

Plan de Mobilité de la Communauté de Communes de Puisaye-Forterre

Phase 1 – DIAGNOSTIC

Février 2021



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

Eléments de cadrage de la démarche.....	Page 3
1/ Contexte territorial et pratiques de déplacement.....	Page 15
2/ Réseau viaire et stationnement.....	Page 40
3/ Transports en commun.....	Page 48
4/ Modes actifs et mobilité nouvelle.....	Page 68
5/ Synthèse et attentes pour la suite de l'étude.....	Page 87

INTRODUCTION

*Contexte autour du Plan de Mobilité Rurale
et rappel des objectifs*

Le Plan de Mobilité rurale est un outil de planification des déplacements adapté aux enjeux des zones rurales créé par la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte du 17 août 2015

- **Depuis la loi d'Orientation des Mobilités** (LOM du 26/12/2019)
 - *L'actuel Plan de Mobilité Rurale (PMR) s'apparente désormais à un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS).*
 - *Une démarche pour souligner la nécessité d'établir ce document pour un EPCI en insistant sur son caractère simplifié.*

- **Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?**
 - *Une démarche volontaire avec des objectifs (non figés) adaptés aux problématiques de chaque territoire*
 - *Considérer l'ensemble des solutions possibles de déplacements, au regard d'un territoire à consonnance rurale.*
 - *Une procédure d'élaboration souples (pas soumis à enquête publique)*
 - *Un outil de planification des déplacements prenant en compte différents enjeux :*
 - *Sociétaux (lutte contre l'exclusion, accessibilité au territoire, aux services...)* ;
 - *Economiques (Accessibilité à l'emploi, vulnérabilité énergétique...)* ;
 - *Environnementaux (diminution GES...).*

➔ Une mobilité peu connue, difficile à appréhender...

➔ ...Mais quelques tendances de fond :

Des déplacements plus longs en distance, mais pas en temps

... mais aussi une part importante de déplacements courts

Une rationalisation des déplacements

... et une immobilité plus forte qu'ailleurs, notamment pour les personnes âgées

Une part importante de l'usage de la voiture

Un faible usage des transports collectifs, hors transports scolaires

Sur le territoire de la Communauté de communes Puisaye-Forterre, le transport représente 26 % des émissions de gaz à effet de serre (Source : Diagnostic PCAET, 2019)

■ Cette étude a comme objectifs :

- *De disposer d'un diagnostic actualisé quant à l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements, sur et en interaction avec le territoire (et visualiser les carences et dysfonctionnements existants) ;*
- *D'apporter à l'issue du diagnostic des éléments d'aide à la décision sur la prise de compétence mobilité (et sur les opportunités offertes par la LOM)*
- *De définir une stratégie globale de mobilité induits par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux : différentes échelles (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) et publics cibles (actifs, captifs, ...) ;*
- *D'améliorer les conditions de déplacements des habitants tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme et en limitant sa dépendance ;*
- *D'intégrer la mobilité dans une vision prospective et innovante en lien avec les projets du territoire ;*
- *D'adopter une réflexion concertée avec les acteurs de la mobilité, partenaires institutionnels et associatifs du territoire, tout en ayant une démarche de communication auprès du grand public.*

■ Cette étude constituera un réel outil programmatique :

- *Une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle du territoire ;*
- *Traduite sous la forme d'un programme de mesures adaptées aux besoins et en adéquation avec les finances locales, et préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire,*

- ✓ Une démarche décomposée en 4 phases :

Phase 1

Septembre
2020

Cadrage / Lancement :

- Cadrage / Comité de Pilotage
- Lettre lancement PMR

Phase 2

5 mois
Jusqu'à février 2021

Réalisation du diagnostic et formalisation des enjeux :

- Analyse / questionnaires populations-communes / entretiens
- Atelier de formalisation des enjeux

Phase 3

4 mois
Jusqu'à mi juillet
2021

Plan d'actions et formalisation du PMR

- Définition des pistes d'actions et ateliers participatifs
- Programmation et coût
- Rapport final et lettre PMR

Phase 4

En parallèle de la
phase 3

Suivi et évaluation

- Outil territorial de suivi

La loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et ses implications

- Aujourd'hui 80 % du territoire n'est couvert par une Autorité effective en matière de mobilité.
- Ce sont ainsi 19 millions de personnes qui n'ont pas d'entité assurant la coordination et la connexion entre les différents modes de transport à l'échelle de son bassin de vie



La **Loi d'Orientation des Mobilités** qui est en vigueur depuis **le 26 décembre 2019** a pour **objectif de supprimer les trop nombreuses « zones blanches »** de la mobilité :

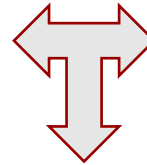
- en s'assurant que sur 100 % du territoire soit couvert par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM) en charge de proposer des offres de transport alternatives à la voiture individuelle,
- en garantissant aux collectivités « AOM » qu'elles obtiennent les moyens de mettre à disposition des services de transport optimisés pour tous, au plus près des besoins de chaque citoyen et dans tous les territoires.
- en s'assurant que l'action des différentes autorités organisatrices soit bien coordonnée.

Rappel de l'organisation actuelles des compétences

Compétence	Service	Acteurs compétents
Voirie		
<i>Route nationale</i>	<i>Direction Interdépartementale des routes</i>	<i>Direction Interdépartementale des routes</i>
<i>Route Départementale</i>	<i>Départements de l'Yonne et de la Nièvre</i>	
<i>Voirie d'intérêt communautaire</i>	<i>Services techniques communaux et intercommunal</i>	<i>Communes compétentes Et assistance technique facultative de la CC</i>
<i>Voirie communale</i>		<i>Communes</i>
<i>Installation des bornes de recharge pour les véhicules électriques</i>		<i>Communes et Syndicat Départemental d'Énergie de l'Yonne (SDEY)</i>
<i>Ancienne voie ferrée</i>	<i>Pôle développement durable</i>	<i>SNCF</i>
Transport en commun et mobilités alternatives		
<i>Transport intercommunal</i>	<i>UT 89 et 58</i>	<i>Région Bourgogne Franche-Comté</i>
<i>Transport scolaire</i>	<i>UT 89 et 58</i>	<i>Région Bourgogne Franche-Comté</i>
<i>Auto-stop organisé</i>	<i>Rézo-Pouce</i>	<i>CCPF, communes et Rézo-pouce</i>
<i>Transport solidaire</i>		<i>Centre social et culturel de Puisaye-Forterre (hors compétence mobilité)</i>

La compétence mobilité s'organise à deux niveaux :

A l'échelle de l'intercommunalité :
AOM locale,
compétente pour tous les services
à l'intérieur de son ressort territorial



A l'échelle de la Région :
AOM régionale,
compétente pour tous les services
qui **dépassent le ressort territorial**
d'une AOM locale

*Une **coordination** entre ces deux niveaux, pilotée par la Région à l'échelle des bassins de mobilités*



Dans l'objectif d'une organisation la plus pertinente et effective des mobilités sur chaque partie du territoire, la LOM introduit un mécanisme de « recherche » de la collectivité à la fois en volonté et en capacité d'exercer la compétence.



Dans les territoires dépourvus d'AOM locale, la Communauté de communes peut exercer cette compétence ;

Ce n'est pas une obligation : si une Communauté de communes décide de ne pas prendre la compétence, la Région deviendra automatiquement AOM locale sur le territoire de la Communauté de communes

Que couvre la compétence d'organisation de la mobilité locale ?

➔ *L'AOM locale est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son ressort territorial.*

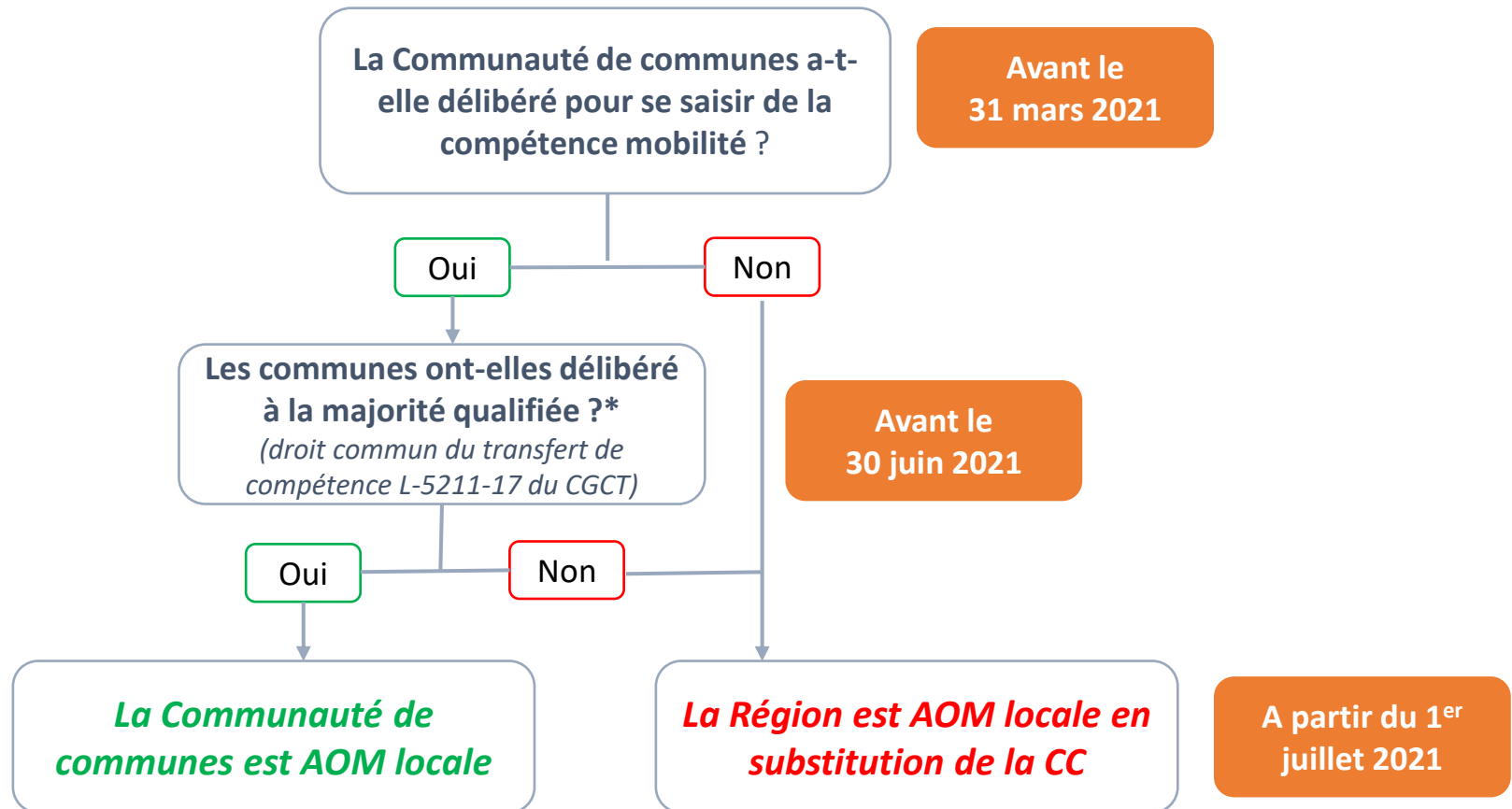
➔ *La compétence d'AOM permet organiser ou concourir à l'organisation :*

- De services réguliers de transport public
- De services de transport à la demande
- De services de transport scolaire
- De services de mobilités actives (location de vélo...)
- De services de mobilités partagées (autopartage, covoiturage...)
- De services de mobilité solidaire
- De services de conseil en mobilité
- De services de transport de marchandises ou de logistique urbaine

Dans sa délibération de prise de compétence, la collectivité AOM n'a pas à expliciter les services qu'elle souhaite organiser.

- ✓ Si la compétence « Mobilité » est globale, aucun des services identifiés n'est obligatoire.
- ✓ Les services sont à la carte, l'AOM dispose de leviers d'actions permettant de répondre de manière adaptée aux besoins de mobilité des habitants
- ✓ La compétence « Mobilité » n'est pas obligatoire pour exercer des actions en la matière. La CC peut le faire au titre d'autres compétences (voirie, action sociale, environnement...), ou elle peut demander à la Région de se voir déléguer un ou plusieurs services de mobilité ou attribution

Le calendrier de la prise ou non de cette compétence :



**Les conseils municipaux des communes membres ont trois mois pour délibérer selon la même règle habituelle de majorité. A défaut de délibération municipale adoptée dans ce délai de trois mois, leurs décisions sont réputées favorables.*

Les

- Pour une CC, prendre la compétence mobilité, c'est devenir un acteur identifié et légitime de l'écosystème local de la mobilité
- Maîtrise sa stratégie de mobilité
- Rechercher / développer des solutions de mobilité à une échelle qui corresponde à la réalité des besoins communautaire
- La LOM est une loi souple & permissive qui encourage les partenariats et la subsidiarité
- La CC décide des services qu'elle souhaite organiser et/ou soutenir
- En effet, la prise de compétence n'implique pas une obligation automatique de l'exercice de celle-ci pour tous les types de services de transport et mobilité (elle peut déléguer la compétence transports scolaires* intracommunautaires à la Région).
- Elaborer une stratégie de mobilité dans le cadre de son projet de territoire en lien avec La Région

Les

- Pas de rôle pro-actif !
- Des cas limités pour reprendre la compétence au-delà
- Pas de possibilité de lever le versement mobilité
- Pas de possibilité de définir elle-même des services de mobilité
- Pas d'AOM locale !

**Attention le transport scolaire méridien n'est pas de compétence régionale donc à discuter sur chaque territoire qui sera en « responsabilité financière »*

PARTIE 1

Contexte territorial et pratiques de déplacement

Le diagnostic (phase 2) pour présenter l'état des lieux des Mobilités sur le territoire de la CCPF et ses enjeux (I)

✓ Un diagnostic organisé autour de différentes thématiques :



✓ Deux questionnaires : « communes » et « populations »

- Un premier questionnaire envoyé aux 57 communes de la CCPF pour homogénéiser le niveau d'information de chaque commune et connaître leur ressenti (42 réponses) autour de 3 grandes thématiques abordées :

- Les pratiques de déplacements (intensité selon les destinations, ...).
- La demande et l'offre de transport collectif (jugement de l'offre, utilisation des gares, les préconisations).
- La circulation (perception du trafic et des vitesses...)
- Les modes actifs (aménagement existant, pratique...)
- Les solutions alternatives (covoiturage, véhicules électriques...)
- Les attentes des communes dans le cadre du PMR et les projets communaux à intégrer à l'étude.

PUISAYE FORTERRE
Communauté de communes
Territoire de culture et de développement

Questionnaire aux communes
Elaboration du Plan de Mobilité

Commune de : ARQUAN

1/ L'intensité des déplacements des habitants selon les destinations :

✓ Comment jugez-vous l'intensité de la demande de déplacement (importance en nombre de personnes et fréquence) des habitants de votre commune selon les destinations suivantes pour les habitants de votre commune ?

	Très faible	Faible	Moyenne	Importante	Ne sais pas
Pour les déplacements internes à la commune ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Toucy ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Courcy-l'Évêque ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Courson-les-Carrières ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Saint-Sauveur-en-Puisaye ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Saint-Amand-en-Puisaye ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Bléneau ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Champagnelles ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Charzy ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Courlanges-sur-Yonne ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Etahy-Sauvin ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Auxerre ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Clamecy ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Montargis ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Gien ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Joigny ?	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à Couve-Croix-sur-Loire ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour se rendre à ... N.B.A.F.C.S. ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2/ La demande et l'offre de transport collectif (TC) sur votre commune :

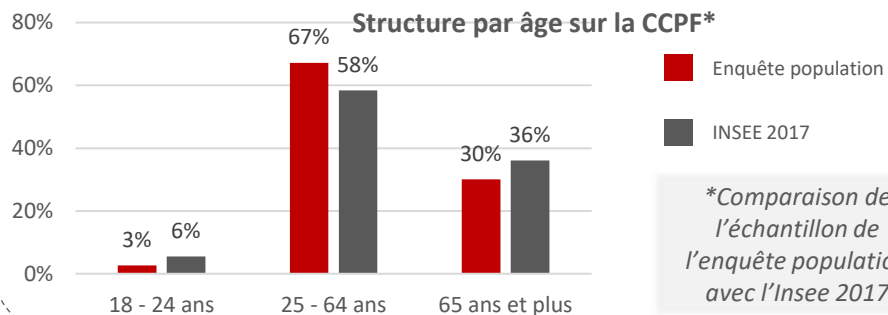
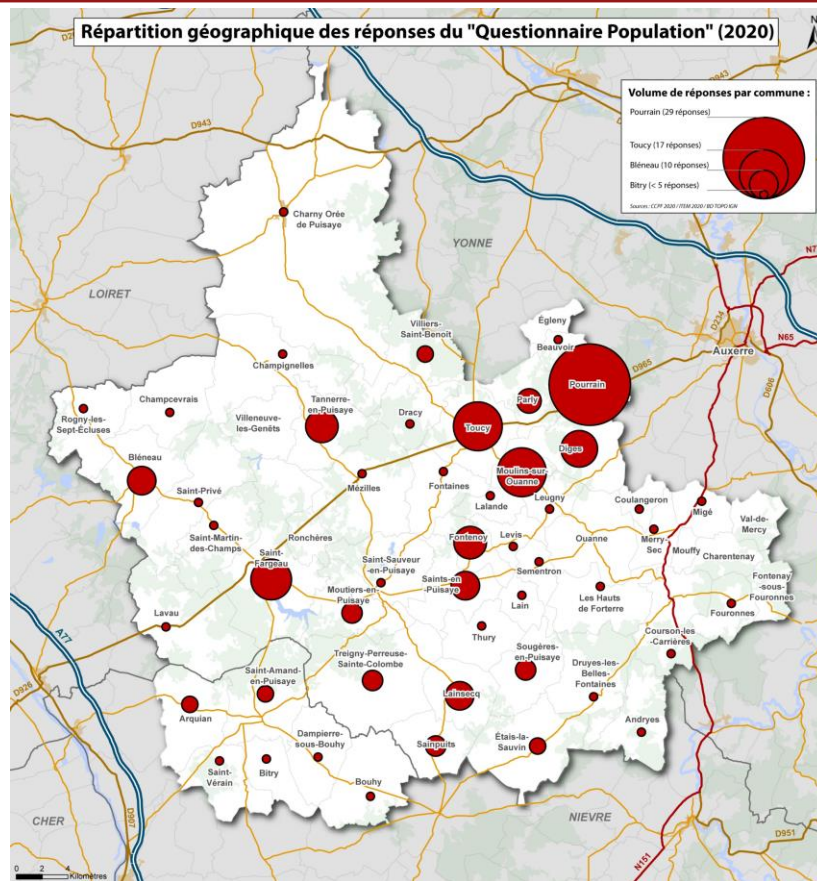
✓ Concernant l'offre de transport collectif sur votre commune : comment la jugez-vous pour les publics suivants ?

Jugement de l'offre TC depuis votre commune pour les publics suivants :	Totalement inadaptée	Plus ou moins inadaptée	Plus ou moins adaptée	Très bien adaptée	NSP - Je ne connais pas l'offre	Il n'existe pas d'offre
Pour les déplacements quotidiens des actifs à l'échelle de la Communauté de Communes ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Pour les déplacements quotidiens des actifs vers les principales pôles extérieures ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Pour les scolaires ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour les jeunes liés aux activités de loisirs, sportives, ... ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Pour les personnes âgées ? (Déplacements occasionnels vers les pôles de services, commerces, ...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour les personnes sans emploi ?	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pour les visiteurs et touristes (déplacements du territoire, liés avec l'offre ferrée) ?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

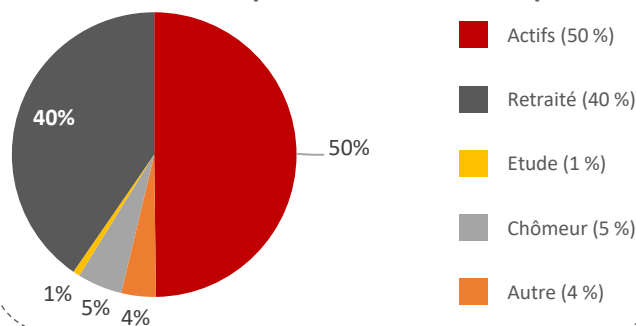
Les 42 communes ont répondu au questionnaire (74 % des communes de la CCPF)

Le diagnostic (phase 2) pour présenter l'état des lieux des Mobilités sur le territoire de la CCPF et ses enjeux (II)

- Une seconde enquête auprès des habitants :
 - ✓ Une enquête internet (du 19 octobre au 27 novembre 2020) regroupant **334 réponses réparties sur 49 communes de la CCPF** (86 % des communes) soit 1% de la population totale.
 - ✓ Une faible participation des habitants des polarités vis-à-vis de certaines communes plus rurales :
 - Faible volume de réponses concernant les polarités identifiées dans le SCOT (37 % des répondants vivent dans les polarités contre 51% selon l'INSEE 2017).
 - Un échantillon ne correspondant pas à la répartition démographique de la CCPF.
 - ✓ Une majorité de femmes : 59 % des enquêtés.
 - ✓ Une enquête représentative concernant la structure par âge ;
 - ✓ 50% des répondants sont des actifs, mais on observe une sur-représentation des retraités (40% des répondants)



Situation socioprofessionnelle des enquêtés



Un territoire rural localisé au carrefour de plusieurs aires d'influence

- ✓ Un territoire au nord-ouest de la Région Bourgogne-Franche-Comté, intégré dans deux Départements différents...
 - L'Yonne (51 communes)
 - et la Nièvre (6 communes)
- ✓ ...Et localisé au entre plusieurs aires d'influence régionale et secondaire :
 - Aire d'influence des pôles urbains extérieurs régionaux :
 - Auxerre
 - Montargis
 - Aire d'influence des pôles urbains extérieurs secondaires :
 - Gien
 - Joigny
 - Clamecy
 - Cosne-Cours-sur-Loire
- ✓ Mais ces polarités extérieures se trouvent à des distances relativement élevées des pôles du territoire (cf. tableau ci-après), avec des autoroutes ne desservant pas directement la CC Puisaye-Forterre, induisant des temps de trajets importants

UN TERRITOIRE A LA CROISEE DE PLUSIEURS AIRES D'INFLUENCE

SCoT du Pays de la Puisaye-Forterre Val d'Yonne - Juillet 2014



Des temps de parcours globalement élevés entre les polarités du territoire et les pôles extérieurs

Polarités externes principales

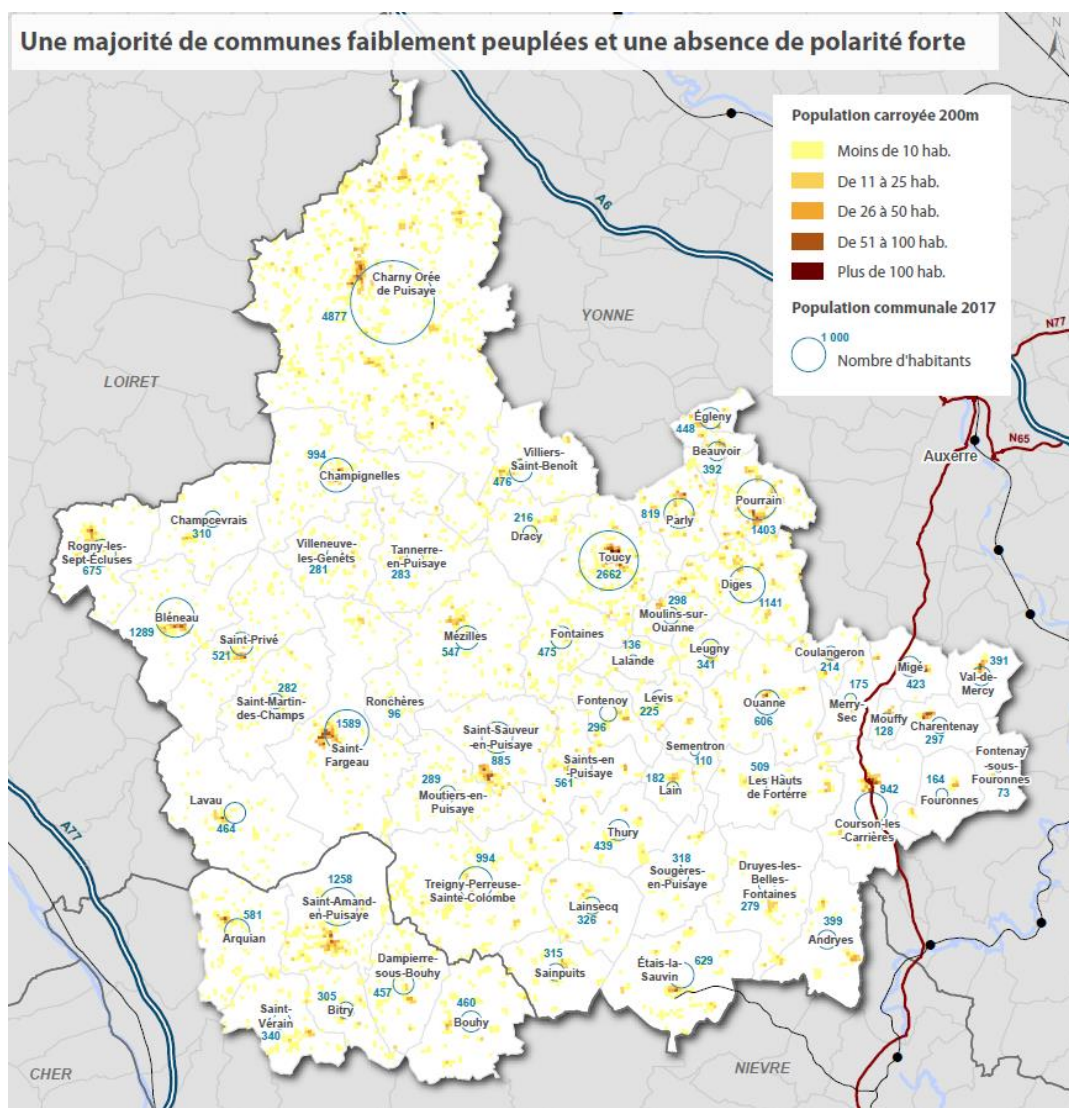
Temps de parcours vers les polarités externes régionales et secondaires	Nevers	Auxerre	Gien	Joigny	Cosne-Cours-sur-Loire	Montargis
Charny	121 km (~1h30)	47 km (~38 min)	46 km (~45 min)	27 km (~27 min)	70 km (~55 min)	35 km (~40 min)
Toucy	112 km (~1h20)	25 km (~29 min)	66 km (~55 min)	31 km (~32 min)	57 km (~49 min)	79 km (~59 min)
Courson-les-Carières	95 km (~1h20)	24 km (~25 min)	82 km (~1h10 min)	50 km (~51 min)	58 km (~50 min)	108 km (~1h18 min)
Etais-la-Sauvin	74 km (~1h)	43 km (~44 min)	70 km (~1h)	63 km (~1h)	40 km (~32 min)	105 km (~1h15 min)
St-Amand-en-Puisaye	73 km (~55 min)	58 km (~54 min)	46 km (~42 min)	65 km (~58 min)	23 km (~19 min)	81 km (~56 min)
Saint-Fargeau	73 km (~55 min)	45 km (~43 min)	46 km (~39 min)	51 km (~47 min)	42 km (~31 min)	55 km (~52 min)
Saint-Sauveur-en-Puisaye	92 km (~1h05)	42 km (~43 min)	56 km (~49 min)	48 km (~47 min)	39 km (~35 min)	65 km (~1h)
Bleneau	93 km (~1h05)	53 km (~52 min)	31 km (~32 min)	55 km (~52 min)	39 km (~38 km)	43 km (~41 min)

- Temps de trajet inférieur ou égal à 20 min
- Temps de trajet compris entre 21 minutes et 40 minutes
- Temps de trajet supérieur à 40 minutes

- **Polarités principales** : Nevers dispose d'une accessibilité moins aisée depuis le territoire vis-à-vis de l'agglomération auxerroise (temps maxi < 1h)
 - Cosne et Montargis, sont les **polarités secondaires** les plus proches du territoire et accessibles.












88 % des communes du territoire abritent moins de 1 000 habitants

- ✓ **32 996 habitants** (INSEE 2017) répartis sur **57 communes**
- ✓ **2 pôles principaux** (Charny Orée de Puisaye, 4 877 hab. et Toucy, 2 662 hab.), et **9 pôles de proximité**
- ✓ Mais aussi **50 communes de moins de 1 000 habitants**, renforçant le caractère rural du territoire
- ✓ **Une densité de population faible** : 19,7 hab./km² (contre 30,4 hab./km² dans le département de la Nièvre et 45,5 hab./km² pour celui de L'Yonne)
- ✓ **Un recul démographique léger mais commun à de nombreuses communes du territoire** :
 - - 0,83 % par an sur la période 2011-2016 soit plus de 1000 habitants de moins
 - Contre une croissance légère mais positive au début du siècle (+ 0,32 % par an sur la période 1999-2012)
- ✓ **Des disparités relativement marquées en termes d'évolution de la démographie** sur les communes du territoire (période 2011-2017) :
 - Des évolutions positives pour Beauvoir (2,23 %), Fouronnes (1,67 %)...
 - Négatives pour Ronchères (-2,69 %), Andryes (-2,89 %)...



Un recensement des pôles générateurs du quotidien sur l'ensemble du territoire pour catégoriser les pôles

- ✓ Afin de **mieux comprendre et anticiper les besoins de déplacements des habitants**, un recensement de l'ensemble des pôles **générateurs** a été réalisé sur le territoire ainsi qu'à Clamecy et Vincelles.
- ✓ **6 grandes vocations de pôles générateurs ont été analysées :**
 - Les commerces
 - La santé
 - Les services publics
 - Les équipements culturels
 - Les équipements sportifs

Commerces		Santé	Services Publics	Culture et Tourisme	Autres
 <i>Super / hypermarché</i>	 <i>Superette, épicerie et marché</i>	 <i>Offre diversifiée Maison de Santé, Regroupement médical...</i>		 <i>Offre culturelle (cinéma, bibliothèque...)</i>	 <i>Offre sportive diversifiée</i>
 <i>Zone d'activités commerciales</i>	 <i>Centre Hospitalier</i>	 <i>Offre diversifiée pôle emploi, maison des services publics, DGFP...</i>		 <i>sites touristiques</i>	 <i>Gare</i>

Logiquement, moins l'offre sera variée sur une polarité et plus les habitants chercheront à se rendre sur l'offre supérieure la plus proche, pour satisfaire l'essentiel de leurs besoins ;

La hiérarchisation urbaine à partir des pôles générateurs proposés sur les polarités urbaines internes ou très proches

Répartition géographique des pôles générateurs de Puisaye-Forterre

En s'appuyant sur la définition du SCoT et sur notre propre analyse des équipements, une hiérarchisation des polarités émerge.

Elle peut être définie pour le territoire par :

Deux pôles structurants, (Toucy / Clamecy) dont 1 interne proposant des niveaux forts sur l'ensemble des thématiques. Clamecy (hors territoire) détient un rôle déterminant pour l'équilibre commercial et serviciel du fait de l'absence de polarité sur la partie Sud-Est du territoire.

6 pôles de proximité, dont 5 internes (Saint-Amand-en-Puisaye, Saint-Fargeau, Saint-Sauveur-en-Puisaye, Bléneau, Charny Orée de Puisaye et Vincelles) bénéficiant d'équipements et commerces nécessaires aux besoins de première nécessité pour la population

2 pôles relais avec des vocations différentes : Courson-les-Carrières (vocation administrative) et Champignelles (commerce et services publics)

**Une couverture spatiale inégale, mais, des pôles de proximité qui maillent le territoire !
Quelles logiques en termes de pratiques dans la réalité ?**

Des bassins de vie construits autour des temps de parcours vers les polarités

Identification des bassins de vie selon la hiérarchisation des pôles et en calculant l'aie de chalandise « théorique de chacun » au regard de la distance/temps la plus courte.

