



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
MARANA GOLO

Soutenu
par



PLAN DE MOBILITÉ SIMPLIFIÉ

Communauté de Communes Marana Golo

Juillet 2024

SOMMAIRE

01	Préambule	P. 3
02	Etats des lieux	P. 5
	<ul style="list-style-type: none">• Propos introductifs• Structure du territoire• Enjeux socio-économiques• Enjeux environnementaux• Analyse des flux• Offre de mobilité• Concertation• Synthèse	P. 6 P. 7 P. 8 P. 9 P. 10 P. 13 P. 20 P. 28
03	Elaboration de la stratégie	P. 32
04	Actions à déployer	P. 45
05	Outils de suivi et d'évaluation	P. 69



01

Préambule

La Communauté de communes Marana Golo (CCMG) s'engage sur le développement des mobilités actives sur son territoire. Par sa prise de compétence mobilité en mars 2021, la Communauté de Communes devient l'Autorité Organisatrice de la Mobilité localement et se mobilise pour répondre à la fois aux enjeux de transition écologique et au développement d'une nouvelle approche des déplacements sur son territoire.

Dans la continuité de cette démarche, la Communauté de Communes Marana Golo a initié l'élaboration d'un **plan de mobilité simplifié, visant à orienter et encadrer le développement de la politique de mobilité du territoire**. Ce document vise la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports et s'inscrit ainsi plus largement dans les objectifs d'adaptation du territoire au changement climatique et d'amélioration de la qualité de l'air.

Ce document est le fruit de nombreux échanges au cours des années 2023 et 2024 entre l'ensemble des acteurs de l'aménagement du territoire et notamment les communes composant l'EPCI.

Le plan de mobilité simplifié a pour objectifs **d'analyser l'offre et la demande d'offre de mobilité et d'élaborer un plan d'action pour favoriser l'usage alternatif à l'autosolisme**. Ce plan d'action fixe à court, moyen et long termes de grandes orientations dans le déploiement d'une offre de transport adaptée et justement proportionnée aux besoins du territoire. Il propose également des actions complémentaires à mettre en place en matière de communication et d'animation.

La portée intercommunale du plan de mobilité simplifié vise le développement d'une offre de mobilité et des actions inscrites ayant un intérêt communautaire tel que la desserte d'équipements clés (gares, zones d'activité...) ou encore la possibilité de désenclaver certaines communes. **Le développement de l'offre de mobilité doit se faire en lien avec les différents acteurs de l'aménagement du territoire** (Communautés de communes, Communes, Collectivité de Corse) afin d'apporter de la cohérence dans sa structuration.

A noter : Le plan de mobilité simplifié a été élaboré conjointement avec le Schéma Directeur Cyclable (SDC) de la CCMG, ainsi concernant les questions propres à la mobilité cyclable, il convient de se référer au document du SDC.

02

Etat des lieux

L'état des lieux a pour objectif d'identifier les forces, faiblesses et opportunités de l'offre de mobilité sur le territoire de la Communauté de communes Marana Golo.

Ce diagnostic est basé sur des entretiens avec l'ensemble des acteurs de la politique des mobilités actives et une enquête auprès de la population, permettant d'assurer un diagnostic technique de l'état de l'offre actuelle.

Ce diagnostic est essentiel afin d'élaborer une stratégie cohérente sur le territoire, exploitant les forces des aménagements existants pour les compléter et les renforcer.

Le diagnostic se décline en sept parties :

- Structure du territoire
- Enjeux socio-économiques
- Enjeux environnementaux
- Analyse des flux
- Analyse de l'offre de mobilité existante
- Enquête citoyenne en ligne et atelier de concertation
- Synthèse des enjeux et objectifs poursuivis



Structuration géographique

La CCMG est comprise dans **l'aire d'attraction de la ville* de Bastia**. Cela induit donc une **structuration des déplacements en direction de Bastia**.

Démographie et répartition de la population

La CCMG accueille **24 425 habitants** (Insee, RP2020) et connaît une évolution annuelle moyenne de +1,3% depuis 2014. Territoire attractif, la CCMG se caractérise par une répartition inégale de sa population. Si sa densité est égale à 144 habitants par km², 94,3% de sa population réside dans les communes de la plaine : Borgo, Biguglia et Lucciana.

** « l'aire d'attraction d'une ville est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, qui définit l'étendue de l'influence d'un pôle de population et d'emploi sur les communes environnantes, cette influence étant mesurée par l'intensité des déplacements domicile-travail » Source : INSEE.*

Moyens de déplacement domicile-travail

Sur les 11 422 actifs occupés, âgés de 15 ans et plus, résidant au sein de la CCMG, 92,5% utilisent quotidiennement un véhicule individuel motorisé pour se rendre au travail (voiture, camion et fourgonnette). Seuls 0,5% utilisent le vélo au quotidien et 1,7% les transports en commun.

L'offre de mobilité structurante

- **Ferroviaire** : La CCMG comprend 3 gares et 7 haltes ferroviaires à l'Est sur la ligne reliant Bastia à Ajaccio dont la ligne périurbaine Bastia <> Casamozza au sein des communes de Biguglia, Borgo et Lucciana et jouit ainsi d'une offre ferroviaire étoffée.
- **Réseau de bus** : Navettes communales sur Lucciana, Biguglia et Bigorno
- **Routière** : Le territoire est traversé par 3 axes majeurs avec les routes territoriales 11, 20 et 205.
- **Aérienne** : Porte d'entrée du territoire corse au Nord, la CCMG accueille l'aéroport de Bastia Poretta faisant de la collectivité un point d'ancrage aéroportuaire important pour les flux de passagers et de marchandises.

2.2 - Enjeux socio-économiques

Structuration économique

La CCMG se caractérise par un **niveau de vie élevé** et une **structuration de l'emploi orientée vers l'activité tertiaire et les services**. L'activité économique se concentre sur le littoral, ainsi que la densité de population.

Structuration des services de première nécessité

La CCMG est **un des territoires corses les mieux pourvus en termes de services de première nécessité** (établissements scolaires, commerces alimentaires, médecins et soins de santé). Cependant, l'organisation du territoire dévoile que **les trois communes du littoral sont largement mieux dotées**. La structure des déplacements est donc fortement impactée par cette organisation territoriale et l'implantation des services.

Seul 5,8% de la population est considérée comme éloignée des équipements de proximité, c'est-à-dire à plus de 7 min de temps de trajet (part la plus faible après la Communauté d'Agglomération de Bastia). Néanmoins, cela ne doit pas occulter l'éloignement des résidents des communes ne se situant pas sur le littoral.

* *Revenu disponible* : « revenu à la disposition du ménage pour consommer et épargner. Il comprend les revenus d'activité nets des cotisations sociales, les indemnités de chômage, les retraites et pensions, les revenus du patrimoine (fonciers et financiers) et les autres prestations sociales perçues, nets des impôts directs. ». Source : INSEE

** *Taux de chômage* : « rapport entre le nombre de chômeurs et le nombre d'actifs (en emploi ou au chômage). ». Source : INSEE

Niveau de vie	Médiane du revenu disponible* : 21 760 € (4 ^{ème} EPCI de Corse) 75,5% du revenu disponible provenant de l'activité professionnelle (taux le plus élevé de Corse) Taux de chômage ** : 9,8% (contre 13,3% au niveau national et 11,7% en Corse)
Structure de l'emploi	1419 établissements Majorité des structures d'emploi sur le territoire sont des très petites entreprises (TPE) et représentent 62,2% des établissements.
Spécialisation de l'activité économique	Commerce et activités de services : 61% Construction : 19,7% Industrie : 8,5% Administrations publiques : 7,4% Agriculture : 3,5%
Part des emplois par secteurs	Tertiaire : 75,5% Construction : 14,5% Industrie : 8,2% Agriculture : 1,8%
Concentration des entreprises sur le territoire	Communes du littoral : Biguglia, Borgo et Lucciana

Indicateurs socio-économiques clés

2.3 - Enjeux environnementaux

Energie consommée

Il est pertinent de faire un état des lieux des **émissions de GES** et de la **consommation énergétique** de la CCMG. Cet état des lieux permet de quantifier en équivalent CO2 les émissions des différents gaz responsables du réchauffement, et mettre en lumière les secteurs les plus énergivores. Le territoire CCMG émet 144 226 tonnes équivalent CO2 (teqCO2) par an soit **6,04 teqCo2 par habitant**.

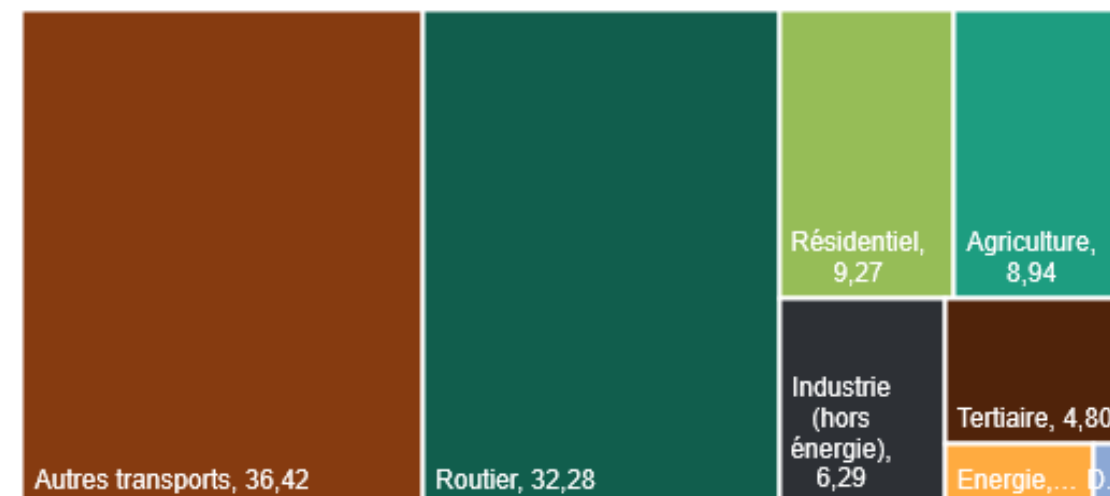
Le **secteur des transports est largement surreprésenté en termes d'émissions totales de GES**. Ainsi, la déclinaison opérationnelle du Plan de mobilité et du Schéma cyclable de la CCMG entendent rendre davantage résilients le territoire et sa population.

Risques environnementaux

La CCMG est confrontée à plusieurs risques naturels et technologiques et notamment aux risques d'inondation et de feux de forêt.

Plus spécifiquement les risques liés au transport de marchandises dangereuses peuvent impacter les communes de Lucciana, Borgo et Biguglia. Ceux liés à la rupture de barrage peuvent affecter Lento, Vignale et Lucciana. Cette dernière est également concernée par le risque industriel.

