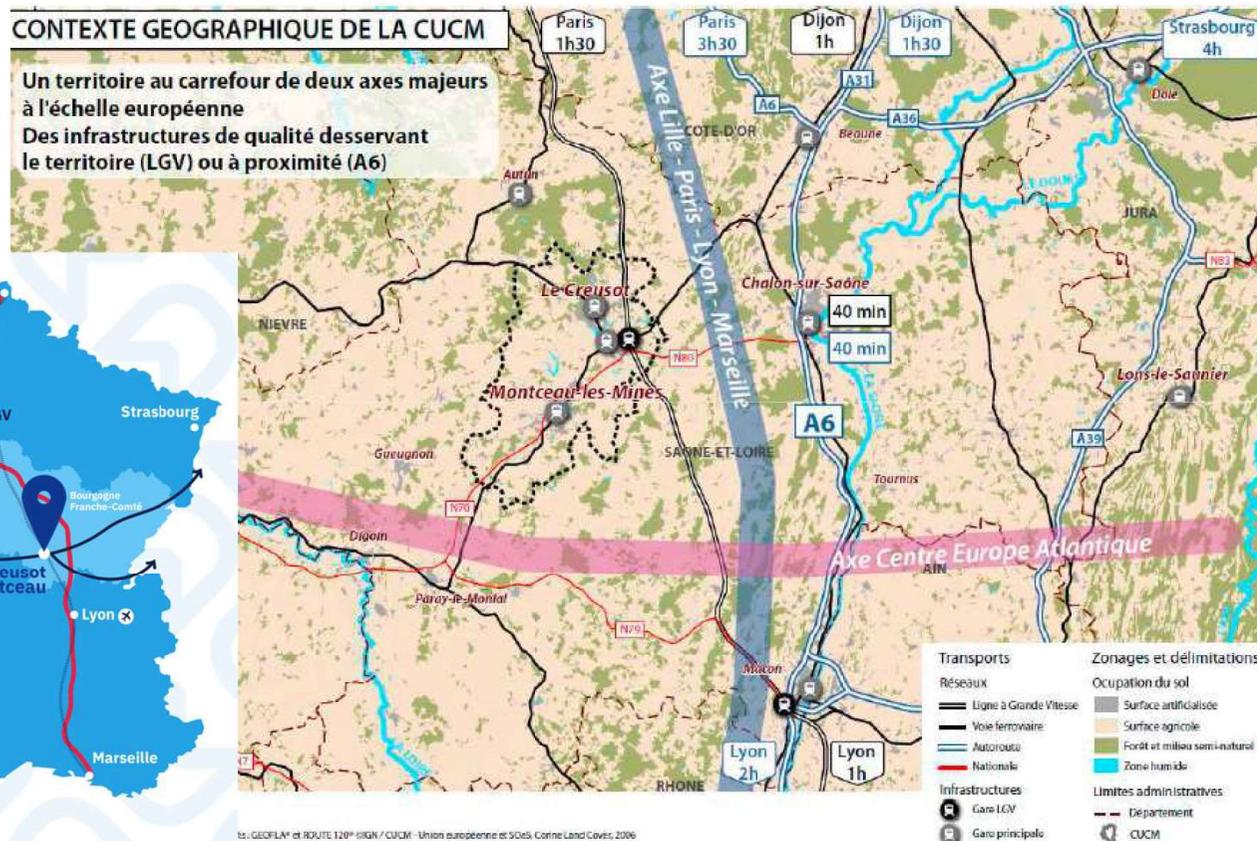


# Elaborer une stratégie de mobilité

Un programme d'action « mobilité »  
intégré au PLUi de la CUCM



- 2 agglomérations Industrielles et Tertiaires
- Une armature de déplacement forte
- Un monde rural qui a gagné en importance au sein de la CUCM....

## Le choix d'un PLUi « 3 en 1 », voire « 4 en 1 »

Délibération prescrivant un PLUi valant

- SCoT
- PLH

### **+ un volet déplacements**

calqué sur le principe d'un Plan de Mobilité (ex PDU)

## Cela se traduit par un panel de mesures adaptées et concrètes

Un plan d'actions qui touche tous les volets de la mobilité

... car ils sont tous liés

... et on ne peut avoir une approche cohérente et pertinente basée sur un seul mode de transport.

