuis les communes d'Auxonne et d'Heuilley-sur-Saône.



Mobilité touristique (IV) : Services et Informations touristiques

- Location de vélos possibles (VTC/ VTT ou VAE) à l'Office de tourisme d'Auxonne et Pontailier-sur-Saône et à l'association Vélorail de la Vingeanne :

Tarifs pratiqués par le Vélorail de la Vingeanne :

Durée	Tarifs
1h	5 €
4h	10 €
Journée	15 €

- Nombreuses aires de camping-car sur le territoire avec services dédiés ;
 - Mise en place de supports papiers en partenariat avec la Région identifiant :
 - Les offres touristiques (randonnées, véloroutes,...)
 - Les solutions de mobilité sur le territoire (TAD, TER,...)
- ... Mais absence d'offre combinée pouvant rendre attractif le territoire.

- Application mobile baptisée « Balades en Bourgogne » mise en place en 2015 par Côte d'Or Tourisme. Elle comprend :
 - Des randonnées pédestres, itinéraires cyclables, balades équestres géoréférencées ;
 - Un mode GPS et un guidage audio pour permettre à l'utilisateur de se repérer ;
 - Des fiches détaillées et des informations en temps réel sur le patrimoine culturel et naturel.



Aire de camping-car à Heuilley-sur-Saône



PARTIE 6

Les enjeux à intégrer

Une certaine satisfaction affichée par les habitants quant à leurs déplacements actuels !

Notations sur différentes affirmations	Moyenne sur Note de 1 à 10
Vos déplacements quotidiens sont plutôt coûteux ?	6,3
Vos déplacements quotidiens sont polluants ?	5,6
Vos déplacements quotidiens sont globalement satisfaisants ?	7,2
L'offre de transport existante sur le territoire limite parfois vos déplacements ?	4,9
L'offre de transport existante sur le territoire limite parfois les déplacements de vos enfants ?	5,1

1 signifiant pas du tout d'accord et 10 tout à fait d'accord

On observe avec une note de 7,2 sur 10 que les répondants sont plutôt satisfaits de leurs déplacements quotidiens et qu'ils ne sont donc pas forcément enclin à modifier spontanément leurs comportements. Ils admettent toutefois légèrement que leurs déplacements sont plutôt coûteux et polluants du fait d'une utilisation accrue de l'automobile, mais les notes obtenues demeurent en deçà du niveau de satisfaction globale.

De même, avec deux résultats proche de 5, concernant les deux derniers item, l'offre de transport ne semble pas forcément limiter ni leurs propres déplacements ni ceux de leurs enfants sur le territoire.

Pas de problèmes fréquents chez les utilisateurs des modes alternatifs :

Fréquence d'utilisation du train	Fréquence des difficultés rencontrées			
	Jamais	Parfois	Régulièrement	Total
<i>Moins d'une fois par mois</i>	22	19	8	49
<i>Une à deux fois par mois</i>	3	1	1	5
<i>Une fois par semaine</i>			1	1
<i>Deux à trois fois par semaine</i>		2	1	3
<i>Tous les jours ou presque</i>		6	2	8
Total	25	28	13	66

Fréquence d'utilisation du bus ou car	Fréquence des difficultés rencontrées			
	Jamais	Parfois	Régulièrement	Total
<i>Moins d'une fois par mois</i>	13	2	4	19
<i>Une à deux fois par mois</i>	2			2
<i>Une fois par semaine</i>			0	0
<i>Deux à trois fois par semaine</i>	2	2	1	5
<i>Tous les jours ou presque</i>	3	8	1	12
Total	20	12	6	38

Fréquence d'utilisation du vélo	Fréquence des difficultés rencontrées			
	Jamais	Parfois	Régulièrement	Total
<i>Moins d'une fois par mois</i>	23	11	4	38
<i>Une à deux fois par mois</i>	14	4	1	19
<i>Une fois par semaine</i>	7	3		10
<i>Deux à trois fois par semaine</i>	5	2		7
<i>Tous les jours ou presque</i>	1	1		2
Total	50	21	5	76

Fréquence d'utilisation du covoiturage	Fréquence des difficultés rencontrées			
	Jamais	Parfois	Régulièrement	Total
<i>Moins d'une fois par mois</i>	11	4	2	17
<i>Une à deux fois par mois</i>	6	4		10
<i>Une fois par semaine</i>	8	3	1	12
<i>Deux à trois fois par semaine</i>	2	2	1	5
<i>Tous les jours ou presque</i>	5	1	1	7
Total	31	12	4	47

Le recours aux modes alternatifs est faible (entre 9 et 18 % d'utilisateurs selon les modes) et généralement avec une utilisation très limitée (moins d'une fois par mois ou une à deux fois par mois représentant plus de 50 % des réponses).