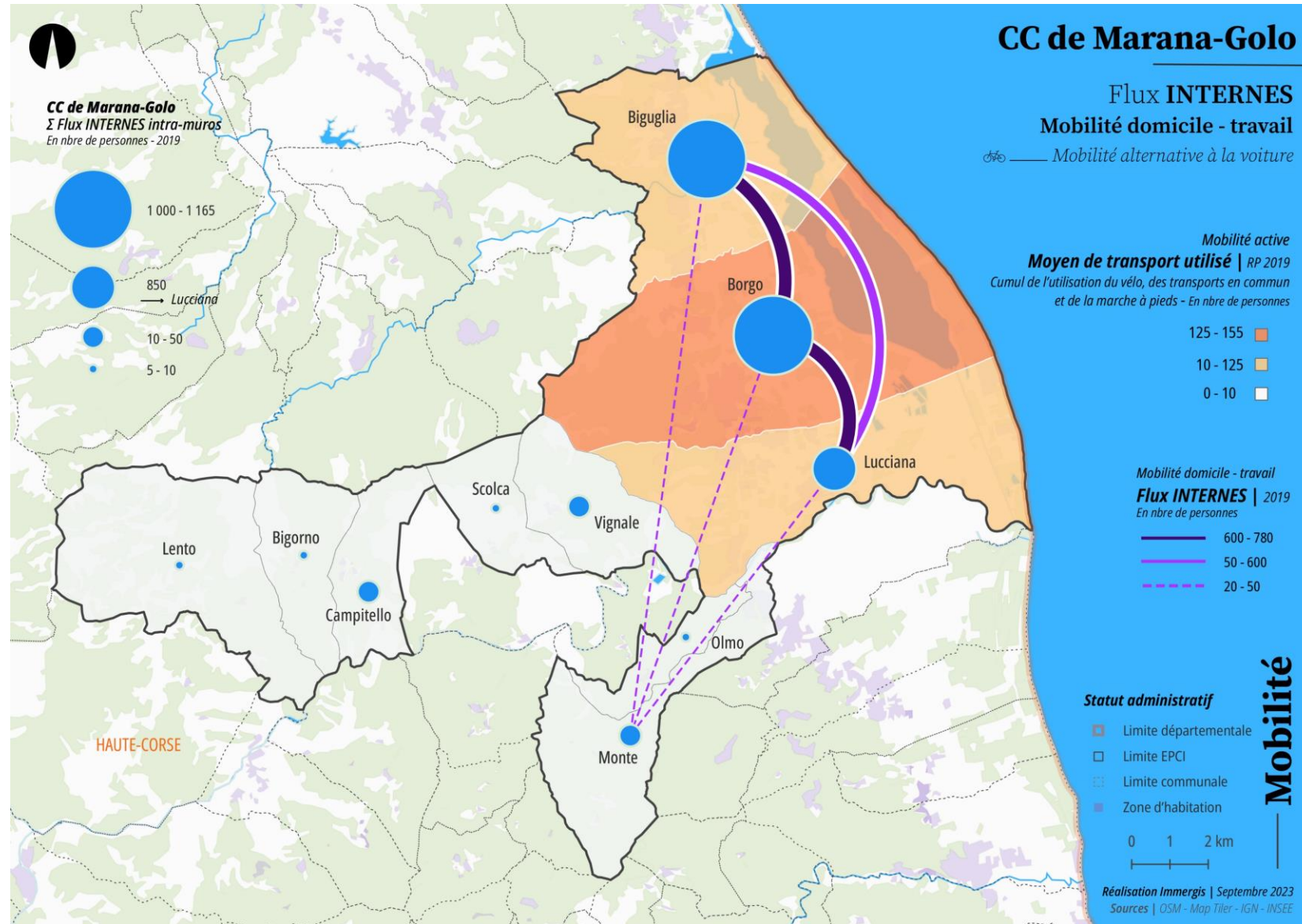
Emissions totales de gaz à effet de serre par habitant, par secteur (tonnes équivalent CO2 par habitant)



2.4 - Analyse des flux : les flux domicile-travail internes

- Les flux internes se concentrent sur les **3 communes de la plaine**.
 - Borgo est la commune présentant **le plus de personnes utilisant des modes alternatifs à la voiture au quotidien** dans les déplacements internes domicile-travail (environ 150 actifs)
- Les **principaux flux pendulaires internes** concernent les axes **Biguglia <> Borgo** et **Lucciana <> Borgo**, qui au vu de leur faible distance, présentent un **fort potentiel de développement de la pratique cyclable**.
- L'axe **Biguglia <> Lucciana**, moins emprunté et d'une distance plus longue dévoile un **potentiel intermodal vélo + train**.

Commune de domicile	Commune de travail	Flux (nombre de personnes)
Luciana	Borgo	782
Borgo	Biguglia	663
Luciana	Biguglia	469
Monte	Lucciana	43
Monte	Borgo	40
Monte	Biguglia	26

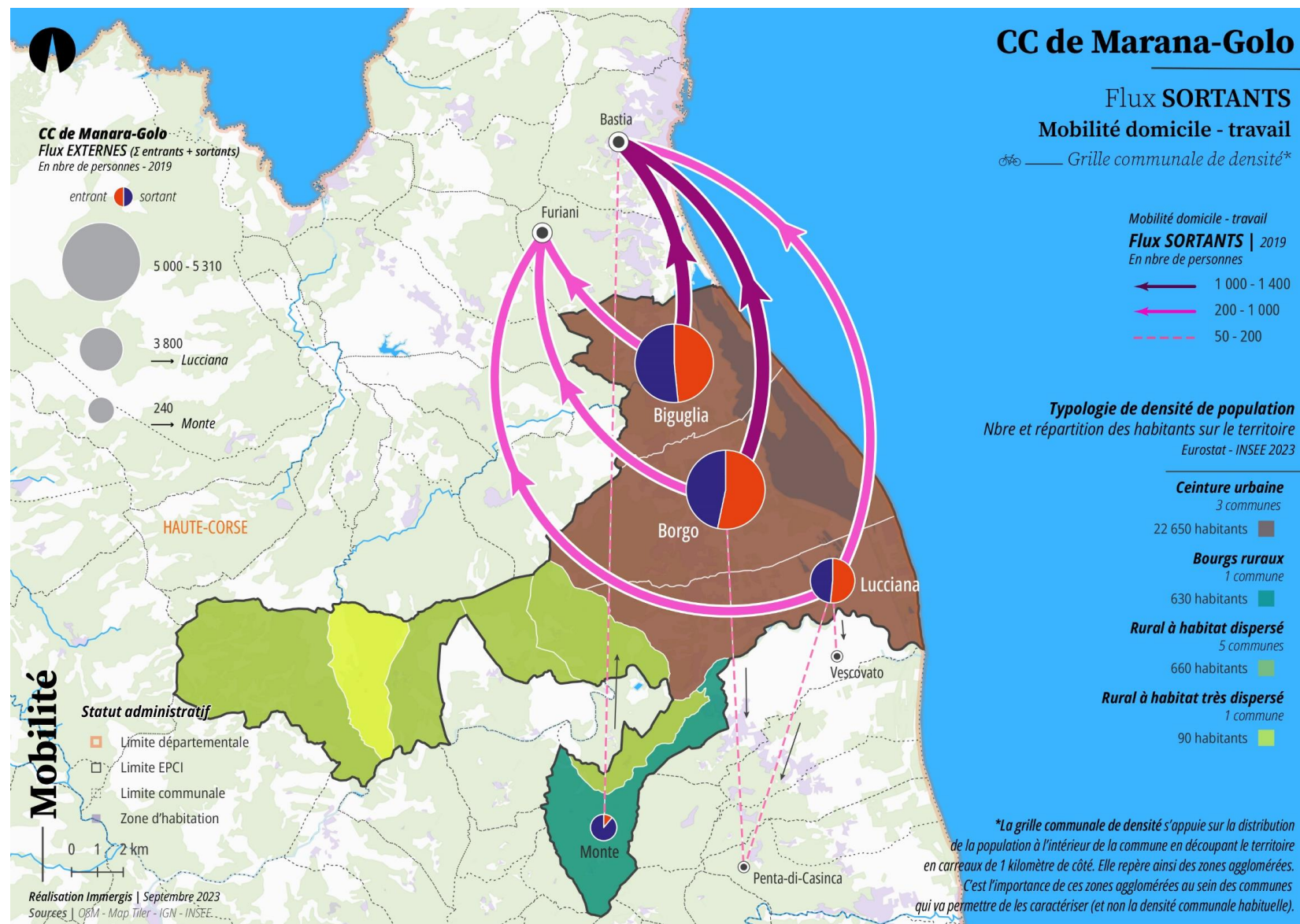


2.4 - Analyse des flux : les flux domicile-travail sortants

- Témoignant de l'aire d'attraction de **Bastia**, les flux sortants sont largement en direction de cette dernière et de **Furiani**, depuis les communes de la plaine.
- Les communes les plus concernées au sud sont **Vescovato** (103) et **Penta-di-Casinca** (169 - Folelli)

Commune de domicile	Commune de travail	Flux (nombre de personnes)
Biguglia	Bastia	1400
Borgo	Bastia	1058
Lucciana	Bastia	603
Biguglia	Furiani	428
Borgo	Furiani	335
Lucciana	Furiani	209

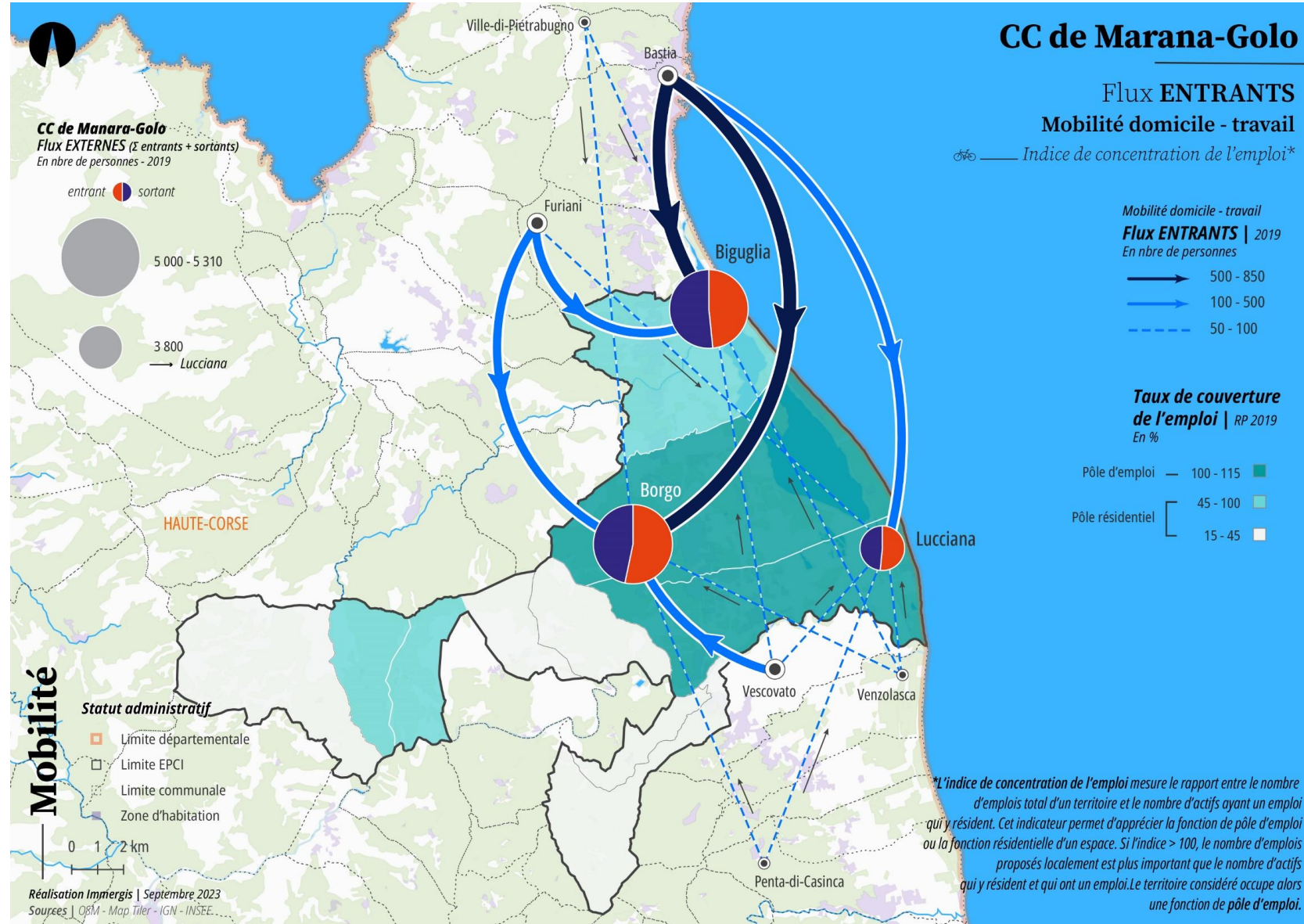
EPCI de domicile	EPCI de travail	Flux (nombre de personnes)
CC Marana Golo	CA de Bastia	4224
CC Marana Golo	CC de la Castagniccia-Casinca	383



2.4 - Analyse des flux : les flux domicile-travail entrants

- Les principaux flux entrants sont dirigés vers les communes de **Biguglia (1783 actifs)**, **Borgo (2052 actifs)** et **Lucciana (1327 actifs)**.
 - Les communes de **Borgo et Lucciana représentent les deux pôles majeurs d'emploi du territoire** avec un nombre d'emploi pourvus plus important que le nombre d'actifs y résidant.
 - **Borgo et Lucciana ont la caractéristique d'attirer plus d'actifs** que d'émettre des actifs
- ➔ Les **principaux flux pendulaires externes**, qu'ils soient entrants ou sortants du territoire, ont la particularité d'être sur **l'axe Bastia <> Furiani <> Borgo <> Lucciana**, axe pourvu d'une ligne ferroviaire. Ainsi, il existe un fort **potentiel intermodal vélo + train**.