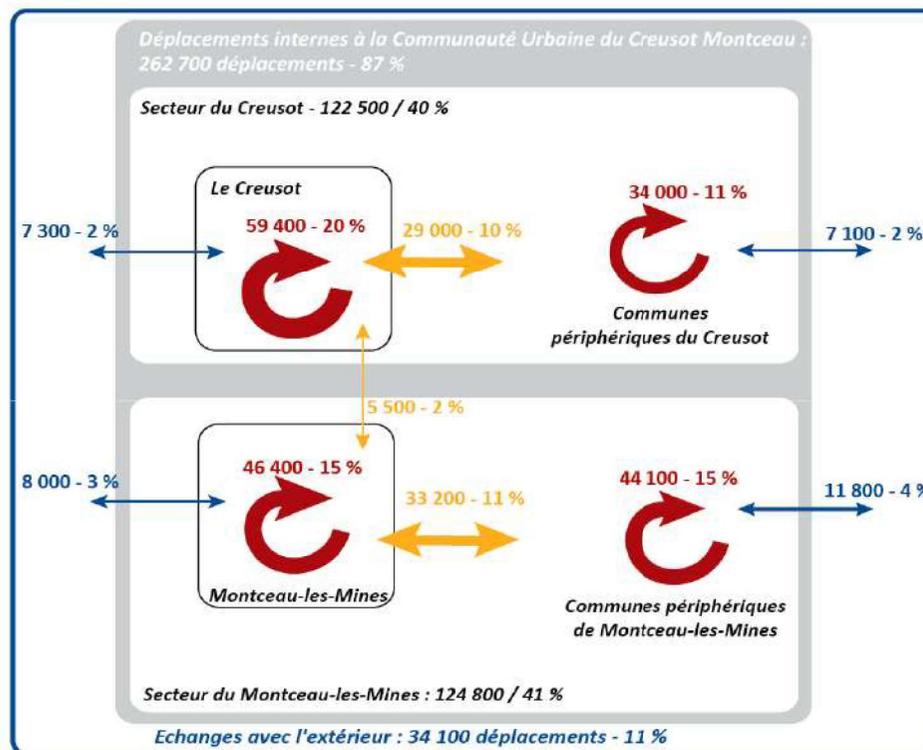
En lien le développement, l'aménagement et l'urbanisation du territoire

## Le volet Déplacements du PLUi

- Exprime une vision prospective d'une mobilité plus durable sur le territoire
- Propose une feuille de route pour guider la politique de transport et organiser les déplacements au regard de l'armature du territoire
- Définit un programme d'actions à 5-10 ans pour tendre vers cet objectif
- Détermine des focus d'application sur certains secteurs à travers les OAP déplacements

## Un véritable bassin de vie et « deux sous-bassins » au regard de la mobilité quotidienne

- ✓ 303 200 déplacements quotidiens effectués par les habitants de la CUCM ;
- ✓ 87 % d'entre eux sont internes au territoire
- ✓ un territoire autonome : (moins de 15% de sortants - moyenne EDVM 19%)
- ✓ 11 % sont des échanges avec l'extérieur (et notamment vers le Grand Chalon - 6 700 déplacements) ;
- ✓ 2 % concernent des déplacements qui n'ont pas pour origine ou destination le territoire.
- ✓ Deux sous-systèmes territoriaux très distincts et globalement peu en relation !



