

↳ Réstitution du diagnostic et résultats de l'enquête mobilité

○ La phase de diagnostic a été l'occasion de mettre en exergue **les conditions et pratiques de déplacements sur la Communauté de communes de Puisaye-Forterre (CCPF), les interactions avec les territoires extérieurs ainsi que les atouts et faiblesses des différents modes de transport.**

Ce temps d'analyse a notamment été alimenté par **deux enquêtes permettant de connaître les habitudes de déplacements, les difficultés rencontrées et les attentes en matière de mobilité :**

- Un **questionnaire auprès des élus** (42 réponses collectées sur 57)
- Une **enquête auprès de la population** menée sur Internet entre le 19 octobre et le 27 novembre 2020 (**334 réponses d'usagers**).

↳ Les premiers éléments de l'étude



Un territoire tourné vers l'extérieur et marqué par la prédominance de l'automobile

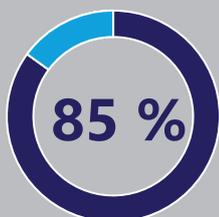


- Une multiplicité de pôles de proximité, répondant aux besoins essentiels du quotidien à l'échelle de la CCPF (7 bassins internes).
- Toucy est le principal pôle de déplacement interne d'après l'enquête.
- Pour les besoins non pourvus sur le territoire, Auxerre apparaît comme la destination extérieure privilégiée des habitants.
- Une bonne accessibilité routière interne et externe vers les pôles principaux (Auxerre, Cosne-sur-Loire, Clamecy, Joigny...).
- Un trafic modéré, principalement concentré sur les grands axes et des conditions de circulation et de stationnement jugées bonnes sur le territoire par les élus comme par les habitants.



- Un territoire dépendant de l'extérieur notamment en matière d'emploi, d'accès aux services administratifs, de culture, etc, engendrant des déplacements de longue distance principalement effectués en voiture.
- Une prédominance de l'automobile qui interroge sur la vulnérabilité énergétique des ménages et la qualité des espaces publics.
- Des distances relativement élevées vers les pôles externes du territoire (majoritairement des temps de trajet supérieurs à 40 min).
- Une accessibilité autoroutière très disparate (de 14 minutes à plus d'une heure pour les communes les plus éloignées d'un échangeur).

Part modale de la voiture tous motifs confondus



■ Voiture ■ Autres modes

9 % pour la marche
1 % pour les transports collectifs (bus/train)
5 % pour le vélo
moins de 1% pour le covoiturage

Des ménages multimotorisés : 60 % disposent de deux voitures et plus



34 % des ménages ont un seul véhicule
6 % ne disposent pas de voiture

Des vitesses jugées élevées sur les entrées de commune et dans les traversées de bourg



46 % des répondants estiment également que le stationnement sur trottoir engendre des problèmes de cohabitation avec les piétons



Une faible utilisation des transports collectifs (TC) et une méconnaissance globale de l'offre existante



- Deux lignes de cars en direction de l'agglomération auxerroise (L802 : Auxerre <> Clamecy et L804 : Saint-Fargeau <> Auxerre) pour les captifs (personnes âgées, demandeurs d'emplois, personnes sans permis de conduire...).
- Deux lignes de marchés appréciées au regard de la fréquentation constatée.
- Une tarification attractive de l'offre.

Attentes à travers le plan de mobilité

- 1 Une amélioration de l'offre de transports en commun à destination des personnes âgées
- 2 Le développement d'une offre de transports en commun adaptée aux actifs et aux jeunes
- 3 Une amélioration de l'accessibilité aux pôles extérieurs et aux services de santé

Les modes actifs et les solutions alternatives, un potentiel non négligeable malgré une faible pratique

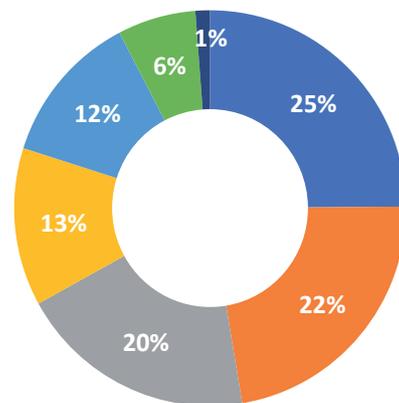


- Un potentiel de développement du cyclotourisme par la présence d'itinéraires vélo structurants proches du territoire.
- Une couverture relativement complète du territoire en aires de covoiturage.
- Un service de transport solidaire apportant une solution de déplacements pour les personnes captives.
- L'autostop organisé "Rézopouce" en plein essor, avec une couverture du territoire déjà importante et un réseau dense de bornes de rechargement pour véhicule électrique.



- Une absence d'offre ferrée et de gares sur le territoire. Des temps de rabattement longs vers les gares extérieures.
- Des lignes de transports en commun régulières couvrant peu de communes du territoire et majoritairement dédiées à un public de scolaires.
- Aucune offre de transport permettant de répondre de manière satisfaisante aux besoins des actifs
- Une méconnaissance perçue de l'offre de transports collectifs existante.

Les raisons de la non utilisation des transports collectifs par les habitants d'après l'enquête



- Absence d'arrêt à proximité du domicile
- Ne connaît pas le réseau
- Les lignes/horaires ne correspondent pas aux attentes
- Préfère utiliser la voiture
- Trajets trop longs par rapport à la voiture
- Autre raison



- Un usage du vélo pour des déplacements utilitaires quasi inexistant, pouvant s'expliquer par une absence d'aménagements cyclables, de stationnement vélos, dans les polarités ou en rabattement vers ces dernières.
- Des lacunes en matière de communication autour du covoiturage et de l'autostop organisé.
- Un manque d'outils dédiés à l'information sur la mobilité (application, plateforme ...) mettant en avant et regroupant les différentes solutions existantes à l'échelle du territoire.

Freins à la pratique du vélo

- 1 Longueur des trajets trop importante
- 2 Sensation de dangerosité vis-à-vis des automobilistes
- 3 Le relief

Attentes à travers le plan de mobilité

- 1 Amélioration des cheminements piétons aux abords des écoles
- 2 Développement d'aménagements cyclables