2 grands types de bassins de vie peuvent émerger à partir de la hiérarchisation urbaine et des temps de parcours de commune à commune

4 bassins de vie structurants construits autour de :

- ✓ **Auxerre** (34 communes)
- ✓ **Cosne-sur-Loire** (16 communes)
- ✓ **Gien** (5 communes)
- ✓ **Montargis-Joigny** (1 commune)



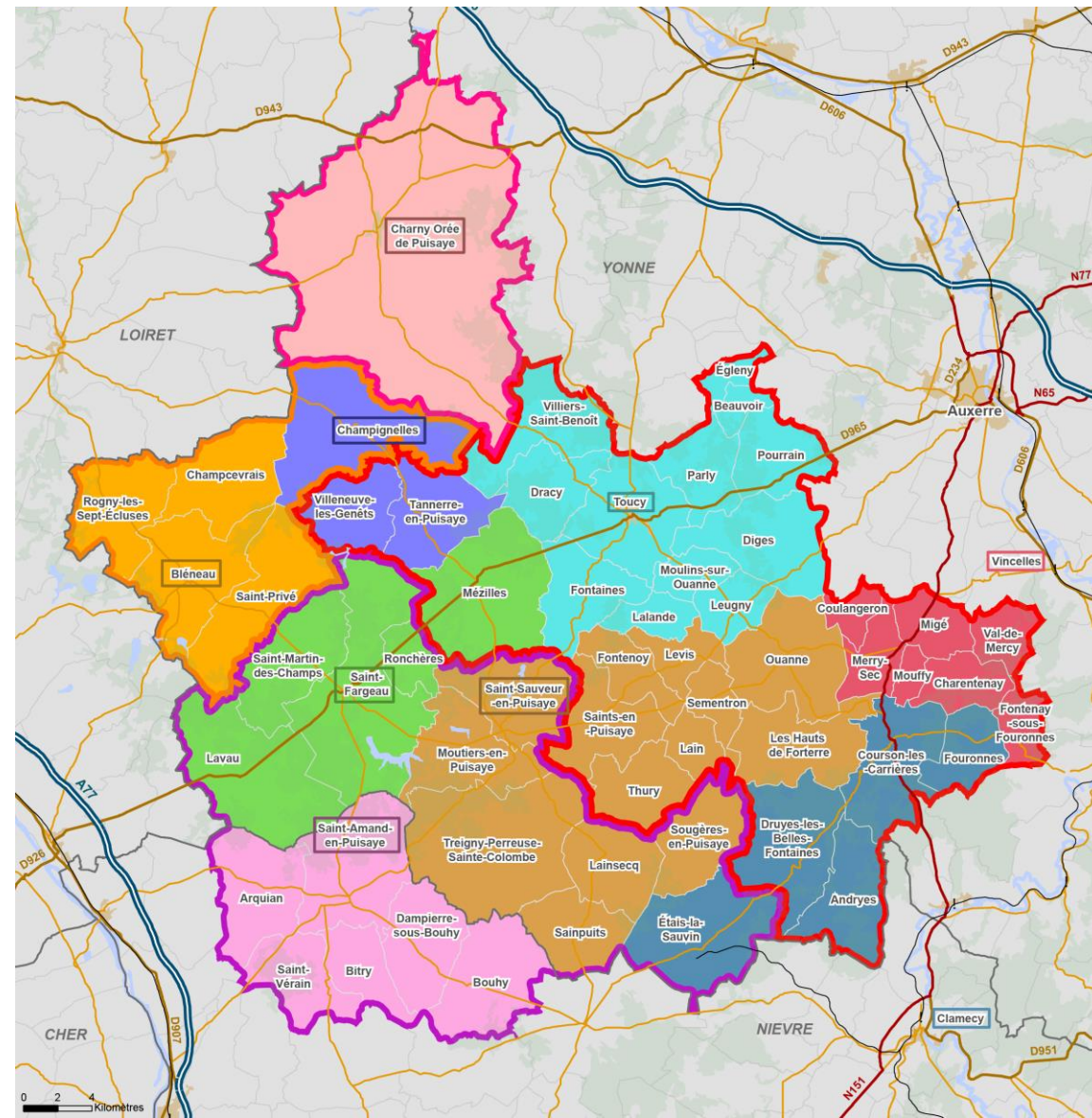
Auxquels s'ajoutent des **bassins de vie de proximité** en prenant en compte les pôles relais et intermédiaires, avec

- ✓ **Clamecy** (5) pôle extérieur
- ✓ **Vincelles** (7) pôle extérieur
- ✓ **Saint-Sauveur-en-Puisaye** (14)
- ✓ **Saint-Fargeau** (5)
- ✓ **Saint-Amand-en-Puisaye** (6)
- ✓ **Bléneau** (4)
- ✓ **Charny Orée de Puisaye** (1)
- ✓ **Champignelles** (3)
- ✓ **Toucy** (12)



Plus les besoins seront spécifiques (commerces spécialisés, santé) plus les habitants privilégieront des **déplacements au sein des bassins structurants**

Des bassins théoriques mais qui semblent bien traduire la réalité !



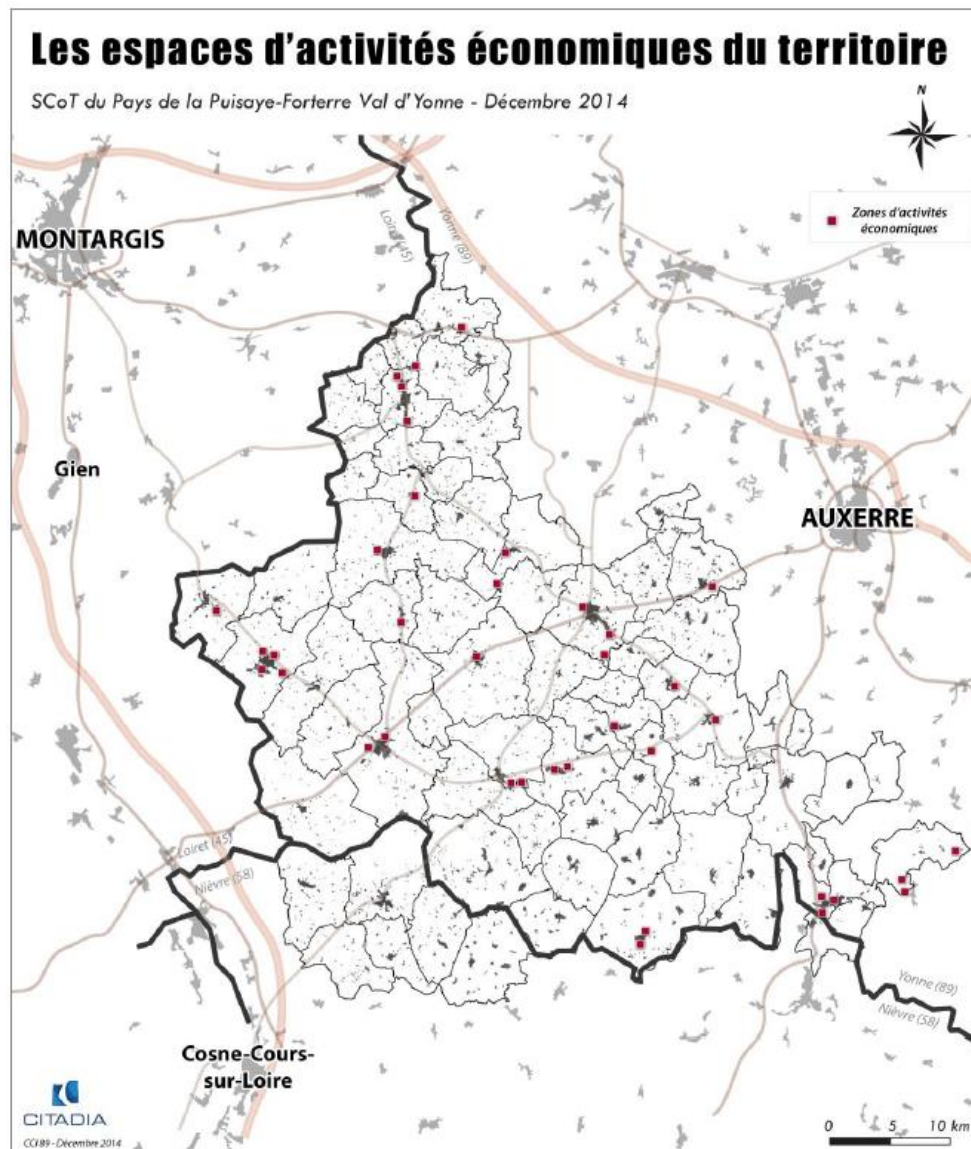
Un maillage de zones d'activités de petite taille sur le territoire

- ✓ Un tissu de zones d'activités économiques diffus sur l'ensemble du territoire
- Des zones d'activités économiques de petite taille, bénéficiant pour certaines d'une proximité de la desserte autoroutière sur les franges nord, est (A6) et ouest (A77).
- Un rayonnement communal ou supra-communal de ces zones, permettant de répondre prioritairement aux besoins des populations locales

Nom des zones d'activités	Commune	Besoins fonciers (hectares)
ZA Les Hâtes du Vernoy	Toucy	30-32 Ha
ZA Les Champs Gilberts	Pourrain	
ZI Les Gâtines	Saint-Fargeau	
ZA Les Grands Champs	Bléneau	
ZI Les Vallées	Bléneau	8-11 ha
ZI de la Rouletterie + entrée de bourg	Champignelles	
Autres besoins (établissements)	Champcevrains, Rogny-les-Sept-Ecluses, Mézilles (CAT), Villiers-Saint-Benoit, Saint-Fargeau (Michael de Toro)	7-9 ha
TOTAL		45-52 ha

Zones d'activités à potentiel (proximité d'axes routiers structurants, poids d'emploi, demandes d'implantations).
Extrait du PADD du PLUi Cœur de Puisaye

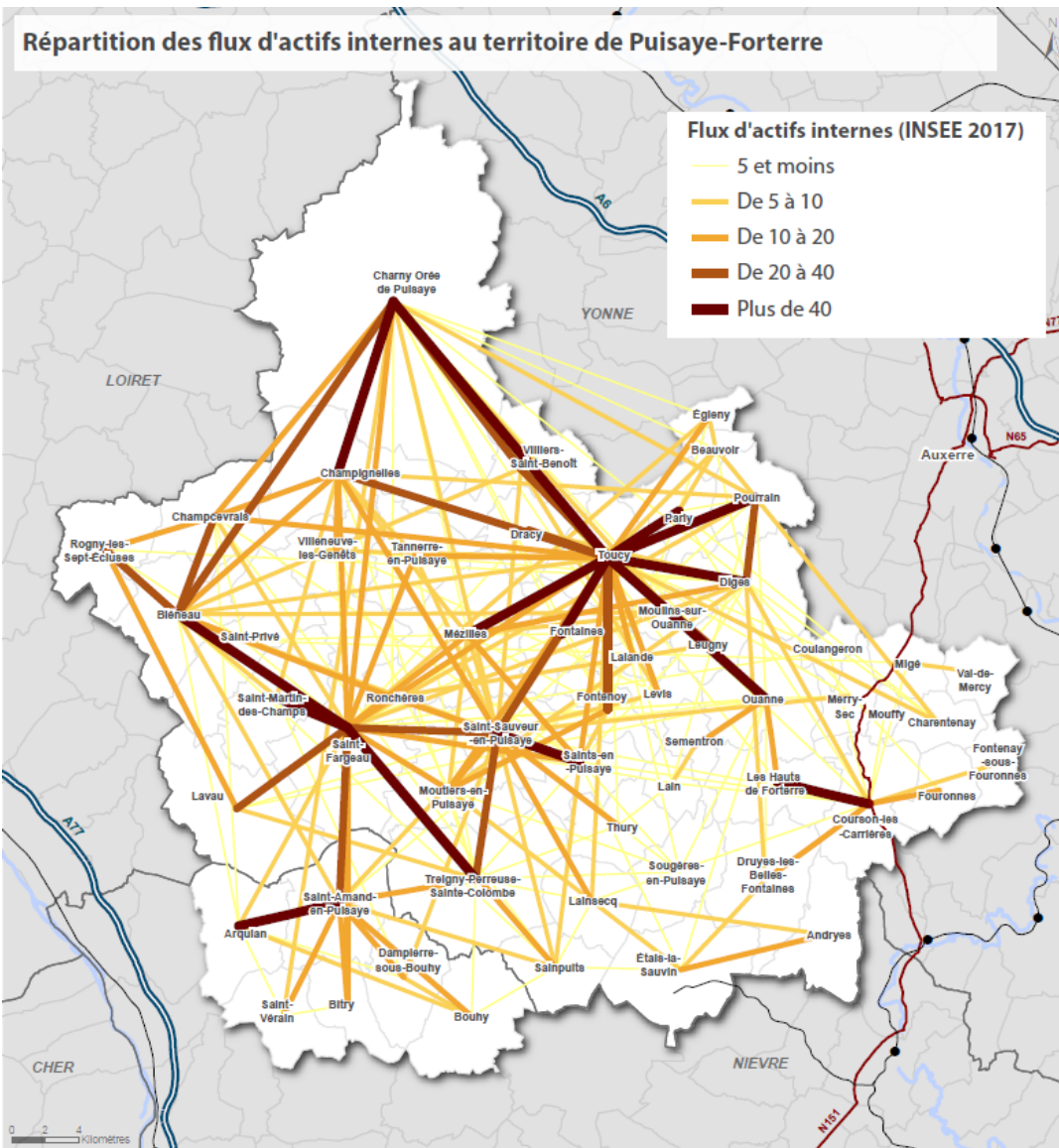
- ✓ Une accessibilité aux zones d'activités à potentiel à favoriser, pour renforcer notamment leur attractivité
- ✓ Une concurrence des zones d'activités présentes sur les territoires voisins pour l'implantation d'emploi, notamment sur l'agglomération auxerroise et Montargis (parc Arboria, 100ha), Cosne-Cours-sur-Loire (60ha) et Gien (58ha)



Diagnostic territorial du SCoT du Pays de Puisaye-Forterre Val d'Yonne

Source : CCI de l'Yonne, octobre 2014

En interne, des flux d'actifs tournés principalement vers les polarités



- ✓ Deux pôles d'emplois majeurs sur le territoire :
 - Toucy : 1 451 emplois
 - Charny Orée de Puisaye : 1 360 emplois

- ✓ Des flux d'actifs en majorité tournés vers les 3 pôles suivants, sans pour autant une forte prédominance de ceux-ci :
 - 328 personnes se rendant à Toucy (4,6 %)
 - 308 à Saint-Fargeau (4,3 %)
 - 198 à Bléneau 222 (2,8 %)

- ✓ Des flux d'actifs en direction de Charny finalement limités comparativement à son statut de second pôle d'emplois : 101 actifs (majoritairement des flux internes à la commune avec 945 actifs résidents et travaillant à Charny)

- ✓ Sur le reste du territoire, des flux d'actifs très éparses et mobilisant un nombre réduit d'actifs (majoritairement entre 1 et 30 actifs par origine destination), et générant parfois des distances importantes (par exemple, Eglény <> Saint-Fargeau, 10 actifs)

Un territoire scolaire structuré en interne autour de 7 bassins (sectorisation des collèges)

✓ 42 communes bénéficiant d'au moins une école élémentaire sur son territoire

✓ Auxquels s'ajoutent 7 collèges qui regroupent près de 2 300 élèves (© SCOT / Insee 2010) et structurent le territoire en bassin de rabattement :

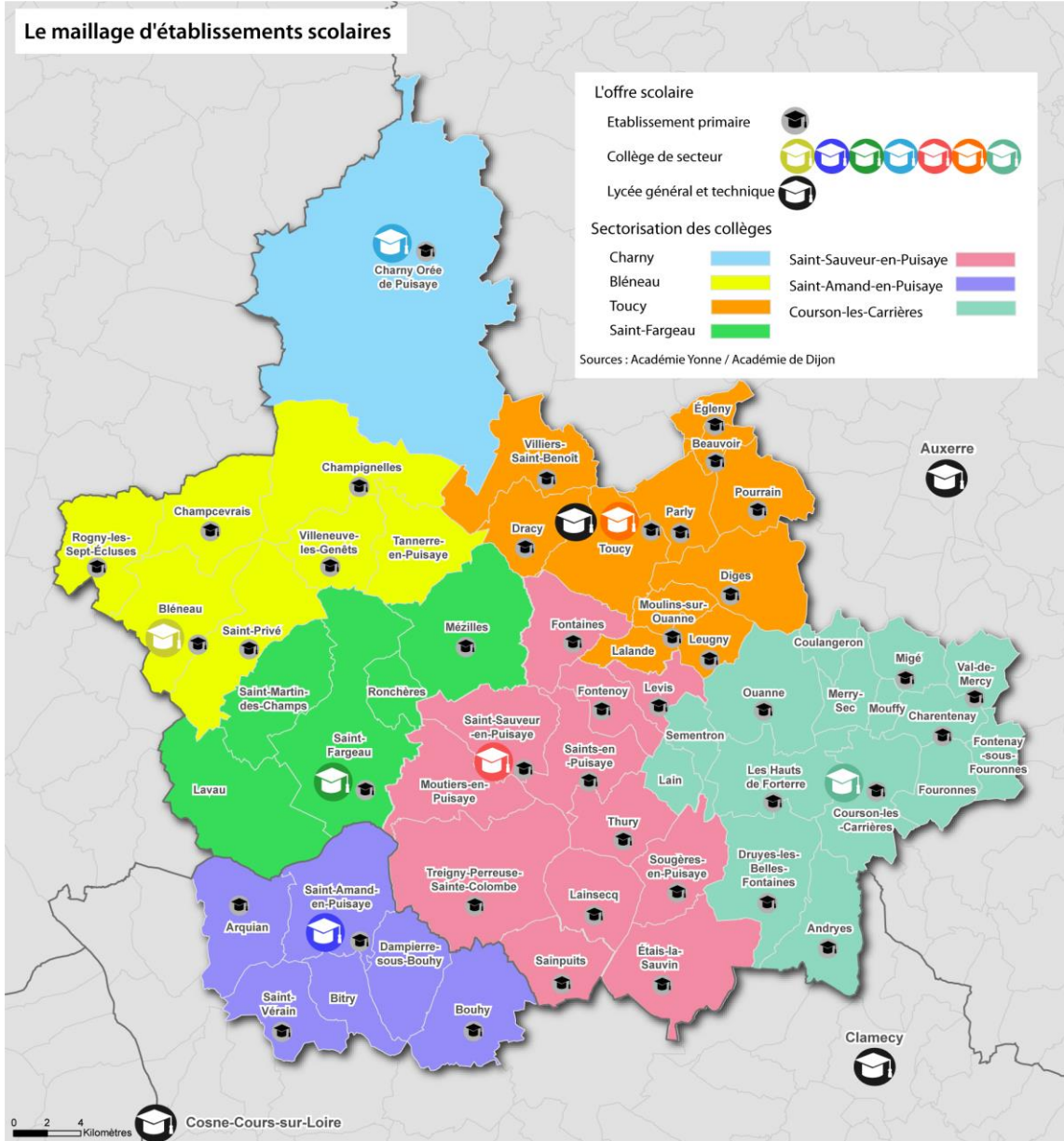
- Toucy (11 communes - 540 élèves)
- Charny (220 élèves)
- Bléneau (7 communes - 300 élèves)
- Saint-Fargeau (5 communes - 450 élèves)
- Saint-Sauveur (12 communes - 250 élèves)
- Saint-Amand-en-Puisaye (6 communes - 160 élèves)
- Courson-les-Coulanges (15 communes - 350 élèves)

✓ 1 seul Lycée, Toucy accueille plus de 450 élèves et propose une offre de formation diversifiée (enseignement général et technique)

- Les lycéens du territoire se dirigent également vers les lycées de Clamecy, Cosne-Cours-sur-Loire, ou encore d'Auxerre.

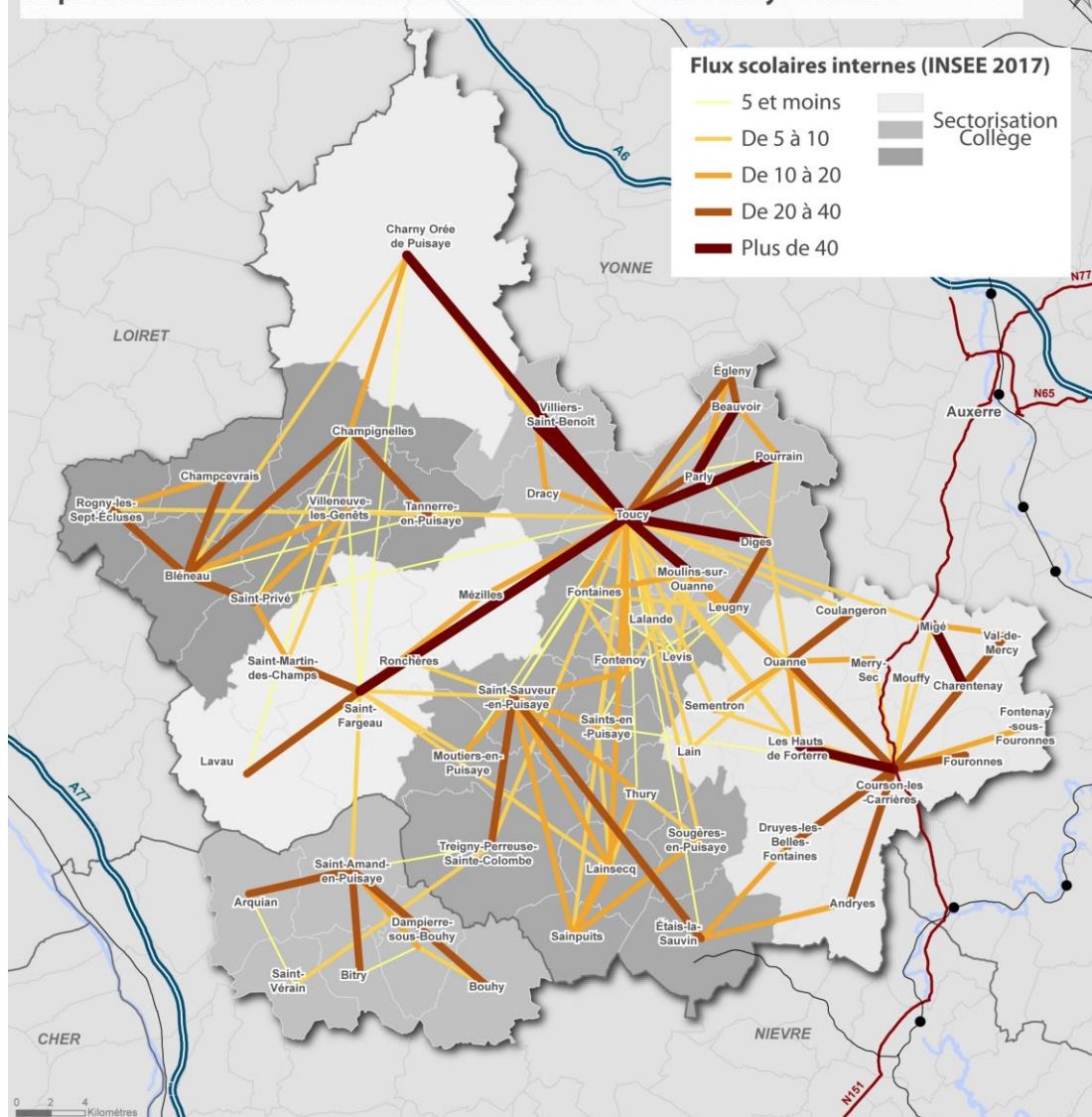
✓ Le territoire dispose également d'une offre d'enseignement supérieur (BTS assurance, Maison familiale et rurale à Toucy, et deux projets de création de nouvelles formations : Formation design, Champignelles ; Formation métiers de l'art et du bâtiment, Toucy.)

Le maillage d'établissements scolaires



Des déplacements scolaires majoritairement interne au territoire

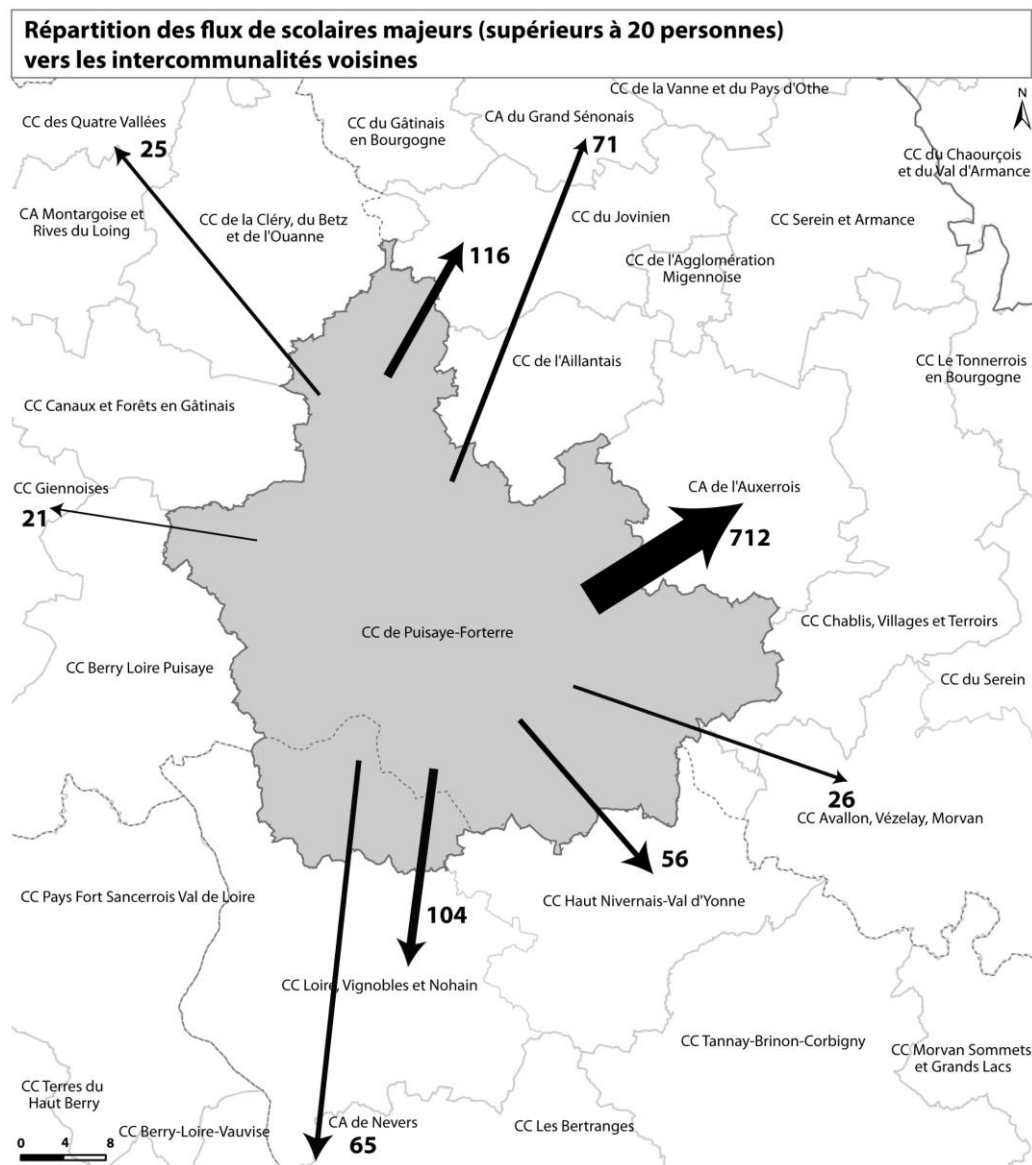
Répartition des flux de scolaires internes au territoire de Puisaye-Forterre



- ✓ **5 977** scolaires résident sur le territoire
- ✓ **4 346** sont scolarisés sur le territoire de la CCPF soit **73 %** :
 - 37 % des scolaires vivant sur la CCPF étudient dans leur commune de résidence (2 207 flux scolaires)
 - 36 % des scolaires se déplacent vers une autre commune du territoire (2 139 flux scolaires)
- ✓ En interne, les déplacements s'effectuent autour de la principale polarité scolaire :
 - Toucy (26 %) : 1 116 flux scolaires
- ✓ Des flux de scolaires tournés vers d'autres polarités scolaires internes liés aux Collèges et RPI (> 5% des flux internes) :
 - Charny (10 %) : 442 flux scolaires
 - Courson-les-Carières (8 %) : 354 flux
 - Saint-Fargeau (6 %) : 271 flux scolaires
 - Bléneau (5 %) : 238 flux scolaires
 - Saint-Sauveur (5 %) : 225 flux scolaires
- ✓ Certaines communes ne figurent pas comme ville « pôle » dans le Scot mais sont bien des destinations privilégiées pour les scolaires (écoles primaires) :
 - Ouanne (3 %) : 124 flux
 - Diges (2 %) : 77 flux...

- ✓ **1 631 étudiants à l'extérieur du territoire** (27 % des scolaires vivant dans la CCPF) :
 - Première destination : CA de l'Auxerrois avec 727 flux (44 %).
 - Les deux autres destinations correspondant aux CC du Jovinien et de Loire, Vignobles et Nohain avec respectivement 115 (7 %) et 104 flux scolaires (6 %).
 - A Noter les flux vers le grand Paris et Dijon Métropole représentant 115 flux (8 % des flux sortants)

- **541 flux scolaires entrants** principalement vers Toucy et Courson-les-Carrières (29 et 26 % des flux)



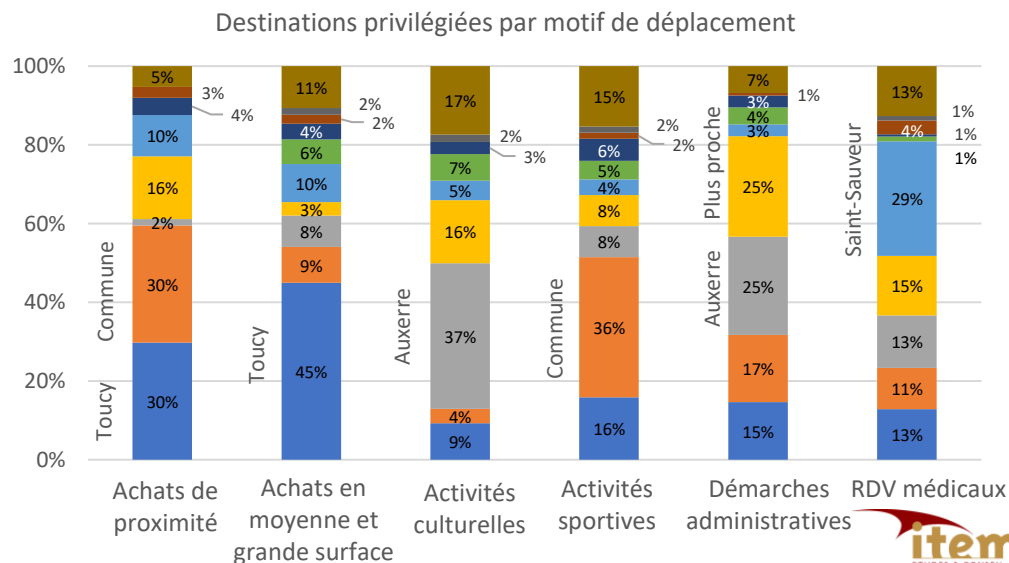
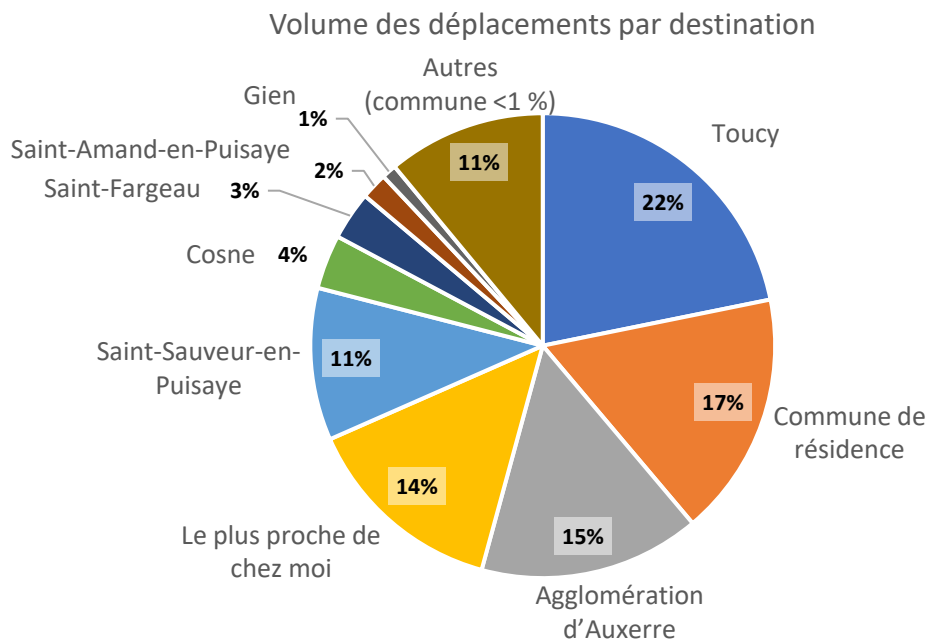
L'enquête population confirme le rôle prépondérant de la centralité de Toucy au sein de la CCPF

✓ Les répondants de l'enquête-population **effectuent leurs déplacements essentiellement en interne de la CCPF (Toucy et déplacements intra communaux) :**

- Des déplacements de « proximité » importants en interne de la commune et dans les communes environnantes (31 %).
- Toucy, principale destination des répondants (22 %).
- Vers l'extérieur du territoire, les répondants désignent majoritairement Auxerre et son agglomération avec 15 % du volume total des déplacements par destination.