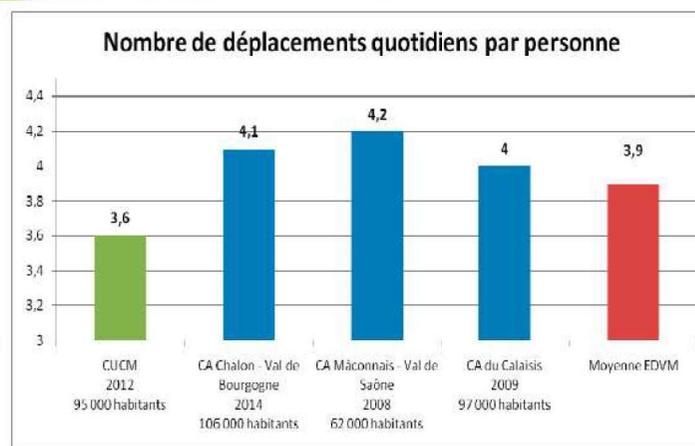
**TOTAL : 303 200 DEPLACEMENTS**

Après redressement et prise en compte des communes nouvellement intégrées

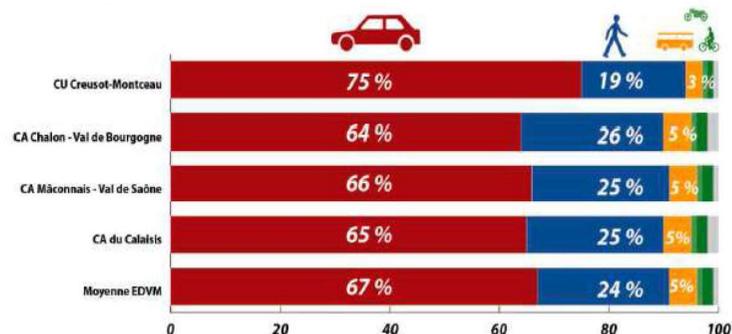
## Les éléments de cadrage

### Une mobilité globale des habitants plutôt faible et tournée vers l'automobile

- ✓ Une **Enquête Déplacements Ville Moyenne réalisée en 2012** sur l'ancien périmètre de la CUCM (19 communes) ;
- ✓ **3,6 déplacements par jour** effectués par les habitants de la CUCM ;
- ✓ Moins de déplacements que les voisins !
- ✓ **3 déplacements sur 4 réalisés en voiture** ;
- ✓ **Dans les communes périphériques ou rurales, la part de l'automobile atteint 82 %, contre 55 % dans le centre de Montceau-les-Mines et 63 % au Creusot.**
- ✓ Une part de l'automobile élevée au regard des autres agglomérations.



