

**COMMUNAUTE DE COMMUNES DU GATINAIS EN
BOURGOGNE
COMPTE-RENDU DU CONSEIL COMMUNAUTAIRE
SEANCE DU 26 MARS 2021**

Date de convocation : 19 février 2021

Nombre de conseillers

En exercice : 41

Nombre de conseillers

En exercice : 41

Présents : 26

Absents : 16

Dont suppléés : 1

Dont représentés : 2

Votants : 28

Dont « pour » unanimité

Dont « contre » 0

Dont « abstention » 0

L'an deux mille vingt et un, le 26 mars à 15h30, le Conseil Communautaire s'est réuni par visio-conférence, sur convocation en date du 19 mars 2021 et sous la présidence de Jean-François CHABOLLE.

Présents : David ROUSSEL, Dominique JEULIN, Brigitte BERTEIGNE, Philippe DE NIJS, Monique JARRY, Christine AITA, Christelle NOLET, Christian DESCHAMPS, Laurent BOULMIER, Nadia LEITUGA, Annie ROGER, Fred JEAN-CHARLES, Florence BARDOT, Patrice MAISON, Liliane LAVAUX, Xavier ROSALIE, Jérôme CORDIER, Claudine PASQUIER, Érick JOUHANNET, Gilbert GREMY, Jean-François CHABOLLE, Annie AMBERMONT, Frédéric BOURGEOIS, Marcel MILACHON, Patrick PELISSIER, Pierre-Eric MOIRON.

Absents : Séverine MAZATEAU, Sylvie GUILPAIN, Jean-Luc BOUGAULT, Valérie DARTOIS, Jean-Jacques NOEL, Henri DE REVIERE, Loïc BARRET, Bruno CHEMIN, Jacky GUYON, Louise CARTIER, Jean-François ALLIOT, Corinne PASQUIER, Jean-Claude BERNARD.

Absents ayant donné pouvoir : Bernadette DOUBLET ayant pouvoir à Christian DESCHAMPS, Etienne CHILOT ayant donné pouvoir à Jean-François CHABOLLE.

Absent suppléé : Etienne SEGUELAS, représentée par Annie ROGER.

Secrétaire de séance : Annie ROGER

ORDRE DU JOUR

L'ordre du jour est le suivant :

1. GENERAL

1.1. Approbation du compte-rendu du conseil du 25 février 2021

1.2. Loi LOM

2. QUESTIONS DIVERSES

La séance est ouverte sous la présidence de Monsieur CHABOLLE, Président de la Communauté de Communes du Gâtinais.

Monsieur le Président propose de désigner Annie ROGER au poste de secrétaire.

Vote :

Abstention : 0

Contre : 0

Pour : unanimité

1. GENERAL

1.1. Approbation du compte rendu du Conseil Communautaire du 25/02/2021

A l'unanimité, le compte-rendu de la séance du conseil communautaire du 25 février 2021 est approuvé.

1.2. LOI LOM (Loi d'Orientation des Mobilités)

La loi du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) répond à plusieurs objectifs :

- Sortir de la dépendance automobile, notamment dans les espaces de faible densité ;
- Accélérer le développement des nouvelles mobilités ;
- Concourir à la transition écologique en développant les mobilités actives (politiques cyclables, marche) ;
- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

Pour ce faire, la loi LOM, vise à permettre la mise en place d'un nouveau cadre de gouvernance en matière de mobilité. Ce modèle s'appuie sur deux niveaux de collectivités : l'intercommunalité (AOM) et la région (AOMR), compétentes toutes deux pour développer, directement ou indirectement, différents types de services de mobilité, en coordination et en complémentarité.

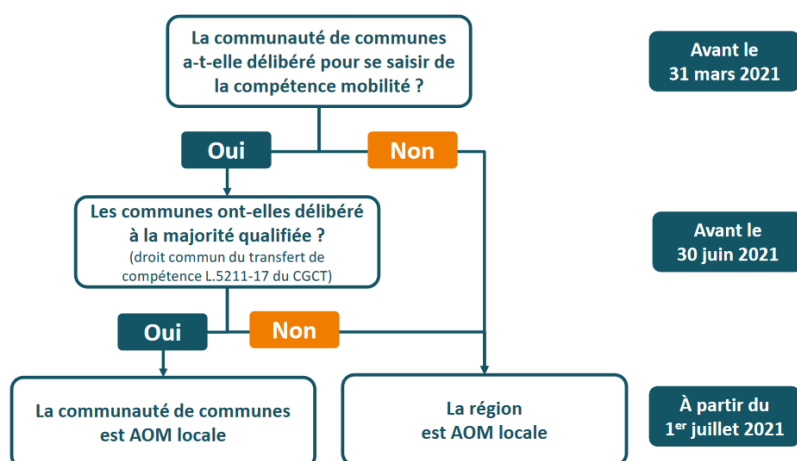
La loi prévoit la couverture intégrale du territoire national en autorités organisatrices de la mobilité (AOM), qu'elles soient exercées par la région ou les intercommunalités.