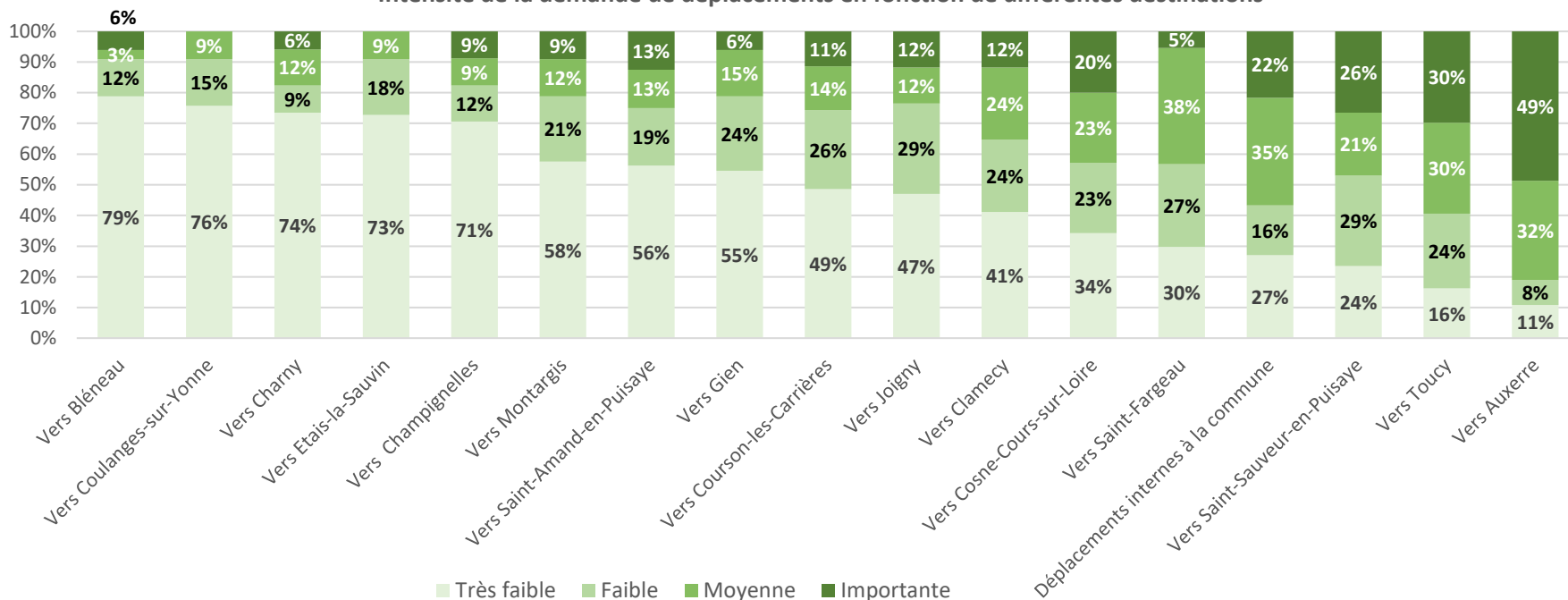
✓ **Des destinations différentes selon le motif de déplacement :**

- Les motifs de déplacements vers Toucy sont divers avec tout de même, une tendance plus marquée pour les achats (de proximité : 30 % et en moyenne-grande surface : 45 %).
- Ce motif d'achat de proximité est bien présent également pour les déplacements intra-communaux (30 %) et proches du lieu de domicile (16%).
- Les déplacements vers Auxerre sont souvent synonymes de trajet en lien avec les activités culturelles et les démarches administratives : 37% des déplacements liés à l'activité culturelle s'orientent vers Auxerre.
- Dans la thématique médicale, la principale destination est Saint-Sauveur-en-Puisaye avec 29% des flux alors que les autres destinations tournent autour de 10-15 %



Une vision des élus à travers le questionnaire aux communes qui confirme les tendances en matière de demande de déplacements

Intensité de la demande de déplacements en fonction de différentes destinations



- ✓ **Une demande non négligeable des déplacements internes aux communes** (moyenne à importante pour 57% des répondants)
- ✓ **Un rôle marqué de la polarité principale du territoire (Toucy)** : 60 % des répondants considèrent la demande comme moyenne à importante et non négligeable pour Saint-Sauveur-en-Puisaye : 21 % comme moyenne, 26 % comme forte
- ✓ **Concernant les autres pôles de proximité internes** (Saint-Amand-en-Puisaye, Bléneau et Charny), la demande est davantage considérée comme très faible à faible.
- ✓ **Parmi les pôles externes l'attraction d'Auxerre est confirmée avec 81% qui estiment la demande moyenne à importante.** Le second pôle extérieur est très loin, Cosne-Cours-sur-Loire avec 43% suivi de Clamecy avec 36% et apparaissent comme complémentaires.

Des déplacements en augmentation sur le territoire de la CCPF ?

✓ Une mobilité similaire à la moyenne et structurée autour de deux motifs de déplacement : les achats et le travail

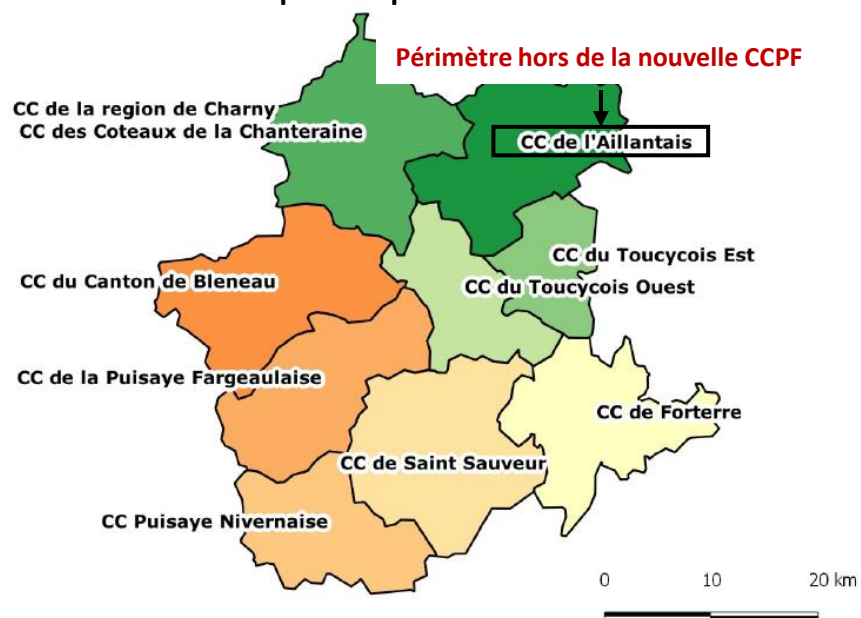
- 3,9 déplacements par jour et par personne (enquête population 2020) correspondant globalement à la moyenne des enquêtes ménages pour un territoire « périphérique ou à dominante rurale ».
- Reportés à la population de la CCPF (32 996 habitants), cela représenterait environ 128 684 déplacements quotidiens.
- La majorité des déplacements sont effectués en lien avec les achats, représentant 37 % des déplacements, et le travail (22 %).
- Reportés à la population de la CCPF (32 992 habitants), 128 684 déplacements sont identifiés.

Nombre de déplacement/jour/motif/habitant (© Enquête population)		
Travail	0,86	22 %
Achats de proximité	0,79	20 %
Achats en grande surface	0,68	17 %
Culture et sport	0,57	15 %
Administratif	0,11	3 %
RDV Médicaux	0,27	7 %
Famille	0,34	9 %
Scolarité	0,28	7 %
TOTAL	3,9	100 %

✓ Une évolution des données depuis l'EDTR 2012 (périmètre modifié par rapport au PMR de 2020) :

- 2,9 déplacements selon l'EDTR qui étaient inférieurs au nombre de déplacement de l'Enquête Ménage Déplacement de 2008 (3,1 déplacements par jour et par personne dans une commune rurale).
- Une tendance à une augmentation du nombre de déplacement depuis près de 10 ans ?

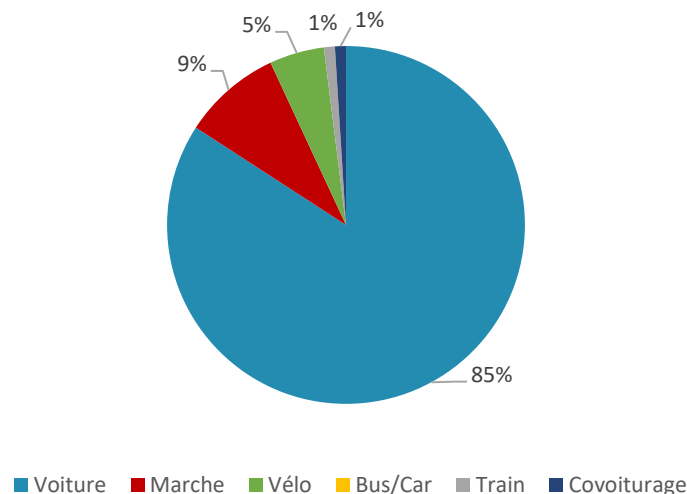
Périmètre de l'Enquête Déplacements Territoire Rural 2012



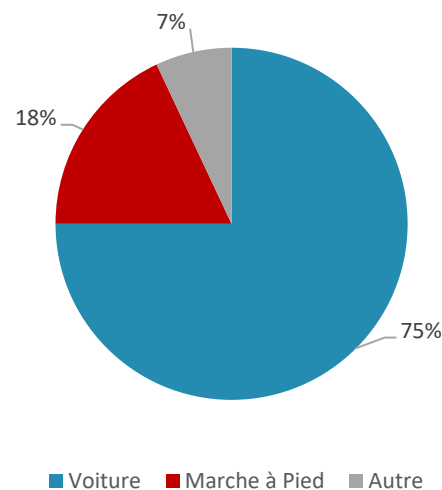
Des déplacements effectués globalement en voiture tous motifs confondus

- ✓ Selon l'enquête population, **le mode de déplacement le majoritaire** sur le territoire de la CCPF **est bien la voiture** (85 % de part modale, si l'on raisonne tous motifs).
- ✓ **Les modes actifs arrivent en deuxième position** avec 14 % partagés entre **la pratique de la marche (9%)** et du **vélo (5%)**.
- ✓ L'enquête population relève une part quasi inexistante des transports en commun avec **1 % de part modale** (résultat à nuancer du fait de la faible part des jeunes dans les répondants)
- ✓ **Des tendances modales partagées avec celles de l'EDTR de 2012 :**
 - La voiture est le mode de transport privilégié avec $\frac{3}{4}$ des déplacements
 - La marche est le deuxième mode de déplacement avec $\frac{1}{5}$ des déplacements
 - Cette répartition modale **correspond à une répartition nationale** pour des communes rurales (ENTD 2008 : 13 % voiture / 17 % marche et 10 % autres modes)
 - A noter, 2 secteurs connaissant une part modale liée à la marche supérieure à 25 % : Secteurs Toucy et Fargeaulais (Présence de pôles générateurs de déplacements, des lieux de travail et d'achats proches des habitants : polarités du territoire)

Part modale tous motifs confondus
(Enquête population)



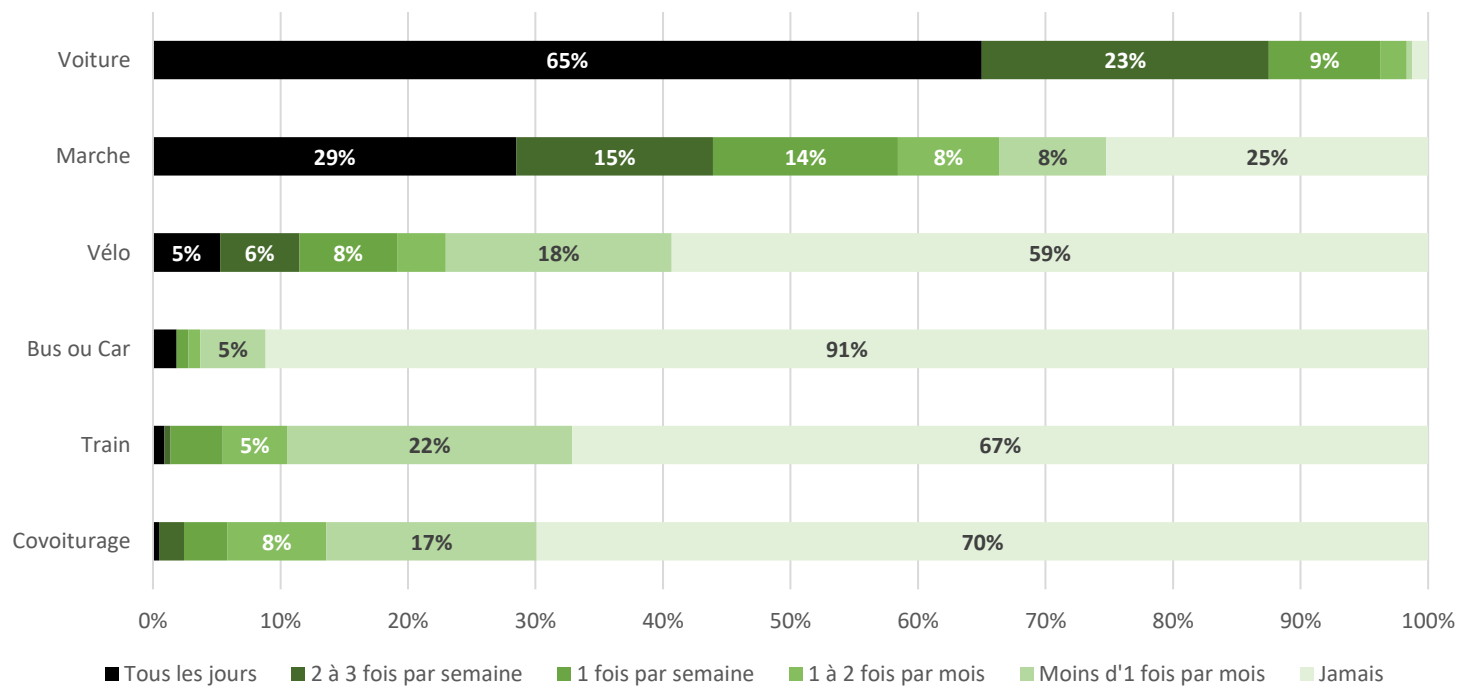
Part modale tous motifs confondus
(EDTR 2012)



La traduction des parts modales sur la fréquence d'utilisation des différents modes (Enquête Population)

- **La voiture reste le mode du quotidiens** : 97 % des répondants utilisent la voiture au moins 1 fois par semaine et 65 % tous les jours (57 % pour l'EDTR).
- **La marche arrive en deuxième position** derrière la voiture avec 58 % d'utilisation au moins 1 fois par semaine
- **Le vélo semblent répondre à des déplacements plus occasionnels** avec 23% d'utilisation au moins 1 à 2 fois par mois
- **Les transports en commun et le covoiturage sont des modes très très occasionnels** (91 % des répondants n'utilisent jamais les bus / cars)

Fréquence d'utilisation modale



La voiture reste dominante quel que soit le motif, même si des variations existent entre l'utilisation des modes

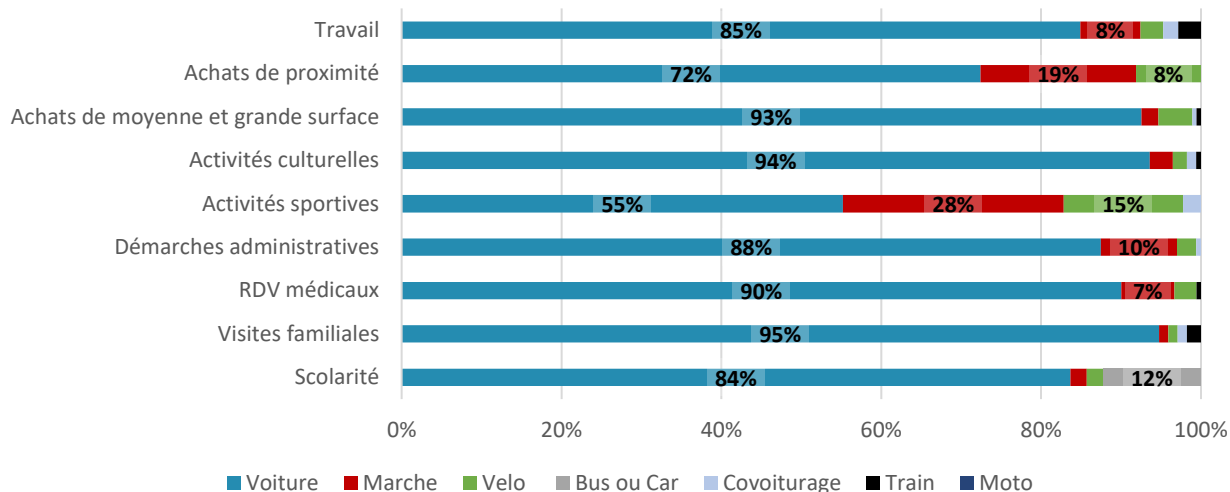
Des variations modales selon les motifs :

- Les modes actifs sont utilisés de manière plus importante pour se rendre sur le lieu d'une activité sportive et pour réaliser les achats de proximité (respectivement 43 % et 27 %).
- Les TC fréquentés essentiellement par les scolaires avec 12 % de part modale (motif scolaire).

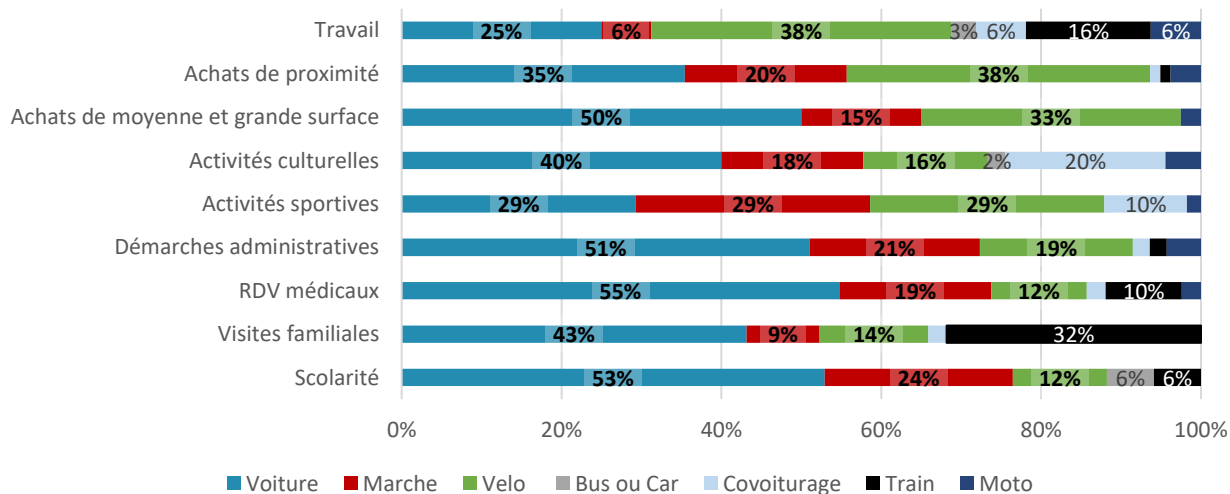
Les modes actifs (vélo et marche) comme modes secondaires les plus importants :

- Les parts modales voiture et modes actifs atteignent les 42 % tout motif confondu
- Les TC sont utilisés dans le cadre du travail et pour des visites familiales avec respectivement 19 % et 32 %

Part modale par motif (mode principal)



Part modale part motif (mode secondaire)



Absence d'étiquette de données pour des valeurs < 5 %

Zoom sur les parts modales pour les deux motifs émetteurs de déplacements les plus importants : les achats et le travail

✓ **Les motifs émetteurs des plus nombreux déplacements sont les achats et le travail** (près de 60 % des déplacements d'une personne par jour selon l'enquête population).

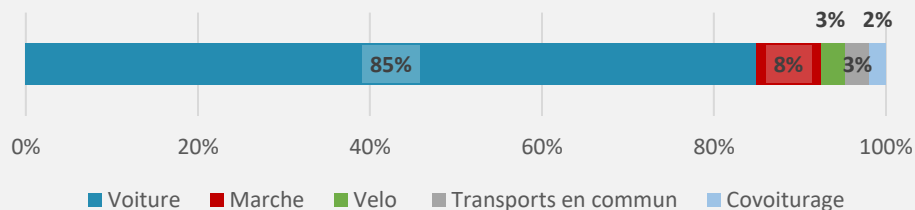
✓ **Pour le travail, une part modale différenciée en fonction des échelles de déplacement :**

- La voiture reste le mode de déplacement principale pour se rendre sur le lieu de travail (entre 85% selon l'enquête à 88 % de part modale selon l'Insee 2017).
- La part modale des modes actifs reste très faible (seulement 9% pour la marche et le vélo).
- Sur des déplacements intracommunaux, la part modale des modes actifs augmente mais la voiture reste dominante avec 73% de part modale.

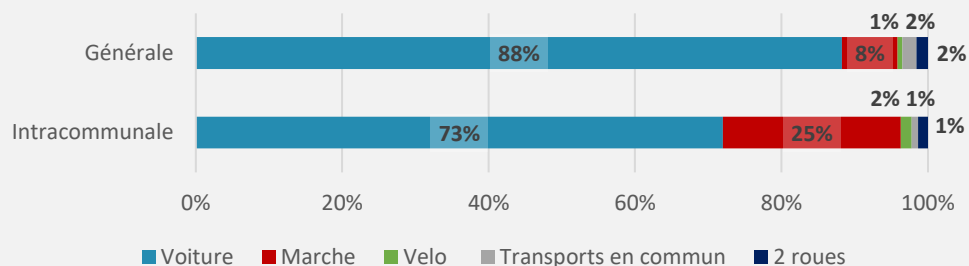
✓ **Les habitants modifient leur façon de se déplacer en fonction du type d'achat :**

- Pour des achats en grande surface, la voiture est le mode principal (93 %) avec une part modale vélo de 4 % selon l'enquête population.
- Pour des achats de proximité, une pratique des modes actifs plus importantes (marche + vélo = 27%).

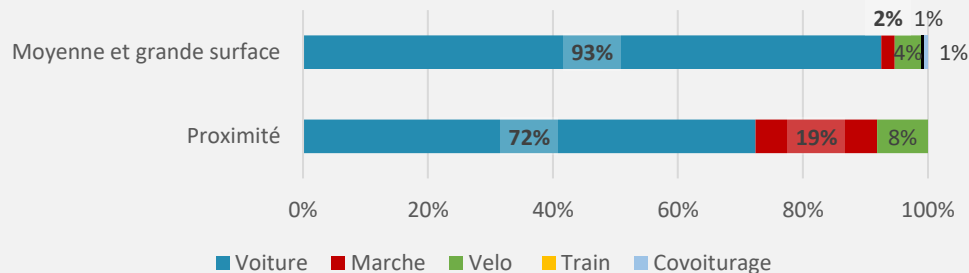
Part modale liée au travail
(Enquête population)



Part modale liée au travail
INSEE 2017



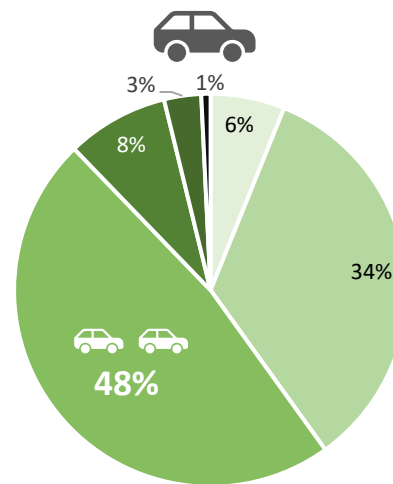
Part modale liée aux achats
(Enquête population)



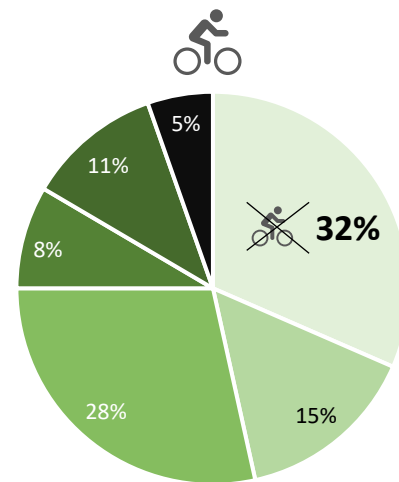
La prédominance de l'automobile confirmée à travers l'équipement des ménages à travers l'enquête population

- ✓ **60 % des ménages disposent d'au moins 2 voitures :**
 - 6 % des ménages de l'enquête (12 % selon l'INSEE 2017) ne sont pas motorisés sur le territoire et sont donc très dépendants des solutions alternatives proposées pour leurs déplacements.
 - Si 34 % des ménages bénéficient d'1 véhicule, nous observons une large tendance à **la multi-motorisation** :
 - 48 % des ménages ont 2 voitures.
 - 12 % en possèdent 3 ou plus.

Nombre de voitures par ménage



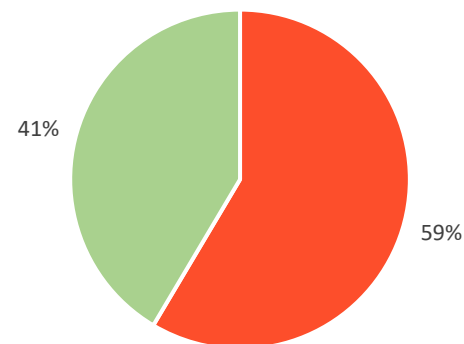
Nombre de vélos par ménage



■ Pas de véhicule ■ 1 véhicule ■ 2 véhicules ■ 3 véhicules ■ 4 véhicules ■ Plus de 4 véhicules

- ✓ En complément de la voiture, **14 % des ménages bénéficient d'au moins un deux-roues motorisés ou un scooter.**

Localisation des ménages sans équipement en cycle



■ Hors polarité ■ Polarité

Quelle satisfaction des usagers vis-à-vis de leurs déplacements ? (Enquête Population)

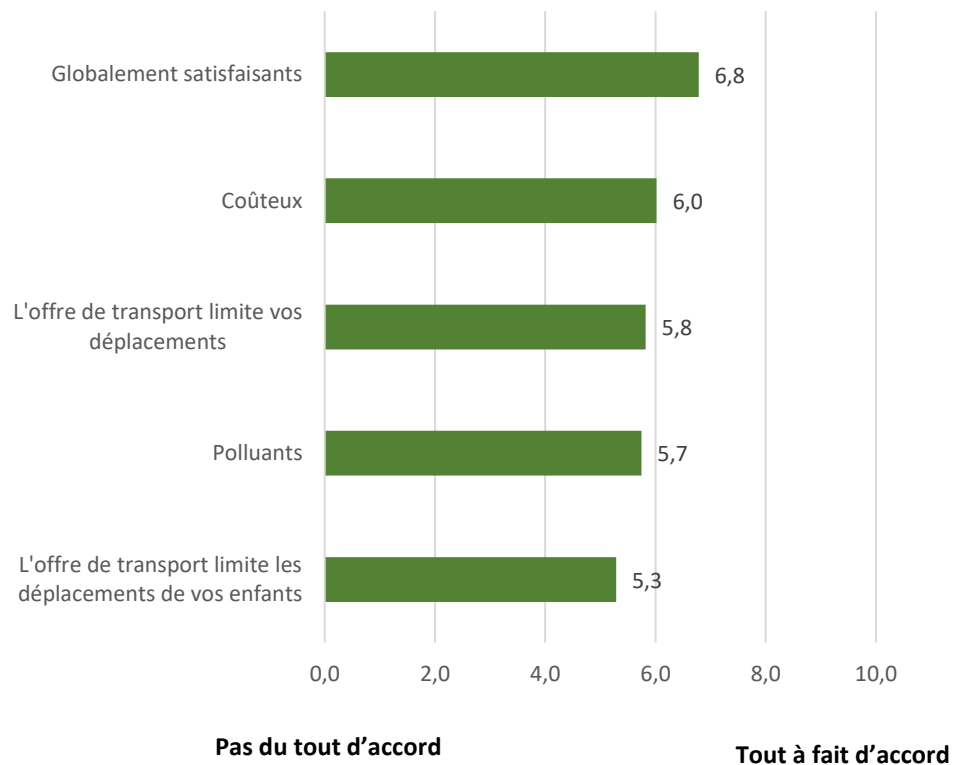
✓ **Une perception des déplacements qui est globalement mitigée tous critères confondus**

- Une **satisfaction globale** (note de 6,8 /10) concernant les déplacements aux quotidiens
- Un « **écho** » moyen quant à la perception des impacts financiers et environnementaux des déplacements (respectivement 6 et 5,7/10).

✓ **De même l'offre actuelle semble avoir un impact sur ces propres déplacements et ceux de ses enfants :**

- Un **sentiment mitigé** quant à une « offre qui limiterait ses déplacements ou ceux de ses enfants » (avec une note respectivement 5,8 et 5,3/10)

Perception des déplacements : Vos déplacements quotidiens sont ?