EPCI de domicile	EPCI de travail	Flux (nombre de personnes)
CA de Bastia	CC Marana Golo	2831
CC de la Castagniccia-Casinca	CC Marana Golo	1042



2.5 - Offre de mobilité : Axes principaux du réseau routier et temps de déplacement en voiture

Les principales infrastructures de transport routier

La structure du réseau routier à l'échelle de la CCMG s'organise autour de **2 axes routiers majeurs** et d'un réseau secondaire assurant une desserte complémentaire.

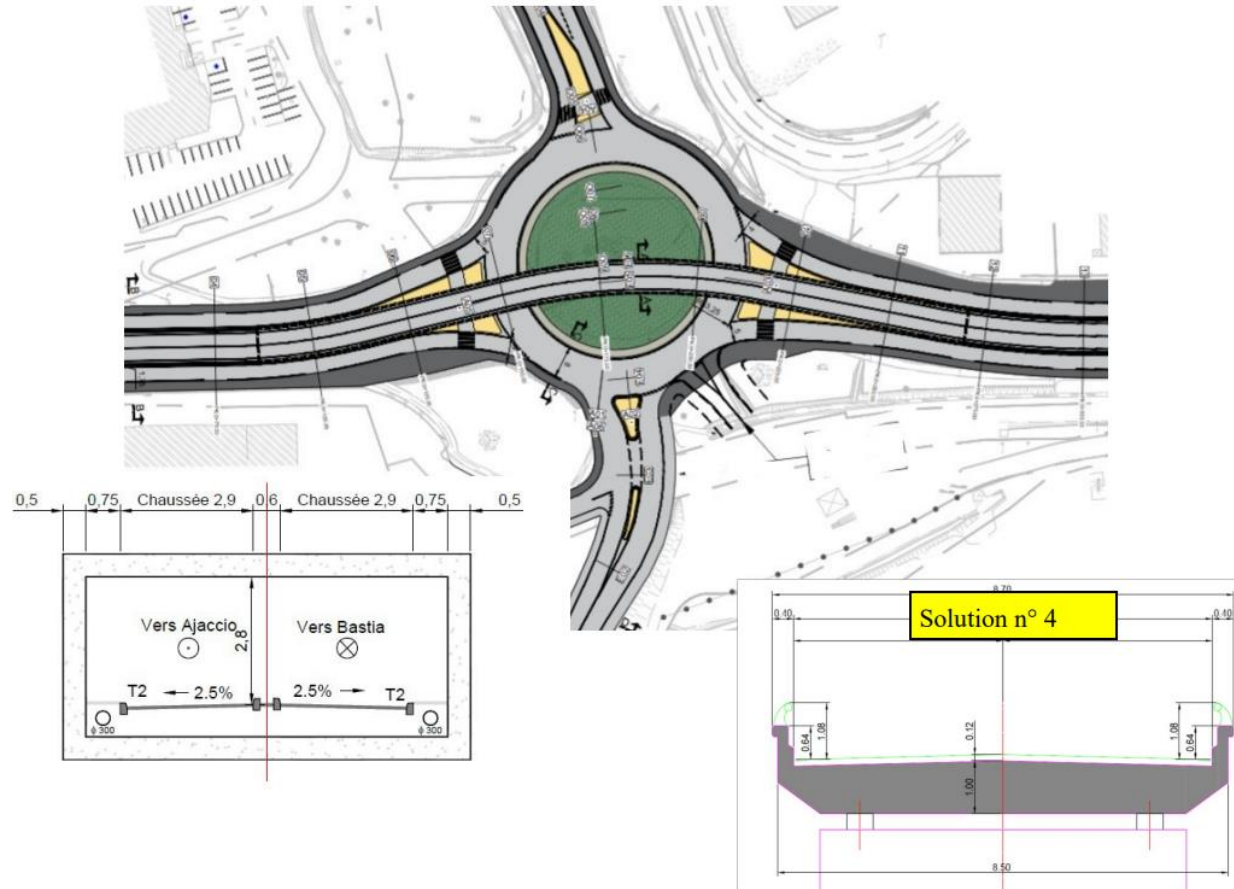
2 axes majeurs portés par les routes territoriales :

- **La RT 20, déclinée en RT 205** traversant le territoire d'Est en Ouest depuis la commune de Lucciana vers Morosaglia. La RT 205 traverse les communes de Lucciana et Borgo et est parallèle à la RT 11 sur cette portion.
- **La RT11** reliant Vescovato à Bastia.

La principale problématique sur le réseau routier est l'important **engorgement de la RT11 aux heures de pointe**, particulièrement en saison estivale (trafic de traversée depuis Bastia vers le Sud Corse). Cette problématique est particulièrement forte au niveau du rond-point de Tragone (ou rond-point n°4), que la CDC doit prochainement aménager selon le projet présenté ci-contre.

L'accès à Bastia est également une forte problématique :

- Temps d'accès important du fait d'embouteillages récurrents ;
- Difficultés de stationnement à Bastia.



Source : CDC – Solution 4 d'aménagement du rond-point de Tragone.

2.5 - Offre de mobilité : Offre ferroviaire

Infrastructures

Le territoire de la CCMG accueille :

- **3 gares** : Biguglia, Borgo et Casamozza (Lucciana)
- **7 haltes** : Ceppe, Casatorra, Tragone, Purettone, Maison d'arrêt de Borgo, Lucciana (L'Alivella) et le Complexe sportif Charles Galletti.

A noter que les haltes sont des arrêts facultatifs, les usagers doivent signaler leur souhait de descendre en amont en appuyant sur le bouton à cet effet.

Seuls les arrêts de Casatorra, Purettone et la Maison d'arrêt ne sont pas accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les lignes se décomposent comme suit :

- La **grande ligne Bastia-Ajaccio** avec 5 allers-retours quotidiens en semaine, 4 le samedi et 3 le dimanche.
- **Une liaison journalière** (hors samedi) **Bastia-Corte**
- La **ligne périurbaine de Bastia** (voir horaires)

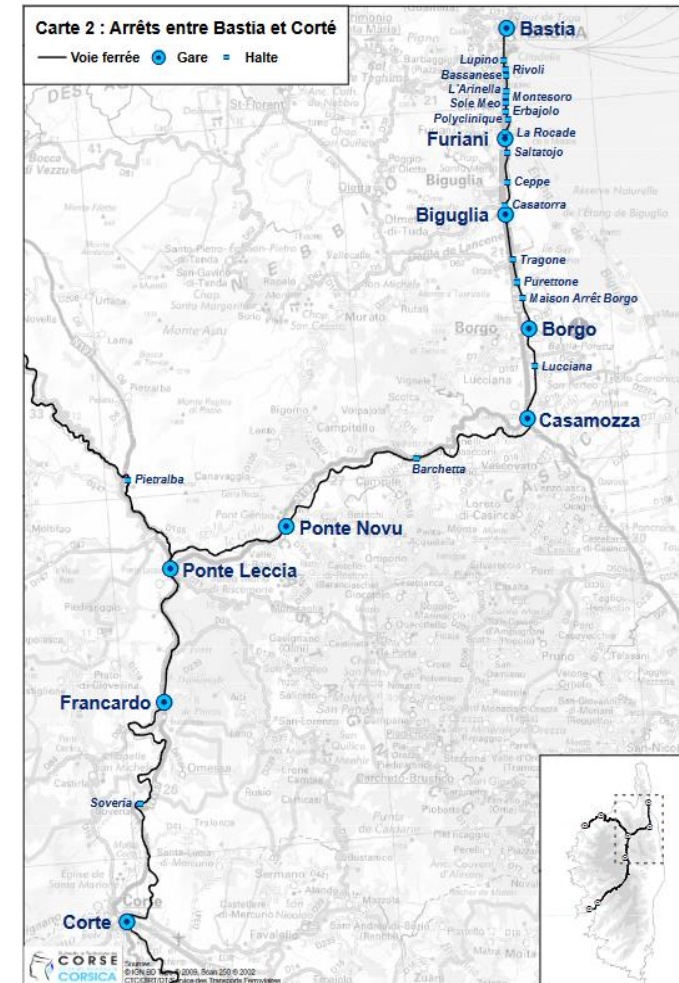
Tarifs

Il existe plusieurs tarifs et offres en vigueur :

- Sur la ligne péri-urbaine composée de deux sections (Bastia <> Biguglia et Biguglia <> Casamozza)
 - Ticket à l'unité : 2 € / section (gratuit pour les moins de 4 ans)
 - Coupon résident 10 cases : 10 €
- Abonnements de Travail vers la gare de Bastia : entre 40 et 55 € selon la commune de résidence pour 30 jours consécutifs
- Abonnements scolaires vers la gare de Bastia : entre 30 et 42 € selon la commune de résidence pour 30 jours consécutifs

Temps de trajet

Il faut compter environ **30 min pour rejoindre la gare de Bastia depuis Casamozza**, 25 min depuis Borgo et 15 min depuis Biguglia.



Source: Camini di ferru di a Corsica

Projets à prendre en compte

- **Rénovation à court terme des haltes suivantes : Prison de Borgo, Casatorra** (mené conjointement mairie/CFC/ CDC)
- **Discussion sur l'étude d'une halte au complexe sportif de Borgo.**
- **Création d'un entrecroisement à Bassanese et de la halte de Fornacina (refuge animalier)** : permettra de cadencer les trains à 15 minutes sur Bastia <-> Furiani.
- **Réaménagement en cours du site de la gare de Furiani** dans la cadre du projet « Un trenu per Furiani »
- **Gare de Casamozza** : projet de réaménagement du parking et d'aménagement de la gare porté par la commune de Lucciana et la CDC.
- **Faire monter le péri-urbain de Bastia jusqu'à la gare Barchetta**, afin de désengorger Casamozza, à moyen terme : sujet sur la table pour penser à faire monter certaines circulations.
- **Projet de Vescovato et extension vers le sud** : pas d'écueil technique sur l'étude CEREMA réalisée il y a quelques années. Folelli : ouvrages à créer mais rien d'insurmontable techniquement / Une extension est envisageable mais avec un portage conjoint de l'Etat et des collectivités en co-financement et serait réalisable dans des délais assez court (AMO de la CDC sur ce sujet).