La CCGB doit se prononcer avant le 31 mars 2021 sur la prise de compétence d'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Ses communes membres auront alors trois mois, soit au plus tard jusqu'au 30 juin 2021, pour confirmer ce choix.

Cette loi élargit également le champ de compétences de la Région et en fait le chef de file des mobilités pour coordonner l'action.

Elle offre un cadre contractuel pour la mise en œuvre de l'intermodalité, sous la coordination des régions, avec des « **contrats opérationnels de mobilité** » conclus à l'échelle de « **bassins de mobilité** ». Ces bassins de mobilité regroupent une ou plusieurs intercommunalités. La CCGB fait partie du bassin de mobilité nord Yonne qui comprend les intercommunalités du PETR du nord de l'Yonne.

Le calendrier :



Que comprend la compétence organisation de la mobilité ?

La structure compétente en organisation de la mobilité peut organiser ou concourir à l'organisation :

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

A l'heure actuelle, la région est compétente en transport scolaire et les communes peuvent être compétentes dans les autres domaines cités ci-dessus.

Que se passe-t-il à compter du 1^{er} juillet 2021 ?

Les communes ne seront plus autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

Selon la décision prise par la CCGB, soit c'est la CCGB qui le sera en lieu et place des communes, soit ce sera la région.

Si des communes avaient des engagements pris en terme de mobilité (contrats de délégation, de prestation, ...), la nouvelle AOM aura l'obligation de les reprendre.

Si la CCGB ne prend pas la compétence AOM, c'est la Région qui l'exercera. Après cette date, la communauté de communes pourra reprendre la compétence AOM dans deux situations :

- En cas de fusion avec une autre communauté de communes
- En cas de création ou d'adhésion à un syndicat mixte ou un PETR auquel elle transfèrera la compétence

Situation où la CCGB prend la compétence AOM :

Une organisation de la compétence mobilité à deux niveaux :

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

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. Cette coordination se traduit par un contrat opérationnel de mobilité.

1/ La communauté de communes devient seule compétente :

- Pour l'organisation de tous les services de mobilité à l'intérieur de son périmètre
- Pour l'élaboration d'un plan de mobilité ou d'un plan de mobilité simplifié

2/ La communauté de commune décide des services de mobilité qu'elle souhaite mettre en place.

3/ Les éventuels services de mobilité déjà mis en place par les communes sont automatiquement transférés à la communauté de communes (principe du transfert de compétence).

4/ La CCGB peut instaurer et percevoir le Versement Mobilité (VM), payé par les entreprises de son territoire, si et seulement si elle organise des services réguliers de transport public de personnes.

5/ La communauté de communes à la possibilité de transférer la compétence :

- Aux syndicats mixtes fermés et ouverts mentionnés aux articles L. 5711-1 et L. 5721-2 du CGCT ;
- Aux pôles d'équilibre territoriaux et ruraux (PETR) mentionnés à l'article L. 5741-1 du CGCT.

6/ La communauté de communes peut laisser la Région organiser les services de transport réguliers, à la demande ou scolaires inclus dans son périmètre

Lors de la prise de compétence, ces services restent à la Région sauf demande explicite de la Communauté de communes.

6.1/ Prise de compétence par la CC sans demande de transfert des services régionaux organisés au sein de son ressort territorial

Si aucune demande explicite, la région reste responsable de l'exécution des services réguliers de transport public, des services à la demande de transport public et des services de transport scolaire intégralement inclus dans le ressort territorial de la communauté de communes, que la région organisait précédemment.

La région continue à organiser ces services. Elle peut reprendre des marchés quand ceux-ci s'achèvent. Dans ce cadre, ces services sont assimilés à des dessertes locales et la région informe la CC AOM de toute modification.