Des utilisateurs des modes alternatifs qui rencontrent peu de difficultés, notamment chez les utilisateurs réguliers (chaque semaine). Ce sont les utilisateurs très occasionnels qui déclarent rencontrer le plus de difficultés.

Les axes d'amélioration attendus de la part des habitants :

Sur quoi agir pour améliorer les déplacements :	Prioritaire	Secondaire	Non prioritaire
Améliorer l'accès aux équipements sportifs du territoire	78%	15%	8%
Améliorer l'accès aux équipements de loisirs ou culturels du territoire	54%	37%	9%
Améliorer l'accès aux services de santé du territoire	36%	46%	18%
Améliorer l'accès aux zones d'activités économiques	35%	48%	18%
Améliorer l'accès aux zones commerciales	33%	35%	32%
Améliorer l'accès aux services publics	32%	44%	24%
Améliorer l'accès à la gare d'Auxonne	30%	38%	32%
Améliorer l'accès aux gares TGV hors du territoire	29%	51%	20%
Améliorer l'accès aux grandes villes de la Région	20%	52%	28%
Améliorer l'accès aux sites touristiques	15%	59%	27%

- Ce sont les **accès vers les équipements sportifs et de loisirs sur lesquels, il y a une attente d'amélioration la plus forte** ! La cible est-elle les jeunes qui n'ont pas forcément de moyens de se déplacer ?
- On trouve ensuite plusieurs propositions pour lesquelles **les attentes d'amélioration sont secondaires** : il s'agit de **l'accès à la santé, aux services et commerces**.
- Enfin , **les accès vers l'extérieur (pôle ou gares TGV) apparaissent comme non prioritaire** en termes d'amélioration pour le futur de même que l'accès aux sites touristiques.

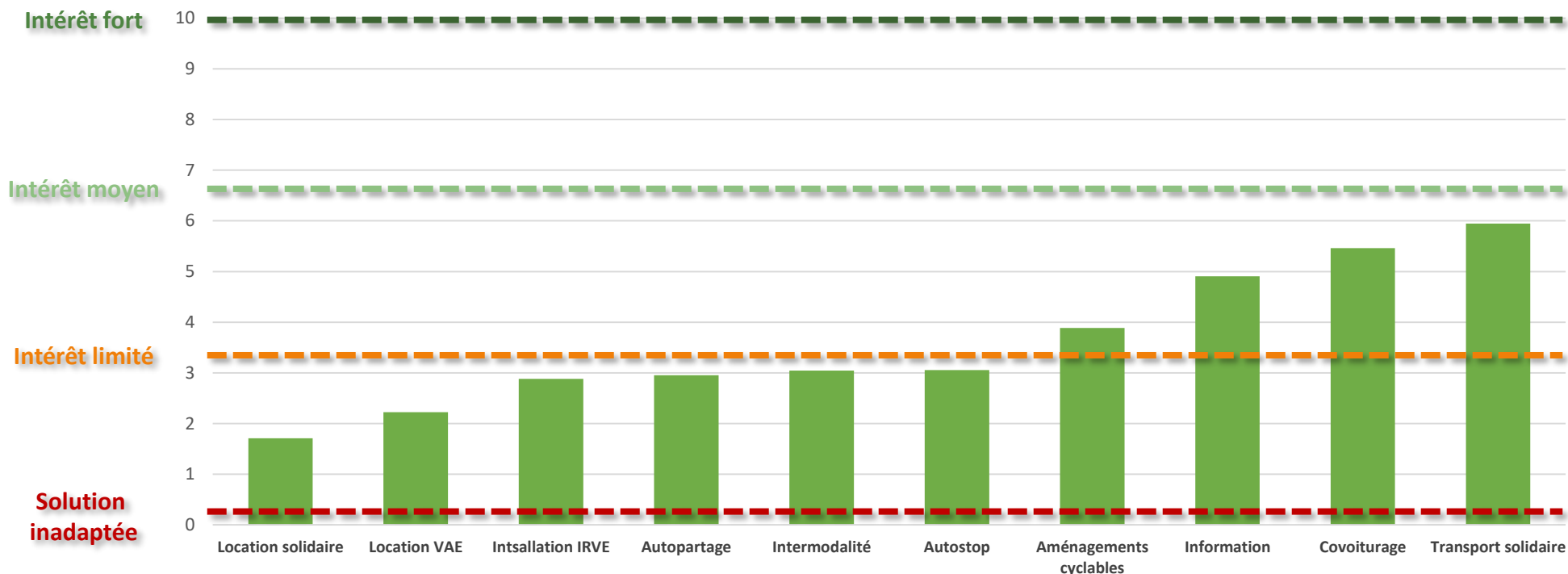
Les solutions à développer sur le territoire pour répondre aux attentes d'amélioration