Besoins

- Augmenter le cadencement et la capacité des trains en heure de pointe ;
- Renforcer la place de la gare de Casamozza comme pôle d'échange multimodal ;
- Assurez une signalétique en gare et une lisibilité de l'offre (trains longue distance sans arrêt aux haltes, express, etc.) ;
- Accompagner le rabattement des villages vers la gare de Barchetta, en lien avec le potentiel d'extension du péri-urbain de Bastia sur certaines navettes ferroviaires vers cette gare ;
- Favoriser les partenariats CAB / CFC / CDC sur des navettes événementielles sur l'axe Casamozza <> Bastia sur le modèle des essais concluants (Carnaval de Bastia, Fête de la Bière, matchs du SC Bastia, etc.) ;
- Accompagner les réflexions sur l'extension de la ligne vers Vescovato et Folelli.

2.5 - Offre de mobilité : Services de navettes et de TAD

Plusieurs services de navettes sont présents sur le territoire, organisés majoritairement par les communes.

Commune de Lucciana

- **Navettes gratuites** de la municipalité depuis 2017
- Tous les **mercredis et vendredis** de 7h30 à midi et de 13h30 à 16h
- 2 circuits (voir ci-contre)

Commune de Biguglia

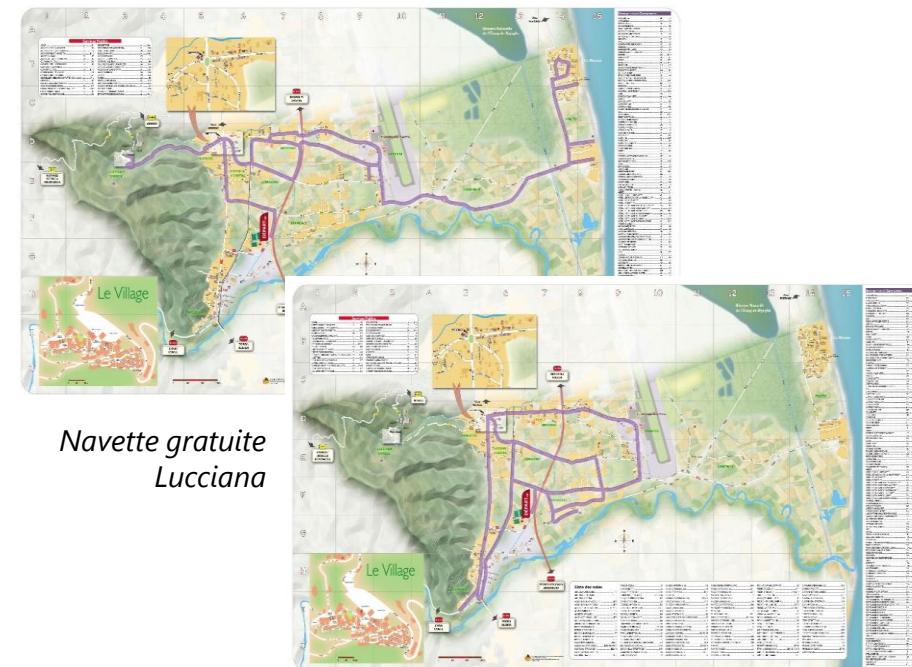
- **Navette municipale** « U passa à vene » de 8 passagers.
- Passages continus **du lundi au vendredi** de 7h15 à 13h00 et de 13h15 à 19h, et le samedi de 8h45 à 18h30.
- Possibilité de réserver un trajet depuis l'**application « U passa à vene »**
- Application pour voir la navette en temps réel, acheter tickets et abonnement
- Coût :
 - 1€ la journée
 - Abonnement mensuel à 15€
 - Gratuit pour les enfants de moins de 6 ans et les scolaires présentant un titre de transport.
- **Pas d'arrêt fixe sur le circuit**, les passagers se trouvant sur le circuit lève la main pour que le chauffeur s'arrête.
- Les enfants de 10 ans et plus souhaitant voyager seuls doivent s'inscrire auprès des services de la ville qui délivreront une carte d'accès

Commune Bigorno

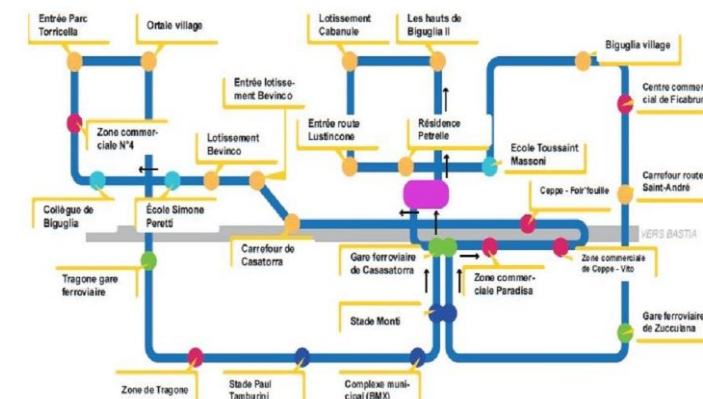
- Navette gratuite pour se rendre au centre commercial de Borgo un vendredi sur deux

Projets en cours d'expérimentation ou de réflexion

- Navette vers les établissements d'enseignement supérieur Campus CCI formation et AFPA depuis la gare de Tragone.
- Navette depuis les 3 communes de Lento, Bigorno et Campitello vers le centre commercial de Borgo.



Navette gratuite
Lucciana



Navette municipale « U passa à vene »

2.5 - Offre de mobilité : Transport interurbain

La CCMG est traversée par une seule ligne du réseau de transport de la **Communauté d'Agglomération de Bastia** allant jusqu'à Casatorra : **la ligne A Palais de Justice – Furiani – Biguglia.**

En direction de Biguglia, le bus circule entre 7h et 19h30 (dernier départ depuis le Palais de Justice) avec un passage toutes les 30 minutes, et en direction de Bastia de 6h15 à 19h15.

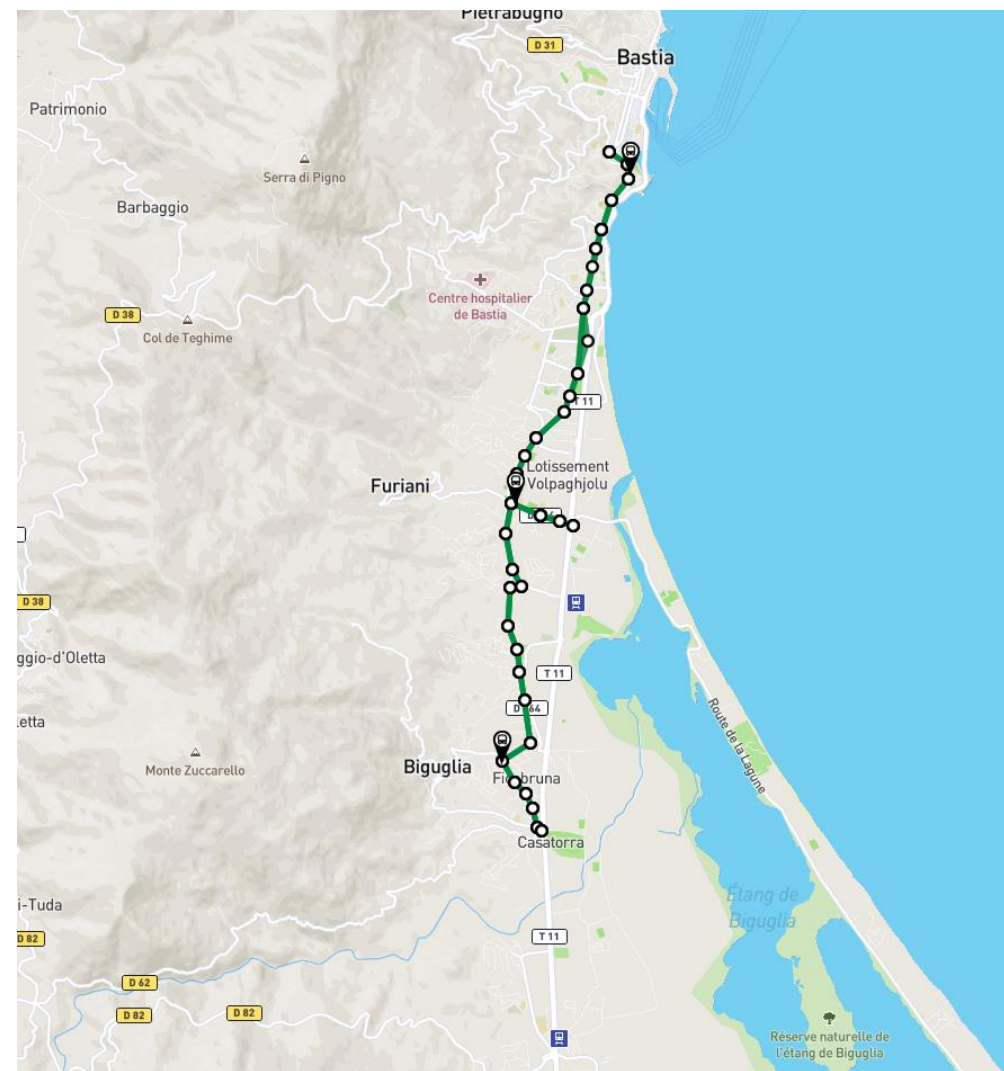
Le réseau est complété par les **bus interurbains des lignes STIB et « Rapides bleus » desservant Casamozza et/ou Borgo :**

- Moriani <> Bastia
- Porto-Vecchio <> Bastia

Le réseau est mis en place par **une convention entre la CAB, la CDC et la commune de Biguglia.** La commune n'étant plus, depuis le 1^{er} juillet 2021, compétente en matière de mobilités, **une concertation est à prévoir avec la CCMG.**

Tarifs

- Ticket unitaire : 1,50€
- Carnet 10 voyages : 10 €
- Abonnements annuels allant de la gratuité pour les ménages au quotient familial inférieur à 1000 à 240 € pour le plein tarif. Des tarifs préférentiels existent pour les jeunes de moins de 21 ans (97€) ou les plus de 65 ans (60€ ou 30€)
- Abonnements mensuels de 11€ (jeunes) à 30€
- Abonnement hebdomadaire : 15€



Tracé Ligne A.
Source : Via Bastia

Recensement des aires de covoiturage sur le territoire

Biguglia	1 aire de covoiturage recensée Rond point de Tragone - Numero 4
Borgo	1 aire de covoiturage recensée Precoju
Lucciana	5 aires de covoiturage recensées Carrefour Crocetta ; Corsu di l'aeroporto ; Strada di Figarella ; gare de Casamozza ; Station-service de Casamozza

Aucun flux mensuel de passagers entre territoires n'est recensé selon l'Observatoire national du covoiturage, signe **d'une pratique quasi-exclusivement informelle**.

Potentiel de développement de la pratique de covoiturage

Il existe un **fort potentiel de développement de la pratique** compte tenu de la structure des déplacements quotidiens domicile-travail de la CCMG, à savoir :

- Des **flux sortants largement dirigés vers Bastia et Furiani** ayant pour origine principalement les communes de Biguglia, Borgo et Lucciana.
- La voiture individuelle est le moyen de locomotion privilégié par les navetteurs à plus de 90%.

Besoins

La pratique du covoiturage pourrait se développer à l'échelle du territoire, réduisant ainsi de manière générale les flux de véhicules sur les routes et pouvant éventuellement participer à désengorger les axes routiers vers Bastia. Le covoiturage implique, selon la population, **une notion de convivialité et de confiance forte**.

La mentalité des résidents reste toutefois fermée face à un covoiturage organisé et deux solutions sont à privilégier :

- **Un covoiturage informel « facilité » dans les villages** pour accéder à la plaine et désenclaver les populations âgées en incapacité de se déplacer en autonomie.
- **Un covoiturage d'entreprise**, passant par une sensibilisation auprès des salariés pour favoriser des rapprochements et des déplacements pendulaires communs lorsque possible.