Tant que la CC AOM n'a pas décidé de demander le transfert des services régionaux intégralement effectués par la région sur son ressort territorial, les modalités d'action de la CC seront les suivantes :

- **En matière de services réguliers, à la demande, la CC pourra organiser de tels services, qui constitueront une offre complémentaire aux offres de la région.**
- **En matière de transport scolaire**, la spécificité de ce service conduit à traduire la poursuite de l'organisation des services par la région par la poursuite de la prise en charge des élèves, quand bien même les circuits devraient évoluer du fait de nouveaux élèves ou de nouvelle offre scolaire. Il ne serait pas envisageable de prévoir un découpage avec une prise en charge d'élèves « historiques » par la région, les nouveaux élèves relevant de la responsabilité de l'AOM. **En poursuivant son service, la région continue d'être responsable du transport scolaire et de son fonctionnement.**

6.2/ Prise de compétence par la CC avec demande de transfert des services régionaux organisés au sein de son ressort territorial (cas qui s'applique si la CC AOM en fait la demande expresse)

La demande de « reprise » des services effectués intégralement dans son ressort territorial par la CC se matérialise par une délibération. Pas le cas de la CCGB puisqu'elle ne dispose pas de lignes qui débutent et finissent sur le seul périmètre de son propre territoire (les lignes terminent toutes à Sens).

La reprise se fait pour tous les types de services (transports réguliers, à la demande, scolaires) organisés par la région et effectués **intégralement** dans son ressort territorial par la région. On parle alors de reprise « en bloc ».

La région ne peut s'opposer à la reprise de ses services par la CC AOM, mais convient du délai de reprise avec la CC AOM et, ce, pour tenir compte des marchés en cours notamment.

Lorsque la communauté de communes a délibéré pour reprendre les services, la région reste responsable de l'exécution des services réguliers de transport public, des services à la demande de transport public et des services de transport scolaire

intégralement inclus dans le ressort territorial de la CC qu'elle organisait précédemment, **jusqu'à l'expiration du délai prévu par la délibération**. La région ne pourra, dans la période séparant l'accord et la date effective de reprise, adapter ces services sans l'accord de la communauté de communes.

Une fois le délai de reprise des services régionaux arrivé à échéance, la CC AOM devient seule compétente pour adapter ces services, les supprimer ou créer de nouveaux services réguliers de transport public, à la demande et scolaires intégralement inclus dans son ressort territorial.

La région devra assurer le transfert financier permettant à la CC AOM d'organiser les services. Ce transfert financier est régi par le code des transports. Pour les **transports scolaires**, la région compense intégralement les charges transférées à l'AOM (L. 3111-8 du CT), selon le principe de neutralité financière.

La communauté de communes peut ne jamais demander le transfert des services.

Dans tous les cas, la Région reste compétente pour l'organisation des services de mobilité qui dépassent le périmètre de la communauté de communes

7/ La communauté de communes instaure le comité des partenaires :

- Il associe des représentants d'employeurs et des représentants d'habitants ou d'usagers
- Il est consulté au moins une fois par an

8/ La communauté de communes participe au contrat opérationnel de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité. Il traduit de façon opérationnelle le rôle de chef de file de la Région.

Situation où la CCGB ne prend pas la compétence :

1/ La région, en plus d'être AOM régionale, devient AOM locale sur le territoire de la CCGB à compter du 1^{er} juillet 2021, en substitution de la communauté de communes.

2/ La région mettra en place le comité des partenaires qui associera les représentants des communes ou de leurs groupements. Elle sera compétente pour élaborer un plan de mobilité.

3/ La communauté de communes ne peut pas ou plus mobiliser certains leviers :

- Elle ne peut pas organiser des services de mobilités
- La CC ne peut pas co-financer un service de mobilité sauf à le justifier au titre d'une autre compétence inscrite dans les statuts (ex : co-financement pour une tarification sociale.)
- La CC ne peut pas intervenir seule en matière de plateforme de covoiturage (création d'une telle plateforme). Cette compétence est dévolue lorsqu'il s'agit d'un acteur public aux AOM et AOM régionales (L. 1231-5 du CT).
- La CC ne peut mettre en place ni financer des services de location de vélos, d'autopartage.
- La CC ne peut verser des aides individuelles à la mobilité, sauf à le justifier au titre d'une autre compétence (compétence sociale, si elle a été prise).
- La CC ne peut pas lever le versement mobilité (dans tous les cas, le versement mobilité ne peut être levé que si l'AOM organise des transports réguliers)
- La Région ne peut pas non plus lever le VM
- Elle ne bénéficie pas ou plus des dispositifs d'accompagnement visant les AOM
- Elle n'est partie-prenante du contrat opérationnel de mobilité que si la Région le souhaite

4/ La communauté de communes peut néanmoins continuer à agir :

- **Via l'exercice d'autres compétences :**
 - o Voirie : aménagement de pistes cyclables, d'aires de covoiturage...
 - o Aménagement : élaboration des documents de planification qui peuvent encadrer certains enjeux de mobilité : PLUi, SCoT, PCAET, schéma directeur cyclable ou piétonnier.
 - o Action sociale : permet d'agir sur l'accompagnement individualise des personnes en difficulté.
- **En demandant à la Région de lui déléguer l'organisation de certains services de mobilité** (L. 1231-4 du CT).
- **En organisant des services privés pour ses personnels ou pour certains administrés** (L. 3131-1, R.3131-1 et R.3131-2 du CT), qui sont des services gratuits, ou encore des services occasionnels pour le transport de groupes déterminés (R. 3112-1 du CT), par exemple, pour transporter des élèves aux centres de loisirs, des colonies de vacances, ...