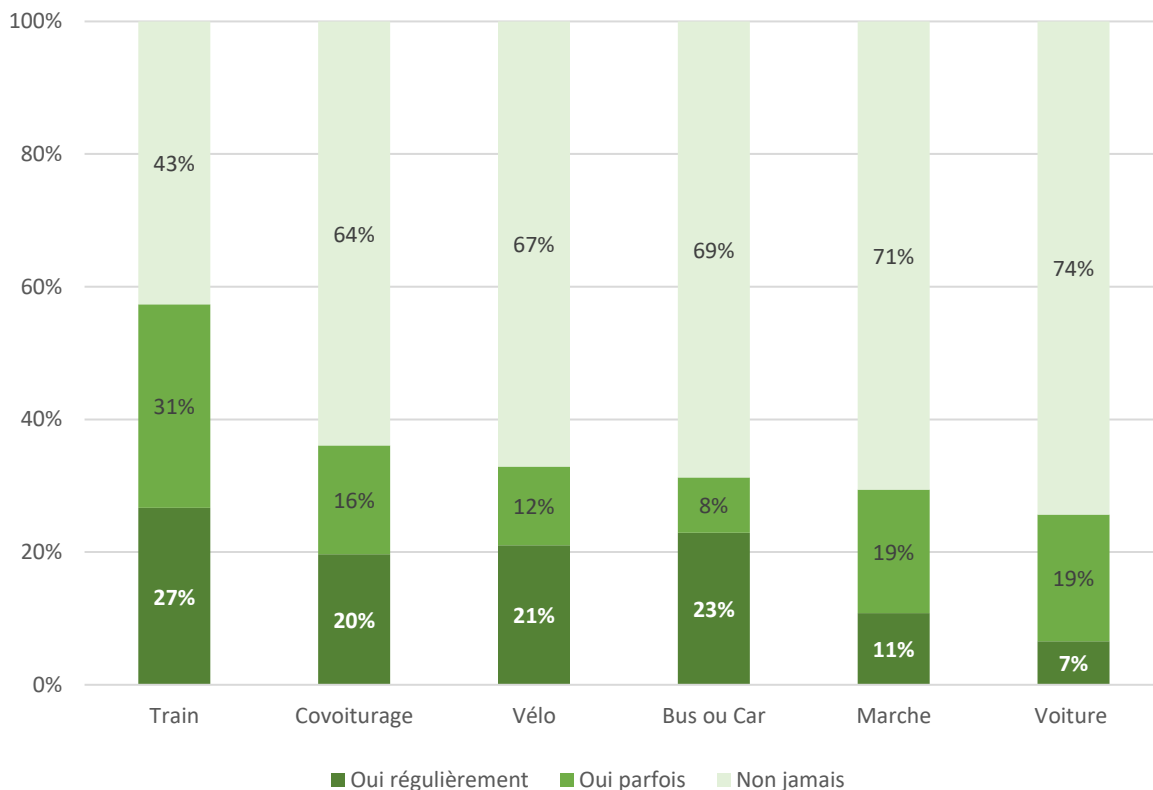


Des difficultés rencontrées selon les modes qui ne traduit pas leur utilisation (Enquête Population)

✓ De nombreux usagers rencontrent des difficultés durant le trajet au niveau lors de leurs utilisations des modes alternatifs qui sont peu utilisés :

- La voiture, principal mode utilisé, connaît 74 % des réponses indiquant qu'il n'y a pas de difficultés rencontrées durant le trajet (71 % pour la marche)
- A l'inverse tous les autres modes montrent que les usagers rencontrent davantage de difficultés dans leurs utilisations même si elle est davantage occasionnelle.
- De +/- 30 % des répondants indiquant rencontrer des difficultés pour les modes actifs jusqu'à 58% pour le train.

Fréquence des difficultés rencontrées lors de l'utilisation des différents modes



✓ Des difficultés qui expliquent finalement leurs faibles utilisations ?

PARTIE 2

Réseau viaire et stationnement

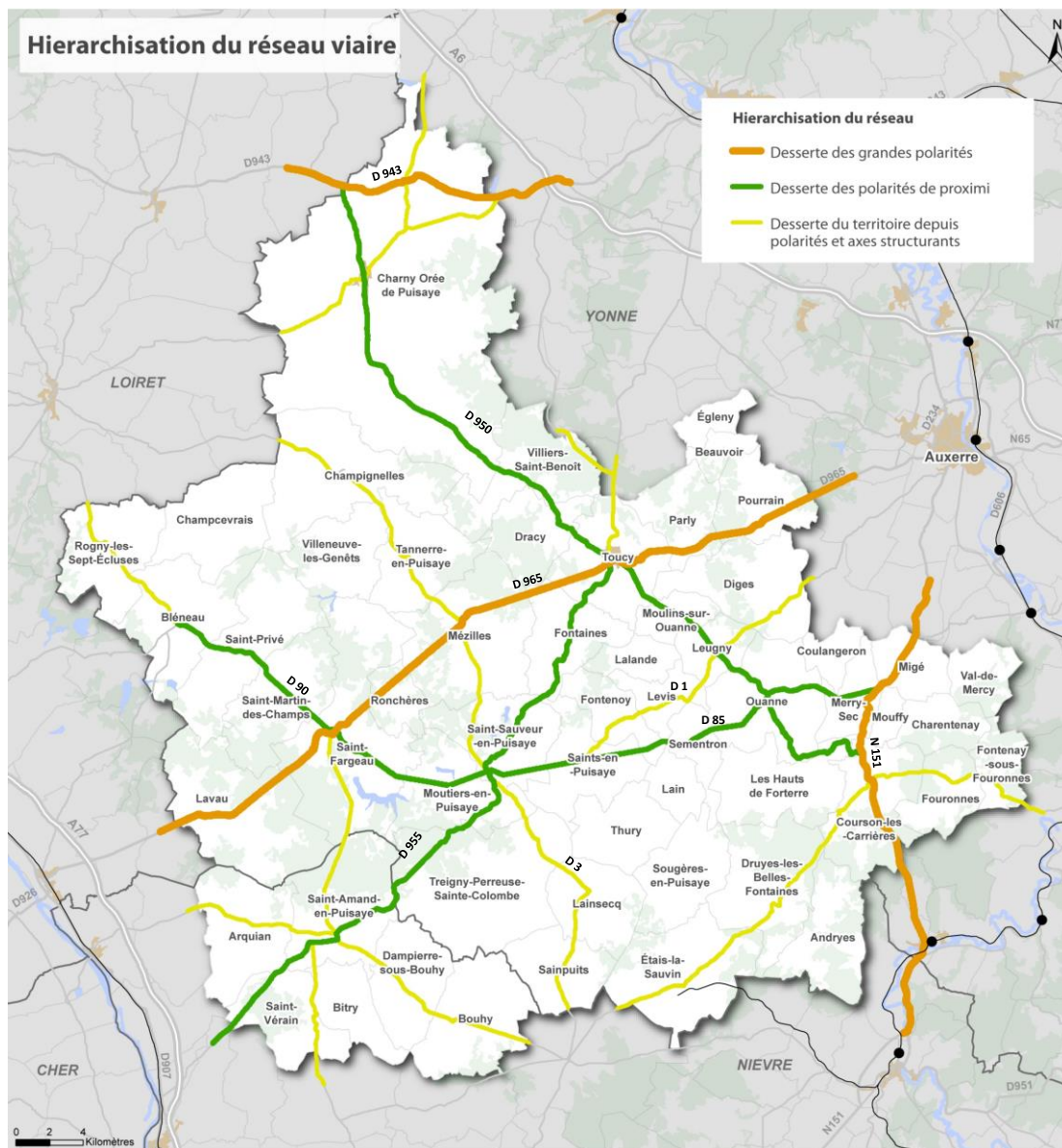
Une hiérarchisation du réseau viaire orientée vers les polarités externes avec trois axes structurants

- ✓ La hiérarchisation du réseau viaire décrit les fonctions allouées aux axes et les logiques de trafic qui en découlent
- ✓ **Un réseau dépourvu d'axes autoroutiers. L'A6 et l'A77 encadrent le territoire à l'est et à l'ouest.**
- ✓ **3 niveaux se distinguent sur le territoire :**

1/ Des axes structurants (D 965, N151 et D 943) desservant les polarités externes (Auxerre, Clamecy, Montargis, Joigny) ainsi que les axes routiers importants (A77 / A6) : 71 km au sein du territoire. Une orientation plutôt Est-Ouest. Pas d'axe structurant traversant le territoire du Nord au Sud sur sa totalité.

2/ Des axes secondaires (D950, D955, D90, D85) permettant la liaison entre les axes structurants et les polarités de proximité du territoire (Charny Orée de Puisaye, Bléneau, Saint-Amand-en-Puisaye, Saint-Sauveur-en-Puisaye) : 142 km au sein de la CCPF.

3/ Des axes de desserte locale entre les polarités de proximité et leur bassin de déplacement : 178 km au sein de la CCPF.



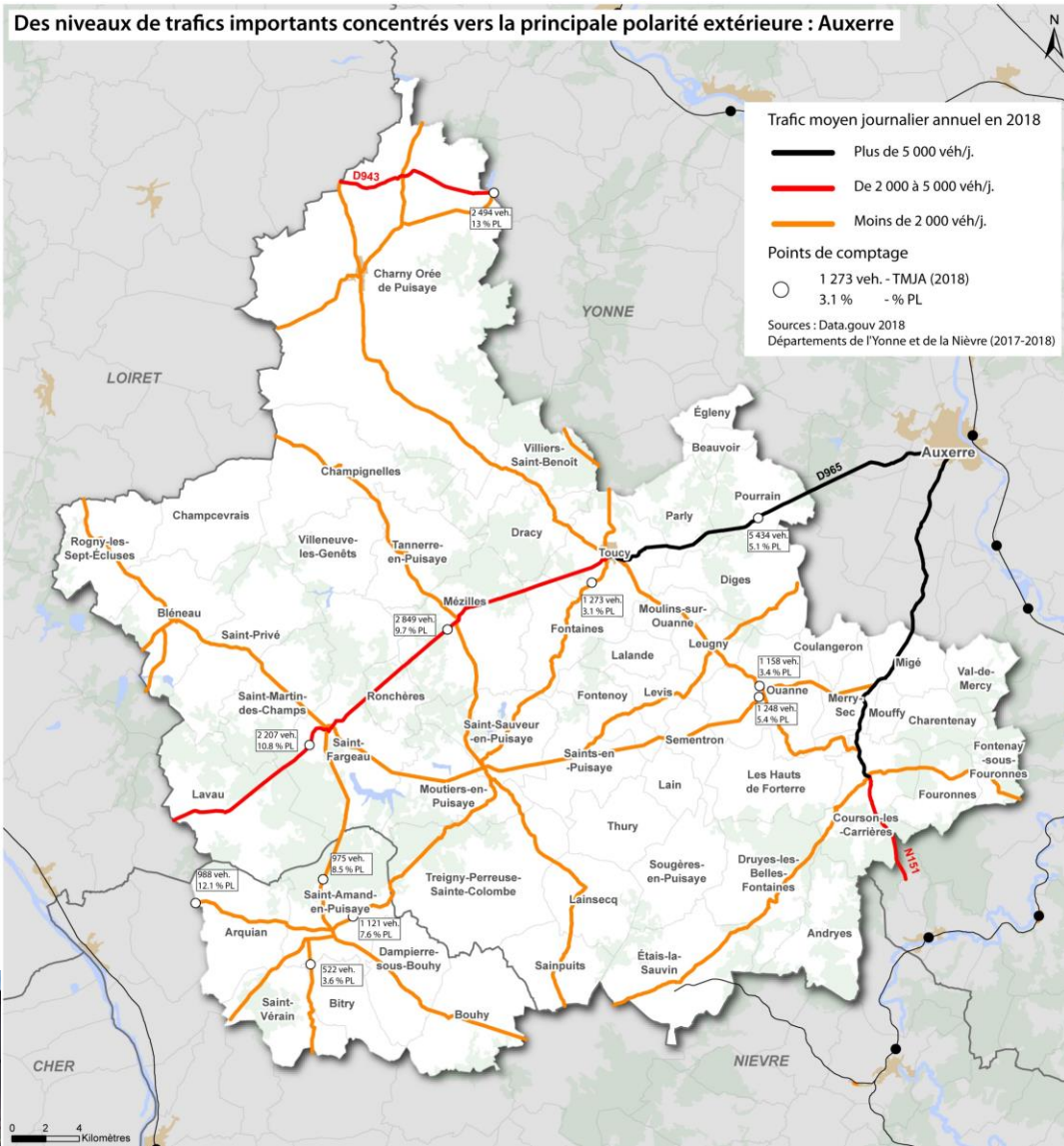
Une accessibilité au réseau autoroutier altérée par des distances et temps de trajets importants

- ✓ Seules Saint-Amand-en-Puisaye, Saint-Fargeau et Bleneau présentent des temps de trajets courts (15 min ou moins) **pour se rendre à l'échangeur autoroutier le plus proche** (pour l'A77)
- ✓ Pour l'A6, seule la commune de Charny présente une localisation stratégique pour l'accessibilité à l'autoroute
- ✓ Un territoire entre deux axes autoroutiers majeurs, mais ne disposant pas d'une accessibilité aisée à ceux-ci
- ✓ **Seules les communes à la lisière du territoire peuvent prétendre à des temps de trajets courts vers les échangeurs les plus proches**

	Distances pour rejoindre les autoroutes	
	A77	A6
Charny	35 km (~34 min)	14 km (~14 min)
Toucy	38 km (~33 min)	27 km (~23 min)
Courson-les-Carières	54 km (~50 min)	31 km (~29 min)
Etais-la-Sauvin	35 km (~29 min)	59 km (~59 min)
St-Amand-en-Puisaye	16 km (~15 min)	79km (~1h13 min)
Saint-Fargeau	18 km (~17 min)	42 km (~37 min)
Saint-Sauveur-en-Puisaye	32 km (~30 min)	41 km (~38 min)
Bleneau	19 km (~17 min)	40 km (~36 min)
Champignelles	35 km (~33 min)	27 km (~25 min)

Des niveaux de trafics limités au regard de l'utilisation quasi exclusive de la voiture et polarisés vers les pôles externes et les échangeurs

- ✓ Logiquement, **le trafic est concentré sur les 3 axes structurants** avec des trafics compris entre 2 000 et 5 000 véhicules/jour sur les franges Ouest et Est et qui devient **plus important sur les franges Est aux abords d'Auxerre** en dépassant les 5 000 véh./jour (la partie Est de la D965 et N151).
- ✓ **Un réseau viaire secondaire et local bénéficiant de faibles trafics** (inférieur à 2 000 véhicules par jour)
- ✓ **Un important trafic de PL en transit sur le territoire de Puisaye-Forterre**
 - Un trafic de poids-lourds importants sur les axes structurants (13 % sur la RD943, 10 % sur la partie Ouest RD 965 et 8 % sur la N151)
 - A noter un trafic PL bien présent également sur le réseau secondaire et local au niveau du bassin de déplacement de Saint-Amand-en-Puisaye en direction de l'A77



Un trafic qui malgré les valeurs observé est jugé comme important à travers le questionnaire aux communes

- ✓ **67% des communes jugent le trafic important soit sur une partie de la journée soit en permanence :**

- 31 % considèrent le trafic comme important tout au long de la journée
- 36 % le considèrent comme important uniquement aux heures de pointe
- 33 % comme globalement faible

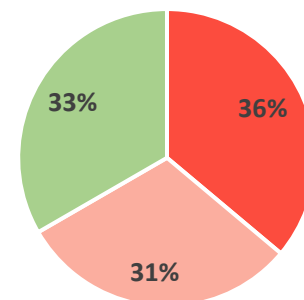
- ✓ Un trafic poids-lourds considéré à 42 % comme important et 36 % comme moyen avec une tendance à une concentration du trafic sur l'axe majeur (D965), accueillant notamment des convois exceptionnels.

- ✓ Concernant les vitesses des véhicules, **une tendance à des vitesses élevées sur les entrées de commune** (69 % la juge comme importante), ainsi que lors des traversées de commune (58 % la juge comme importante)

- ✓ Une autre tendance : le stationnement des riverains sur les trottoirs, qui pose des problèmes de cohabitation avec les piétons est jugé à 46% comme moyen à important. Mais, **aucune difficulté globale de stationnement ne semble à relever sur le territoire ;**

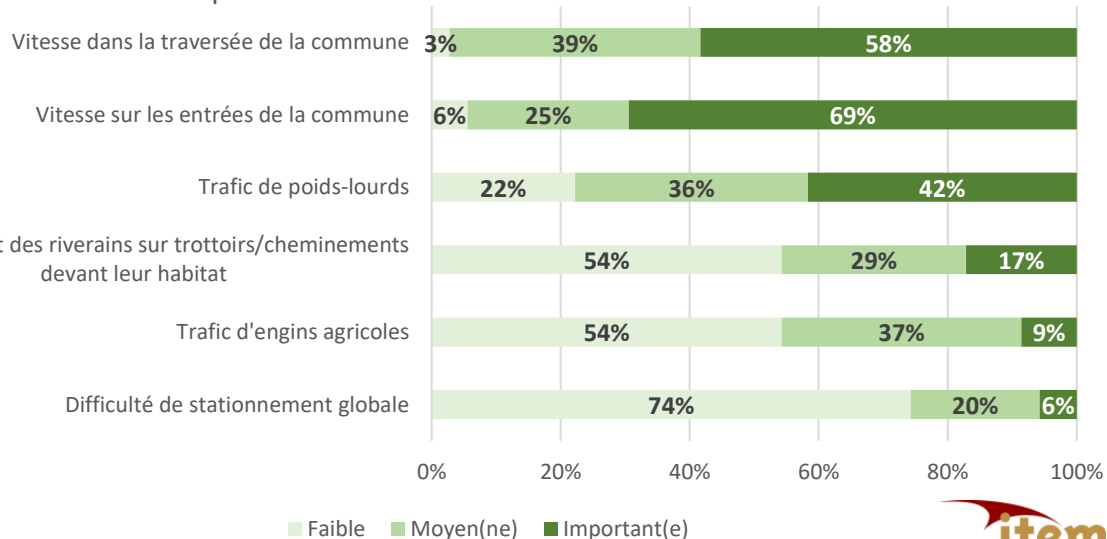
- ✓ En voiture, les usagers estiment aussi rencontrer des difficultés, liées principalement au non respect des règles de conduite des autres usagers et à la forte présence de PL (qui est là encore ressentie).

Niveau de trafic automobile perçu à l'échelle des communes



- Important mais aux heures de pointe
- Important tout au long de la journée
- Globalement faible

Avis des répondants concernant les éléments suivants :

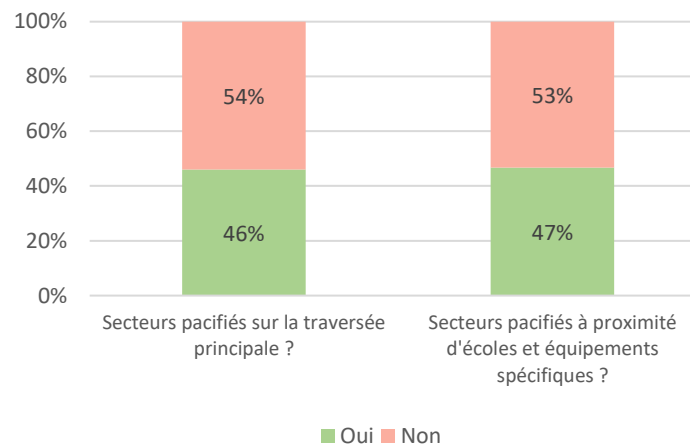


■ Faible ■ Moyen(ne) ■ Important(e)

Une pacification très ponctuelle et peu présente sur le territoire

- ✓ Sur l'ensemble du territoire, **les aménagements en faveur d'une pacification de la voirie restent très hétérogènes** : beaucoup de traversées de bourgs et de rues principales au caractère très routier
- ✓ **De la pacification très ponctuelle** (à proximité des écoles, dans les cœurs de bourg...) :
 - Pacification se limitant parfois à un simple panneau de limitation à 30 km/h ou à un panneau Zone 30. Cela crée parfois une incohérence entre la configuration de la route et la pacification
- ✓ **Aucune pacification véritablement étendue** et pouvant avoir un impact notable sur les déplacements en modes actifs n'a été recensée sur les polarités
- ✓ **Une commune ayant généralisé la priorité à droite : Saint-Amand-en-Puisaye**. Sans être véritablement de la pacification, une généralisation de la priorité à droite peut participer à la réduction des vitesses dans les communes

Pacification au sein des communes



Traversée de bourg au caractère routier très présent, Saint-Amand-en-Puisaye (à droite, fin d'une Zone 30)

Un stationnement globalement non réglementé excepté sur certaines polarités

- ✓ Sur le territoire , **deux polarités** (*Charny, Toucy*) ont mis en place des stationnements règlementés sous forme de **zones bleues** :
 - Globalement une réglementation qui s'applique du lundi au vendredi ou samedi entre 9h et 12h et entre 14h et 19h sur une durée de 45 min voire 1h30 à Toucy
- ✓ Ces zones bleues ont pour objectif de **faciliter l'accès aux commerces, services et d'encourager la rotation des véhicules**.
- ✓ **Peu d'emplacements réservés aux livraisons et parfois utilisés par certains automobilistes**, obligeant les livreurs à se stationner sur la chaussée, entraînant une insécurité potentielle pour les autres modes
- ✓ Ce manque de stationnement dédié **peut être compensé par l'offre de stationnement disponible le matin à l'aide des zones bleues** (*roulement du stationnement des voitures*)
- ✓ Globalement peu de difficultés de stationnements pour les communes (74 % des communes mentionnent une faible difficulté) ; Cela est confirmé avec l'enquête population – très peu de difficultés de stationnement rencontrées (moins de 15% des usagers)



Stationnement d'une camionnette sur un emplacement bus (Charny)



Stationnement illicite sur une place livraison (Toucy)



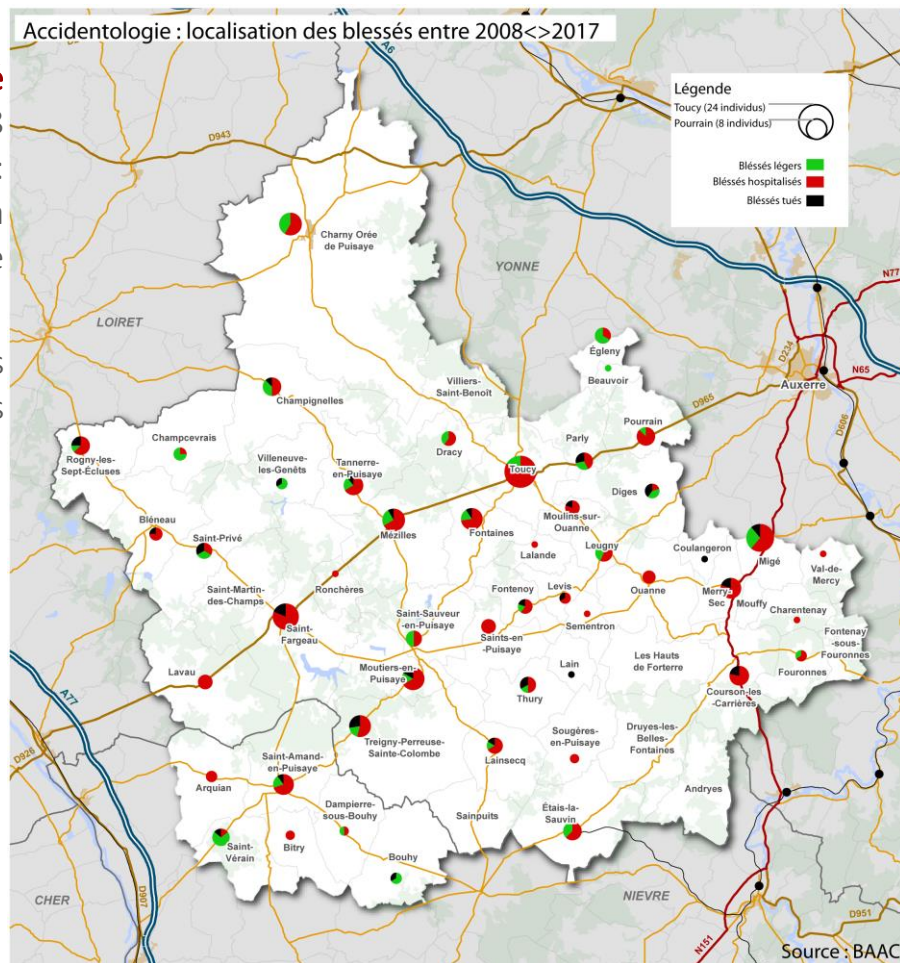
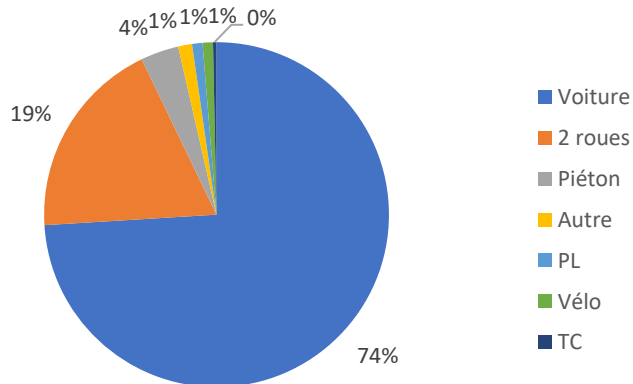
Zone bleue (Charny)

Une accidentologie concentrée sur les principaux axes et les zones urbaines

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 de CCPF, **308 victimes** (tués + blessés) **ont été recensées sur la période 2008-2017** dont 3 cyclistes, 58 motocyclistes et 11 piétons (soit 9 % des victimes de l'Yonne : 3 518 victimes – pas de sur-accidentologie car cela correspond à la part de la CCPF dans la population de l'Yonne).
- Les victimes de la route les plus importantes restent les automobilistes avec 74 % des blessés-tués (143 blessés hospitalisés, 60 blessés légers et 25 tués depuis 2008)

Blessés et tués par mode (2008/2017)



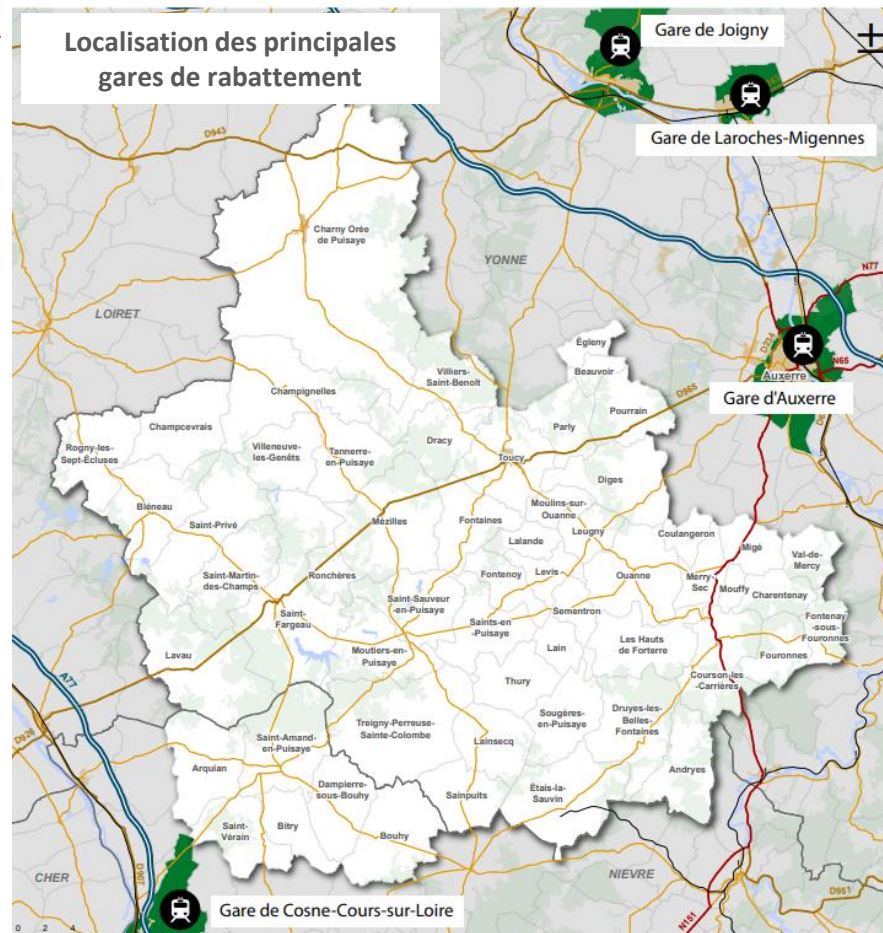
- Les accidents localisés illustrent **une accumulation logique autour des axes les plus fréquentés** (D965/D955/N151/D90) et dans les **principales communes où se concentrent les déplacements** (Toucy, St-Fargeau, Charny).

PARTIE 3

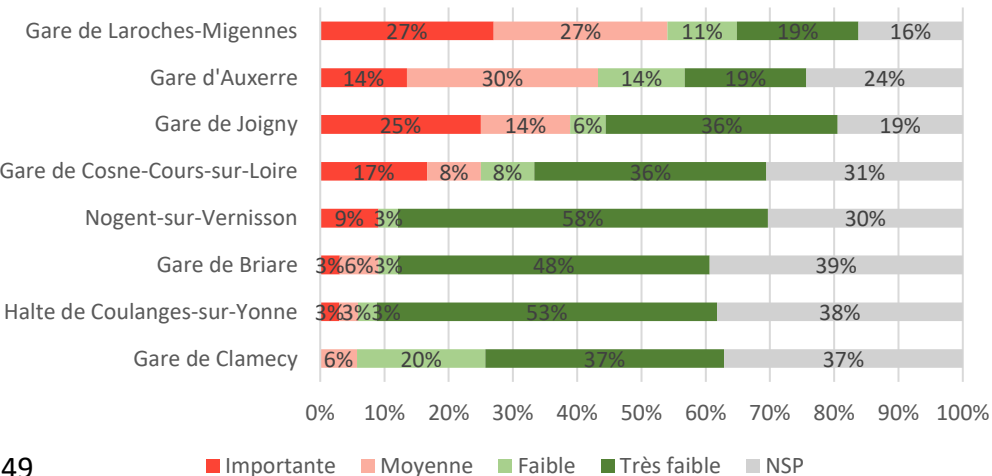
Transports en commun

Une absence d'offre ferrée sur le territoire : quelles sont les principales gares de rabattement ?