Randonnées pédestres

De **nombreux sentiers de randonnée** sillonnent le territoire de la CCMG et sont mis en valeur par l'Office de tourisme intercommunal avec notamment la boucle San Mamilianu, Chjassu San Michele, la Chapelle Sant' Andria Di Fabrica ou encore le Giru di e Punte.

Plusieurs **services complémentaires** sont proposés par les acteurs locaux :

- Le **Bureau montagne du Nebbiu** : regroupement d'accompagnateurs en montagne et guide conférencier pour faire découvrir et valoriser le patrimoine.
- **Kalli'sté Randonnée** : accompagnateur en montagne.
- La **Corse à Pieds** : organisation de séjours et accompagnement.

Offre de location vélo

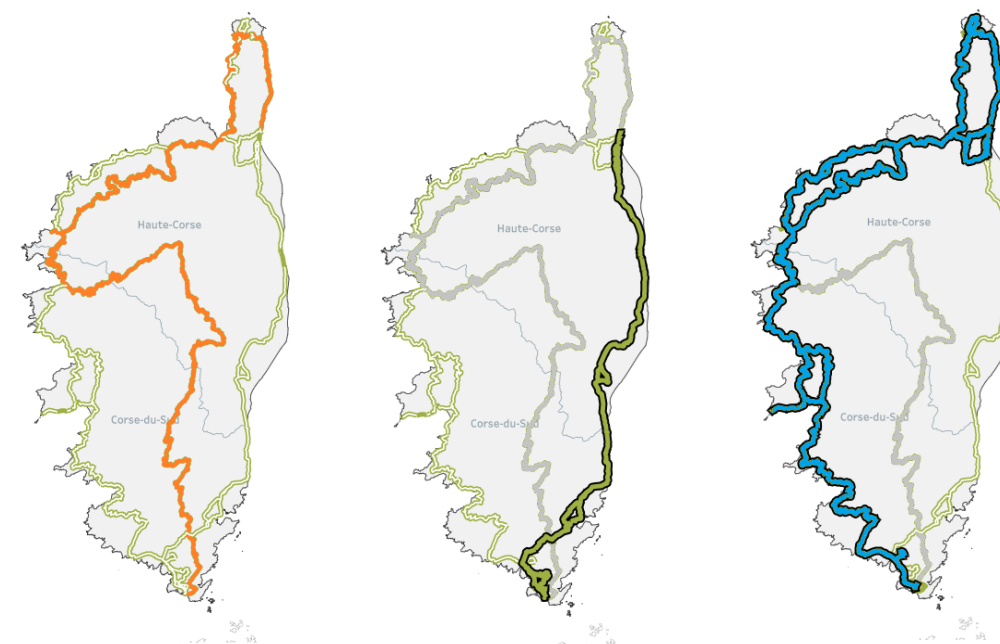
- *Loueur recensé par l'Office de tourisme* : **Gattu** qui propose la location de **vélo de la demi journée au mois**. Différents vélos sont proposés avec des VTT, des vélos de route ou encore des VAE. Implantée sur Borgo, l'entreprise propose d'acheminer les vélos au lieu de départ des boucles cyclotouristiques. Tarif à partir de 15 €.
- *Autre loueur de vélo sur le territoire* : **Bicyclet** louant tout type de vélo (gravel, route, VTT, VTC, VAE) partout sur l'île avec une livraison sur le point de départ. Locaux implantés à Borgo.

Schéma régional des véloroutes

Le schéma régional des véloroutes est structuré autour de 3 itinéraires :

- la **V900 – Grande Traversée de la Corse (GT20)**, réalisée à 100% au 25/05/2023
- la **V901 – Spassi Verde**, réalisée à 5% au 25/05/2023
- la **V902 – Intense**, réalisée à 2% au 25/05/2023

Seul l'itinéraire de la V901 traverse la CCMG, or l'aménagement de la véloroute n'a été effectué que sur le secteur de Bastia pour le moment.



A noter : Le Schéma Directeur Cyclable (SDC) de la CCMG réalisé dans le même temps que le PDMS, apporte davantage de précisions sur les enjeux et besoin autour de l'offre cyclable sur le territoire.

2.6 - Concertation : Enquête en ligne

Lors de la phase de diagnostic, le bureau d'études a mené des actions de concertation afin de recueillir au mieux les attentes des élus et les besoins de la population. Pour ce faire des ateliers de concertation publique, deux enquêtes terrain et une enquête en ligne ouverte à tous (publiée de juin à septembre 2023) ont été réalisés. De plus, des entretiens avec les partenaires ont été menés.

1 Enquête Grand Public

152 retours
En ligne entre **mai et septembre 2023**
Enquête commune PDMS et SDC

Difficultés

Rencontrez-vous des difficultés dans vos déplacements quotidien ?

OUI 63%

Connaissez-vous les offres de mobilité disponibles sur le territoire ?

Transports en commun: NON **58%**
TAD/Navette: NON **68%**
Train CFC : OUI **55%**
Les aires de co-voiturage: NON **90%**

Profil des répondants

Actifs 78%
Retraités 15%
En recherche d'emploi 3%
Elève/Étudiants 2%

Transport en commun

Quelles difficultés rencontrez-vous quand vous prenez les transports en commun ?

Faible fréquence de passage 40%
Horaires inadaptés 32%
Absence de communication sur l'offre et le manque de lisibilité 24%
Coût trop élevé des transports 10%

Pôles générateurs de déplacement

Dans quelle commune habitez-vous ?

Biguglia 45%
Borgo 24%
Lucciana 16%

Dans quelle commune travaillez ou étudiez-vous ?

Bastia 30%
Lucciana 24%
Borgo 24%

VELO

Pour quelles raisons utilisez-vous le vélo et sur quelle distance ?

Pour les loisirs **44%**
Pour les achats alimentaires **13%**
Pour les déplacements Domicile-Travail **10%**

0-5 km 24%
5-10 km 19%
10-20 km 10%
Plus de 20 km 8%

Remarques générales



« Développer le co-voiturage, et les pistes cyclables intercommunales »



« Avoir des trottoirs continus dans toutes les communes (ex: comme ce qui a été fait à Borgo) mais avec des pistes cyclables »



« J'aspire à un trottoir sur la route impériale commune de Biguglia, extrêmement dangereuse »



« Une ligne de bus communautaire avec arrêt à l'aéroport, gares, écoles...+trottoirs partout + pistes cyclables sécurisées. »

MOBILITES ACTIVES

HABITUDES

- Pas d'usage du vélo

FREINS

- Dénivelé, état des routes, absence de voie verte, routes étroites
- Dangerosité des routes
- Trottoirs non aménagés (Plaine)
- Manque de stationnement cyclo dans la Plaine
- Manque de stationnement voiture dans les villages
- Animaux divagants
- Coût des VAE

SOLUTIONS

- Refaire les routes
- Faire des voies vertes en plaine
- Développer les services de VAE
- Sécuriser les pistes cyclables

TRANSPORT EN COMMUN

- Train vers Bastia avec des arrêts sur le territoire

- Pas de navettes dans les villages
- Absence de transport scolaire
- Horaires de trains inadaptés
- Trop de fréquentation dans le train
- Communication manquante sur l'offre actuelle

- Attirer les jeunes dans les villages
- Mettre en place des navettes 1 fois par semaine vers les pôles générateurs
- Mettre en place une navette des villages vers la Plaine avec des horaires réguliers
- Mettre en place une navette vers l'aéroport

2.6 - Concertation : Premier atelier de concertation - Vignale

COVOITURAGE

HABITUDES

Du covoiturage informel du lundi au vendredi de Vignale à la gare de Casamozza pour faire les courses à Lucciana

FREINS

L'obligation d'avoir une voiture pose problème pour l'implantation de nouveaux habitants notamment pour ceux qui ont des enfants
Pas d'accès au numérique et aux applications de covoiturage pour les personnes âgées
Problème du stationnement à la gare de Casamozza

SOLUTIONS

Pouvoir identifier des zones où se retrouver (Panneaux ?)
Mettre en place un système de collecte autour des trajets réalisés par les habitants

MOBILITE TOURISTIQUE

Déplacement des touristes en voiture ou moto
Utilisation du vélo pour les sportifs et non les touristes

Problème du stationnement dans les villages
Peu de lieux d'échanges (Restaurants, bars ...)

Développer les navettes de l'aéroport jusqu'aux gares du territoire

DEMOBILITE ET MOBILITE INVERSEE

Déplacements des habitants des villages vers la Plaine pour accéder aux commerces

Coût de l'essence, problème de rentabilité des commerçants

Repenser les lieux de vie dans les villages
Créer du lien social pour rendre les villages attractifs

MOBILITES ACTIVES

HABITUDES

- Usage du vélo pour les loisirs
- De Lucciana à la plage par exemple

FREINS

- Accès au complexe sportif de Borgo problématique pour les vélos
- Absence d'accès PMR et poussettes dans les communes
- Accès à la plage depuis Lucciana dangereux et pas aménagé
- Aucun balisage n'est présent

SOLUTIONS

- Développer le stationnement aux abords des gares
- Revoir la largeur des trottoirs pour tous les usages
- Aménager des pistes sécurisées

TRANSPORT EN COMMUN

- Usage du train vers Bastia
- Accès à la gare en voiture
- Parents qui amènent les enfants à la gare (en plaine)

- Fréquence des trains problématiques
- Billetterie compliquée et tarifs élevés
- Pas de transport vers l'aéroport
- Amplitude horaire des trains inadapté

- Billettique unique
- Mettre en place des navettes :
 - Vers la Marana et le cordon lagunaire
 - Des villages vers la gare
- Renforcer la communication et la diffusion d'information

COVOITURAGE

HABITUDES

- Peu de covoiturage, pas dans les habitudes
- Aire informelle de covoiturage à la gare de Casamozza

FREINS

- Horaires différents

SOLUTIONS

MOBILITE TOURISTIQUE

- Location de voitures par les touristes
- Des flux de touristes depuis et vers Bastia (accès au port notamment)

- Embouteillages fréquents selon l'heure

- Mettre en place un service de navette de la Marana à l'aéroport
- Développer l'accès aux touristes vers l'offre de randonnée et les services de restauration par exemples
- Améliorer l'accès à Bastia
- Connecter la CCMG aux autres territoires et à l'offre touristique
- Initier un travail sur les sentiers (en cours prévus pour été 2024)
- Mettre en place une navette éphémère pour les événements
- Centraliser les services

DEMOBILITE ET MOBILITE INVERSEE

HABITUDES

- Un service de livraison de panier à domicile existe.
- Marchés ambulants présents dans les villages.

BESOINS

- Développer les tiers lieux pour inciter les gens à télétravailler et proposer des services de livraison de panier repas.
- Développer les maisons France services itinérantes.

SOLUTIONS

- Mise en place du projet Alimentaire Territorial (PAT) par la CCMG.

2.6 - Concertation : Enquêtes terrain

Deux enquêtes terrain ont été réalisées par le bureau d'études, afin d'aller au plus près des habitants et de recueillir leurs besoins.