5/ Une commune qui organisait des services de mobilité avant le 1^{er} juillet 2021 pourra continuer à les organiser, après en avoir informé la région. Elle ne pourra cependant pas organiser de nouveaux types de services.

6/ La communauté de communes pourra reprendre la compétence AOM après le 1^{er} juillet 2021 dans deux situations seulement :

- En cas de fusion avec une autre communauté de communes
- En cas de création ou d'adhésion à un syndicat mixte ou un PETR auquel elle transfèrera la compétence

Financer l'exercice de la compétence mobilités : les leviers à disposition des communautés de communes :

Les dispositifs de soutien de l'État

- Dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)
- Dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)
- Mais aussi les contrats de plan État-Région (CPER), dotations Politique de la Ville (DPV)...

Les appels à projets et appels à manifestation d'intérêt :

- Appels à manifestation d'intérêt TENMOD
- Appels à projet continuités cyclables•
- Programme des investissements d'avenir (PIA)
- Appel à projet Mobilité rurale en Bourgogne-Franche-Comté...

Les programmes Certificats d'économie d'énergie (CEE)

Les dispositifs de la Banque des territoires :

- Crédits d'ingénierie
- Prêts avec les MobiPrêt...

Le versement mobilité :

- Possible pour les AOM locales qui organisent des services réguliers de transport public
- Vote d'une délibération listant les services que l'AOM souhaite organiser
- Peut financer toutes les dépenses relatives à la compétence d'organisation de la mobilité
- Lorsque la région est autorité organisatrice de la mobilité sur le territoire d'une communauté de communes qui ne se serait pas saisie de la compétence, la région ne sera pas en mesure de prélever de versement mobilité

Compte tenu de ce qui précède, le Président informe le Conseil Communautaire qu'une délibération doit être prise pour que la CCGB prenne ou non la compétence AOM.

Entendu l'exposé du président sur la loi LOM et la CCGB devant se prononcer avant le 31 mars sur la prise de compétence d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM),

Le Conseil communautaire, après avoir délibéré,

Vu le code général des collectivités territoriales et notamment les articles L. 5211-17 et L. 5211-5 ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités et notamment son article 8 tel que modifié par l'ordonnance n° 2020-391 du 1er avr. 2020 ;

DÉCIDE

De ne pas prendre la compétence organisation de la mobilité à la communauté de communes du Gâtinais en Bourgogne.

Vote :

Abstention : 0

Contre : 0

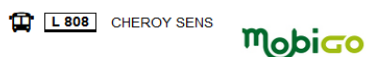
Pour : unanimité

L'ordre du jour étant épuisé, le Président lève la séance

Les services de mobilité identifiés sur la CCGB à l'heure actuelle :

2 lignes routières régulières sur le Gâtinais par le système Mobigo de la Région BFC :

1/ LR 808 Chéroy/St Valérien/Fouchères et Sens



Sens Chéroy

[Voir les horaires](#)

- [PLACE PIOT](#) Chéroy
- [RTE NEMOURS ABRI](#) Chéroy
- [CHATEAU D EAU](#) Jouy
- [X RD42 RD41 CHEM CES](#) Jouy
- [VILLEGARDIN](#) Montacher-Villegardin
- [MONTACHER](#) Montacher-Villegardin
- [BORDERU](#) Montacher-Villegardin
- [25 RUE REPUBLIQUE](#) Saint-Valérien
- [LE PETIT PARIS](#) Fouchères
- [ABRI RD81](#) Villerooy
- [GARE SNCF](#) Sens
- [PLACE JEAN JAURES](#) Sens
- [LYCEES PLACE WALES](#) Sens
- [LYCEE ST ETIENNE](#) Sens

2/ LR 815 Savigny sur Clairs/Fouchères/Sens.