	Oui certainement	Oui plutôt	Non pas vraiment	Non pas du tout
Améliorer les transports collectifs entre votre commune et l'extérieur du territoire	55%	29%	14%	2%
Améliorer les transports collectifs entre votre commune et les principaux équipements et pôles du territoire	46%	30%	21%	3%
Développer l'information sur l'offre de transport	45%	43%	10%	3%
Améliorer les accès piétons aux abords des écoles	40%	34%	18%	8%
Développer les services à distance pour limiter les besoins de mobilité	39%	36%	21%	5%
Développer un réseau cyclable à l'échelle du territoire	34%	36%	21%	10%
Limiter les vitesses dans les traversées de communes	28%	27%	29%	16%
Sécuriser les cheminements piétons dans les centres-bourgs	27%	40%	24%	10%
Favoriser l'usage des voitures électriques	17%	29%	36%	19%
Avoir accès à des vélos classiques ou à assistance électrique en location	15%	29%	39%	17%
Développer le covoiturage	14%	45%	35%	6%
Mettre en place un système d'Auto-stop organisé	9%	18%	49%	24%
Limiter le trafic automobile dans les centre-bourgs	9%	22%	46%	23%
Réduire la place occupée par le stationnement automobile sur l'espace public	7%	13%	49%	31%

- Les trois actions les plus plébiscitées concernent l'amélioration des transports collectifs et la communication sur l'offre existante ou développée.
- L'amélioration des accès piétons aux abords des écoles, la création d'un maillage cyclable sont également attendus, comme le fait de limiter les besoins de déplacements avec des services à distance.
- A l'inverse les actions visant à toucher l'automobile pour réduire le trafic ou sa place sur la voirie sont les deux actions à ne pas développer.

Pour toutes les autres actions, il n'y a globalement pas de majorité qui se dégage.

Des attentes différentes pour les communes :



- **2 solutions se démarquent : le transport solidaire et le covoiturage**
 - 24 % des communes considèrent le transport solidaire comme une réponse adaptée
- **Deux autres domaines à ne pas négliger : l'information et le développement des aménagements cyclables :**
 - 56 % des répondants jugent important le développement de l'information et la sensibilisation sur les différentes offres disponibles ;
 - 33 % des communes estiment que l'aménagement de nouveaux itinéraires cyclables constitue un intérêt modéré à fort.
- **Les locations de 2 roues à vocation sociale ainsi que les locations de VAE ne constituent pas une priorité bien que la plateforme de mobilité du bassin dijonnais soutient ces dispositifs.**

Un potentiel de report modal plutôt limité en cas d'amélioration sur les différents modes selon le déclaratif des habitants :

Si des améliorations étaient apportées aux différentes offres de transport, seriez-vous prêt à utiliser les différents modes ci-dessous pour certains déplacements quotidiens et à quelle fréquence ?

Fréquence d'utilisation	Covoiturage	Bus/car	Vélo	Marche	Train
Très souvent	6%	12%	11%	16%	10%
Régulièrement	13%	26%	29%	31%	19%
Occasionnellement	47%	47%	34%	31%	42%
Jamais	34%	16%	25%	23%	29%

- Si les attentes sont assez élevées en terme d'amélioration sur certains modes, on observe que dans les faits cela ne se traduira pas forcément par un usage régulier. En effet, la dominante en cas d'amélioration semble un usage « occasionnel » ; Ce qui entre le déclaratif et la réalité peut faire passer à un usage de manière épisodique !
- On observe toutefois près de **50 % de personnes qui utiliseront très souvent selon eux ou régulièrement la marche et 40 % le bus/car ou le vélo, et près de 30 % le train.** C'est le covoiturage qui est le moins sollicité.
- **A l'inverse, plus d'un tiers des personnes déclarent qu'ils ne feront jamais de covoiturage, près de 30 % n'utiliseront jamais le train et près d'un quart le vélo !**