- ✓ Selon le questionnaire commune, **les habitants de la CC Puisaye-Forterre se rabattent majoritairement sur la gare de Laroche-Migennes**
- ✓ Les gares de Joigny et Auxerre jouent également, à même niveau, un rôle important en matière d'accessibilité à l'offre ferroviaire
- ✓ La gare de Cosne-Cours-sur-Loire permet quant à elle un accès au réseau ferré principalement **pour les habitants du sud du territoire**
- ✓ **Plus modérément**, les gares de Nogent-sur-Vernisson, Clamecy, Briare et la halte de Coulanges-sur-Yonne sont également sollicitées par les habitants du territoire comme points de rabattement



Intensité d'utilisation des gares à proximité du territoire de la CCPF



Présentation synthétique de l'offre ferroviaire accessible depuis les gares proches du territoire

Gares	Lignes	Destination principales	Services
Gare d'Auxerre	Corbigny/Avallon <> Paris Bercy Dijon <> Auxerre Paris <> Auxerre	Laroche-Migennes / Paris Bercy / Avallon / Clamecy / Corbigny / Sens	<p>En semaine : 64 dessertes (100% TER)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 51 services vers ou depuis Laroche-Migennes • 5 services vers ou depuis Dijon • 12 services vers ou depuis Paris-Bercy <p>WE : 36 dessertes (100 % TER)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 57 services vers Laroche-Migennes • 5 services vers ou depuis Dijon • 12 services vers ou depuis Paris-Bercy
Gare de Joigny	Paris Bercy > Dijon > Lyon Paris > Auxerre	Dijon / Paris Bercy et Paris Gare de Lyon / Lyon / Auxerre	<p>En semaine : 37 dessertes (100% TER)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 services vers ou depuis Dijon • 5 services vers ou depuis Lyon • 14 services vers ou depuis Paris Bercy • 11 services vers ou depuis Paris Gare de Lyon • 6 services vers ou depuis Auxerre <p>WE : 36 dessertes (100 % TER)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 6 services vers ou depuis Montargis • 5 services vers ou depuis Lyon • 12 services vers ou depuis Paris-Bercy • 12 services vers ou depuis Paris Gare de Lyon • 6 services vers ou depuis Auxerre
Gare de Laroche-Migennes	Paris Gare de Lyon <> Auxerre Lyon Perrache <> Paris Bercy Auxerre <> Paris Bercy Dijon <> Auxerre		<p>En semaine : 61 dessertes (100% TER)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 14 services vers ou depuis Dijon • 5 services vers ou depuis Lyon • 17 services vers ou depuis Paris Bercy • 11 services vers ou depuis Paris-Gare de Lyon • 19 services vers ou depuis Auxerre <p>WE : 51 dessertes (100 % TER)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 9 services vers ou depuis Dijon • 7 services vers ou depuis Lyon • 14 services vers ou depuis Paris Bercy • 11 services vers ou depuis Paris-Gare de Lyon • 17 services vers ou depuis Auxerre

Présentation synthétique de l'offre ferroviaire accessible depuis les gares proches du territoire

Gares	Lignes	Destination principales	Services
Gare de Cosne-Cours-sur-Loire			En semaine : 26 dessertes (100 % TER) <ul style="list-style-type: none"> 12 services vers ou depuis Montargis 12 services vers ou depuis Gien 12 services vers ou depuis Nevers 12 services vers ou depuis Paris-Bercy
			WE : 19 dessertes (100 % TER) <ul style="list-style-type: none"> 8 services vers ou depuis Montargis 9 services vers ou depuis Gien 8 services vers ou depuis Nevers 9 services vers ou depuis Paris-Bercy
Gare de Briare	Nevers <> Cosne <> Gien <> Montargis	Nevers / Cosne / Gien / Montargis / Paris-Bercy	En semaine : 12 dessertes (100% TER) <ul style="list-style-type: none"> 12 services vers ou depuis Montargis 11 services vers ou depuis Gien 12 services vers ou depuis Cosne 12 services vers ou depuis Nevers 12 services vers ou depuis Paris-Bercy
			WE : 9 dessertes (100 % TER) <ul style="list-style-type: none"> 9 services vers ou depuis Montargis 9 services vers ou depuis Gien 9 services vers ou depuis Cosne 9 services vers ou depuis Nevers 9 services vers ou depuis Paris-Bercy
Gare de Nogent-sur-Vernisson			En semaine : 16 dessertes (dont 4 cars) <ul style="list-style-type: none"> 16 services vers ou depuis Montargis 16 services vers ou depuis Gien 12 services vers ou depuis Cosne 12 services vers ou depuis Nevers 12 services vers ou depuis Paris-Bercy
			WE : 9 dessertes (100 % TER) <ul style="list-style-type: none"> 9 services vers ou depuis Montargis 9 services vers ou depuis Gien 8 services vers ou depuis Cosne 9 services vers ou depuis Nevers 9 services vers ou depuis Paris-Bercy

Présentation synthétique de l'offre ferroviaire accessible depuis les gares proches du territoire

Gares	Lignes	Destination principales	Services
Halte de Coulanges-sur-Yonne	Paris Bercy <> Corbigny/Avallon	Corbigny / Clamecy / Avallon / Auxerre-St-Gervais / Laroche-Migennes / Paris Bercy	En semaine : 15 dessertes (Car + TER) <ul style="list-style-type: none"> 15 services vers ou depuis Auxerre 6 services vers ou depuis Laroche-Migennes 3 services vers ou depuis Paris-Bercy
			WE : 14 dessertes (Car + TER) <ul style="list-style-type: none"> 15 services vers ou depuis Auxerre 8 services vers ou depuis Laroche-Migennes 3 services vers ou depuis Paris-Bercy
Gare de Clamecy			En semaine : 19 dessertes (Car + TER) <ul style="list-style-type: none"> 15 services vers ou depuis Auxerre 6 services vers ou depuis Laroche-Migennes 3 services vers ou depuis Paris-Bercy WE : 14 dessertes (Car + TER) <ul style="list-style-type: none"> 15 services vers ou depuis Auxerre 8 services vers ou depuis Laroche-Migennes 3 services vers ou depuis Paris-Bercy

- ✓ **Un niveau de desserte particulièrement élevé aux gares d'Auxerre et de Laroche-Migennes, aussi bien en semaine que les weekends**
- ✓ La gare de Laroche-Migennes se révèle être **un nœud ferroviaire local structurant** : **Beaucoup de correspondances effectuées à cette gare**, notamment pour Paris et Dijon. Bien que les temps de correspondance soient réduits, cela explique en partie la préférence de rabattement sur celle-ci de la part des populations locales, évitant ainsi une rupture de charge très souvent nécessaire pour des destinations supra-départementales
- ✓ **Un statut de nœud ferroviaire qui explique le grand nombre de services arrivant ou partant de la gare de Laroche-Migennes** (Pour exemple, 51 services en semaine vers ou depuis Laroche-Migennes en gare d'Auxerre, 57 le weekend)
- ✓ Des autres gares à proximité du territoire présentant néanmoins une offre non négligeable, en semaine et le weekend, permettant des déplacements aisés pour les actifs et captifs et direction de Nevers, Cosne, Montargis et même Paris

Une offre de transports en communs routiers orientée vers les polarités extérieures

✓ Le territoire de la Communauté de Communes de Puisaye-Forterre est desservi par le réseau de transport en commun régional **MOBIGO** (réseau intercommunal)

✓ **6 lignes** sont référencées sur le territoire et bénéficient de logiques de dessertes différentes :

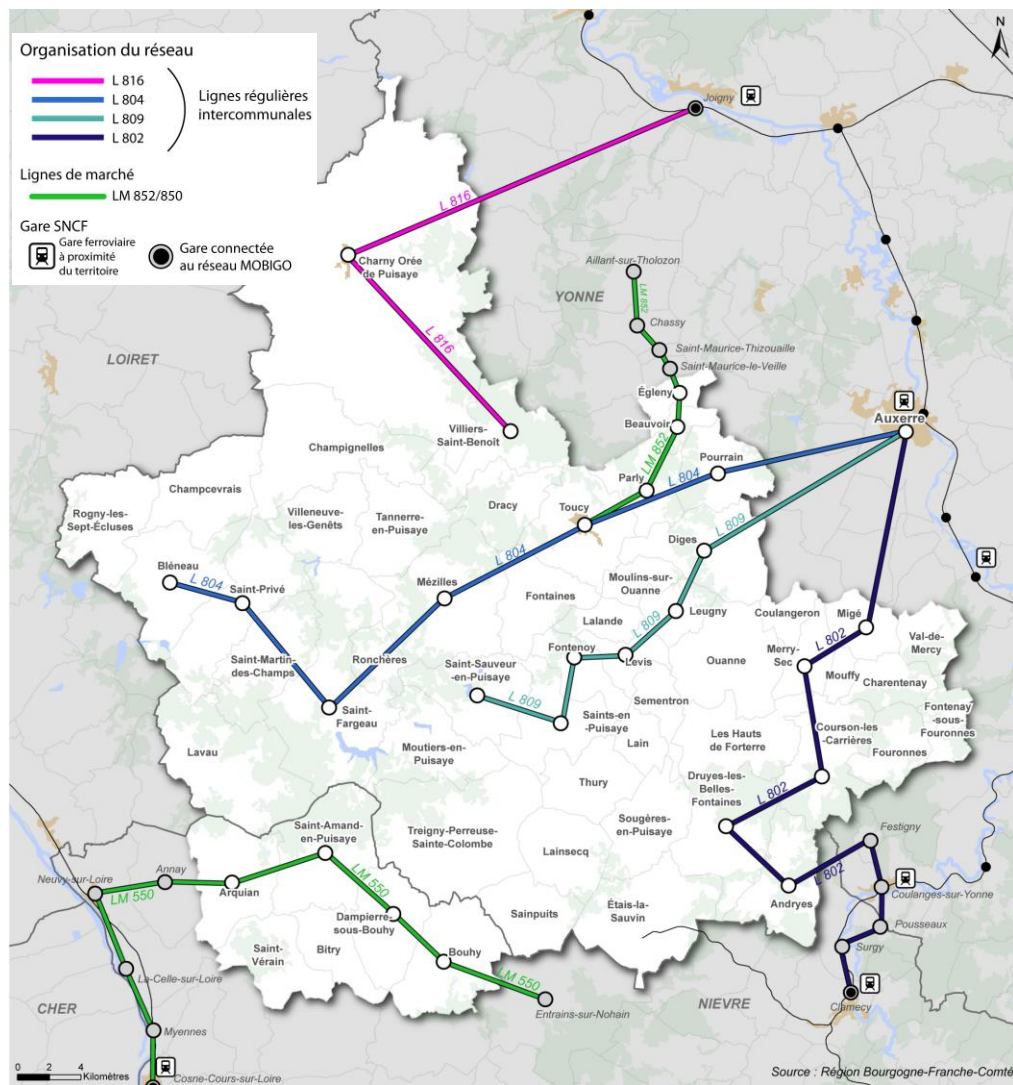
- Les **lignes de Marchés** permettant de rejoindre des polarités locales le jour du marché
- Les **lignes régulières** orientées vers les principales polarités externes et qui connectent les gares extérieures.

✓ **2 lignes de Marchés (desserte locale) :**

- LM 550 <> desserte de la partie sud de la Communauté de communes (Nièvre) vers Cosne-Cours-sur-Loire
- LM 852 <> rabattement vers Toucy

✓ **4 lignes régulières :**

- L 802 <> Auxerre – Clamecy via l'ouest du territoire (Andryes, Druyes-les-Belles-Fontaines...)
- L 804 <> Saint-Fargeau – Auxerre (tiroir sur Bléneau et Saint-Privé)
- L 809 <> Auxerre – Saint-Sauveur-en-Puisaye
- L 816 <> Villers-Saint-Benoit – Joigny Gare



✓ **Quelques offres communales (ex: Bléneau)**

✓ Au regard de l'offre, la ligne L 802 détient un intérêt pour les scolaires :

- Elle correspond aux besoins des scolaires d'Auxerre avec un rabattement vers le lycée Fourier et le collège Clamecy à Auxerre ainsi que vers le collège de Clamecy pour les internes (pas de retour l'après-midi)
- Une offre plus conséquente durant les périodes scolaires (pas de retour d'Auxerre en fin d'après midi durant les vacances scolaires)

L 802	Départ	Retour
Vers Auxerre	6h30 depuis Andryes	17h40
Vers Clamecy	11h24 depuis Migé	Pas de retour

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
L 802	Auxerre <-> Clamecy	Lundi > Samedi Distinction entre périodes et vacances scolaires	06h30 – 18h56	4 services vers Clamecy (retour d'Auxerre) et 2 services vers Auxerre	Rabattement vers les établissements scolaires en dehors du territoire de Puisaye-Forterre (Auxerre/Clamecy)	5 communes soit 2 218 habitants (6%)	<ul style="list-style-type: none"> - Certains services à la demande (réservation) - Dessertes d'Auxerre le matin avec des retours le mercredi (12h20) ainsi qu'en fins d'après-midi - Dessertes de Clamecy sans retour l'après-midi dus au retour du service provenant d'Auxerre (offres bénéficiant aux internes avec un retour les vendredi soirs). Les retours journaliers sont établis entre Clamecy et Coulanges-sur-Yonne (hors CCPF) - Offre adaptée vers Auxerre pour les captifs (1 demi journée ou 1 journée possible à Auxerre) - Offre insuffisante lors des vacances scolaires (offre inadaptée pour les actifs)
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Mauvais ✓ En période de vacances scolaires, un seul retour est programmé depuis Auxerre à 11h rendant l'offre inadaptée tout au long de l'année; ✓ Offre inadaptée vers Clamecy (absence d'aller en heure de pointe le matin et dernier retour à 12h30)				Captifs : Moyen vers Auxerre ✓ Desserte d'Auxerre tout au long de l'année du Lundi au Samedi ✓ Possibilité d'un séjour d'une demi-journée voire d'une journée à Auxerre tous les matins ; ✓ Offre inadaptée pour se rendre à Clamecy (polarité moins importante que celle d'Auxerre pour le territoire de la CCPF)	

✓ Au regard de l'offre, la ligne L 804 détient un intérêt structurant pour les habitants de la CCPF :

- Cette ligne correspond à la fois aux besoins des scolaires et des actifs avec un rabattement vers le lycée Fourier et la gare routière et ferroviaire d'Auxerre via Toucy (groupe scolaire Pierre Larousse)
- Une offre tout au long de l'année permettant aux actifs d'utiliser cette ligne sans prendre en compte la périodicité (vacances scolaires-période scolaire)

L 804	Départ	Retour
Vers Auxerre	6h35 depuis Saint-Fargeau	17h40
Vers Saint-Fargeau	12h48 depuis Pourrain	Pas de retour

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
L 804	Auxerre <-> Saint-Fargeau	Lundi > Samedi Distinction entre périodes et vacances scolaires	06h35 – 18h54	2 services dans les deux sens (avec un retour le mercredi après-midi)	Rabattement vers la polarité d'Auxerre	6 communes soit 8 011 habitants (23 %)	<ul style="list-style-type: none"> - Dessertes d'Auxerre le matin avec 2 services en période scolaire et 1 service en période de vacances scolaires - Arrivée pour 8-9h à Auxerre correspondant aux attentes des scolaires et des actifs - 2 retours en périodes scolaire et 1 service lors des vacances scolaires à partir de 17h30 - Le service supplémentaire en période scolaire dessert le lycée et la gare routière - Le service présent tout au long de l'année dessert la gare SNCF correspondant aux attentes des actifs - Desserte de Saint-Privé et Bleneau le lundi matin et Vendredi soir pour les internes
Intérêt et réponse aux besoins :						Actifs : Moyen	Captifs : Moyen
						<ul style="list-style-type: none"> ✓ Une bonne amplitude horaire mais un seul 1 AR vers Auxerre tout au long de l'année (période des vacances scolaires); ✓ Des horaires correspondant aux attentes des actifs (heures de pointe avant 9h le matin et après 17h en fin d'après-midi) 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Desserte d'Auxerre tout au long de l'année du Lundi au Samedi ✓ Possibilité d'un séjour d'une demi journée le samedi et d'une journée à Auxerre tous les matins

✓ La ligne L 809 :

- Cette ligne correspond aux besoins des scolaires avec un rabattement vers le lycée Fourier et la gare routière d'Auxerre
- Une offre journalière disponible uniquement durant la période scolaire (uniquement le samedi en période de vacances scolaires)

L 809	Départ	Retour
Vers Auxerre	6h33	17h40
Vers Saint-Sauveur	17h40	Pas de retour

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services (JOB)	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
6087	Auxerre <-> Saint-Sauveur	Lundi > Samedi Distinction entre périodes et vacances scolaires	06h33 – 18h56	1 service dans les deux sens (dont un retour le mercredi après-midi)	Rabattement vers les établissements scolaires de la polarité d'Auxerre	6 communes soit 3 449 habitants (10 %)	<ul style="list-style-type: none"> - En période scolaire : 1 Aller-Retour vers Auxerre avec une arrivée le matin avant 8h et le retour à 17h40 (sauf mercredi à 12h20) - Période de vacances : 1 AR le samedi après-midi sur une demi-journée
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Mauvais <ul style="list-style-type: none"> ✓ Une offre correspondant aux attentes des actifs mais uniquement en période scolaire; ✓ En période de vacances scolaires, le service proposé est effectué le samedi ✓ Offre inadaptée pour els actifs avec une offre disponible seulement durant la période scolaire 				Captifs : Moyen <ul style="list-style-type: none"> ✓ Desserte d'Auxerre tous les jours uniquement en période scolaire ✓ Possibilité d'un séjour d'une demi journée le samedi (tout au long de l'année) et d'une journée à Auxerre tous les matins (en période scolaire) 	

✓ La ligne L 816 présente un intérêt pour les étudiants de Paris ou de Dijon :

- Cette ligne fonctionne uniquement le week-end correspondant aux déplacements des étudiants prenant le train à Joigny pour Paris ou Dijon (environ 1h30 de train depuis Joigny)
- Une offre disponible à l'année (uniquement le vendredi et le dimanche soir)

L 816	Départ	Retour
Vers Joigny Gare	20h	Pas de retour
Vers Villiers	18h05	Pas de retour

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Amplitude horaire	Nombre de services	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
L 816	Villiers <-> Joigny	Samedi et Dimanche	18h05 – 20h55	1 service dans les deux sens	Rabatement vers la gare de Joigny pour une correspondance (train) pour Paris ou Dijon	2 communes soit 5 353 habitants (15 %)	<ul style="list-style-type: none"> - Offre disponible tout au long de l'année - Départ de Joigny Gare à 20h (heure d'arrivée des trains en provenance de Paris Gare de Lyon et de Dijon Ville) - Retour à partir de 18h de Villiers-Saint-Benoit pour une arrivée à Joigny gare à 19h (correspondance pour des trains en direction de Paris gare de Lyon et de Dijon Ville)
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Mauvais ✓ Une offre uniquement le week-end répartie sur deux jours				Captifs : Mauvais ✓ Une offre uniquement le week-end répartie sur deux jours	

✓ Des lignes permettant de rejoindre les polarités lors des jours de marché :

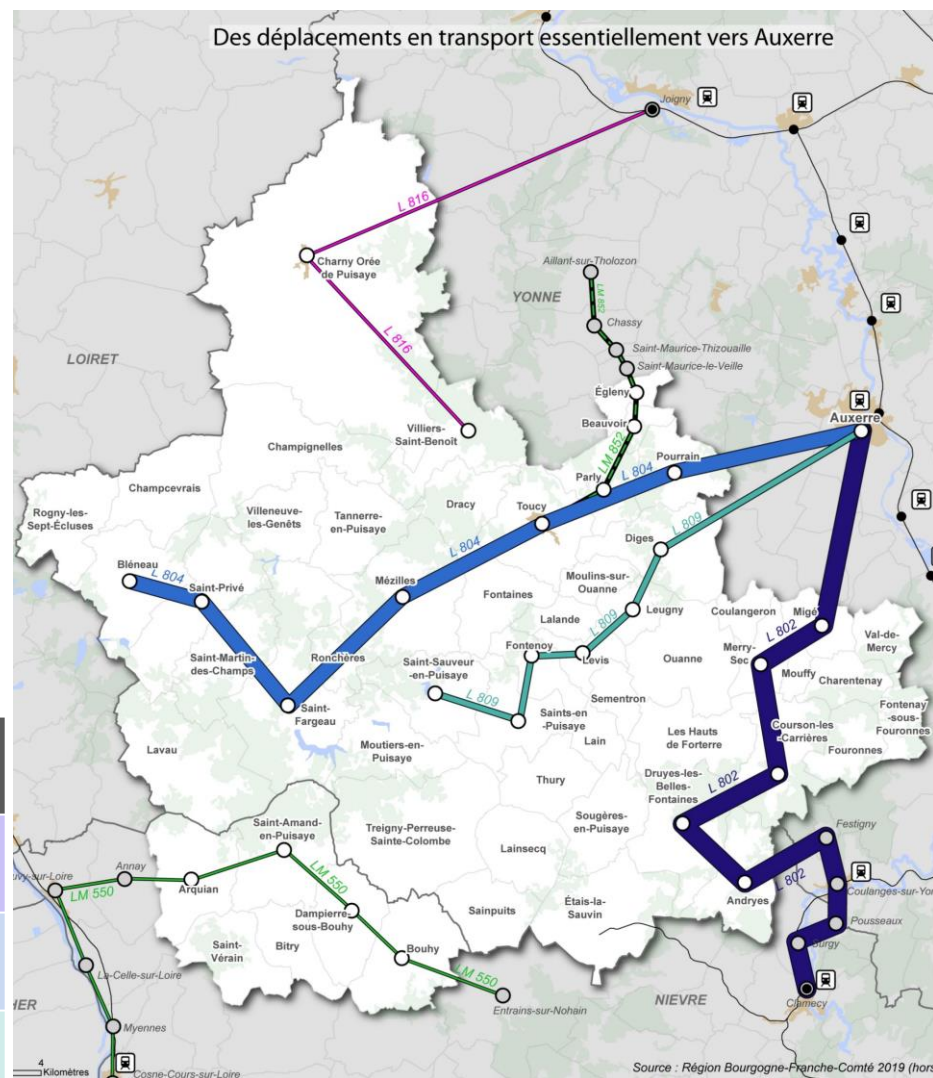
- Service occasionnel permettant de réaliser un Aller-Retour vers le lieux du marché sur une demi-journée

Ligne	Origine - Destination	Fonctionnement	Horaires	Nombre de services	Logique de desserte	Desserte du territoire	Commentaires
LM 550	Entrains-sur-Nohain <-> Cosne-Cours-sur-Loire	Mercredi et Vendredi	8h – 9h20 et 12h – 13h10	1 Aller-Retour	Rabattement vers le site du marché Cosne-Cours-sur-Loire	4 communes soit 2 756 habitants (8 %)	<ul style="list-style-type: none"> - Demi-journée à Cosne-Cours-sur-Loire - Certains arrêts sur réservation - Desserte de la gare de Cosne-Cours-sur-Loire
LM 852	Toucy <-> Aillant-sur-Tholon	Samedi	8h30 – 9h10 et retour : 11h20 – 12h	1 Aller-Retour	Rabattement vers le site du marché Toucy	4 communes soit 4 321 habitants (12 %)	<ul style="list-style-type: none"> - Demi-journée sur la commune de Toucy
Intérêt et réponse aux besoins :		Actifs : Mauvais <ul style="list-style-type: none"> ✓ Une offre sur un jour de la semaine ✓ Amplitude horaire qui n'est pas adaptée à l'utilisation du service sur au moins un jour 				Captifs : Moyen <ul style="list-style-type: none"> ✓ Possibilité de séjour d'une demi-journée par semaine au niveau de polarités locales afin d'effectuer des achats, courses, rendez-vous médicaux, administratifs... 	

Selon les données de la Région :

- ✓ **875 voyages par mois** (moyenne mensuelle) sur les 4 lignes régulières présentes sur le territoire de l'Yonne (hors Ligne de marché).
- ✓ **Près de 90 % de la fréquentation est attribuée aux lignes LR 802 et LR 804 en direction d'Auxerre : lignes fortes.**
- ✓ **Une prédominance des voyageurs scolaires sur l'ensemble du réseau** allant de 85 % sur les lignes fortes à une fréquentation quasi-totale pour les lignes LR 809 et LR 816.
- ✓ **Les 2 lignes de marché LM 550** (St-Amand-en-Puisaye, Nièvre) et LM 852 (Toucy, Yonne) **sont fortement utilisées** avec une augmentation de la fréquentation quantifiée pour la desserte de Saint-en-Puisaye : évolution de 35 % entre 2018 et 2019

Lignes	Origine / Destination	Fréquentation Moyenne Mensuelle 2019/2020*	Voyageurs commerciaux	Voyageurs scolaires
LR 802	Auxerre – Clamecy	410	62 (15 % des voyages)	348 (85% des voyages)
LR 804**	Saint-Fargeau – Auxerre	340	51 (15 % des voyages)	289 (85% des voyages)
LR 809	Auxerre – Saint-Sauveur-en-Puisaye	105	Quasi-exclusivement scolaire	
LR 816	Villers-Saint-Benoit – Joigny Gare	20	Quasi-exclusivement scolaire	



* moyennes mensuelles sur l'année 2019/2020 (hors covid)

** complément d'un TAD entre Lavaux et Saint-Fargeau (véhicule de 5 places et fréquentation en 2018 de 276 passagers)

Une tarification de l'offre interurbaine attractive pour les usagers réguliers vis-à-vis des automobilistes

- ✓ **Coût fixe des tickets à 1,50€**, non dépendant de la distance parcourue mais valable sur un trajet hors correspondance ;
- ✓ **Des tarifications préférentielles pour les scolaires** et pour les jeunes avec la **carte Avantages Jeunes** permettant de réaliser un aller gratuitement ;
- ✓ Une tarification attractive avec un abonnement tout public en plein tarif mensuel à 40 € ;
- ✓ Au global, une tarification rendant **attractifs les réseaux TC par rapport à la voiture tant sur les déplacements occasionnels que quotidiens** (un déplacement en TC est 3 à 5 fois moins coûteux qu'un déplacement en voiture).
- ✓ Les transports en commun **sont assez concurrentiels vis-à-vis de la voiture sur le plan temporel** sur plusieurs destination :

TARIFS	AYANTS DROITS
TICKET 1,50 €	Tous
GRATUIT	Enfants de 0 à 3 ans révolus
CARTES	
10 VOYAGES À 15 €* (CARNET DE 10 TICKETS OU CARTE RECHARGEABLE)	Tous
ABONNEMENT MENSUEL À 40 €*	Tous
ABONNEMENT SCOLAIRE	Scolaire
AUTRES	
ALLER GRATUIT	Jeune titulaire de la Carte Avantages Jeunes sous condition
PASS TER 5 € JOURNÉES EUROPÉENNES DU PATRIMOINE	Tous

Origine / Destination	Lignes	Temps de parcours		Coût d'un trajet simple		Coût mensuel (base 22 A/R)	
		TC	Voiture	TC	Voiture	TC	Voiture
Toucy / Auxerre	L 804	30 min	25 min	1,50 €	2,84 €	40 €	125 €
Saint-Sauveur-en-Puisaye / Auxerre	L 809	1h20	40 min	1,50 €	4,84 €	40 €	213 €
Charny Orée de Puisaye / Joigny Gare	L 816	35 min	30 min	1,50 €	3,46 €	40 €	152 €
Courson-les-Carrières / Auxerre	L 802	30 min	20 min	1,50 €	2,65 €	40 €	116 €

Une accessibilité et lisibilité de l'offre interurbaine à développer

- ✓ **Une visibilité globalement faible des arrêts de transport en commun** sur l'espace public malgré la présence du marquage au sol :
 - Absence de poteau ou abribus permettant d'identifier clairement l'arrêt
 - De fait, absence d'affichage des horaires de la ligne
 - Présence ponctuelle de panneaux d'informations mais qui ne sont pas mis en valeur par rapport aux autres signalisations (exemple de St-Amand-en-Puisaye)
- ✓ Malgré la présence de panneaux d'interdiction de stationnement, **les arrêts sont également peu identifiés par certains automobilistes** (stationnement illicite, arrêt minute...).
- ✓ Des arrêts à proximité de poches de stationnement et de parkings permettant un rabattement automobile vers les lignes (exemple de Toucy)
- ✓ **Certains arrêts concentrent différents services de mobilité** (exemple de Ouanne : arrêt TC scolaire, Rézopouce, covoiturage) sur un point précis d'une commune permettant **une meilleure visibilité et compréhension pour les habitants**
- ✓ En termes d'informations, **la centrale de mobilité de la région Bourgogne-Franche-Comté (MOBIGO)** regroupe les informations du réseau et intègre **un calculateur d'itinéraires multimodaux (TC, vélo, voiture, covoiturage)**



Arrêt TC Toucy



Arrêt TC Courson



Panneau St-Amand



Arrêt TC Ouanne


Une offre scolaire rassemblant 96 lignes pour 2 636 inscrits en interne du territoire de Puisaye-Forterre


Réseau scolaire selon la sectorisation des collèges





- ✓ Les lignes de transports scolaires s'appuient sur la sectorisation scolaire du territoire
- ✓ Un réseau scolaire composé de **96 lignes internes au territoire ou entrantes**, desservant les établissements scolaires du territoire (hors lignes régulières à vocation scolaire) :
 - Charny : 10 lignes / 244 inscrits
 - Bléneau : 7 lignes / 171 inscrits
 - St-Fargeau : 7 lignes / 103 inscrits
 - Toucy : 26 lignes / 1 003 inscrits
 - St-Amand : 14 lignes / 368 inscrits
 - St-Sauveur : 16 lignes / 290 inscrits
 - Courson : 16 lignes / 457 inscrits
- ✓ **6 lignes sortantes vers Joigny et Auxerre :**
 - Lignes 803, 183 et 821 vers Auxerre
 - Lignes 807, 901 et 78 vers Joigny
- ✓ **Les élèves** (de petite section à la classe de terminale) **sont non-ayants droit et payent le transport scolaire avec la carte scolaire** qui leur est attribuée
- ✓ Depuis décembre 2019, **les lignes scolaires sont ouvertes aux usagers** commerciaux (coût du trajet : 1,50 €)


✓ **Qualité de la desserte en transports collectifs en direction des polarités extérieures** : Auxerre / Joigny / Clamecy / Cosne-Cours-sur-Loire


 **Offre minimale pour les actifs, et très moyenne pour les captifs** avec au moins un service toute l'année en direction d'Auxerre

 **Offre limitée pour les captifs** avec des services durant la période scolaire et la possibilité de rejoindre la polarité pour une demi voire une journée par semaine

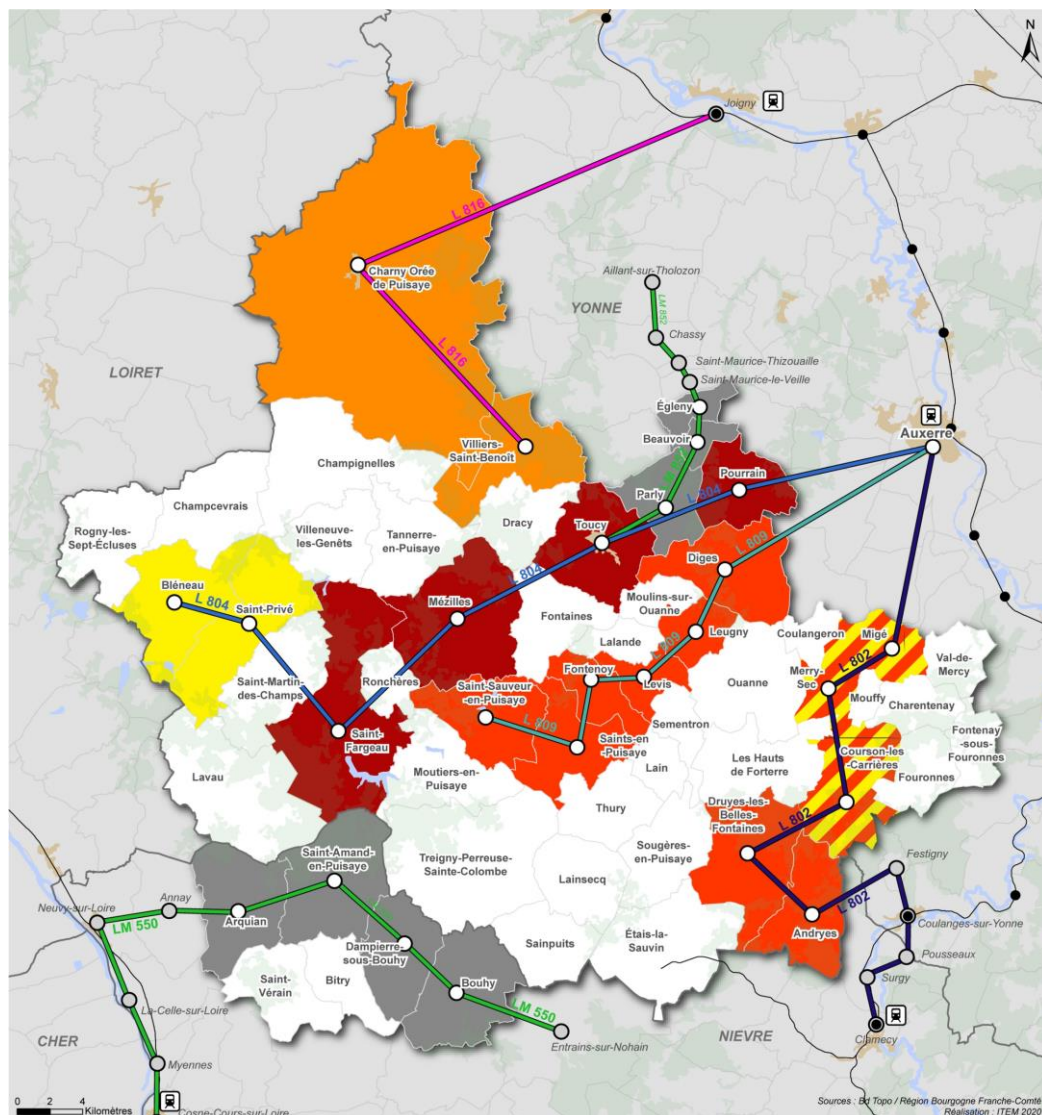
 **Offre à destination des étudiants** avec des services en début et fin de week-end depuis une gare SNCF (destination Paris et Dijon)