[25 RUE REPUBLIQUE](#)
Saint-Valérien

[LES CHAMPS D AULNAIS](#)
Saint-Valérien

[EGLISE ABRI](#)
Fouchères

[LA BELLE ETOILE ABRI](#)
Fouchères

[LES BALESMES](#)
Fouchères

[GARE SNCF](#)
Sens

[PLACE JEAN JAURES](#)
Sens

[COLLEGE CHAMPS PLAIS](#)
Sens

[LYCEES PLACE WALES](#)
Sens

[LYCEE ST ETIENNE](#)
Sens

| |
|------------------------------------------|
| <u>LES DORNETS</u> |
| Savigny-sur-Clairis |
| <u>EGLISE</u> |
| Savigny-sur-Clairis |
| <u>DOMAINE</u> |
| Savigny-sur-Clairis |
| <u>LES BESNARDS</u> |
| Domats |
| <u>LES CANTINS</u> |
| Domats |
| <u>LA LONGUE TUILE</u> |
| Domats |
| <u>ABRI PLACE MAIRIE</u> |
| Domats |
| <u>LES CHESNEAUX</u> |
| Domats |
| <u>LES GRANDS BOIS</u> |
| La Belliole |
| <u>LES MASURES</u> |
| La Belliole |
| <u>ABRI GRANDE RUE</u> |
| La Belliole |
| <u>LES CHARLOTS</u> |
| La Belliole |
| <u>FERRIERES</u> |
| Saint-Valérien |

Focus sur le bassin de mobilité nord Yonne



Fiche territoire

Bassin du Nord Yonne

Descriptif du bassin

Situé à l'extrémité nord-ouest de la région, dans le département de l'Yonne, le bassin du Nord Yonne est le plus proche de l'Ile-de-France. Il partage également ses frontières avec l'Aube et le Loiret.

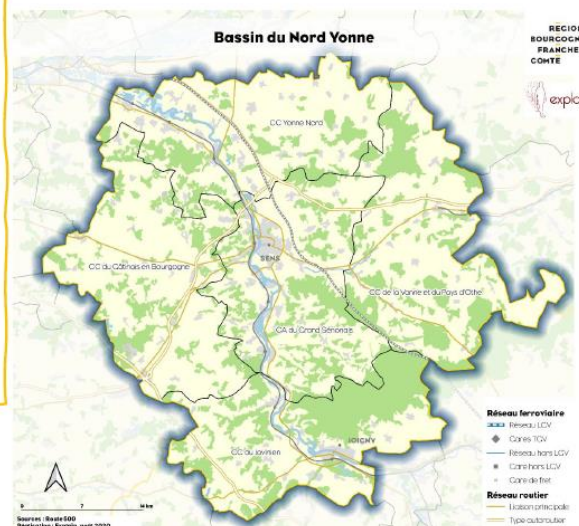
C'est un bassin peu dense, à fort caractère rural composé de commune de petites tailles. Sa densité est toutefois supérieure à celle de la région.

Il regroupe 5 EPCI :

- La CA du Grand Sénonais
- La CC de la Vanne et Pays d'Othe
- La CC du Côtinçais en Bourgogne
- La CC du Jovinien
- La CC Nord Yonne

Chiffres clés

| | |
|-----------------------------------------------|-----------------------|
| Nombre de communes | 118 |
| Superficie (km ²) | 1 900 |
| Population (2017) | 130 600 |
| Densité de population (hab./km ²) | 68 |
| Emplois | 42 700 |
| Commune la plus peuplée | Sens (25 900 hab.) |



Bassin du Nord Yonne

Démographie et emplois

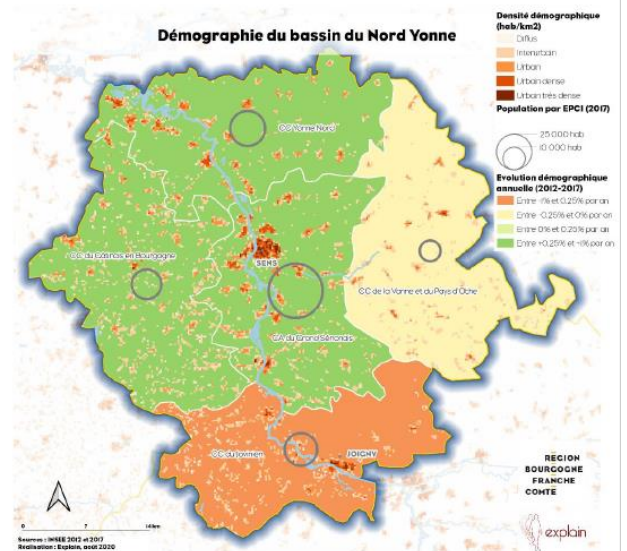
Avec 130 600 habitants, il concentre 5% de la population régionale.

Le bassin offre 42 700 emplois soit 4% de l'offre régionale.