La répartition modale des déplacements sur des territoires comparables à la CUCM

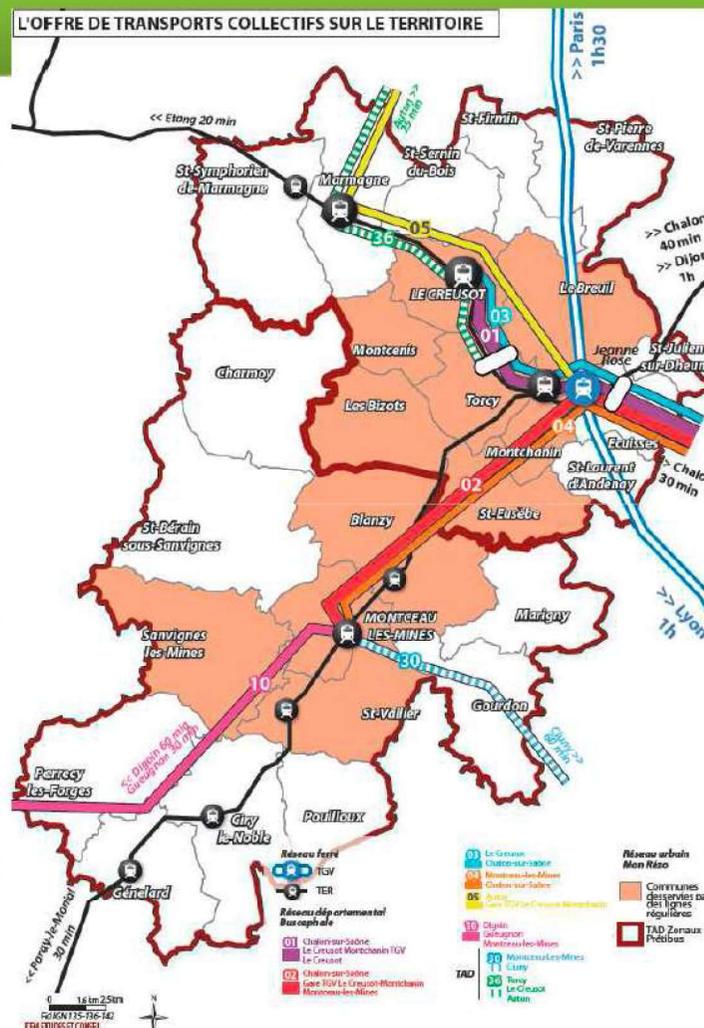


## L'analyse des offres de transport

- Le réseau viaire (trafic automobile + stationnement)
- Les offres de transport public
  - Réseau urbain (avant 2016)
  - Réseau ferré
  - Autocars Régionaux
- Les modes doux

**Quatre réseaux assurant des niveaux différents de desserte**

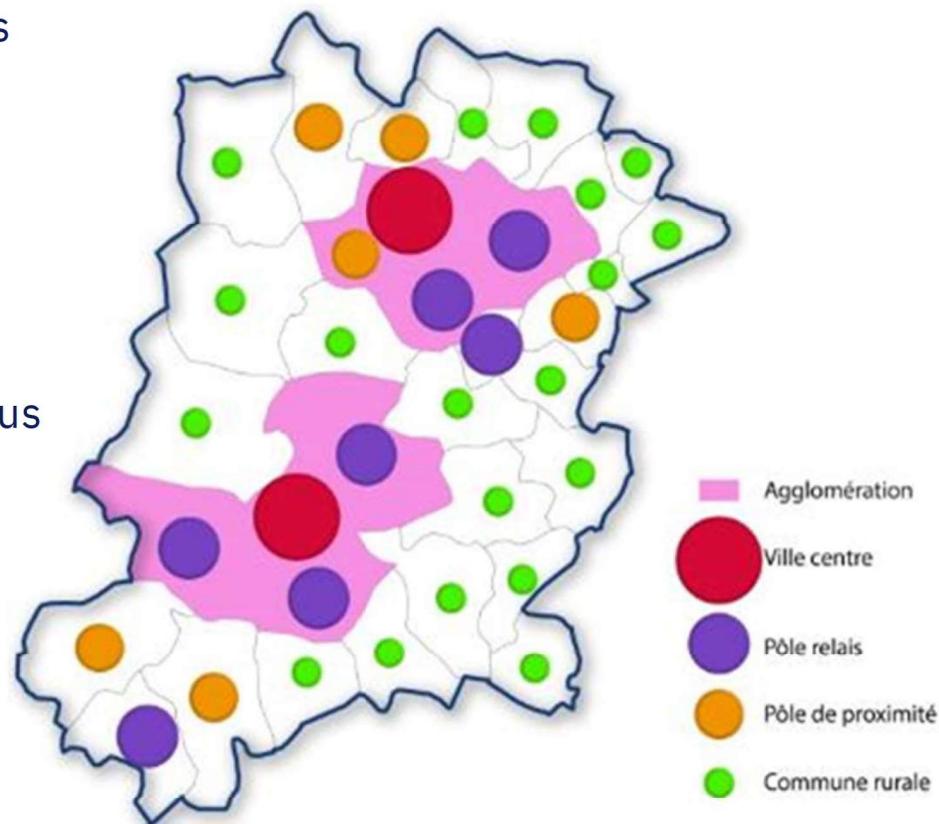
- ✓ **Une desserte nationale** à la Gare Le Creusot TGV permettant des liaisons nationales vers Lyon et Paris ;
- ✓ **Une desserte interurbaine régionale**, avec trois lignes TER permettant des liaisons vers les pôles structurants Bourguignons (Dijon, Nevers, Chalon-sur-Saône...);
- ✓ Deux offres ferrées non connectée s;
- ✓ **Une desserte interurbaine départementale**, avec 9 lignes Buscéphale, permettant des liaisons vers les pôles urbains départementaux (Chalon-sur-Saône, Autun, Gueugnon...);
- ✓ **Une desserte urbaine**, assurée par le réseau Mon Rézo, et composée notamment de 8 lignes régulières et d'un service de Transport à la Demande zonal ;