 **Offre à destination des internes** (aller le lundi matin et retour le vendredi soir)

 **Offre à destination des captifs** souhaitant se rendre ponctuellement sur les marchés (polarités locales)

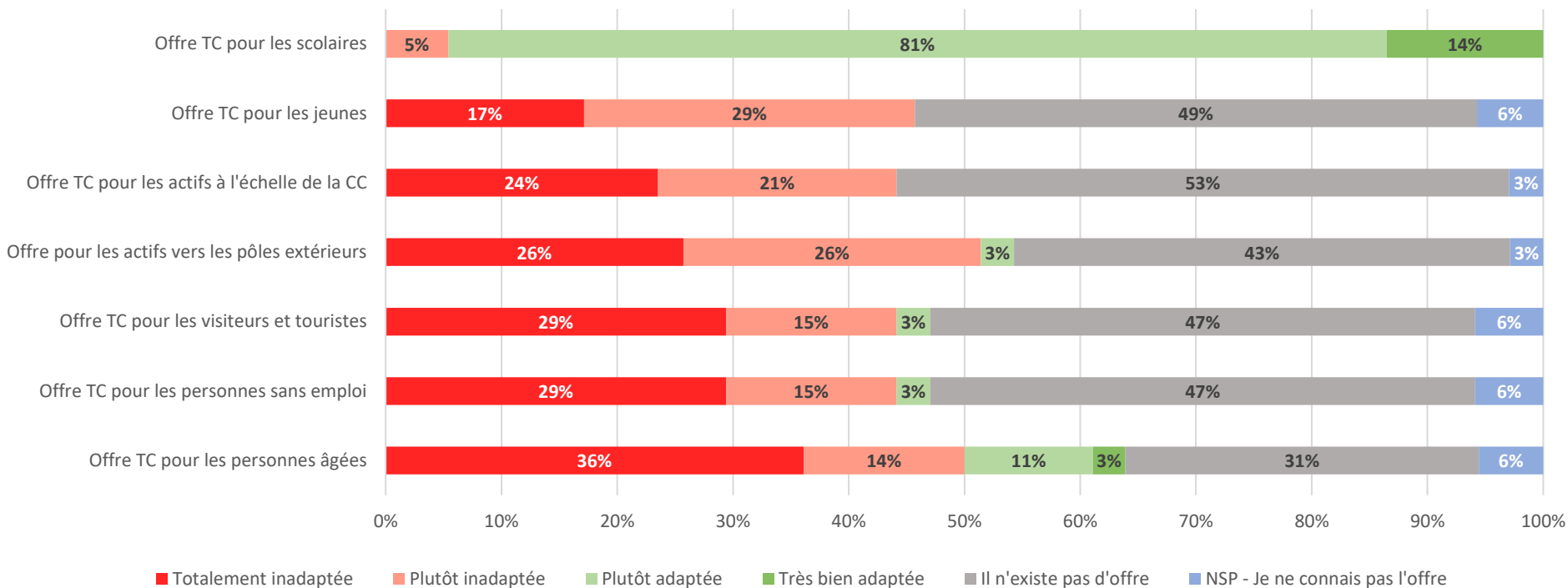
 **Absence d'offre** pour ces territoires (hormis scolaire qui ne fonctionne pas toute l'année)

Vocation des lignes TC sur le territoire



Une offre TC qui ne répond pas à la majorité des besoins de déplacements des habitants (Enquête Commune)

Avis des communes sur la pertinence des différentes offres de TC sur le territoire



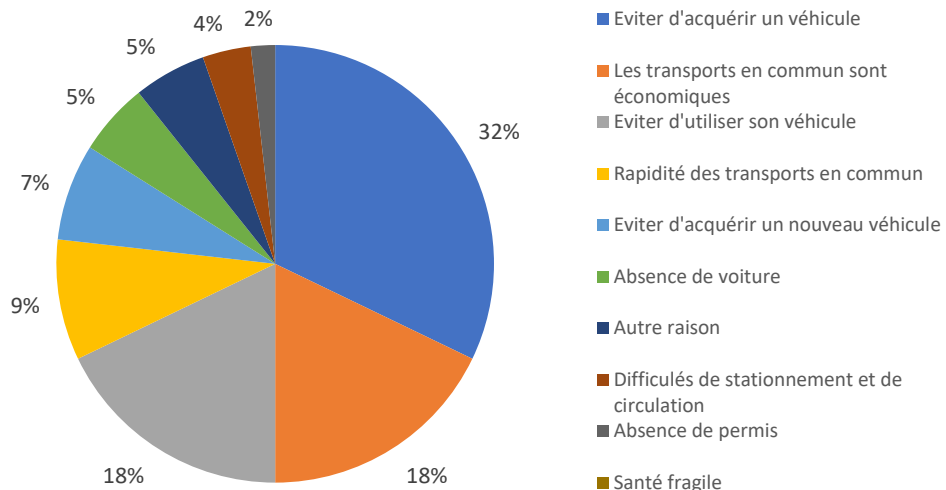
- ✓ Une offre en transports en commun jugée globalement inadaptée lorsqu'elle existe, hormis pour les déplacements de scolaires (81 % la juge comme plutôt adaptée et 14 % comme très bien adaptée)
- ✓ Pour les actifs, une offre largement jugée comme n'étant pas adaptée à leurs besoins de déplacements, puisque 45 % des répondants la juge comme inadaptée voire totalement inadaptée pour les déplacements d'actifs internes au territoire, et 52 % pour les déplacements d'actifs vers les pôles externes. Seulement 3 % la juge comme plutôt adaptée
- ✓ Les visiteurs, personnes sans emplois et les personnes âgées semblent les publics les plus impactés par cette inadéquation entre leurs besoins et l'offre proposée.

Pour quelles raisons utilisent-on ou non les TC sur le territoire ? (Enquête Population)

✓ Un mode utilisé prioritairement pour des raisons économiques (ou sous entendues environnementales) :

- Eviter d'acquérir un véhicule (32 % des réponses) ;
- D'autres notions économiques sont relevées (éviter d'utiliser son véhicule, économie globale, éviter d'acquérir un nouveau véhicule) : 75 % des réponses liées à l'économie ;
- Le fait d'être captifs (pas de voiture, pas de permis) ne représentent que 10% des réponses. Leur utilisation se fait donc par choix !

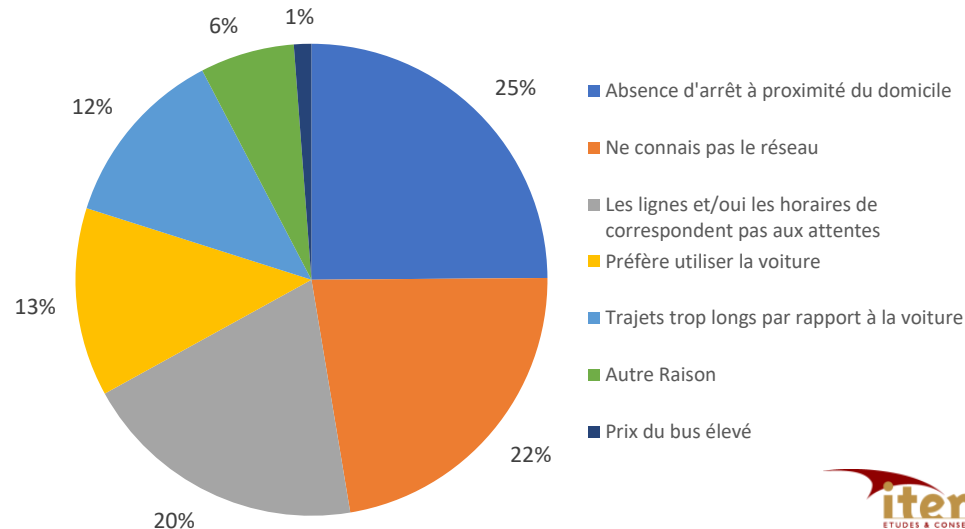
Les raisons de l'utilisation des TC



✓ Des raisons de non utilisation correspondant à la perception des habitants sur les TC :

- L'offre TC ne correspond pas aux attentes et aux besoins des habitants (absence d'arrêt à proximité, les lignes ne correspondent pas aux attentes) pour un total de 45 % des répondants
- Ne connais pas le réseau : 22 %
- Voiture plus performante (« Préfère utiliser la voiture », « trajet trop long ») : 25 %

Les raisons de la non-utilisation des TC



Une faible demande perçue au niveau communal pour le développement des transports en commun (Enquête Commune)

✓ Pourtant, malgré une offre de transport en commun souvent absente et majoritairement considérée comme inadaptée, la **demande en transports collectifs n'est pas particulièrement marquée sur le territoire.**

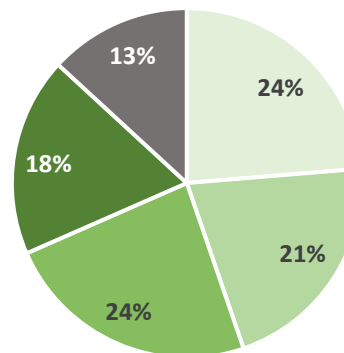
✓ En effet, **seulement 18 % la considère comme importante, et 24 % comme moyenne.** 45 % la juge comme très faible à faible, soit près de la moitié.

Un constat laissant supposer que les transports en commun ne semblent pas être une solution adaptée au territoire !

✓ Malgré tout, ce sont tout de même 58 % des répondants qui souhaiteraient voir l'offre s'améliorer sur leur commune ;

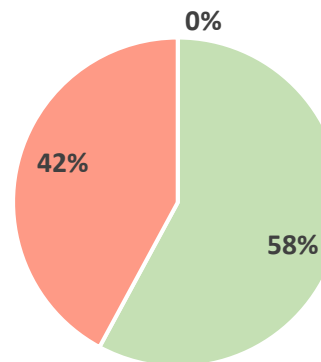
✓ 42 % des répondants jugent que les transports en commun ne sont pas une solution adaptée au territoire pour répondre aux besoins de déplacements des différents publics

Niveau de demande en transport collectif à l'échelle communale



■ Très faible ■ Faible ■ Moyenne ■ Importante ■ NSP / Pas de retour de la population

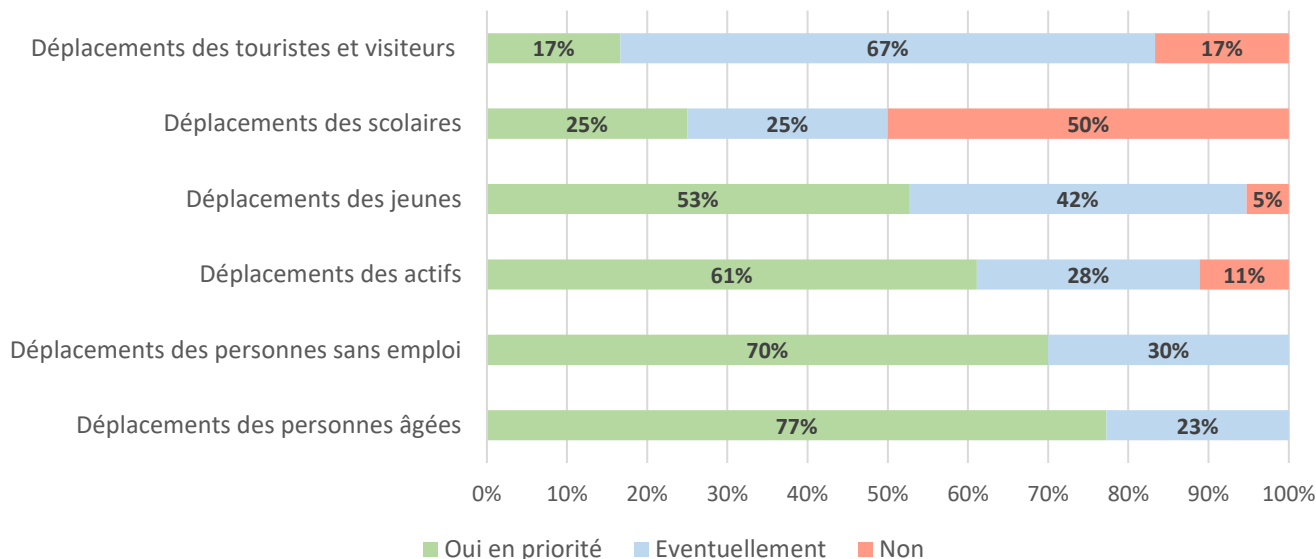
Amélioration de l'offre en transports en commun



■ Oui, l'offre est à améliorer sur la commune
 ■ Non, ce n'est pas une solution adaptée
 ■ Non, l'offre est suffisante

Une amélioration de l'offre de transports en commun prioritairement pour les personnes âgées ou sans emplois

Si une amélioration de l'offre était envisagé, viserait les...



- ✓ **Ce sont prioritairement pour les captifs (personnes âgées, personnes sans emploi) que ces améliorations devraient s'opérer** (respectivement 77 % et 70 % jugent ces publics comme prioritaire)
- ✓ **Les actifs et les jeunes sont également des publics plébiscités pour une amélioration de l'offre** (61 % et 53 % en font une priorité). Pour les actifs, 11 % ne jugent pas nécessaire une amélioration.
- ✓ Améliorer l'offre à destination **des touristes et visiteurs semble secondaire par rapport aux autres publics**
- ✓ L'offre existante pour les scolaires étant la plus satisfaisante, 50 % des répondants ne ciblant pas ce public.

Les destinations les plus demandées dans le cadre d'une amélioration de l'offre de transports en commun concernent en premier lieu des communes extérieures : Auxerre (40 % des demandes) et Cosne-Cours-sur-Loire (17 %) Toucy concentre quant à elle 14 % des demandes

PARTIE 4

Modes actifs et mobilité nouvelle

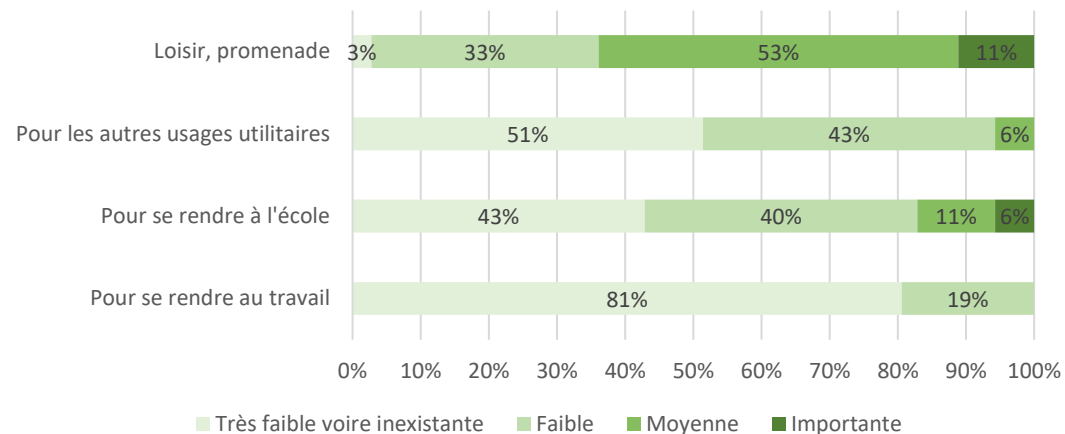
- ✓ Les modes actifs regroupent l'ensemble des modes de déplacement sans apport d'énergie autre que l'énergie humaine pour fonctionner, on y retrouve ainsi :
 - La marche ;
 - Le vélo
 - Mais aussi les rollers, trottinettes...
- ✓ Ces modes sont essentiellement des modes de proximité ; c'est-à-dire qu'ils sont pertinents pour des déplacements de courte distance :
 - La marche dans un rayon de 0 à 1 km, le vélo pour des déplacements jusqu'à 8 km (potentiel prioritaire), voir 10 à l'aide de vélos à assistance électrique
- ✓ Ces modes constituent donc une réelle solution de mobilité pour les déplacements du quotidien
- ✓ Leur bon développement est couplé à la mise en œuvre d'une politique d'aménagement favorable aux modes actifs ; à savoir mise en place de zones de rencontre à proximité des commerces de proximité, zone 30 dans les traversées de bourgs et/ou dans les quartiers résidentiels, mise en place d'aménagements cyclable (voie verte, piste cyclable, bande cyclable, mais aussi chaucidou, double-sens cyclable...) pour sécuriser les axes routiers structurants et desservir les pôles générateurs...



Pour le mode pédestre

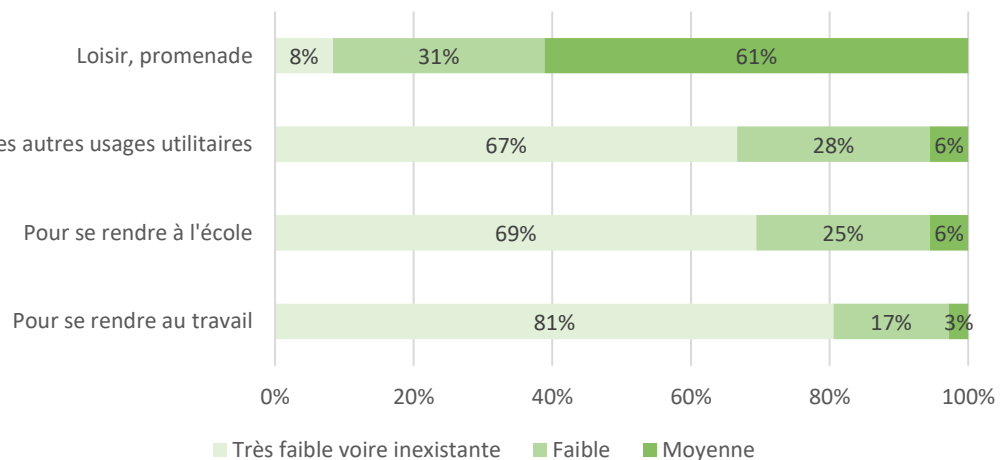
- ✓ La pratique de la marche est surtout orientée vers les loisirs (11 % des élus la jugent importante, et 53 % moyenne)
- ✓ Une pratique notable également chez les scolaires (6 % importante, 11 % moyenne)
- ✓ Une pratique de la marche faible à inexistante pour les autres déplacements utilitaires et notamment pour les actifs.

Intensité de la pratique de la marche perçue sur le territoire



Pour le vélo :

- ✓ Un usage du vélo limité pour les motifs utilitaires (même chez les scolaires) ;
- ✓ Une pratique jugée moyenne pour les loisirs et les promenades

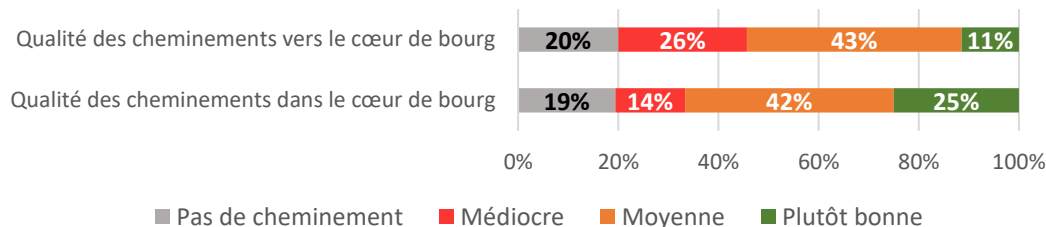


Globalement, les habitants du territoire n'ont pas recours aux modes actifs pour leurs déplacements utilitaires, et la pratique du vélo reste relativement effacée même dans le cadre des loisirs.

Parmi les facteurs explicatifs, des cheminements piétons plutôt décourageants pour un recours privilégié de la marche

- ✓ D'une manière générale, les cheminements piétons sont jugés de qualité moyenne en direction du cœur de bourg (43 % qualité moyenne) et dans le cœur de bourg (42 % qualité moyenne)
- ✓ Mais le cumul de la part des aménagements de qualité médiocre et la part d'aménagement inexistant révèle une lacune importante en matière de cheminement piéton : 46 % des communes répondantes ne disposent pas de cheminement ou disposent d'un cheminement médiocre vers le cœur de bourg, expliquant en partie la faible intensité ressentie de la pratique de la marche à pieds
- ✓ Une légère amélioration perçue pour les cheminements en cœur de bourg, puisque ce chiffre s'abaisse à 23 % (contre 25 % jugeant les aménagements de plutôt bonne qualité)
- ✓ Beaucoup de véhicules stationnés à cheval sur le trottoir, voire même complètement sur le trottoir

Qualité des cheminements piétons



Stationnement illicite sur trottoir, Courson-les-Carrières



Stationnement illicite sur trottoir, Saint-Sauveur-en-Puisaye

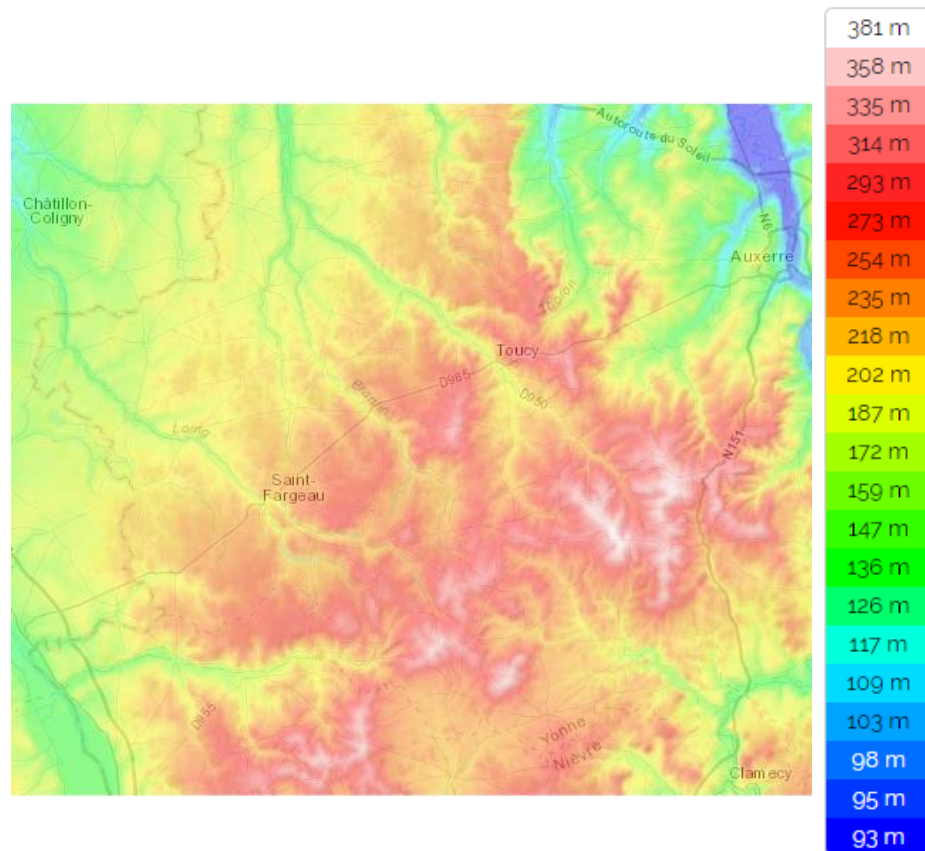
Saint-Fargeau



Une nécessaire sensibilisation auprès des automobilistes afin d'éviter le stationnement illicite, qui complique le cheminement des piétons et pouvant s'avérer très problématique pour les personnes à mobilité réduite

Un relief impactant pour les modes actifs qui explique la faible utilisation quotidienne du vélo?

- ✓ Un territoire aux reliefs modérés, composé essentiellement d'un ensemble de plateaux entaillés de vallées
- ✓ Néanmoins, des dénivelés ponctuellement marqués pouvant impacter les déplacements en modes actifs
- ✓ Deux éléments topographiques se distinguent :
 - La vallée de l'Yonne, au sud-est du territoire, ou encore les petits vallons qui entaillent les hauteurs de la Forterre.
 - À l'Ouest, des vallées se dessinent également mais leurs reliefs restent beaucoup plus atténués



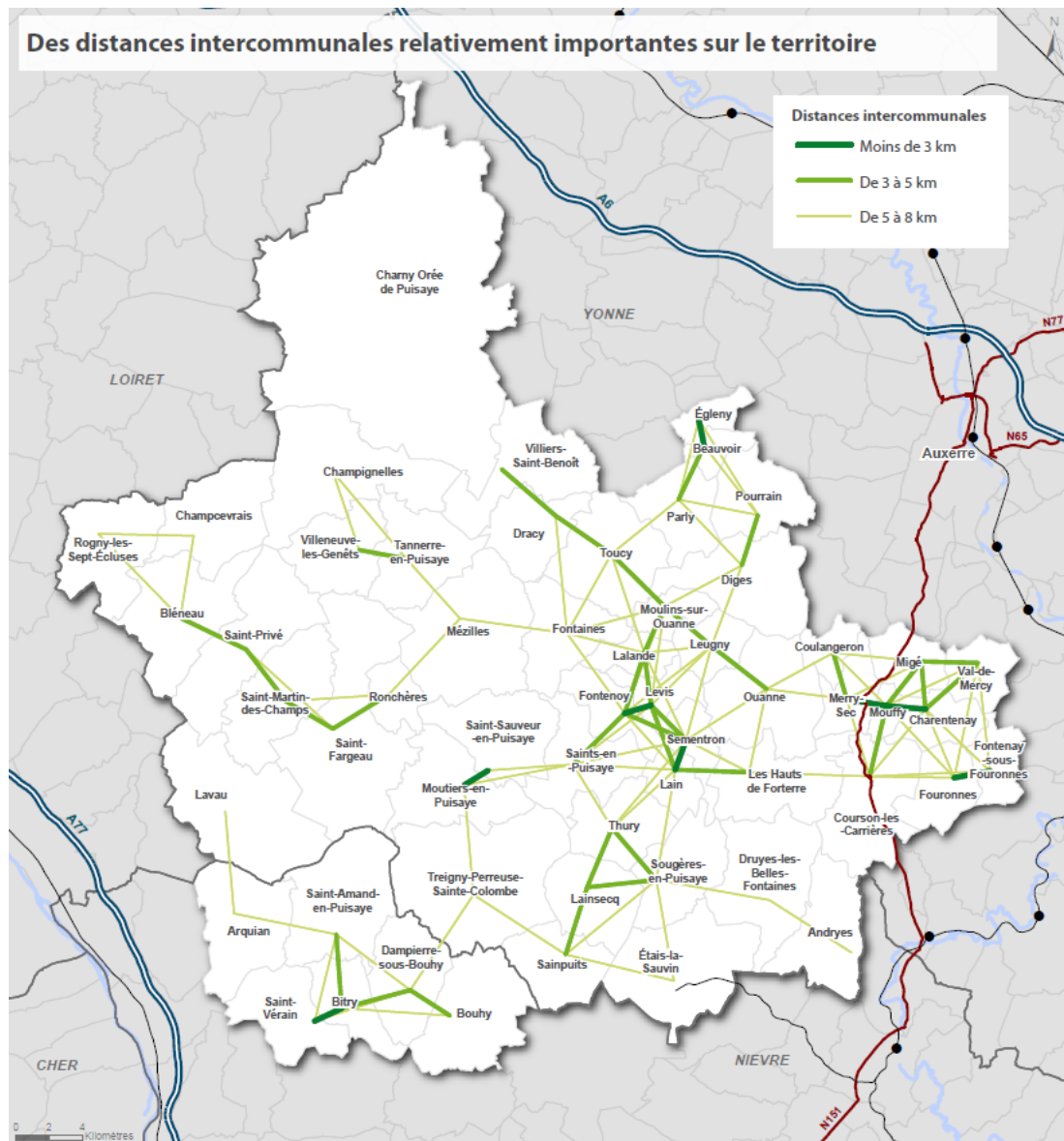
À titre d'exemple sur certains parcours :

- Toucy <> Moulin-sur-Ouanne : 4,6 km – 50m de dénivelé positif
- Migé <> Mouffy : 4,8 km – 150m de dénivelé positif
- Champignelles <> Villeneuve-les-Genêts : 6,5 km - 50m de dénivelé positif

Le dénivelé impacte le temps de trajet des cyclistes et peut également décourager ou empêcher certaines personnes de pratiquer des déplacements à vélo. Avec le recours à un vélo à assistance électrique, le frein du dénivelé peut néanmoins s'estomper

Des distances intercommunales importantes limitant la possibilité de recours au vélo pour les déplacements intercommunaux

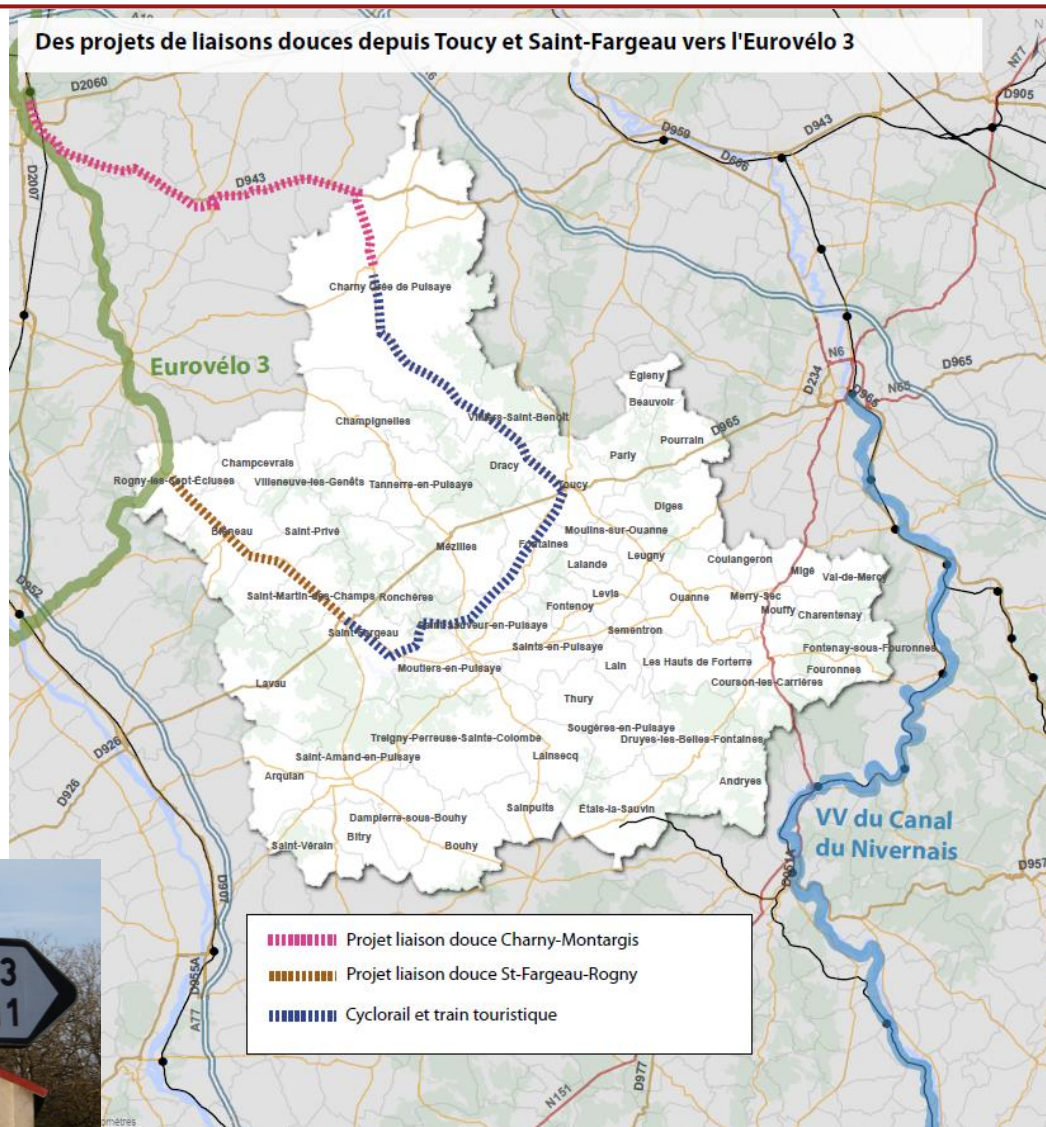
- ✓ On constate des distances intercommunales relativement importantes, avec seulement 23 communes sur 57 à moins de 8 km d'une polarité, principale ou secondaire.
- ✓ On notera tout de même un potentiel essentiellement sur la partie est du territoire.
- ✓ Aucune commune à moins de 8 km de la polarité de Charny Orée de Puisaye pour un rabattement en vélo !
- ✓ Ces importantes distances intercommunales compliquent l'usage du vélo sur le territoire pour certains déplacements de commune à commune
- ✓ Cependant, il reste tout à fait pertinent pour des déplacements internes aux communes, notamment des déplacements internes aux polarités majeures



A ces distances intercommunales s'ajoute également le dénivelé, compris entre 50 et 200 m de dénivelé positif entre les polarités et leurs communes périphériques les plus proches

Une absence de grands itinéraires cyclables structurants sur le territoire

- ✓ **Un territoire situé entre 2 axes cyclables majeurs :**
L'Eurovélo 3 et la voie verte 51 (V51) de Clamecy à Auxerre
- ✓ Seule la commune de Rogny-les-Sept-Ecluses est concernée par un de ces itinéraires structurants :
Un tronçon de l'Eurovélo 3, actuellement jalonné au sein de la commune
- ✓ **Aucune liaison vers ces axes structurants n'a été réalisée, mais des projets en cours pour palier à ce manque :**
 - Un projet de liaison douce entre Charny et Montargis
 - Un projet de liaison douce entre Saint-Fargeau et Rogny-les-Sept-Ecluses



... et donc très peu de services et d'offres à destination des cyclotouristes et du vélo loisir...