La CC du Grand Sénonais regroupe le nombre le plus important d'emplois et d'habitants, en majorité à Sens. La commune de Joigny représente la seconde polarité (9 600 habitants). Le reste du territoire est composé de communes de petites tailles, réparties de manière diffuse sur le bassin.

Contrairement au reste de la région, le contexte socio-économique du bassin est **dynamique** avec depuis 2012, une hausse de sa population de **+0.3% par an** et une hausse de l'emploi de **+0.2% par an**.

Avec 33 emplois pour 100 habitants, le bassin du Nord Yonne est fortement dépendant des territoires voisins (la valeur régionale est de 39 emplois).



Fiche territoire

Bassin du Nord Yonne

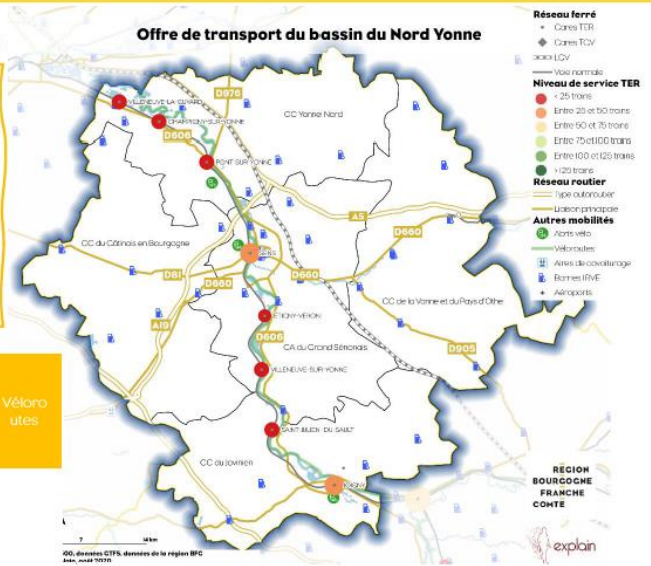
Analyse de l'offre - infrastructures

Territoire bénéficiant d'un bon niveau de service TER pour se rabattre à Paris et Auxerre (en moyenne 26 passages de trains par jour et par gare). Sens et Joigny sont les gares les mieux desservies

La présence de plusieurs autoroutes et départementales favorise l'utilisation de la voiture.

Le CA du Grand Sénonais concentre le nombre d'aménagements liés aux nouvelles mobilités le plus important. Il n'y a pas d'aires de covoiturage sur le bassin.

Offre de transport du bassin du Nord Yonne



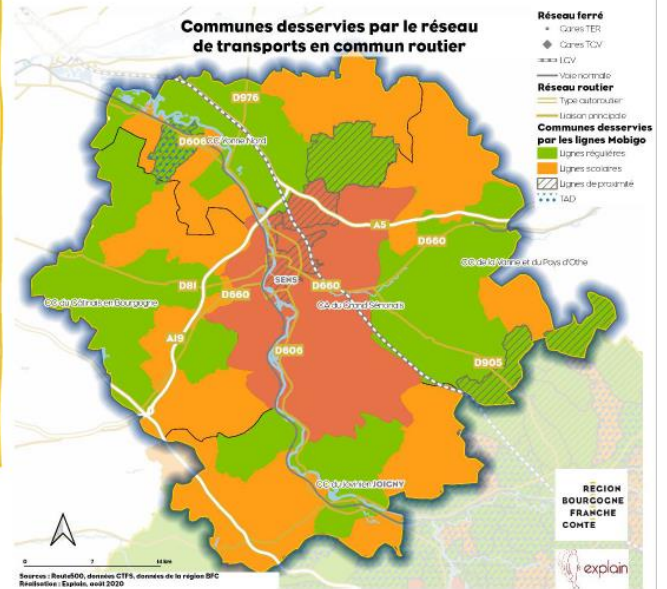
| | Gare TER/T CV | Nb de trains max par gare / jour | Aires de covoiturage | Localisation bornes IRVE* | Abris vélo | Véloroutes |
|-------------------------------|---------------|----------------------------------|----------------------|---------------------------|------------|------------|
| CA du Grand Sénonais | 3 / 0 | 43 | 0 | 17 | 29 | 74 km |
| CC de la Vanne et Pays d'Othe | | | 0 | 8 | 0 | |
| CC du Côtinais en Bourgogne | | | 0 | 7 | 0 | |
| CC du Jovinien | 2 / 0 | 43 | 0 | 6 | 8 | |
| CC Nord Yonne | 3 / 0 | 25 | 0 | 8 | 8 | |
| Bassin Nord Yonne | 8 | 43 | 0 | 46 | 45 | |