## Organiser un territoire urbain et rural

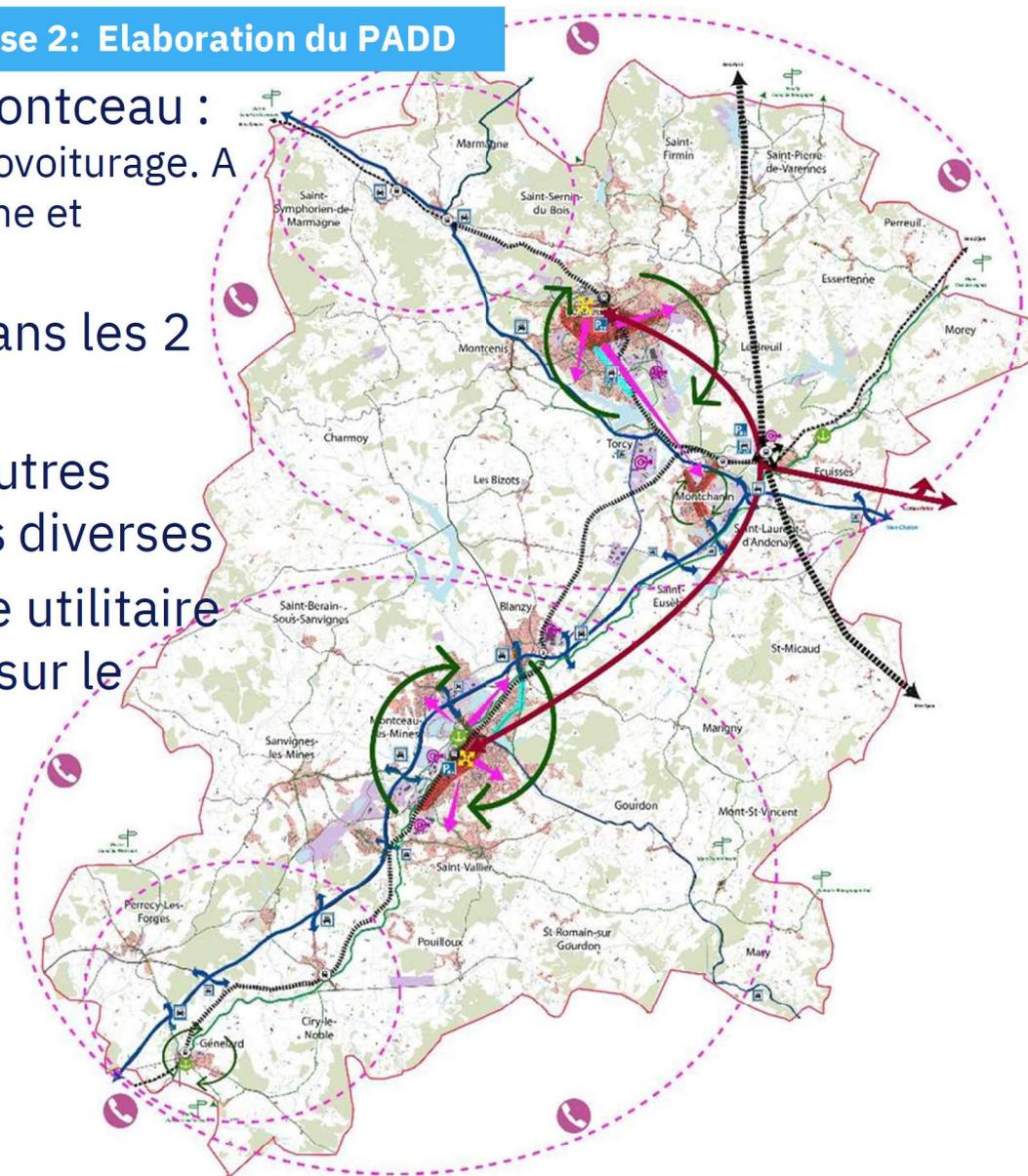
Armature urbaine, principes de base :