Besoins identifiés

- Navette vers les gares : Furiani (depuis la Marana)
- Navette qui dessert l'aéroport
- Navette vers Bastia
- Train vers Bastia et Casamozza (avec des horaires flexibles et étendus)
- Une navette vers le cordon lagunaire
- Une navette entre Biguglia et Borgo
- Navette/Train entre Casamozza et Vescovato -Folelli
- Navette d'aéroport qui dessert les communes entre Lucciana et Bastia
- Des lignes de bus régulières desservant la Marana
- Navette des villages vers la plaine
- Plus de Bus ou bus électrique ou navette
- Plus de Bus scolaire
- Plus de train (flexibilité)
- Bus ou navette à la demande
- Navette pour personnes âgées et/ou personnes sans permis
- Vélo avec pistes (sécurisées)
- Des horaires flexibles de bus : matin et soir
- Visibilité et information sur l'offre de transport (horaires, tarifs et itinéraires)
- Signalisation des transports ou rendre visible les arrêts de bus
- Améliorer l'offre de déplacement en train entre Bastia et Casamozza
- Navette payante toute la semaine
- La mise en place d'une application qui synthétise les offres de transports

Bilan de l'enquête terrain

- Les répondants souhaitent que **des pistes cyclables soient mises en place** ainsi que les trottoirs pour faciliter l'accès à vélo et à pied.
- Ils souhaitent également que **la multimodalité se développe et que les navettes et bus s'ouvrent à d'autres communes non accessibles pour le moment par les transports en commun.**
- **Le développement du train demeure également une attente**
- Une navette sur la zone industrielle de Tragone et Purettone pour connecter les entreprises à la gare semblerait peu utilisée par les salariés (seulement 36% des 25 personnes interrogées y sont favorables)

2.7 - Synthèse des enjeux et objectifs : AFOM Mobilité

Atouts

- Navette ferroviaire du péri-urbain de Bastia (Bastia <> Casamozza) et fort usage du train localement.
- Accès direct à Bastia via la RT11, réseau routier direct vers l'agglomération bastiaise.
- Ligne A de transport de Biguglia à Bastia, desservant la gare de Furiani.
- Aéroport Bastia Poretta et son attractivité pour l'offre de mobilité (navette vers Bastia, offre de location de véhicules, etc).
- Une expérience locale des navettes communales et intercommunale et des retours sur le fonctionnement de ces dernières.
- Aménagement cyclable continu sur le cordon lagunaire.

Opportunités

- Dynamique nationale en faveur des modes actifs (plan vélo et marche reconduit, appels à projet...).
- Potentiel important de covoiturage avec des flux de déplacements quotidiens principalement dirigés vers Bastia.
- Désengorgement de la RT11 avec l'aménagement par la CDC du rond-point de Tragone et potentiel usage d'un réseau routier fluidifié pour des transports en commun en heure de pointe.
- Dynamique régionale en faveur du vélo avec le Schéma régional des véloroutes
- Prise de conscience collective sur la nécessité de décarboner la mobilité

Analyse AFOM

Faiblesses

- Des habitudes de déplacements fortement tributaires de la voiture individuelle.
- Infrastructures routières saturées, notamment sur l'axe de la plaine au niveau du rond-point de Tragone.
- Aménagements cyclables et piétons limités et à usage problématique comme sur la piste cyclable de la Marana.
- Très faible pratique de covoiturage avec l'absence d'organisation de la pratique.
- Aucune offre de transport à destination des villages ou de solutions de mobilité alternatives.
- Réseau de bornes IRVE sous dimensionné par rapport à l'offre de location de véhicules
- Saturation de la ligne ferroviaire périurbaine, dans le sens Casamozza/Bastia aux heures de pointe (matin).
- Impossibilité d'augmenter la cadence et la fréquence des trains en l'absence de nouveau matériel roulant.

Menaces

- Isolement de certaines communes
- Augmentation de la dépendance énergétique
- Importance des flux touristiques de transit
- Dichotomie entre les trois communes du littoral et les 7 autres communes du territoire
- Augmentation de la dépendance énergétique et des produits pétroliers notamment
- Une baisse de l'offre ferroviaire actuelle due à des problèmes techniques du matériel roulant.
- Des projets routiers difficilement compatibles avec une mobilité responsable.

2.7 - Synthèse des besoins sur l'offre de mobilité

Offre ferroviaire

- Renforcer le cadencement aux heures de pointe de la navette Casamozza <> Bastia ;
- Renseigner et communiquer sur l'offre et le système d'arrêts à la demande ;
- Pérenniser les navettes ferroviaires hors horaires habituels vers Bastia en lien avec des événements particuliers ;
- Développer un véritable pôle d'échange multimodal en gare de Casamozza (projet de mise à niveau de la gare, d'augmentation du stationnement, etc.).

Transports réguliers interurbains

- **Réflexion sur la possibilité de nouvelles lignes de transport**, notamment :
 - Des villages vers la plaine (gare de Casamozza, centre commercial de Borgo) ;
 - Des villages vers Barchetta ;
 - De la Marana vers Lucciana (renforcement de la navette existante en jours de passage et temporalité) ;
 - Du littoral vers Furiani (en convention avec la CAB et la CDC) ;
 - De l'aéroport Bastia Poretta vers la gare de Lucciana.
- **Extension des réseaux existants de navette :**
 - Navette de la gare de Tragone desservant le campus CCI Formation et l'AFPA à étendre vers d'autres pôles générateurs ;
- **Mener une réflexion pour le transfert des navettes communales à la CCMG** (Biguglia, Lucciana et réflexion de la navette des villages), **organisatrice des transports urbains sur son ressort d'AOM.**

2.7 - Synthèse des besoins sur l'offre de mobilité

Navettes, TAD, mobilité solidaire et mobilité inversée

- **Développement des services de navettes et TAD** pour mailler l'ensemble du territoire et lutter contre les effets d'isolement et d'enclavement des communes rurales et montagneuses.
- **Développement d'offres de mobilité inversée** (actions d'aller vers) **pour l'ensemble des services de première nécessité** (commerce, alimentation et santé) pour les communes isolées.

Covoiturage

- **Réflexion concertée avec les entreprises** pour la mise en place d'une forme de **covoiturage « organisé » à destination des actifs ;**
- **Réflexion au sein des villages** sur la **mise en relation des habitants** pour favoriser le covoiturage en lien avec des besoins sur la plaine ;
- **Aménagements de l'accessibilité des aires existantes** dans une logique d'intermodalité (ex : gare de Tragone, etc.).

Mobilités actives

- **Développement des aménagements cyclables et piéton.**
- **Identifier et résorber les discontinuités et sécuriser les traversées des RT (T11 et T205) pour les piétons et les cyclistes** (exemple : rond-point de Tragone, ...)
- **Favoriser des liaisons sécurisées de la Plaine au littoral pour les modes actifs ;**
- Développement et **enrichissement des services vélo** et déploiement d'une **offre structurante d'équipements adaptés** : location de VAE, stationnements sécurisés, signalétique adaptée, emport des vélos dans le train...

→ Enfin, sur l'ensemble des offres de mobilité, **l'amélioration de la communication, l'accompagnement des nouvelles pratiques de déplacements, ainsi que le déploiement d'actions d'animation** permettant d'informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité (transports en commun, covoiturage, mobilités actives, etc.) sont des enjeux phares et transversaux.



Enjeux de la planification de la mobilité à l'échelle de la CCMG :

Le PDMS répond tant à des **enjeux sociaux, qu'économiques et environnementaux** :

- **Une Mobilité Ecologique pour :**
 - Préserver la singularité et la beauté d'un territoire exceptionnel
 - Réduire les GES du secteur des transports
- **Une Mobilité Economique et attractive pour :**
 - Renforcer l'économie d'entreprise et touristique ;
 - Faciliter l'accès à l'emploi ;
- **Une Mobilité Solidaire pour :**
 - Accompagner les publics isolés et précaires dans leurs besoins de déplacements.

La ligne directrice du PDMS doit donc être d'assurer les moyens de **développer une mobilité écologique, attractive et solidaire sur l'ensemble de la CCMG.**

AXES D'ACTION

Axe 1 :
Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

Axe 2 :
Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

Axe 3 :
Développer des services attenants à la mobilité durable

Axe 4 :
Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

03

Elaboration de la stratégie

3.1 - Une stratégie pour répondre aux grands enjeux de la mobilité

DEVELOPPEMENT DURABLE

Enjeux environnementaux / cadre de vie :

Anticiper les aménagements pour faciliter la mobilité et offrir un cadre de vie sûr et sain :

- Améliorer la **sécurité des déplacements, notamment en modes actifs**, demande prioritaire tant du point de vue des communes que des habitants.
- **Valoriser et améliorer le cadre de vie** au travers d'un aménagement du territoire et d'un urbanisme durables (multifonctionnalité des aménagements).
- **Réduire les impacts de la mobilité** sur l'environnement et la qualité de vie :
 - ✓ Réduction GES
 - ✓ Réduction utilisation énergies fossiles
 - ✓ Réduction pollution (amélioration qualité de l'air)
 - ✓ Sobriété énergétique
- **Améliorer la santé** en valorisant les pratiques de mobilités actives, en favorisant la marche et la pratique du vélo - lutter contre la sédentarité.

Enjeux sociaux / inclusion sociale :

- **Garantir l'accessibilité de tous** à la mobilité, en levant les différents freins,
- Lutter contre l'isolement et la précarité énergétique liées à la mobilité,
- Améliorer l'**accessibilité** aux services, aux soins et aux commerces ainsi qu'à l'information (dans la continuité des actions menées avec les services itinérants) et permettre de satisfaire les besoins en mobilité de tous,
- **Faciliter la mobilité des personnes peu autonomes** – jeunes, personnes âgées et personnes en insertion professionnelle pour :
 - ✓ Rester vivre à domicile
 - ✓ Accéder à la formation
 - ✓ Faciliter l'embauche

Enjeux économiques :

Améliorer l'attractivité du territoire

- Proposer une **offre de mobilité multimodale et plus flexible**, en lien avec les besoins identifiés.
- **Répondre aux besoins de mobilité** et en lien avec les nouvelles organisations sociales : besoins résidentiels et touristiques ; espaces de coworking, tiers lieux, covoiturage et développement du télétravail.
- **Accompagner le tissu économique** du territoire dans une évolution de ses pratiques : politique de mobilité interne aux entreprises et zones d'emplois, optimisation des pratiques et réduction des nuisances, garantir la pérennité de l'activité économique malgré le coût de l'énergie et les évolutions réglementaires.
- **Informers les foyers** sur les solutions permettant de réduire les coûts liés à la mobilité dans le budget des ménages.

3.2 - Ateliers de concertation de janvier 2024

Les ateliers de concertation du 18 janvier ont eu plusieurs objectifs. Cette concertation a permis **d'identifier les actions à mettre en place** à la suite de la phase de diagnostic, de **fédérer les acteurs**, de faire adhérer les participants aux enjeux et enfin de finaliser la stratégie. La concertation a rassemblé des élus et des techniciens de la CCMG mais aussi d'établissements partenaires. Les participants étaient invités à échanger autour de 4 axes et d'actions identifiés, sous la forme d'un World Café.