Bassin du Nord Yonne

Analyse de l'offre – couverture du réseau de transports en commun routier

La totalité du territoire est desservie par une ligne de transports en commun routier avec :

- Le réseau Intercom à Sens composé d'une ligne essentielle, 4 lignes structurantes, 10 lignes de proximité et 6 lignes de TAD
- Le réseau Mobigo avec :
 - 6 lignes régulières sur le bassin
 - Des lignes scolaires
 - Des lignes de proximité au nord de Sens et dans les communes situées à la périphérie est du bassin
 - Des lignes de TAD dans la commune de Champigny



Bassin du Nord Yonne

Analyse de la demande - Les navetteurs

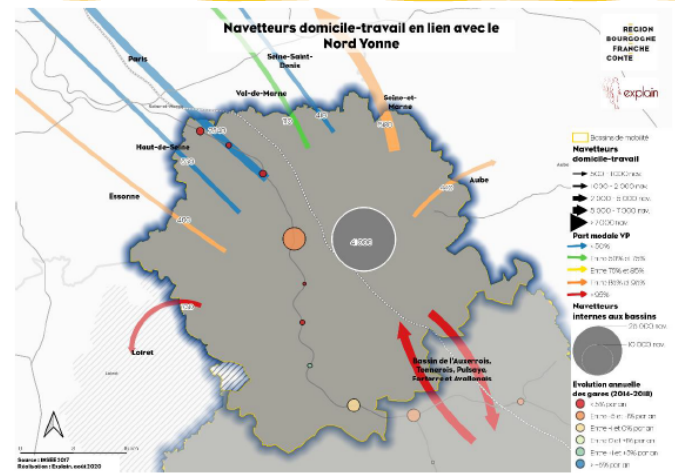
Sur les **66 400 navetteurs domicile travail** en lien avec le bassin :

- 62% habitent et travaillent au sein du bassin. La très grande majorité de ces navetteurs (73%) restent dans leur EPCI pour travailler. 18% des navetteurs internes au bassin quittent leur EPCI pour aller travailler dans la CA du Grand Sénonais.
- 25% sont des résidents du bassin allant travailler sur un autre territoire, notamment en IDF et vers l'Auxerrois.
- 13% habitent dans un autre territoire et viennent travailler dans le bassin.

Forte représentativité TC pour les déplacements vers l'IDF. Pour le reste la part VP est plus forte que sur le reste de la région.

| Navetteurs domicile travail/études | Travail | | | | | Etudes |
|------------------------------------|------------|-----|--------|-----|------------|--------|
| | Nord Yonne | | Région | | Nord Yonne | |
| | Total | VP | TC | VP | TC | Total |
| Internes au bassin | 41 300 | 80% | 2% | 77% | 5% | 20 800 |
| Vers un autre bassin | 4 800 | 95% | 3% | 84% | 5% | 1 600 |
| Vers une autre région | 11 600 | 69% | 29% | 85% | 12% | 1 700 |
| Depuis un autre bassin | 4 900 | 94% | 3% | 84% | 5% | 500 |
| Depuis une autre région | 3 800 | 92% | 6% | 88% | 8% | 600 |

Sur les **25 200 navetteurs domicile études** en lien avec le bassin, 82% effectuent des déplacements internes au bassin. Le bassin apparaît peu attractif pour les étudiants extérieurs (un faible volume vient étudier depuis le Loiret et la Seine-et-Marne). Un volume plus conséquent d'élèves étudie en Ile-de-France et dans l'Auxerrois.



Bassin du Nord Yonne

Analyse de la demande - Les déplacements



Sur les **225 800 déplacements** en lien avec le bassin :

- **39%** sont internes au bassin ;
- **49%** sont des échanges avec une autre région
- **12%** sont des échanges avec un autre bassin.

Forte utilisation de la voiture sur le territoire. Le train est davantage représenté pour les échanges avec les autres régions, et le bus pour les déplacements internes au bassin.

Le motif personnel représente 47% des déplacements, contre 40% pour le motif Domicile-Travail, 9% pour le motif professionnel et 4% pour le motif Domicile-Etude.

Pour chaque motif, la voiture est le moyen de transport le plus utilisé.