- Les communes rurales maintiennent leur offre de commerce et service
- Les pôles de proximité, accessibles en 10' maxi depuis les communes rurales, offrent les services et équipements d'usages fréquents
- Les pôles relais permettent une gamme d'équipements et services, de logements, d'offre de transports plus importante et diversifiée
- Les 2 villes centres offrent la gamme de services, logements, transports de niveau supérieur, pour des usages plus pointus, plus rares



Phase 2: Elaboration du PADD

- Axe majeur Creusot-Coriolis- Montceau : route + fer + TC + voie douce + points covoiturage. A long terme prolongement vers Marmagne et Gênelard
- Offre Transports en Commun dans les 2 villes centres
- Transport A la demande dans autres communes et expérimentations diverses
- Développement réseau cyclable utilitaire et touristique : canal + boucles sur le territoire et dans les villes



## Les 5 enjeux retenus par le PLUi

- Faire de l'accessibilité routière de qualité un vecteur de dynamisme local (3 actions)
- Renforcer et développer l'accessibilité ferroviaire du territoire et le rôle de Coriolis en tant que nœud multimodal (5 actions)
- Tendre vers une mobilité plus apaisée dans les centralités (2 actions)
- Encourager et affirmer la place et le rôle des modes actifs (3 actions)
- Offrir une alternative à la voiture individuelle en combinant un éventail de solutions de mobilité (transport collectif...) selon les secteurs et motifs de déplacements (3 actions)

# Fiches actions

## Action 11

### Réaliser un schéma vélos « opérationnel » d'agglomération à vocation utilitaire

1/3

**Constats du diagnostic**

- ✓ Une pratique cyclable marginale (1 à 4 % des déplacements selon les motifs)
- ✓ Des aménagements cyclables clairsemés et une absence de maillage
- ✓ Des potentialités de développement de la pratique autour de l'Eurovélo 6 et du Canal du Centre

**Objectifs à atteindre**

- ✓ Faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour des déplacements de courte distance ;
- ✓ Disposer de la vision d'un futur maillage ;

**Impacts**

Faibles	1	2	3	Elevés
Report modal				

**Echelle d'intervention**

- ✓ Sur l'ensemble du territoire mais plus spécifiquement autour des deux pôles structurants et dans les pôles secondaires en fonction des potentialités d'usagers cyclables

**Mesures à mettre en place**

Afin de favoriser la pratique cyclable quotidienne, l'élaboration d'un Schéma Vélo « opérationnel » d'agglomération devra permettre d'identifier :

- ✓ Les itinéraires à aménager pour des déplacements internes aux pôles, pour des déplacements intercommunaux ou pour favoriser le rabattement vers l'Eurovélo 6 en tant que colonne vertébrale du maillage cyclable. Sur ce point le Schéma Cyclable intercommunal, pourra constituer une base de travail pour l'identification et l'aménagement des itinéraires.
- ✓ Les aménagements complémentaires, que sont le jalonnement et le stationnement, permettant d'accompagner l'usager dans ses déplacements.

Le schéma pourra définir les services nécessaires à mettre en œuvre pour accompagner et développer la pratique (ex : location...).

**Suivi des mesures**

- ✓ Evolution des parts modales vélos
- ✓ Comptage trafics sur des axes structurants afin d'identifier l'évolution de la pratique
- ✓ Linéaire aménagé et services complémentaires réalisés

**Coûts**

- ✓ Réalisation d'un Schéma Vélo Communautaire env. 50 K€

**Mise en œuvre**

Étude	Court Terme < 2 ans	Moyen Terme 2-5 ans	Long Terme + 5 ans
-------	---------------------	---------------------	--------------------

**Faisabilité**

Simple	1	2	3	Complexe
Technique				
Financière				
Coordination des acteurs				

**Intérêt pour les cibles potentielles**

Faible	1	2	3	Important
Actifs				
Captifs/résidents				
Touristes				

**Pilote en charge du projet :**  
CUCM

In fine, le schéma devra favoriser, par ordre de priorité :

- ✓ Les déplacements internes aux pôles du Creusot et de Montceau-les-Mines ;
- ✓ Les déplacements entre les pôles et les communes limitrophes. Ces liaisons identifiées dans le cadre du diagnostic s'appuyaient sur le volume d'actifs réalisant des trajets intercommunaux, croisé avec la distance parcourue. Au sein des communes identifiées, des maillages internes permettront également de favoriser la pratique ;
- ✓ Le rabattement vers l'Eurovélo 6 en tant qu'axe structurant depuis les communes rurales.