Ici est recensée la synthèse des échanges des ateliers. Les participants ont débattu sur des propositions d'actions faites par le bureau d'études. Voici les retours :

AXE 1 – Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

Action n° 1 : Développer un service de transport autour des gares et favoriser l'intermodalité

- Organiser **le réseau de transport autour des gares et favoriser l'intermodalité** :
 - De l'aéroport de Poretta vers/ depuis la gare de Lucciana avec une continuité vers Lucciana village
 - Une navette du littoral vers Furiani (notamment en saison touristique)
 - Une liaison aux villages (format transport régulier en heure de pointe)
- **Intégrer aux réflexions sur les transports en commun les taxis**, pour éviter les problématiques rencontrées sur la CC Lisula Balagne en lien avec l'aéroport de Calvi.
- Il existe des possibilités d'organiser des **marchés mixtes avec la CDC pour un service scolaire / commercial**.
- Sur les villages, il y a une forte problématique à traiter sur **les transports pour le public scolaire**. Une offre qui profiterait tant aux scolaires qu'aux actifs sur les heures de pointe, en direction des communes de la plaine aurait un impact sur les difficultés rencontrées par les familles souhaitant s'installer sur les villages.
- Les transports en commun auraient **une importance majeure dans la desserte des zones d'activités**. Il faut travailler pour offrir des solutions aux actifs venant de Bastia et de la CAB pour des solutions alternatives à la voiture individuelle. Les axes « navette » mis en place doivent donc intégrer les ZA.
 - Envisager la création d'un **syndicat de transport local** (participation de la CDC et de la CFC ? ; intégration des navettes communales et des conventions existantes ; définition d'un dépôt et du matériel roulant nécessaire)
 - Travail avec les entreprises sur **des lignes au départ des haltes et gares**

Action n°2 : Favoriser le cadencement intermodal

- Cette action est à **intégrer dans la mise en place des services de transport**, à destination des haltes et gare du périmètre urbain de Bastia. Elle est essentielle pour favoriser l'usage du train et des mobilités alternatives à la voiture individuelle.
- **Organiser le réseau pour favoriser des jonctions rapides et un temps de parcours compétitif en transports en commun vers Bastia / depuis Bastia** (et en cascade, vers toutes les haltes et gares de la ligne Casamozza <> Bastia).

Action n°3 : Mettre en place une billettique unique

- Un travail est en cours **entre CDC et CFC** pour **harmoniser le système de billettique**.
- Le fonctionnement est d'ores et déjà **compatible entre le modèle de billettique de la CDC et celui de la CAB**. Le modèle utilisé est celui de la société « **Matawan** ».
- Il y a une importance à favoriser l'interopérabilité des systèmes de billettique, notamment à **l'échelle du bassin de vie de l'aire bastiaise**.
- **Déployer le système de la solution Matawan** compatible avec les réseaux CAB et CDC dans le cadre de la mise en place du réseau de transports de la CAB.

AXE 1 – Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

Action n°4 : Développer le covoiturage organisé à destination des salariés

- Il est clair que le covoiturage en Corse ne se base **pas sur les mêmes besoins que sur le continent.**
- **Il n’y a pas d’intérêt à passer par une application pour organiser le covoiturage.**
- **Le covoiturage organisé entre entreprises, l’animation d’un réseau et le travail avec l’ensemble des entreprises du territoire** seraient les axes forts d’une stratégie pour limiter l’usage de la voiture individuelle. Sur le terrain, on constate que de nombreux actifs viennent au travail depuis la CAB en voiture.
- **Une solution alternative à promouvoir est la dé-mobilité** : favoriser le télétravail et inciter les entreprises à planifier la mobilité de leurs salariés.
- **Animer un réseau d’entreprises volontaires pour développer des expérimentations en matière de mobilité.**
- Promouvoir : **le covoiturage entre salariés**, le télétravail et la dé-mobilité, la mise en place de solutions en entreprise pour les cyclistes (douches, casiers, stationnement, ...), la mise en place du forfait mobilités durables, la promotion des mobilités alternatives à l’autosolisme.

Action n°5 : Faciliter l’accès au réseau de transport en commun

- Certains projets sont déjà actés. C’est le cas **de l’aménagement de la gare de Casamozza**, projet conjointement mené par la commune de Lucciana et la CDC.
- Certains aménagements étaient également **prévus lors de l’aménagement / du réaménagement des gares**. C’est le cas de la **gare de Lucciana**, adaptée pour une liaison intermodale avec un transport en commun (navette, prévue en lien avec l’aéroport lors de l’aménagement de la gare).
- **Accompagner le projet PEM de la gare de Casamozza** et développer l’offre de mobilité en se basant sur la jonction avec la ligne périurbaine de Bastia.
- **Exploiter les potentiels des haltes et gares en faisant de leurs localisations des « hubs » de la mobilité** (points d’accroche pour les transports à développer, desservies par le réseau cyclable, en corrélation avec les aires de covoiturage, etc.)
- **Insister sur l’information sur ces pôles de mobilité en affichant et communiquant clairement sur l’offre mise en place et son fonctionnement** (signalétique adaptée, sucettes et affichages pour les navettes et bus, communication visuelle sur l’équipement vélo (stationnement sécurisé, ...), marquage au sol et signalétique verticale pour le covoiturage, ...)

AXE 2 – Réduire l'enclavement des petites communes en proposant des alternatives à l'autosolisme

Action n°1 : Développer une offre de transport à la demande intercommunal

- **Le modèle semble pertinent et à réfléchir.** Il pourrait y avoir un enjeu sur les villages. Cela ressemble également à la navette proposée sur Lucciana pour rejoindre la Marana. Structurer l'offre à l'échelle de la CCMG ne semble pas inapproprié.
 - **La communication sur l'existence de cette offre est essentielle** pour assurer de son usage et de sa connaissance par le public.
 - Il y aurait pertinence à expérimenter ce type d'offre. Selon l'usage qui en est fait, elle pourrait être adaptée au besoin.
 - Le modèle mis en place par la CC Castagniccia-Casinca est intéressant mais le peu de communes de moins de 500 habitants et villages pose la question d'un fonctionnement par zones et jours de la semaine. Peut-être qu'un transport déclenché uniquement à la demande serait plus efficace et non une ligne régulière périodique.
- **Mettre en place un transport à la demande via une navette qui effectuerait des lignes selon les jours de la semaine :**
- Ligne Scolca <> Vignale <> Lucciana village <> Borgo plaine (environ 30 minutes de trajet)
 - Ligne Scolca <> Vignale <> Borgo village <> Borgo complexe sportif (environ 30 minutes de trajet)
 - Ligne Monte <> Olmo <> Lucciana <> Borgo (environ 26 minutes de trajet)
 - Ligne Vignale <> Scolca <> gare de Barchetta
 - Intégrer la navette Lento / Bigorno / Campitello dans cette offre

Action n°2 : Développer la pratique de covoiturage

- Le covoiturage ne fonctionnera en Corse que dans **une stratégie bien établie avec les entreprises et sans application.** Naturellement **le covoiturage reste informel.**
 - La collectivité a toutefois vocation à intervenir dans **la sensibilisation des entreprises, leur accompagnement et la mise en place d'infrastructures dédiées** (aires et places de covoiturage) **et équipées**, là où la pratique devrait se développer (zones d'activités, par exemple).
 - Cette action est donc à **rapprocher de l'action n°4 de l'axe 1 du plan d'actions.**
- **Fusionner cette action avec l'action n°4 de l'axe 1** et ajouter à cette dernière l'intervention de la collectivité pour **l'aménagement d'aires et de places de covoiturage et leur équipement** (signalétique, stationnement vélo principalement).
- Définir conjointement avec les entreprises qui travailleront à la mise en place d'un réseau local de covoiturage, **le niveau de service minimum attendu sur les aires et les pertinences d'implantation en lien avec les zones d'activités.** Travailler à **l'accessibilité des aires existantes** (ex : connexion entre le stationnement de la halte de Tragone et la ZA de Tragone).

3.2 - Ateliers de concertation de janvier 2024

AXE 2 – Réduire l'enclavement des petites communes en proposant des alternatives à l'autosolisme

Action n°3 : Développer une offre d'autopartage

- Le territoire semble **particulièrement adapté pour expérimenter un service d'autopartage**. Il s'agirait d'une première en Corse.
- **Les véhicules et le service devraient rester interne au territoire de la CCMG** pour éviter de pousser à faire usage de la voiture individuelle alors que pourrait être utilisé le train ou les transports en commun.
- **La priorité serait d'offrir cette solution dans les villages** pour multiplier les solutions de mobilité pour les habitants et renforcer l'attractivité de l'installation dans ceux-ci.
- Cette solution est pertinente notamment pour **les publics en insertion ou ayant des besoins de mobilité ponctuels sans avoir accès à une voiture**.
- Implanter des véhicules en autopartage implique en parallèle **d'implanter des bornes de recharge pour véhicules électriques**.
 - Implanter **un véhicule en autopartage sur chaque commune de la plaine**, en lien avec les pôles de mobilité. Plusieurs pôles sont envisageables pour une expérimentation : halte de Tragone, Complexe sportif de Borgo, gare de Casamozza, gare de Lucciana, lotissement de la Marana, mairie de Biguglia.
 - **Implanter un véhicule en autopartage en expérimentation sur les villages, en lien avec les communes**. Définir une **expérimentation sur l'un des villages** de la CCMG et communiquer fortement sur l'offre et son intérêt.

Action n°4 : Organiser une offre de logistique alimentaire

- Pour les villages, l'organisation **d'un service comme le Drivulinu** serait bénéfique et à porter fortement pour la CCMG dans le cadre du **développement à la fois d'une offre de dé-mobilité mais également d'attractivité des villages**.
- La logique serait **d'amener les services et l'activité dans les villages**, plutôt que de faire descendre la population sur la plaine. Cela répondrait également à un **besoin de plus de vie dans les villages**.
- **L'accompagnement doit se faire sur l'aspect économique** : il faut à la fois que l'offre soit viable pour le/les commerçants mais également pour la population, en évitant des prix de produits excessifs qui nuiraient à l'utilisation du service.
 - **Cette action s'intègre pleinement au PAT**. Dans les actions à favoriser, **l'accompagnement à l'implantation et aux investissements pour une offre locale de commerce ambulant à destination des villages est à étudier**. Dans ce cadre, une **coopération avec les EPCI voisins** pourrait être envisagée (CC Pasquale Paoli et CC de la Castagniccia Casinca).
 - **Penser l'offre de commerces ambulants en fonction des besoins** : maraîchers, épicerie, boulangerie, etc.
 - **Etudier le potentiel autour de l'organisation d'un format type marché hebdomadaire dans un village**, en lien avec les communes, et à l'organisation de navettes pour favoriser l'accès à cette offre hebdomadaire depuis les villages alentours.

Action n°5 : Organiser un service itinérant d'aide social et administratif

- **Le modèle de la Maison France Services ambulante de Morosaglia** est intéressant.
- En complément, il y aurait un besoin à mettre en place **dans les villages des référents sur les services administratifs**. Des bénévoles qui accepteraient d'apporter une aide sur différentes thématiques : informatique, procédures administratives, etc.
 - **Etudier la possibilité de conventionner avec la CC Pasquale Paoli pour étendre le périmètre d'action de la Maison France Services existante**.
 - **Définir en lien avec les villages des référents locaux** pour accompagner la population sur les besoins administratifs.

AXE 3 – Développer des services de mobilité durable

Action n°1 : Accompagner le développement de véhicules à motorisation « verte »

- **Densifier le déploiement de bornes de recharges électriques sur l'espace public :** action non dépendante des compétences de la CCMG, le syndicat qui a la compétence est en cours de réalisation du Schéma directeur des infrastructures de recharges pour véhicules électriques, à ce jour, les lieux à privilégier dans ce cadre ne sont pas définis. **Un entretien avec les services en charge du schéma serait à prévoir.**

- **Développer les solutions « hydrogène » et favoriser l'équipement en véhicules :** action non prioritaire à l'unanimité et difficile à mettre en œuvre. Le coût des véhicules est trop élevé pour envisager cette action.

➤ **Action peu prioritaire dans le cadre du PDMS.**

➤ **Accompagner les réflexions dans le cadre du schéma directeur des infrastructures de recharge électrique** et orienter les implantations vers les lieux clés de la mobilité décidés à l'échelle de la CCMG.

Action n°2 : Déployer une offre de location vélos/VAE

- **Offre de location moyenne durée, 3 mois renouvelable 1 fois :** Il faut d'abord réfléchir aux aménagements puis envisager ce type de services. Néanmoins, ce service pourrait être développé dans un second temps pour un public de touristes ainsi que pour les habitants. Dans le cadre de l'étude menée sur la commune de Biguglia, les services associés seront déterminés.