- ✓ Un site internet (puisaye-tourisme.fr) recensant l'ensemble des informations à destination des visiteurs (sites à visiter, hébergements, activités...)
- ✓ Beaucoup d'activités et de sites à visiter sont proposés, **mais aucun d'entre eux ne dispose de solutions de mobilité pour s'y rendre**
- ✓ 5 boucles cyclotouristiques et des circuits VTT sont proposés, mais sont consultables uniquement via l'outil « Visorando »
- ✓ Des boucles thématiques qui rencontrent néanmoins un succès important, **preuve d'un engouement pour la découverte du territoire à vélo ou par la marche**



À vélo, de Toucy au Château de Grandchamp et retour

Ce circuit classé en cyclotourisme invite à la découverte du patrimoine bâti et paysager de cette Puisaye verdoyante, avec un bel aperçu sur les villages alentours, la vallée de l'Yonne et les collines du Tholon très différents.

Fiche technique n°324250

Une randonnée Toucy créée le mercredi 03 août 2016 par OT Puisaye-Forterre. MAJ : mardi 26 mai 2020

- ⌚ Durée de l'auteur : 5h
- 📏 Distance : 49.16km
- ⬆️ Dénivelé positif : 308m
- ⬆️ Dénivelé négatif : 303m
- 📍 Point haut : 299m
- 📍 Point bas : 157m
- 🏔️ Difficulté : Moyenne

📄 Carte IGN : Ref. 2520E, 2620SB - Commander : Version papier (cliquer-ici) - Version mobile (cliquer-ici)

📄 Téléchargez : [fiche complète PDF](#) - [trace GPX](#)

Description de la randonnée

Le départ se fait depuis la Place des Frères Genêt (D14). À partir du parking, prenez par la droite la direction d'Auxerre par la D965. À 1km après la sortie de Toucy, tournez à gauche direction Parly, empruntez la D48 sur 4km, c'est une belle route ombragée en descente jusqu'au village de Parly.

(1) Au carrefour, en vis de l'église, prenez 2 fois à gauche, direction Échelette, Méry, les Chânon, montez sur 500m, suivre à gauche la Rue du Mont Chaumont (attention signalisation en partie effacée). Sur cette très belle route en montée de 2,5km environ, vous pourrez admirer un paysage verdoyant et dégagé puis vous effectuerez une traversée de bois avant d'atteindre le plateau au lieu-dit la Fumée. Au stop, continuez en face vers la Faisandene, les Tremblats, suivez à droite et passez devant la faisandene des Tremblats.

Boucle cyclotouristique autour de Toucy sur Visorando

- ✓ **Pas de véritable service de location de vélos (ou vélo à assistance électrique pour le loisir et le tourisme) proposé par une collectivité ou l'OT** (seulement 3 vélocistes proposent de la location et **concentré dans 3 communes du territoire** : un prestataire à Toucy, Rogny-les-Sept-Ecluses et Druyes-les-Belles-Fontaines)
- ✓ **Aucun établissement recensé label « Accueil Vélo » sur le territoire** (recensement par France Vélo Tourisme)



Location de vélo électrique à Druyes



Location de vélo électrique à Druyes

89540 DRUYES-LES-BELLES-FONTAINES

[Afficher le n° de téléphone](#)

[Visiter le site internet](#)

[Contacter par mail](#)

[Retour à la liste des résultats](#)

Capture d'écran du site internet dédié au tourisme et aux loisirs sur le territoire

Un potentiel pour le cyclotourisme à développer. Les bénéficiaires du développement du cyclotourisme pour un territoire ne sont pas à négliger (Le budget moyen d'un cyclotouriste est d'environ 75 €/jour)

Une absence également d'aménagement cyclable dans les communes et de services associés pour la pratique utilitaire

- ✓ Seule la commune de Toucy dispose d'un aménagement cyclable : une voie verte reliant la zone d'activités économiques
- ✓ Globalement, une absence d'infrastructures et de services dédiés à la pratique utilitaire
 - Une absence de service de location à destination des habitants porté par une commune ou la CCPF ;
 - Pas d'aide à l'achat proposé (hors aide régionale ou nationale)
- ✓ On notera toutefois la présence d'un atelier d'auto-réparation pour les vélos sur le territoire, assuré par la Recyclerie de Toucy, qui propose également de vieux vélos à réparer



Crédit photo : La Recyclerie

Voie verte, Toucy



- ✓ Des vélocistes, mentionnés précédemment, pouvant assurer un entretien et une réparation des vélos des usagers réguliers ;

Une offre de stationnement vélo très aléatoire sur le territoire

- ✓ Selon les répondants au questionnaire à l'attention des communes, **81 % de celles-ci ne disposent pas de stationnement vélo**

→ Une faible offre en stationnement vélo confirmée lors de la phase de terrain

- ✓ **Néanmoins, plusieurs constats positifs :**

- Plusieurs points de stationnement prévus à proximité ou au sein d'établissements scolaires

- Quelques points de stationnement dans les cœurs de bourg

- Quelques points de stationnement à proximité d'équipements sportifs

- ✓ **Plusieurs types de stationnement recensés selon les communes :** Racks et racks abrités, arceaux. Mais aucun box sécurisé recensé sur le territoire

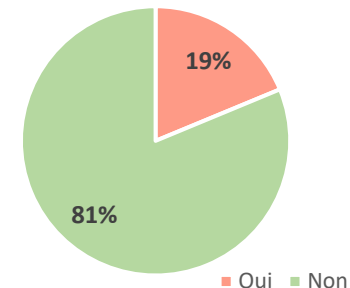


Racks, complexe sportif de Charny-Orée-de-Puisaye



Stationnement vélo abrité, collège de Saint-Fargeau

Présence de stationnement vélo recensée à travers le questionnaire



■ Oui ■ Non

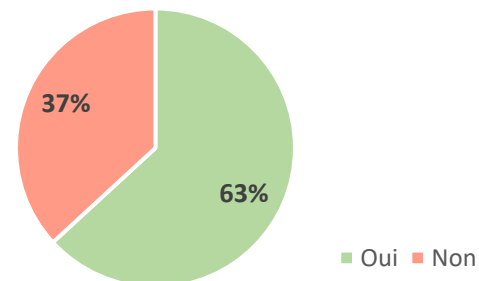


Arceaux à proximité du château de Saint-Amand-en-Puisaye

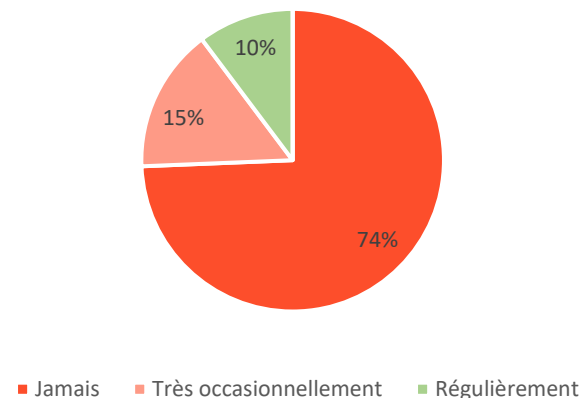
Une vision mitigée concernant le potentiel de développement du vélo sur le territoire

- ✓ D'après le questionnaire à destination des communes, **63 % des répondants considèrent que le territoire est adapté à la pratique du vélo.**
- ✓ Sur les 37 % le jugeant comme inadapté, les motifs les plus récurrents sont les suivants :
 - Le relief
 - L'absence d'aménagements cyclables
 - Un niveau élevé du trafic routier sur certains axes
 - Des distances intercommunales importantes
- ✓ On constate, **très peu de demandes d'administrés concernant le développement d'aménagements cyclables** : 74 % des répondants déclarent ne jamais avoir eu de demande, 15 % très occasionnellement et seulement 10 % régulièrement
- ✓ **Les points favorables énoncés pour les déplacements à vélo sont les suivants :**
 - Territoire tout à fait adapté pour du loisir (chemins, peu de circulation)
 - Routes communales agréables à emprunter à vélo

Le territoire est-il adapté à la pratique du vélo ?



Fréquence des retours et demandes d'administrés concernant le développement d'aménagements cyclables



Une approche des déplacements à vélo très centrée sur l'aspect cyclotourisme et loisir, mais aucune évocation des déplacements à vélo dans un cadre utilitaire ; un potentiel à développer sur et autour de certaines polarités !

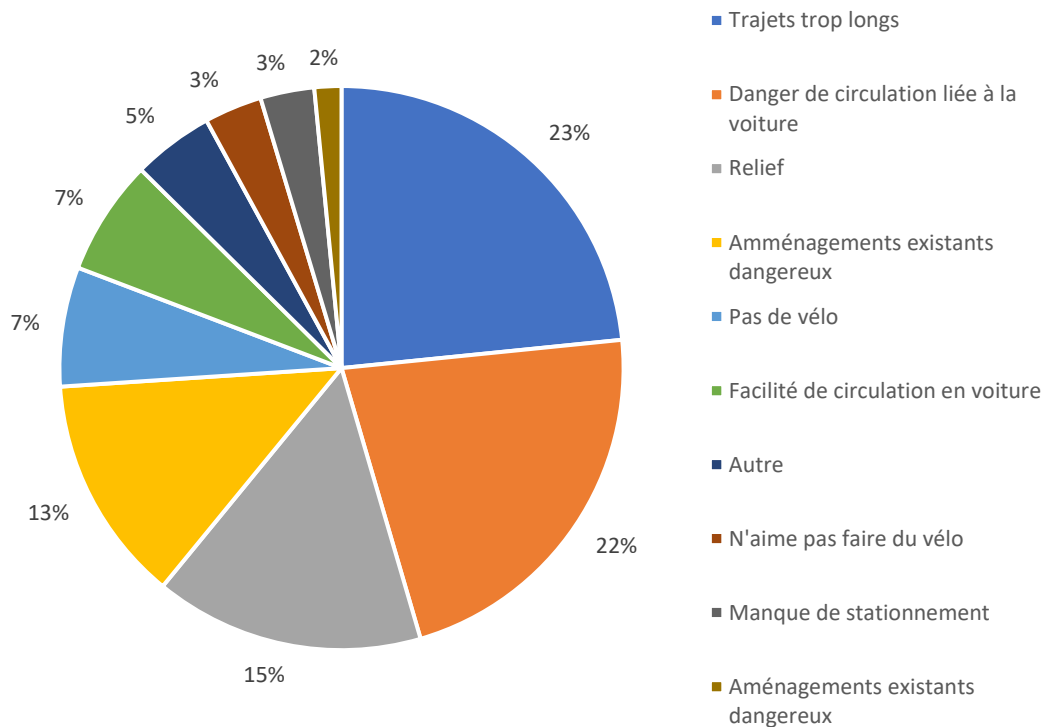
L'enquête population confirme certains freins pressentis pour le développement du vélo au quotidien

- ✓ Des distances intercommunales importantes et la cohabitation avec les voitures comme principaux freins déclarés à l'usage du vélo sur le territoire de la CCPF :

- La distance des trajets (23 % des réponses) due aux **distances intercommunales importantes**, ne permettant pas de concurrencer l'usage de la voiture
- La **dangerosité due la cohabitation avec les voitures** arrive en deuxième position mais reste un frein très important à l'échelle de la CCPF (22 % des réponses) ; on peut y ajouter le sentiment d'aménagement dangereux (13%)

- ✓ Le relief présente également un frein à la pratique cyclable sur certaines parties du territoire (15% des réponses)

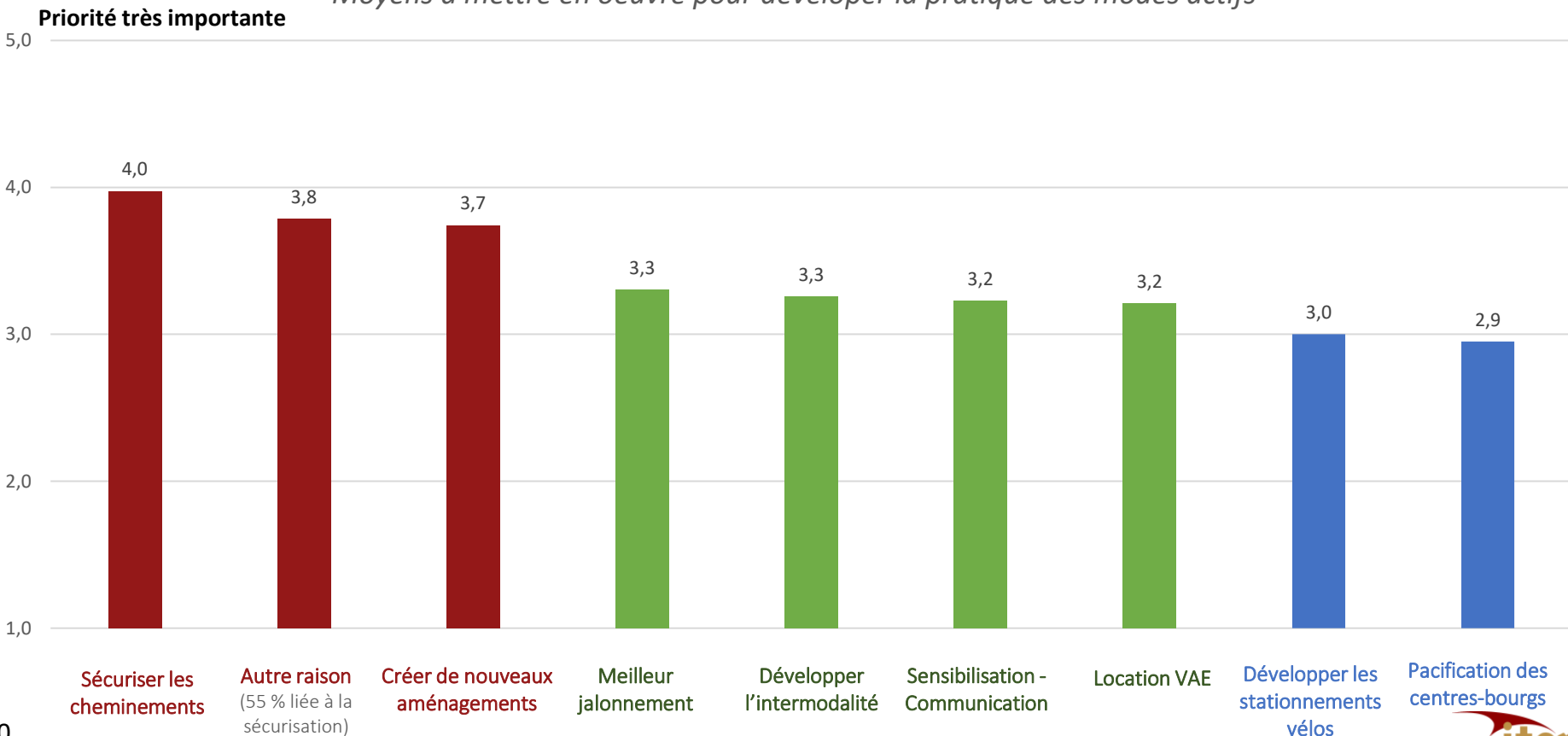
Freins rencontrés et/ou ressentis limitant l'usage du vélo sur le territoire



Pour développer la pratique des modes actifs (Enquête Population) il faudra créer des aménagements et de la sécurisation

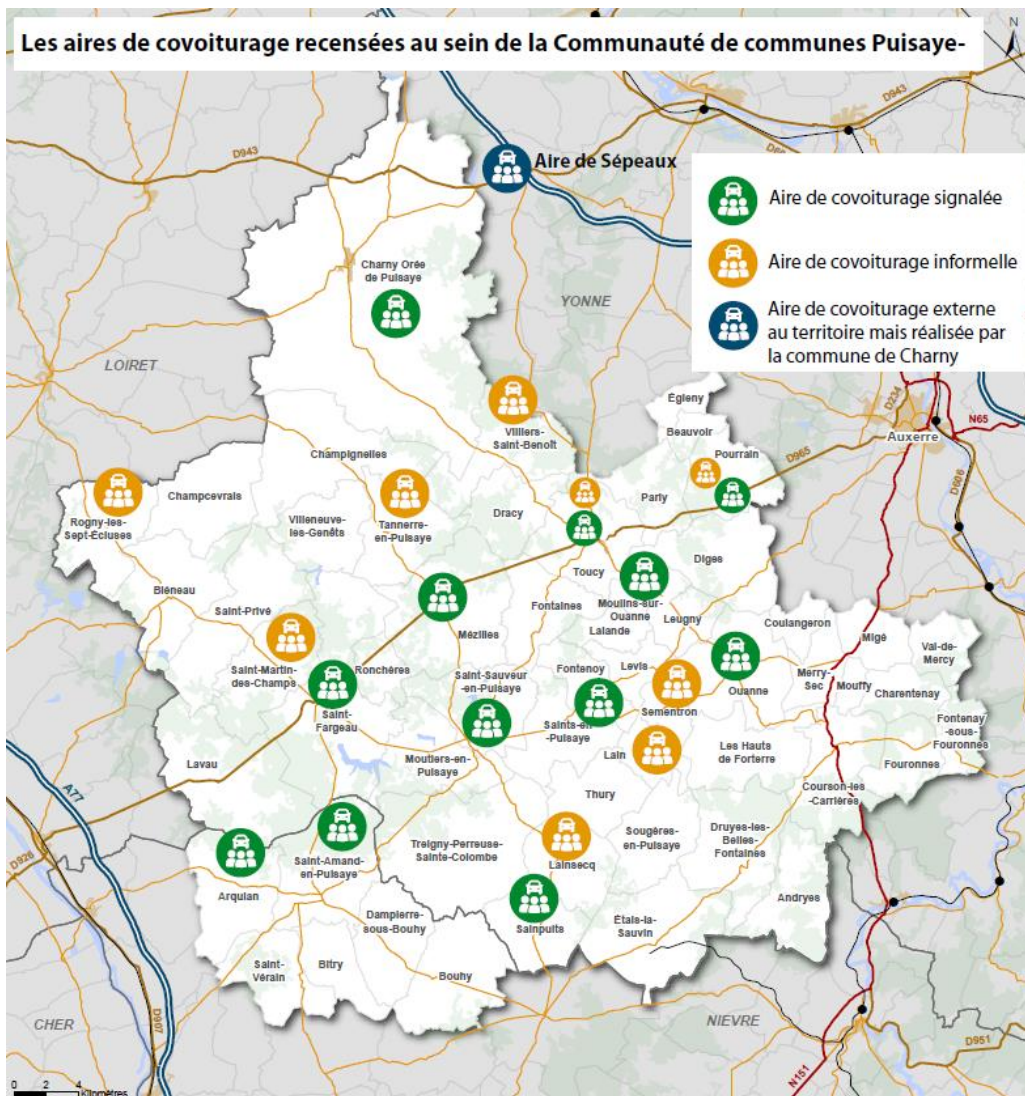
- ✓ **La sécurisation des itinéraires comme principale priorité** (3 axes à mettre en œuvre bénéficiant d'une moyenne autour de 3,8). Pour « Autres », 55 % des réponses concernant la sécurisation
- ✓ **Un deuxième niveau avec les services associés à l'usage du vélo** (moyennes autour de 3,25)

Moyens à mettre en oeuvre pour développer la pratique des modes actifs



Un réseau d'aires de covoiturage à conforter pour étendre l'offre sur le territoire

- ✓ 10 aires de covoiturage existantes sur le territoire complétés par 9 aires informelles recensées à travers le questionnaire
- ✓ Certaines aires situées le long d'un axe de transport stratégique (La D965, desservant Toucy et Auxerre hors territoire, et permettant de joindre une des entrées d'autoroute à proximité)
- ✓ Une aire de covoiturage extérieure au territoire réalisée par la commune de Charny-Orée-de-Puisaye : **L'aire de Sépeaux**
- ✓ Une couverture du territoire assez homogène grâce à des aires de covoiturage informelles qui se sont développées petit à petit ;
- ✓ Aucune plateforme mise à disposition par les départements de l'Yonne et de la Nièvre
- Seule la plateforme Mobigo permet une couverture du territoire de par sa couverture régionale
- ✓ Un groupe d'initiative citoyenne créé sur les réseaux sociaux pour proposer du covoiturage ou chercher un trajet sur le territoire de la CC Puisaye-Forterre
- Une initiative révélatrice d'un manque d'outils locaux proposés pour l'organisation du covoiturage



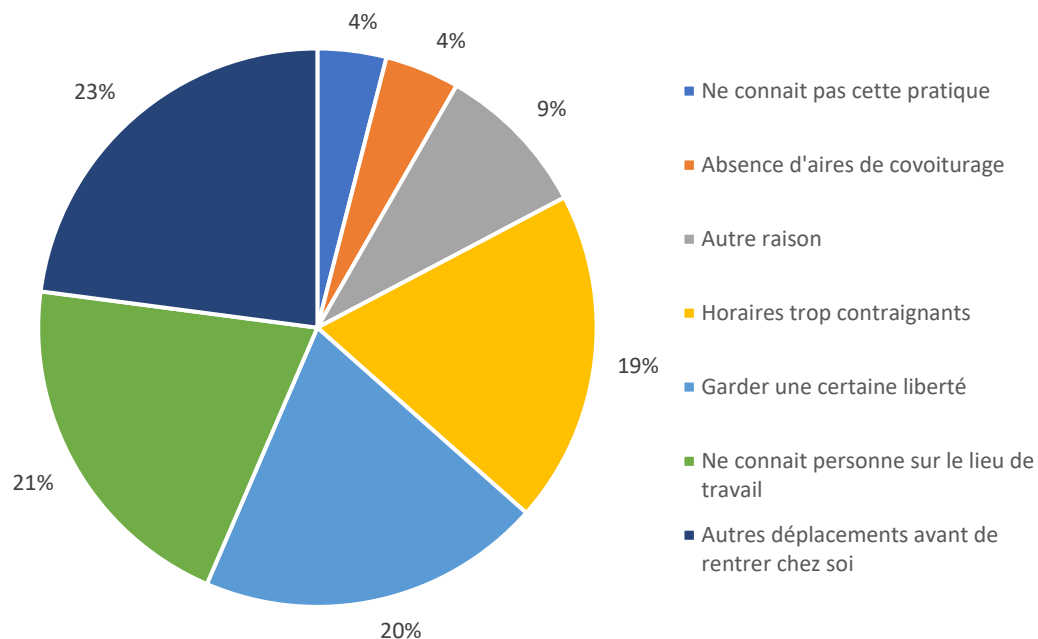


- ✓ Globalement, une fréquentation des aires de covoiturage très faible voire inexistante
- ✓ Seule l'aire de Sépeaux présentait un taux de remplissage intéressant lors du déplacement sur le territoire : 10 voitures stationnées sur quarante places disponibles
- ✓ Une mixité des usages des parkings sur les aires de covoiturage du territoire ne permettant pas de faire la distinction entre les véhicules stationnés pour du covoiturage et des véhicules stationnés pour un motif autre.
- ✓ Certaines aires de covoiturage complètement vides, comme celle de Mézilles

Le covoiturage : un mode de déplacement qui apparaît trop contraignant pour les habitants

- ✓ Ce mode de déplacement est trop contraignant pour les habitants que ce soit en nombre de déplacements ou à cause des contraintes horaires imposées par le covoiturage.
- ✓ En effet, la principale raison de non utilisation du covoiturage dépend **des différents déplacements effectués avant de rentrer chez soi** : 23 % des répondants indiquent de pas utiliser le covoiturage pour cette raison.
- ✓ Un mode contraignant qui se traduit également par la volonté des habitants de **garder une certaine liberté** (20 %) et **sans être contraint par les horaires fixés par le covoiturage** (19 %).
- ✓ 21 % des réponses, **concernent des personnes qui ne connaissent personne sur le lieu de travail** pour pratiquer le covoiturage (un potentiel à exploiter à travers le conseil en mobilité et les services de mise en relation).

Les freins à la pratique du covoiturage

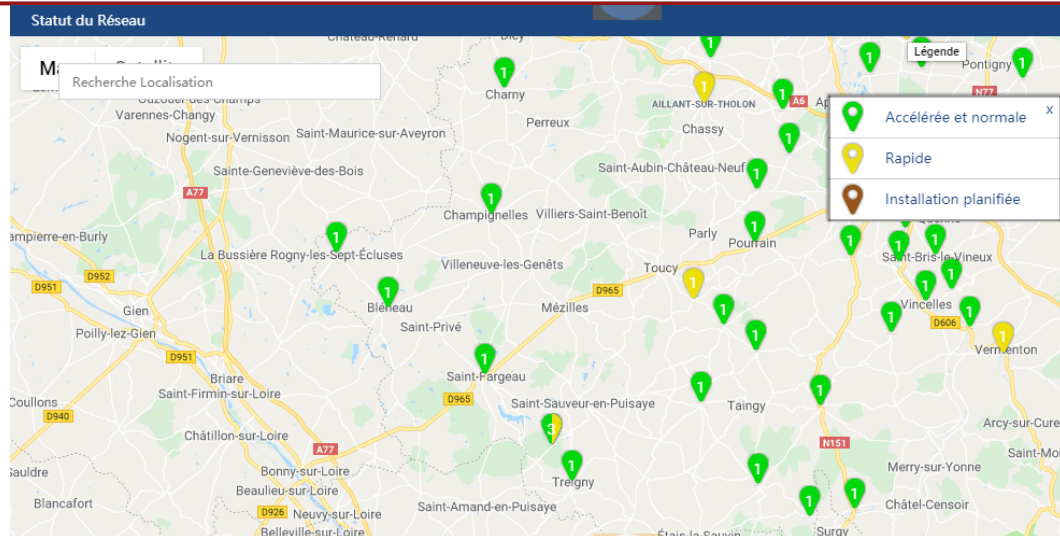


Une bonne couverture du territoire en bornes de rechargement pour véhicule électrique

- ✓ **Sur le territoire, 17 bornes de rechargement pour véhicules électriques**, réparties dans 15 communes du territoire
- ✓ Ces bornes de rechargement sont gérées par le Syndicat Départemental d'Énergie de l'Yonne (SDEY)
- ✓ **L'ensemble des polarités de la CC Puisaye-Forterre dispose d'une ou plusieurs bornes de rechargement**
- ✓ Certains sites touristiques sont notamment à proximité de ces bornes. Le château de Guedelon dispose même de sa propre borne.
- ✓ **Une couverture du territoire permettant donc un déplacement confortable en véhicule électrique**
- ✓ 6 communes ont actuellement en projet l'installation de nouvelles bornes ;

(création d'offre ou complément de l'existant : Bouhy, Etais-la-Sauvin, Fontenoy, Saint-Martin-des-Champs Toucy, Villiers-Saint-Benoit)

- ✓ **Une absence de service d'autopartage sur la CCPF** : la seule offre à proximité du territoire se trouve à Auxerre, où 2 stations ont



Répartition des bornes de rechargement de véhicule électrique sur le territoire



Borne de rechargement à Charny, sur le parking d'un supermarché



Parking avec bornes de rechargement, château de Guedelon

Un service d'autostop organisé couvrant le territoire pour offrir une alternative aux plus captifs

- ✓ **Le service d'auto-stop organisé « Rézo Pouce »** a été mis en place sur le territoire
- ✓ Avec des conducteurs et des passagers identifiés à travers un système d'inscription et de reconnaissance mutuelle (sticker sur le pare-brise et panneau d'indication de la destination pour le passager)
- ✓ Également un système de mise en relation entre usagers par une application
- ✓ **Actuellement, ce sont près de 50 arrêts d'autostop organisé Rézopouce qui maillent le territoire**
- ✓ Trois nouvelles communes ont entamé les démarches pour rejoindre le réseau : Charny-Orée de Puisaye (15 arrêts), Courson-les-Carières (2 arrêts), Fontenoy (NC)
- ✓ Un réseau permettant de se rendre à Auxerre (un arrêt matérialisé en direction de Toucy ou Pourrain)
- ✓ **Un système d'autostop organisé également mis en place sur le PETR Gâtinais montargois, territoire voisin.** Mais aucune complémentarité entre les deux territoires.