Enjeu 4

## Action 12

### Réaliser un schéma vélos « opérationnel » d'agglomération à vocation utilitaire

2/3

**Constats du diagnostic**

- ✓ Une pratique cyclable marginale (1 à 4 % des déplacements selon les motifs)
- ✓ Des aménagements cyclables clairsemés et une absence de maillage
- ✓ Des potentialités de développement de la pratique autour de l'Eurovélo 6 et du Canal du Centre

**Objectifs à atteindre**

- ✓ Faire du mode cyclable une alternative crédible à l'automobile pour des déplacements de courte distance ;
- ✓ Disposer de la vision d'un futur maillage ;

**Impacts**

Faibles	1	2	3	Elevés
Report modal				

**Echelle d'intervention**

- ✓ Sur l'ensemble du territoire mais plus spécifiquement autour des deux pôles structurants et dans les pôles secondaires en fonction des potentialités d'usagers cyclables

**Mesures à mettre en place**

Afin de favoriser la pratique cyclable quotidienne, l'élaboration d'un Schéma Vélo « opérationnel » d'agglomération devra permettre d'identifier :

- ✓ Les itinéraires à aménager pour des déplacements internes aux pôles, pour des déplacements intercommunaux ou pour favoriser le rabattement vers l'Eurovélo 6 en tant que colonne vertébrale du maillage cyclable. Sur ce point le Schéma Cyclable intercommunal, pourra constituer une base de travail pour l'identification et l'aménagement des itinéraires.
- ✓ Les aménagements complémentaires, que sont le jalonnement et le stationnement, permettant d'accompagner l'usager dans ses déplacements.

Le schéma pourra définir les services nécessaires à mettre en œuvre pour accompagner et développer la pratique (ex : location...).

**Suivi des mesures**

- ✓ Evolution des parts modales vélos
- ✓ Comptage trafics sur des axes structurants afin d'identifier l'évolution de la pratique
- ✓ Linéaire aménagé et services complémentaires réalisés

**Coûts**

- ✓ Réalisation d'un Schéma Vélo Communautaire env. 50 K€

**Mise en œuvre**

Étude	Court Terme < 2 ans	Moyen Terme 2-5 ans	Long Terme + 5 ans
-------	---------------------	---------------------	--------------------

**Faisabilité**

Simple	1	2	3	Complexe
Technique				
Financière				
Coordination des acteurs				

**Intérêt pour les cibles potentielles**

Faible	1	2	3	Important
Actifs				
Captifs/résidents				
Touristes				

**Pilote en charge du projet :**  
CUCM

In fine, le schéma devra favoriser, par ordre de priorité :

- ✓ Les déplacements internes aux pôles du Creusot et de Montceau-les-Mines ;
- ✓ Les déplacements entre les pôles et les communes limitrophes. Ces liaisons identifiées dans le cadre du diagnostic s'appuyaient sur le volume d'actifs réalisant des trajets intercommunaux, croisé avec la distance parcourue. Au sein des communes identifiées, des maillages internes permettront également de favoriser la pratique ;
- ✓ Le rabattement vers l'Eurovélo 6 en tant qu'axe structurant depuis les communes rurales.