En 2018, la gare de Sens est la plus fréquentée avec **333 700 voyageurs** et la fréquentation du réseau Intercom est de **955 000 validations**.

| Déplacements quotidiens tous motifs | Motif | VP | Train | Bus urbains et Mobigo | Cars* | Covoit** |
|-------------------------------------|-------------------------------|--------|-------|-----------------------|-------|----------|
| Internes au bassin | Domicile-travail | 53 700 | 50 | 30 | | |
| | Domicile-études | 2 500 | 20 | 20 | | |
| | Professionnel | 6 100 | 30 | | 0 | |
| | Personnel (achat, loisirs...) | 25 200 | 60 | | 0 | 0 |
| Echanges avec les autres bassins | Domicile-travail | 12 700 | 170 | 0 | | |
| | Domicile-études | 3 700 | 90 | 0 | | |
| | Professionnel | 3 900 | 180 | | 0 | |
| | Personnel (achat, loisirs...) | 5 700 | 280 | | 0 | 10 |
| Echanges avec les autres régions | Domicile-travail | 21 400 | 1 180 | 0 | | |
| | Domicile-études | 2 700 | 440 | 0 | | |
| | Professionnel | 8 600 | 1 330 | | 0 | |
| | Personnel (achat, loisirs...) | 70 700 | 2 050 | | 150 | 40 |

Source : Modèle Régional de Bourgogne-Franche-Comté réalisé pour le compte de la SNCF.

NB : Les déplacements en mode actifs ne sont pas intégrés à ce modèle.

* Les cars considérés sont de type « Services librement organisés » (SLO) aussi appelés « Cars Macron ».

** Le covoiturage considéré concerne le covoiturage formel moyenne et longue distance, via une plateforme de mise en relation (Blablacar).

Bassin du Nord Yonne

Analyse prospective

Prévisions de l'INSEE :

Selon l'INSEE, le département de l'Yonne va voir sa population rester stable entre 2020 et 2025 et augmenter de **+0.06%/an** entre 2025 et 2030. Ces tendances apparaissent moins dynamiques que celles de la région sur la première période, mais plus favorables ensuite (valeurs régionales respectivement de +0.17% et +0.13% par an).

Source : Modèle de projection OMPHALE 2017, INSEE

Prévisions du modèle régional :

Un total de **291 900 déplacements** en lien avec le bassin Nord Yonne sera réalisé en 2025. Soit une hausse de **+3,4% par an** avec 69 000 déplacements supplémentaires entre 2017 et 2025.

Un total de **293 500 déplacements** en lien avec le bassin Nord Yonne sera réalisé en 2030. Soit une hausse de **+0,1% par an** avec 1 600 déplacements supplémentaires entre 2025 et 2030.

| Evolution des déplacements | 2017-2025 | | 2025-2030 | |
|-----------------------------------|----------------------|------------------|--------------------|------------------|
| | Absolute | Relative | Absolute | Relative |
| Flux internes | + 25 960 dépl | +3,3 %/an | +51 dépl | +0,0 %/an |
| Flux entre bassins | + 8 630 dépl | +3,6 %/an | -210 dépl | -0,1 %/an |
| Flux avec les territoires voisins | + 34 430 dépl | +3,5 %/an | +1 750 dépl | +0,2 %/an |
| Total bassin du Nord Yonne | + 69 020 dépl | +3,4 %/an | +1 590 dépl | +0,1 %/an |
| Total Région BFC | +106 M dépl | +31 %/an | +20 000 dépl | +0,1 %/an |

Source : Modèle Régional de Bourgogne-Franche-Comté réalisé pour le compte de la SNCF.
NB : Les déplacements en mode actifs ne sont pas intégrés à ce modèle.

Bassin du Nord Yonne

Synthèse du bassin du Nord Yonne

- Un bassin concentrant 6% des déplacements motorisés totaux de la région.
- Un territoire dynamique qui va voir son nombre de déplacements continuer à augmenter.
- Près de la moitié de ses déplacements motorisés sont en lien avec les régions voisines.
- Un réseau de bus et cars internes qui pourrait être davantage utilisé au vu du volume de déplacements internes et de la surreprésentation de la voiture.
- Le train est amplement utilisé pour les échanges avec l'Île de France notamment.

Adéquation entre offre et demande



| Indicateurs | Région | | Bassin | | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|-----|--------|-----|--------------------------|
| | TER | TCV | TER | TCV | |
| Passages de trains / jour pour 100 000 habitants | 114 | 4 | 176 | 0 | Elevé |
|  Cares pour 100 000 habitants | 7.2 | 0.4 | 6.1 | 0 | Faible |
| Utilisation du train pour les échanges pendulaires entre bassin | 5% | | 3% | | Faible |
| Utilisation du train pour les échanges pendulaires avec d'autres régions | 10% | | 23% | | Elevée, surtout avec IDF |
| Couverture du territoire par une ligne régulière | 56% | | 63% | | Couverture TC moyenne |
|  Utilisation des TC pour les flux internes | 5% | | 3% | | Faible |

TABLE CHRONOLOGIQUE DES DELIBERATIONS

2021-07-01 LOI LOM