Arrêt Rezo Pouce de Champignelles



Arrêt Rezo Pouce de Mézilles, à proximité directe du parking de covoiturage

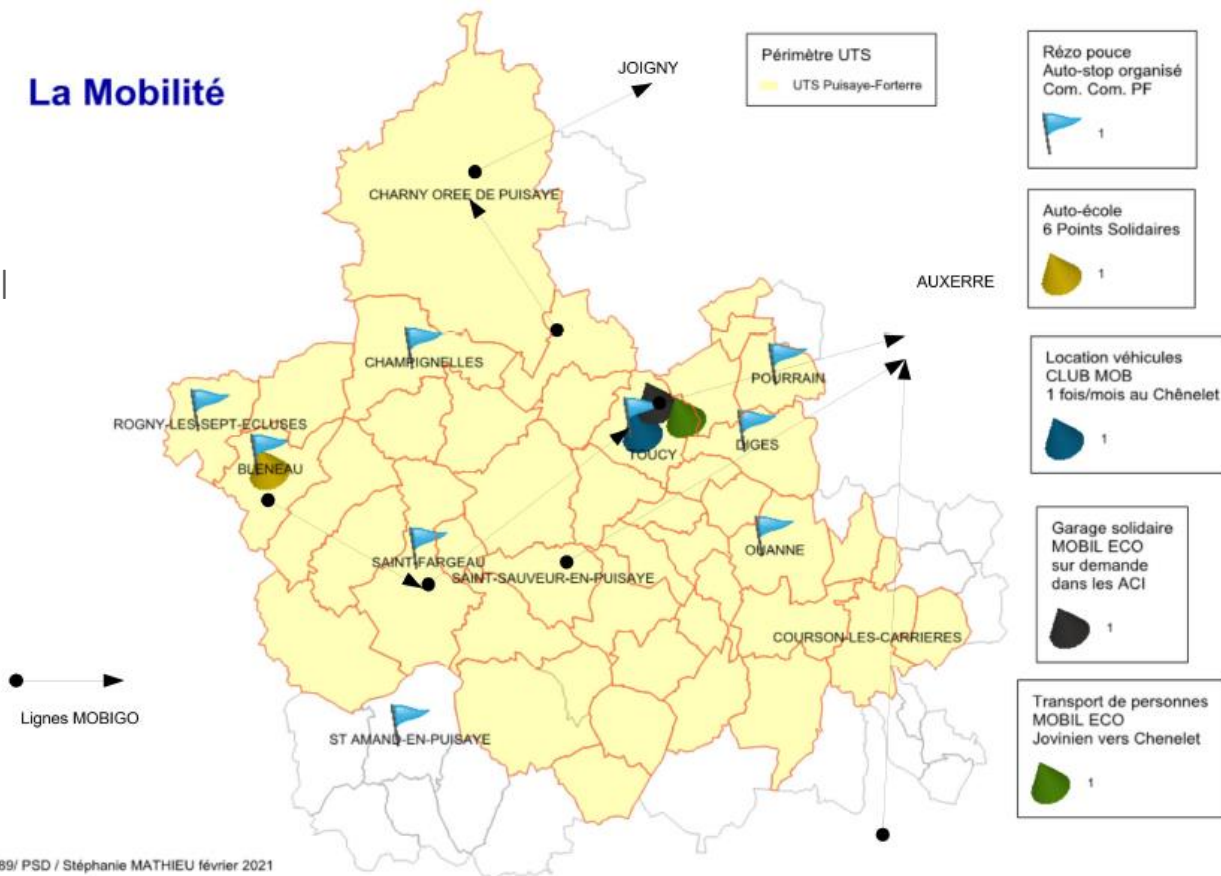
Un service associatif de mobilité solidaire présent sur le territoire mais complexe en matière de gestion et de financement pour le centre social et culturel

- ✓ Un service émanant d'un diagnostic territorial ayant mis en lumière des besoins importants de mobilité des personnes captives **et de demandes régulières des habitants**
- ✓ Pour tous les habitants de Puisaye-Forterre, sans condition particulière, mais **un service majoritairement tourné vers les personnes âgées et vulnérables**
 - **Public majoritaire** : Retraités et personnes âgées, chômeurs. Part importante de femmes sans voiture et/ou sans permis de conduire
 - **Un rendez-vous hebdomadaire** pour accompagner les personnes dans leur accès aux différents services : courses, pharmacie... **Principalement au départ de Saint-Amand-en-Puisaye, avec possibilité de déplacements ponctuels depuis d'autres communes - Prix trajet pour courses hebdomadaires : 1 €**
 - Un rendez-vous mensuel pour un trajet jusqu'à Cosne-sur-Loire (sur un après-midi), **permettant un accès à un niveau supérieur de services. Départ de Saint-Amand-en-Puisaye - Prix du trajet jusqu'à Cosne-sur-Loire : 8 € A/R**
 - **Réalisé avec un Minibus** mis à disposition par une entreprise
 - **Capacité théorique : 8 personnes + chauffeur**. Mais dans la réalité, plutôt 4 personnes (difficulté d'accès à certains sièges pour les personnes âgées)
- ✓ Equipe mobilisée : Trentaine de bénévoles dont environ une quinzaine réguliers. Pour chaque trajet 1 chauffeur + un accompagnant
- ✓ **Un service peu connu des habitants (15 % des répondants à l'enquête ont connaissance du service de transport solidaire), et aucun d'eux ne l'a expérimenté**

Ce service met en lumière d'une part la dépendance à l'automobile pour les plus âgées ou vulnérables, mais également un enjeu fort lié à l'accessibilité des jeunes au permis de conduire → Une couverture très faible du territoire en auto-école, causant des problèmes d'accès à la formation du permis de conduire

- ✓ Deux axes stratégiques :
 - Optimiser les pratiques et dispositifs en matière de repérage, orientation et accompagnement des publics cibles.
 - Accompagner l'écosystème local pour aider au retour à l'emploi des publics fragiles.
- ✓ Un diagnostic mené, recensement des besoins....

La Mobilité



MOBILITÉ

Pas ou peu de transports publics
 Accès au permis onéreux
 Accès location 2 roues et voiture
 Garage solidaire

...

PARTIE 5

Synthèse et attentes pour la suite de l'étude



ATOUTS

- ✓ **Un pôle principal et une multiplicité de pôles secondaires sur le territoire, dont 5 pôles de proximité et 2 pôles relais**, permettant un accès aux commerces essentiels du quotidien sans nécessité de longs déplacements ;
- ✓ Un territoire carrefour **d'un ensemble de polarités structurantes extérieures pour des besoins supérieurs** ;
- ✓ **57% des actifs du territoire y travaillent (43% se rendent à l'extérieur et majoritairement vers Auxerre)**
- ✓ **36 % des actifs du territoire travaillent au sein même de leur commune de résidence** → Un potentiel pour des déplacements courts en modes actifs
- ✓ **Des déplacements scolaires majoritairement internes au territoire (73%)** ;
- ✓ **Un rôle prépondérant de Toucy et des autres pôles internes pour une majorité des besoins de déplacements selon l'enquête** ;
- ✓ **Des axes routiers structurants (D965, D943, N151)**, desservant la polarité principale interne (Toucy) et faisant le lien les polarités principales extérieures : Auxerre, Clamecy, Montargis, Joigny
- ✓ **Une concentration du trafic sur ces axes routiers structurants** (de 2 000 véh./j minimum à plus de 5 000 véh./j sur certains tronçons) et un **trafic modéré sur l'essentiel du réseau**
- ✓ **Une pratique du vélo à usage de loisir déjà observé et un potentiel cyclo touristique à développer** (axes cyclables structurants à proximité du territoire. Une liaison vers l'EV3 en projet)

FAIBLESSES

- ✓ Une **forte demande de déplacement vers l'agglomération auxerroise induisant des trajets longs** ;
- ✓ **Une mobilité assez importante (3,9 déplacements par habitants) et largement tournée vers l'automobile** (85% de part modale tous motifs et 88% pour les actifs)
- ✓ **Un usage limité des modes alternatifs (vélo, train, cars...), mais des difficultés fréquentes chez les peu d'utilisateurs**
- ✓ A l'inverse **une utilisation aisée de l'automobile et une absence de problème de stationnement qui n'incitera pas au rapport modal** ;
- ✓ **Une pacification peu développée** et majoritairement ponctuelle
- ✓ Des vitesses jugées élevées en entrée de commune et au sein des communes
- ✓ **Des temps de parcours globalement élevés pour atteindre les échangeurs autoroutiers** ;
- ✓ **Un relief parfois marqué sur le territoire et des distances intercommunales importantes**, peu favorables au développement des modes actifs
- ✓ **Une pratique faible voire inexistante du vélo et de la marche à pieds pour les déplacements utilitaires**
- ✓ **Une absence d'aménagement cyclable et des services vélos quasi inexistantes** ;
- ✓ **Un certain scepticisme sur le développement potentiel du vélo sur le territoire** ;

ATOUTS

- ✓ Un **développement des aires de covoiturage** (19 aires formelles et informelles), **permettant un maillage intéressant pour le développement de la pratique.**
- ✓ Un **service d'autostop organisé couvrant l'ensemble du territoire** (pour les secteurs non couverts, installation de panneaux en cours).
- ✓ Un **service de transport solidaire, permettant une solution pour des déplacements ponctuels pour les plus captifs**
- ✓ **Deux lignes de cars en direction de l'agglomération auxerroise** (L802 : Auxerre <> Clamecy et L804 : Saint-Fargeau <> Auxerre) pour les captifs
- ✓ Deux lignes de marchés **appréciées par les captifs**, au regard de la fréquentation constatée
- ✓ **Une tarification attractive de l'offre TC et des temps de parcours assez concurrentiels**
- ✓ **Des attentes pour une amélioration de l'offre en priorité vers les captifs : des réponses plus simples à apporter !**

FAIBLESSES

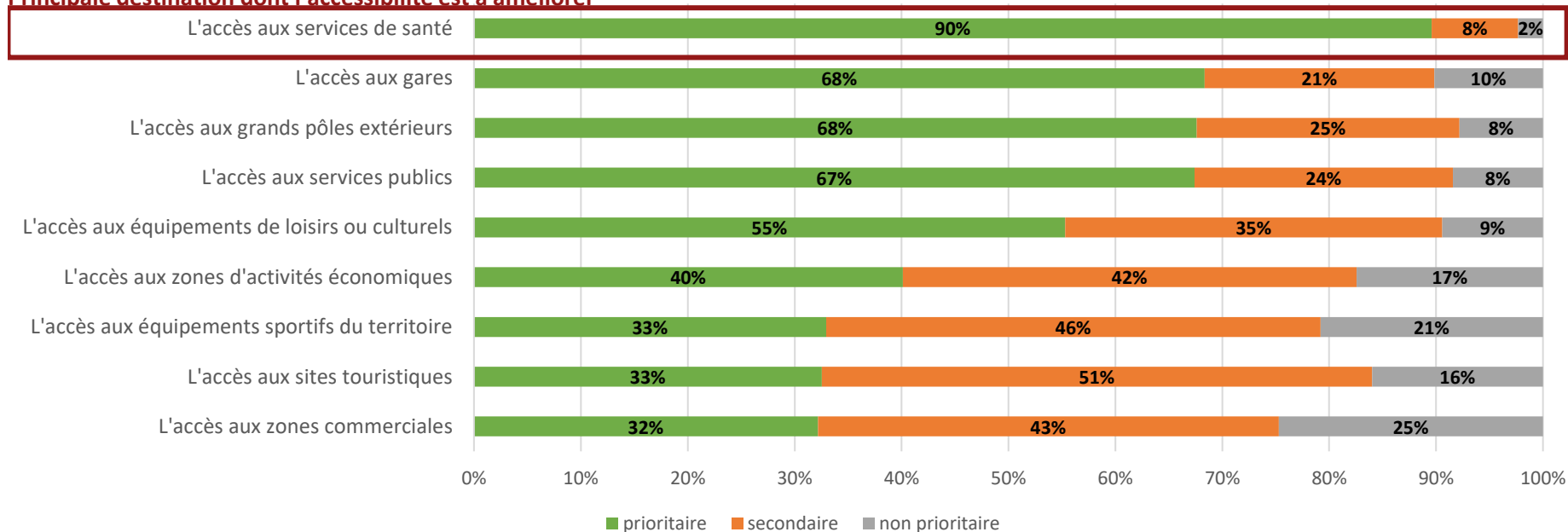
- ✓ **Une communication importante à réaliser sur le système RézoPouce d'autostop pour lui faire prendre de l'ampleur ;**
- ✓ **Une absence d'offre ferrée et de gares sur le territoire et des temps de rabattement longs vers les gares extérieures ;**
- ✓ **Des lignes de transports en commun régulières qui ne couvrent pas la moitié des communes et qui majoritairement dédiées à un public de scolaires**
- ✓ **Aucune offre de transport qui ne permettent de répondre de manière satisfaisante aux besoins des actifs ;**
- ✓ Selon les questionnaires **l'offre de transports en commun ne répond aucunement aux différents besoins** (hors scolaires) ;
- ✓ **Plus de la moitié des communes ne disposent que d'une offre scolaire non permanente sur l'année !**

✓ Une priorité : l'accessibilité vers les services publics

- L'accessibilité aux services de santé est la priorité des répondants (90 % des réponses pour le niveau prioritaire)
- Ensuite, l'accès aux pôles extérieurs et aux gares en est également une (niveau « prioritaire » près de 70 %)
- L'accès vers les autres équipements (niveau prioritaire avec une moyenne de 61 %)
- Les priorités secondaires concernent la desserte des zones d'activités économiques, commerciales et des sites touristiques

Les actions à mener (Enquête Population)

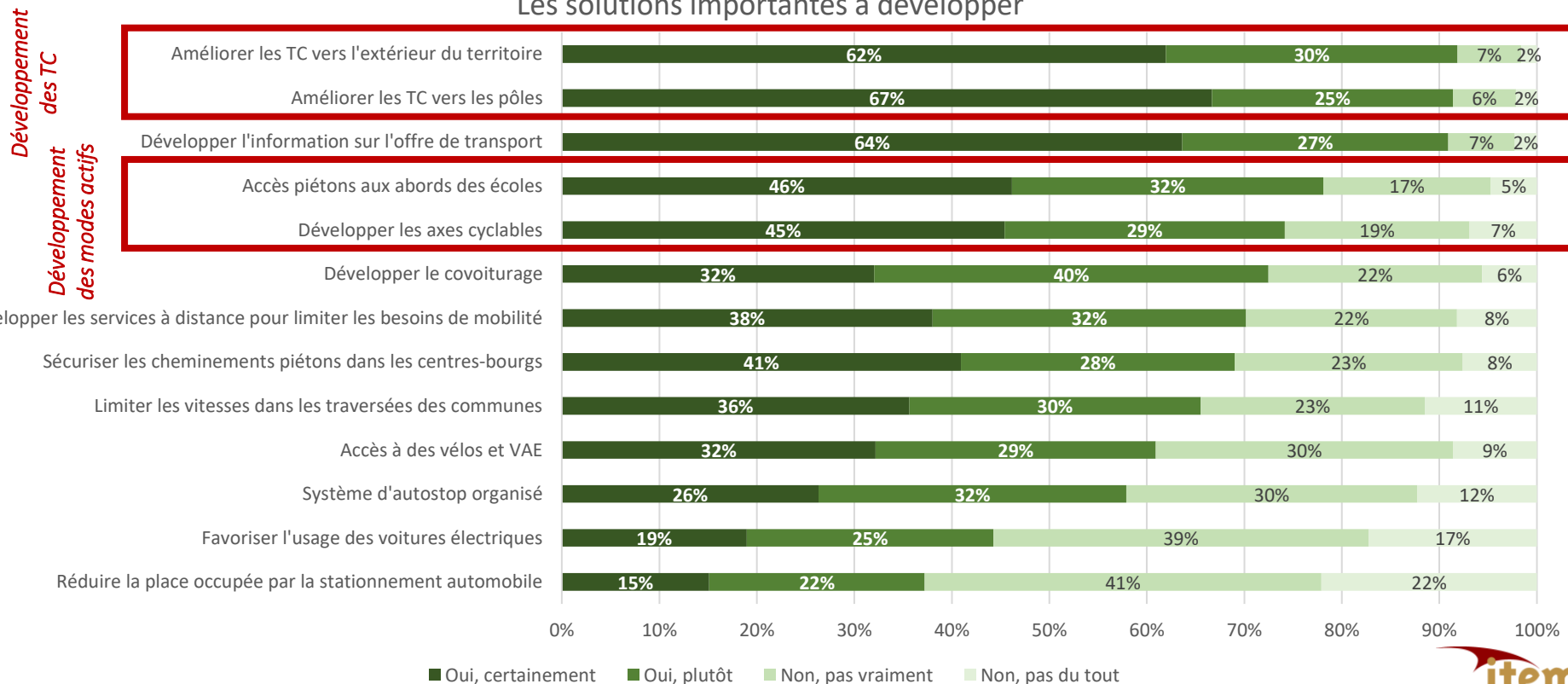
Principale destination dont l'accessibilité est à améliorer



Des pistes d'amélioration orientées vers les TC et les modes actifs

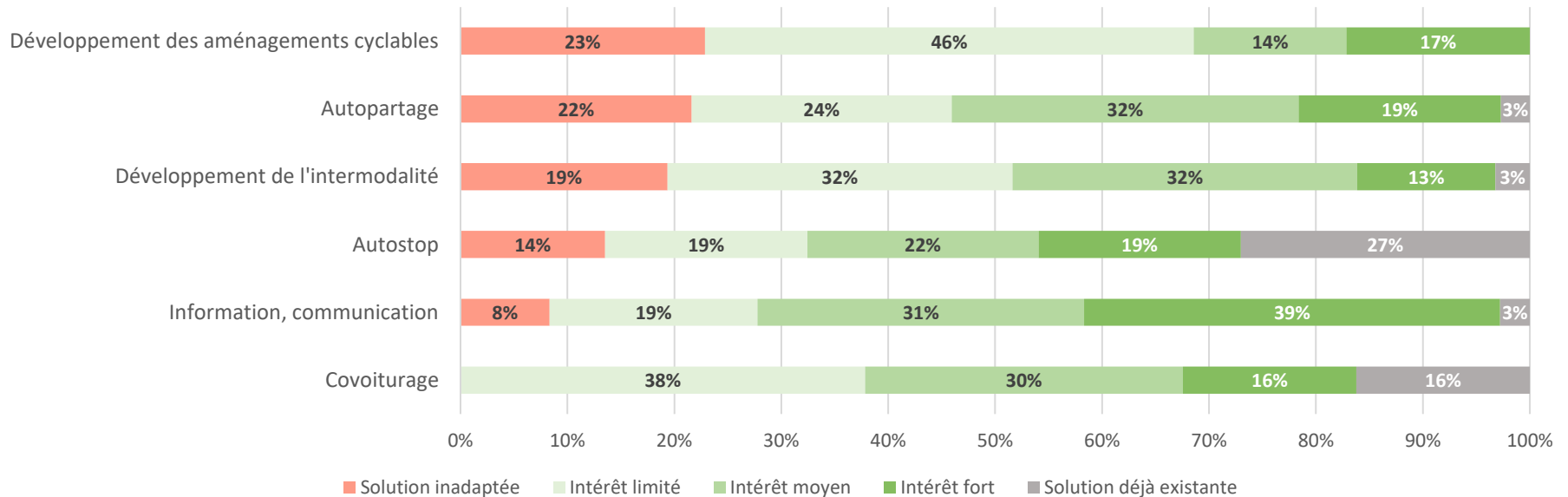
- ✓ Pour atteindre les objectifs d'accessibilité vers les services publics, les répondants s'orientent vers un déploiement du réseau TC et un développement des modes actifs :
 - Concernant le développement des TC vers l'extérieur du territoire et vers les pôles, 92 % des répondants y sont plutôt favorables (pourcentages les plus importants traduisant l'importance des TC).
 - Les habitants rendent également prioritaire le développement des modes actifs : environ 75 % des habitants sont favorables à l'amélioration des accès piétons aux abords des écoles et au développement d'axes cyclables
- ✓ A noter l'importance, également citée par les habitants, du développement de l'information sur l'offre de transport (91 % des répondants favorables à cette notion)

Les solutions importantes à développer



Intérêt perçu de différentes actions à mener sur le territoire pour favoriser la mobilité : retours des élus via les questionnaires (1/2)

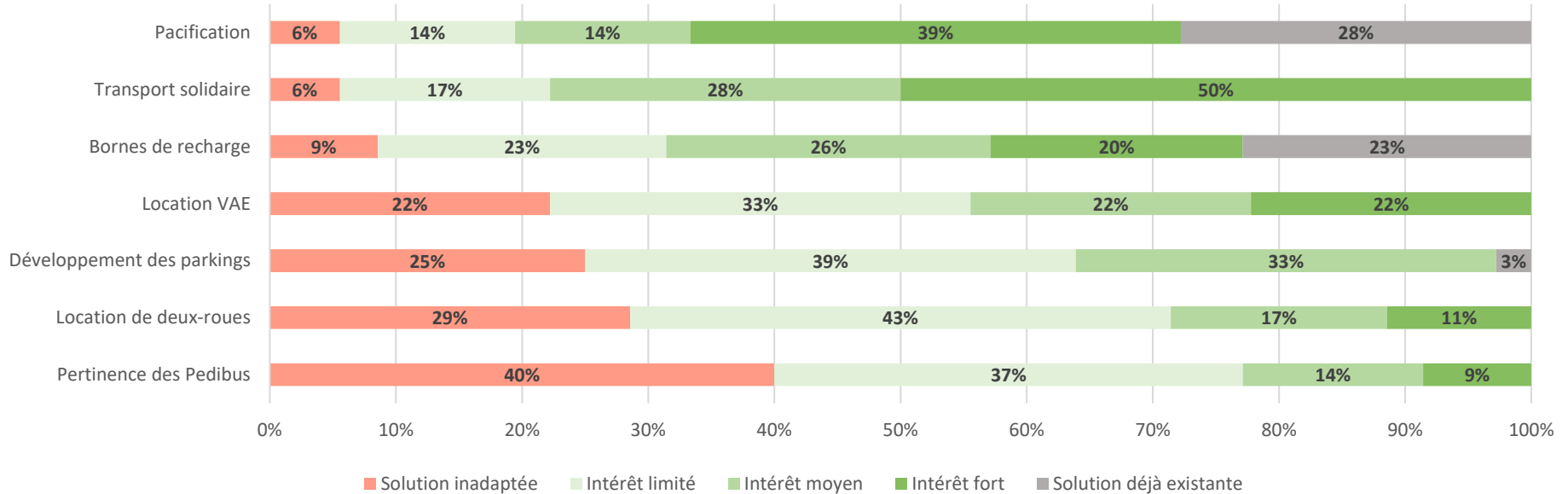
Pertinence du développement des actions suivantes pour le territoire :



- ✓ Un développement des aménagements cyclables qui n'est pas perçu comme pertinent pour les élus du territoire contrairement aux souhaits de la population ;
- ✓ Un intérêt modéré pour le développement de l'autopartage, et de l'intermodalité
- ✓ **L'autostop organisé**, solution déjà mise en place sur une partie du territoire, **apparaît comme une solution à conforter**. Un travail en cours puisque la Communauté de communes de Puisaye-Forterre poursuit la mise à disposition de panneaux « Rézopouce » aux communes souhaitant s'équiper de ce dispositif
- ✓ Comme pour les habitants, développer l'information et la communication ressort de manière plus distincte (39 % y portent un intérêt fort), de même que la poursuite du développement du covoiturage semble souhaitée également

Intérêt perçu de différentes actions à mener sur le territoire pour favoriser la mobilité : retours des élus via les questionnaires (2/2)

Pertinence du développement des actions suivantes pour le territoire :

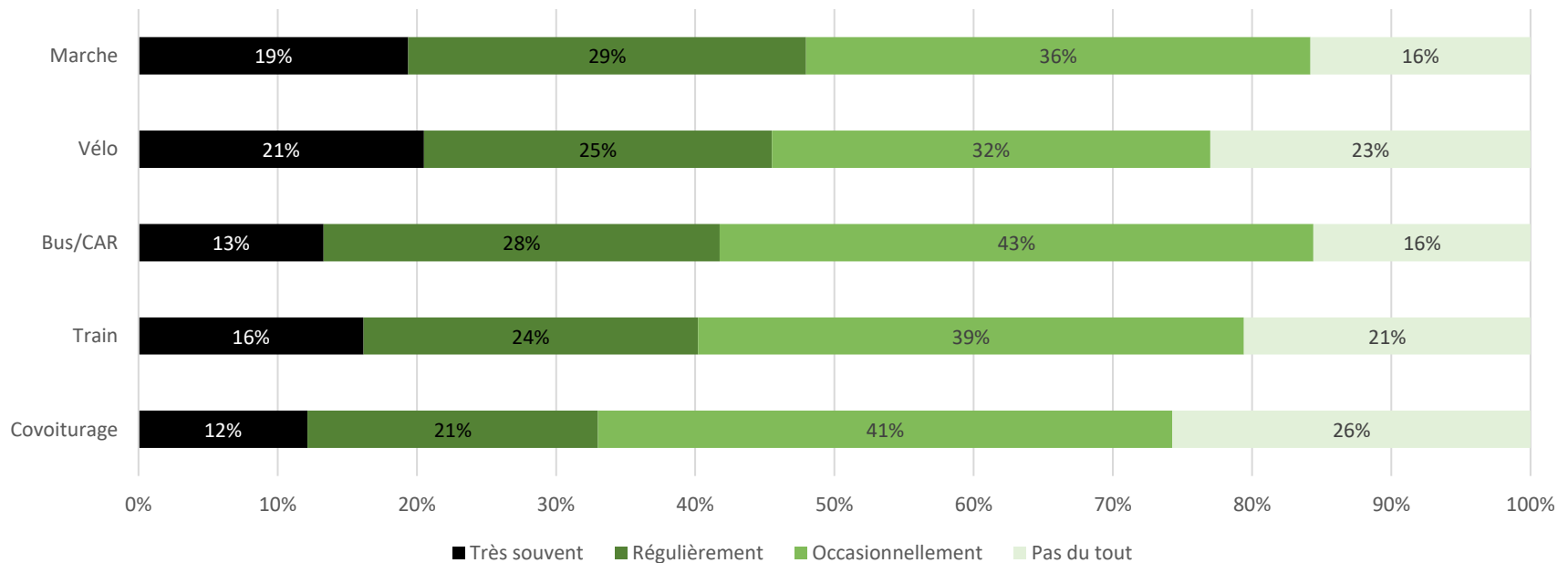


- ✓ **Parmi ces autres solutions c'est le développement du transport solidaire qui est particulièrement souhaité** pour le territoire de la CC Puisaye-Forterre. Un dispositif actuellement limité géographiquement et par rapport aux moyens humains et financiers mobilisables, mais qui présente effectivement **une solution de mobilité pertinente et efficace pour les personnes l'utilisant**
- ✓ **La pacification est un autre axe fort à développer sur le territoire.** Bien qu'existante sur le territoire, elle reste très éparse et ponctuelle. Son essor permettra de **favoriser les modes doux en réduisant les vitesses des véhicules motorisés**, jugée comme excessive en majorité aux entrées et au sein des communes
- ✓ Trois actions (développement des parkings, location de deux-roues, pédibus) présentant peu d'intérêt ou peu de pertinence pour le territoire

Evolution potentielle de la pratique modale des habitants si les améliorations étaient réalisées ?

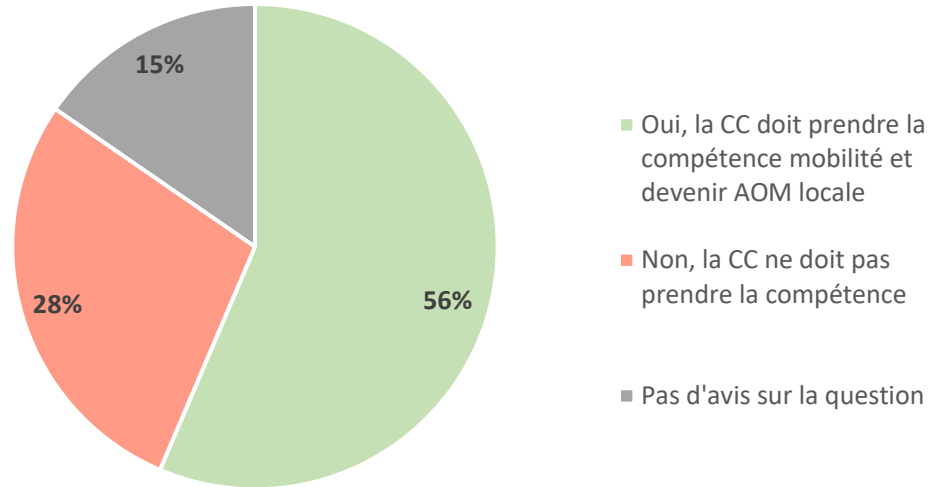
- ✓ Globalement, **une évolution modale potentielle quasi uniforme pour les habitants de la CCPF** et traduisant une utilisation régulière comprises entre 35 et 50%.
- ✓ **La majorité seraient des utilisateurs occasionnels voir des non utilisateurs** puisque près de 20% des répondants n'utiliseraient jamais aucun des mode alternatifs proposés.
- ✓ Ce sont les modes actifs que les habitants seraient **prêts à utiliser le plus souvent et de manière régulière avec aussi bien la marche que le vélo** avec environ 47% de répondant.

Les évolutions modales envisageables



Pour mener cette future politique de mobilité : quel avis des communes sur la prise de compétence mobilité par la CC Puisaye-Forterre ?

Avis des répondants au questionnaire à destination des communes sur la prise de compétence mobilité de la CC Puisaye-Forterre



- ✓ **56 % des répondants** estiment que la Communauté de communes Puisaye-Forterre **doit prendre la compétence mobilité et devenir AOM locale**
- ✓ **28 %** estiment **qu'elle ne devrait pas** prendre la compétence
- ✓ **15 %** ne se prononcent pas à ce sujet



Impacts et Opportunités en cas de prise de compétence mobilité pour la CCPPF

Thématique	Acteur actuellement compétent	Description actuelle	Critères pour la LOM	Impact si la CC devient AOM Locale	Opportunités si CCPPF est AOM Locale
Services de transports réguliers de transport public	Région Bourgogne Franche-Comté	6 lignes : 1 ligne de marché en rabattement vers Toucy	Gestion/développement des lignes intégralement à l'intérieur du territoire	Pas de lignes internes donc pas de transfert possible (reste de compétence Régionale)	Créer ses propres lignes internes
Services de transport à la demande	Région Bourgogne Franche-Comté	Absence de TAD si ce n'est une navette TAD en relation avec la ligne 802	Gestion /développement d'une offre TAD en interne de la CCPPF	Absence d'offre de TAD interne (reste de compétence Régionale)	Création d'une TAD à l'échelle de la CCPPF, par bassins ...
Services de transport scolaire	Région Bourgogne Franche-Comté	96 lignes internes et entrantes (2 636 inscrits sur le territoire) 6 lignes sortantes	Gestion/développement des lignes scolaires à l'intérieur du territoire	Possibilité de transfert de toutes les lignes internes (pas une obligation)	Création de lignes mixtes scolaires/tout publics en réorganisant l'offre
Services de mobilités actives	Départements et communes pour les aménagements ; Pas de services « vélo » porté par une collectivité	Voie Verte à Toucy et projets sur les emprises ferroviaires	Gestion/Développement des services de mobilités actives (planification, participation aux aménagements cyclables, développement de services vélos...)	Absence de services « vélos » donc pas d'impact sur l'existant si CCPPF devient AOM Locale	Développement d'une politique vélo (financements des aménagements, stationnement...) et mise en place de services vélos
Services de mobilités partagées	Pas d'AOM compétente aujourd'hui sur le territoire sur le covoiturage (hors aménagement des aires liés à la voirie)	Système de mise en relation Rézo-Pouce avec 50 arrêts d'autostop organisé	Gestion des de mobilités partagées sur le territoire (ligne de covoiturage, service de mise en relation...)	Action engagée sur Rézo pouce hors compétence mobilité (donc pas d'impact l'action peut continuée)	Mise en place de services de mobilité partagées dans un cadre défini ou concourir à leur développement (financements ...)
Services de mobilité solidaire	Centre social et culturel de Puisaye-Forterre hors compétence mobilité	1 service hebdomadaire intra-CCPPF et 1 service mensuel vers Cosne	Développement de la mobilité solidaire en faveur des personnes vulnérables (services, aides...)	Service associatif. (pas d'impact direct si CCPPF devient AOM Locale)	Possibilité de gérer, développer, financer un tel service dans le cadre d l'AOM Locale
Services de conseil en mobilité	Pas de chef de file désigné (des actions souvent hors compétences)	Pas d'actions clairement identifiées	Service de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité, Plan de Mobilité Employeurs ...	Pas d'élément ou actions concrètes à transférer avec du personnel ou autres...	Développer ou financer des actions de conseil en mobilité