Enjeu 4

## Exemple de mise en œuvre : Le TAD rural

Éléments de contexte du contrat de délégation de service public (6 juillet 2016)

### Les objectifs :

- > Rendre le dispositif plus lisible : séparation des réseaux urbains / scolaires et à la Demande
- > Desservir les quartiers marqués par la présence de personnes à bas revenus et de personnes âgées
- > Moderniser le service (billettique / inscription web)
- > Gratuité totale du transport scolaire
- > Une nouvelle flotte de véhicules sur le réseau urbain (investissement de 1,6 M€ pour rendre le parc accessible aux PMR)

## Le TAD rural

En complément du réseau urbain un TAD « rural »

### Les principes :

- > Relier les communes rurales aux 3 principaux centres de la Communauté Urbaine (Montceau, Le Creusot, Montchanin)
- > Solution basée sur le principe de lignes virtuelles avec des horaires et jours de fonctionnement et arrêts précisément définis
- > Calé sur les jours de marché. Il fonctionne un ou deux jours par semaine à hauteur de 4 allers-retours par jour.
- > Public concerné : Tout public majeur (ou mineur accompagné) souhaitant se déplacer sur les communes de la Communauté Urbaine Creusot-Montceau
- > La tarification en vigueur est la même que celle utilisée pour les transports urbains de la Communauté

## Le TAD rural

**La CUCM a renforcé à titre expérimental certaines lignes afin de mieux répondre aux besoins actuels**

- > 6 allers-retours
- > 4 jours de fonctionnement (mardi, mercredi, jeudi, samedi)
- > L'offre a été construite afin de favoriser les déplacements médicaux, administratifs et d'accéder aux activités loisirs sur Le Creusot et Montceau
- > Les horaires sont en correspondances avec les lignes structurantes du réseau urbain (C1, M1)

## Le TAD rural

En janvier 2019, la CUCM s'est dotée d'un outil permettant d'améliorer la gestion des réservations avec notamment pour objectifs :

- > L'inscription au service de transport à la demande ainsi que la réservation des courses par l'utilisateur en ligne sur Internet

**Transport ligne virtuelle**

**Informations relatives au transport**

Date du transport	Motif de transport	Titre de transport	Nb. de voyageurs
06/08/2017	Travail	Ticket adulte	1

**Sélection des arrêts et des horaires**

N'afficher que les arrêts qui sont accessibles aux PMR

Ligne de transport	Itinéraire
L1	Mairie Vers Gare

Arrêt de prise en charge	Horraire
Les Lilas	12:20
Arrêt de dépose	Horraire
Buzenval	12:35

**Valider**

## Le TAD rural

### Informations voyageurs

*Le Transport à la Demande monRéZO TAD, qui fonctionne **UNIQUEMENT SUR RÉSERVATION**, c'est facile !*

Il vous suffit de **réserver** votre voyage auprès de la Communauté urbaine Creusot Montceau (**service & appel gratuits**), en choisissant votre horaire parmi ceux proposés. N'oubliez pas de **réserver également votre retour**. La tarification est la même que celle de monRéZO.

**Renseignements et Réservations :**

**0 800 216 316** Service & appel gratuits

Ce numéro d'appel est en service du lundi au vendredi (hors jours fériés) de 8h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h00.

La réservation doit se faire au plus tard avant 16h00 la veille du départ (ou la veille du jour férié pour le lendemain du jour férié).

**TAD rural**

**MARDI ET SAMEDI**  
A partir du 6 juillet 2016

**mon RéZO TAD**

le service de transports de  
**CREUSOT MONTCEAU**  
COMMUNAUTÉ URBAINE



## Intérêt pour la CUCM d'avoir un PLUi D

- Un document unique
- Une mutualisation des phases diagnostics, objectifs (PADD) et justifications des choix
- Une vision environnemental interrogeant toutes les dimensions du projet
- Une réflexion/étude globale et une mutualisation des moyens

## Points de vigilances

- Une approche parfois « trop PLUi »
- Une ambition parfois trop importante
- Un document figé, difficile à réviser

**Un document de planification et d'anticipation n'est pas une fin en soi mais un commencement. Il doit donc être accepté, cohérent et réaliste afin qu'il soit mis en œuvre**

# Merci de votre attention

COMMUNAUTÉ URBAINE CREUSOT MONTCEAU  
Château de la Verrerie, BP 90069  
71 206 Le Creusot Cedex



[Jerome.ferracci@creusot-montceau.org](mailto:Jerome.ferracci@creusot-montceau.org)

**Creusot  
Montceau**  
Communauté urbaine

A white icon consisting of a stylized arrow that curves upwards and to the right, pointing towards the top right corner of the page.