- **Localisation des sites et pôles d'intérêt :**

- Concernant la localisation, les lieux favorisant l'intermodalité sont à prioriser dans les implantations (haltes et gares ferroviaires notamment).

- La question de l'assurance sera à aborder dans le cadre de la mise en œuvre de cette action.

- La question de qui achète ces vélos est également soulevée. Eventuellement aborder ce sujet dans le cadre de PDE (Plan de Déplacement Entreprises) et de leur politique RSE.

➤ Mettre en place une offre **de location à moyenne durée, pour une durée de 3 mois renouvelables une fois.**

➤ Prévoir une flotte de **20 à 30 VAE** pour le service. **Ateliers de mise en selle avant la remise du VAE :** 2h à 3h de formation à l'usage du vélo en amont de la location. Envisager un partenariat avec les loueurs locaux pour la gestion du service.

AXE 3 – Développer des services de mobilité durable

Action n°3 : Enrichir les services vélos complémentaires

- **Offre structurante de stationnement vélo sécurisé :**

- Dans la même logique que l'action précédente, cette action est à envisager une fois les aménagements réalisés.

- Le problème de l'emport du vélo est soulevé ici. Les stationnements devront répondre aux besoins des habitants et devront être adaptés à l'ensemble des publics.

- **Stations de réparation / gonflage :** Ces services seront à intégrer dans les services à déployer autour du vélo.

- Déployer du **stationnement vélo sécurisé box individuel ou arceau vélo à proximité de chaque halte et gare du territoire.**

- Equiper certains pôles majeurs de **bornes de réparation pour vélo.** Une expérimentation avec **3 bornes sur les 3 communes de la plaine** pourrait être pertinente.

- **Equiper les itinéraires cyclables principaux de stations de gonflage vélo :** la Marana (développer une aire de service vélo / tourisme) et sur une gare/halte le long de la territoriale.

Action n°4 : Organiser un système de ramassage scolaire

- **Sécurisation des abords des établissements et santé des élèves :** Limiter la fréquentation automobile des accès des écoles et assurer un apaisement à proximité des écoles

- **Favoriser le développement, à moyen terme, de pédibus sur les communes de la plaine et à l'échelle de la Marana.**

- **Organiser et mettre en lien les différents acteurs :** communes, associations, parents d'élèves, enseignants et CCMG.

- **Communiquer et sensibiliser à l'intérêt de l'offre.**

3.2 - Ateliers de concertation de janvier 2024

AXE 4 – Communiquer, sensibiliser et accompagner l'écosystème des mobilités

Action n°1 : Centraliser l'information sur la mobilité

- **Plateforme unique multimodale et calcul d'itinéraire :**
 - Envisager une plateforme en faisant attention de ne pas faire doublon avec la solution de la CTC qui propose déjà un outil, la question qui se pose concerne l'intérêt de développer un outil à l'échelon CCMG qui permettrait de mettre en avant des événements locaux.
 - Deux plateformes pourraient être envisager en réfléchissant à une complémentarité des services proposés.
 - Envisager un journal des trajets au sein d'une plateforme locale pour pouvoir communiquer sur les déplacements « spontanés » à l'échelle d'une commune par exemple.
- **Services digitaux auprès du public, système d'information aux arrêts de transports:** la CFC réfléchit à mettre en œuvre les temps réels des trains en gare.
- **Réservation des services en ligne :** outil qui peut paraître pertinent si facile de réalisation.
- **Envisager une contractualisation pour le service transports en commun, afin d'intégrer dans les actions un outil numérique de suivi des navettes (horaires, ...) avec des outils de type « MyBus » (solution retenue par la CAB).**

Action n°2 : Communiquer sur les offres de mobilité

- **Plan de communication et identité visuelle :** Campagne / vidéo / témoignages
- Visibilité des **offres packagées « sans voiture »**, des **séjours destinations clefs en main**
- Promotion des commerces/services itinérants
- Cette action doit **s'envisager avec l'office de tourisme** et sur ce qui existe déjà.
- **Développer un plan de communication** adapté à l'offre de mobilité identifiée dans le PDMS.
- **Faire la promotion des services mis en place et accompagner le développement des services de mobilité déployés dans le cadre du PDMS.**
- Communiquer à destination des touristes en faveur **d'une offre « sans voiture » à l'échelle de la CCMG et des territoires voisins.**

Action n°3 : Conseiller et orienter les usagers

- **Office du Tourisme et de la Mobilité :** informer les touristes sur l'ensemble des offres de mobilité.
- **Espace Info Mobilité :** permanence, diagnostics, conseils personnalisés et évaluation des besoins.
- Dans le cadre de cette action, il semble primordial de **développer les points d'informations et pas seulement pour un public de touristes.** L'idéal serait d'avoir des **relais dans les mairies.** L'accès à l'information doit être réfléchi **pour un public de jeunes et de personnes moins jeunes qui n'ont pas accès aux outils numériques.**
- **Former le personnel office de tourisme aux enjeux de la mobilité pour accompagner le public.**
- **Désigner et former des « référents mobilité » dans chaque commune** pour accompagner et renseigner la population sur l'offre de mobilité existante. Cela permettrait d'assurer un relais dans les mairies pour toucher le plus de public possible.
- **Développer un guide numérique et papier** sur l'offre de mobilité à l'échelle du territoire.

AXE 4 – Communiquer, sensibiliser et accompagner l'écosystème des mobilités

Action n°4 : Massifier la pratique du covoiturage

- **Mise en relation et entraide via un outil unique**
- Mots d'ordre : **mixité, lien social et intergénérationnel**
- **Sur les trajets longs les applications sont pertinentes.** Cependant, il semble plus approprié d'encourager **des initiatives locales sur des trajets quotidiens** du type domicile-travail. Le covoiturage doit être **encouragé dans les entreprises** dans le cadre de leur **politique RSE** et dans la réalisation de **leur PDE**.
- **Organiser une plateforme en ligne pour la mise en relation des covoitureurs d'entreprises, en lien avec la stratégie de développement du covoiturage dans les entreprises.**

Action n°5 : Soutenir financièrement les nouvelles mobilités

- **Aide à l'achat de véhicules électriques, VAE, etc** : il existe déjà une aide de la CTC pour l'acquisition d'un VAE.
- **Lutte contre la précarité énergétique et soutien aux ménages modestes** : chèque mobilité, gratuité des transports, etc.
- **Soutien à la mise en place des commerces et services ambulants** : Cette action est primordiale et prioritaire pour les participants (Voir avec le PAT)
 - **Pas de nouvelle aide générale à développer.**
 - **Mettre en place des aides à destination des ménages modestes** : chèque mobilité.
 - **Etudier la gratuité des transports**, à destination d'un public cible ou globale temporairement, pour favoriser l'usage des services mis en place suite au PDMS,
 - **Orienter le soutien financier vers la mise en place de commerces ambulants.** Fort enjeu sur cette action, notamment pour apporter des services dans les villages. Etudier de possibles connexions avec les EPCI voisins concernés (CC Pasquale Paoli et CC de la Castagniccia Casinca).

AXE 4 – Communiquer, sensibiliser et accompagner l'écosystème des mobilités

Action n°6 : Mettre en place des actions événementielles

- **Temps de rencontres et sensibilisation** : cartoparty, café mobilité, stage éco-conduite, repair-café, savoir rouler, etc.
- **Mobilisation des acteurs cibles dans la mise en place de défis et de challenge mobilité**
- **Le déploiement d'évènements et de challenges autour de la mobilité** semble pertinent selon les participants. **La mise en place de « challenges covoiturage » serait intéressant à envisager.**
- **Organiser des actions événementielles en lien avec la stratégie de mobilité adoptée**: « Challenge mobilité entreprises », actions à destination du public scolaire, actions type « Fête du vélo », etc.
- **Mettre en place des ateliers de concertation réguliers** sous des formats divers (cartoparty, café mobilité, stage éco-conduite, repair-café, savoir rouler, etc.) pour recueillir l'avis de la population sur les évolutions à apporter à l'offre de mobilité.

Action n°7 : Encourager les plans de mobilité employeurs et scolaires

- **Mobilisation des entreprises, ZAE, établissements scolaires**
- **Aménagement des horaires, des conditions de déplacements, etc.**
- **Promotion et aide aux pratiques de mobilité durable, etc.**
- Les PDE permettraient d'engager les entreprises dans la **mise en place d'outils et de dispositifs en faveur d'autres solutions de mobilité. La communication autour du FMD doit être encouragée** au sein des entreprises.
- **Accompagner les entreprises dans la mise en place de PDE et de PDIE (interentreprises). Valoriser le choix des entreprises de mettre en place ce type de plan avec une intervention de la collectivité** : Information complète sur la mobilité et notamment les transports publics et aménagements vélos, étude des adaptations possibles entrant dans les compétences de la CCMG, réduction sur l'abonnement annuel CFC (voir futur CCMG), une fois le PDE approuvé, réduction sur l'achat par l'employé d'une entreprise signataire d'un PDE d'un abonnement annuel vélo/VAE, subvention à l'acquisition d'un vélo à assistance électrique, etc
- **Utiliser le retour d'expérience des expérimentations MOBY pour déployer un processus d'accompagnement des établissements scolaires en faveur de l'écomobilité.**

A l'issue des ateliers de concertation, la stratégie du PDMS s'est affinée et s'est alors traduite par la validation en comité de pilotage du plan d'action suivant :

AXE 1 – Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

1. Faire du service ferroviaire la colonne vertébrale de l'offre de mobilité
2. Déployer un service de transport en commun intercommunal
3. Favoriser la multimodalité des déplacements
4. Faciliter l'accès au réseau en transport en commun
5. Mettre en place une billettique unique

AXE 2 – Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à la voiture individuelle

6. Développer la mobilité des services et commerce vers la population
7. Développer une offre de transport à la demande intercommunale
8. Développer le covoiturage organisé à destination des salariés et la démobilité
9. Développer une offre d'autopartage

AXE 3 – Développer des services attenants à la mobilité durable

10. Accompagner le développement de véhicules à motorisation verte
11. Élaborer et mettre en œuvre un schéma directeur cyclable
12. Enrichir les services vélo complémentaires

AXE 4 – Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités

13. Communiquer sur les offres de mobilité
14. Conseiller et orienter les usagers
15. Mettre en place des actions événementielles
16. Accompagner les plans de mobilité employeurs et scolaires

3.4 - Enjeux de gouvernance et financiers : le Versement Mobilité

Dans le cadre de la LOM, une ressource financière est attachée à la compétence mobilité afin de favoriser la mise en place d'actions. Le **Versement Mobilité (VM)** est une taxe dont l'assiette repose sur **la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés du territoire.**

- **Le taux du Versement Mobilité est fixé par la CCMG, dans une limite légale de 0,55% de la masse salariale.**
- **Pour un taux maximal de 0,55% fixé par la collectivité :**
 - La fourchette basse 2022 impliquerait un VM maximum de **559 949 € / an** pour la CCMG.
 - La fourchette haute 2022 impliquerait un VM maximum de **1 092 327 € / an** pour la CCMG.
- **Des conditions sont à réunir pour lever cet impôt :**
 - Mettre en place à minima un service de transport urbain régulier (*exemple : une navette circulant à horaires définis, sur plusieurs jours de la semaine*)
 - Valider auprès du comité des partenaires la mise en place et toute évolution du *taux du versement mobilité.*

La recette obtenue au travers du VM est **destinée à financer des actions de mobilité tant en investissement qu'en fonctionnement.** A titre indicatif : fonctionnement d'un transport régulier ou à la demande, financement d'aménagements cyclables, financement de conventions covoiturage, etc.

Estimation de la masse salariale à destination du versement transport	Periode	Nb Etab	Effectifs	Masse salariale	Montant VT potentiel / an	Hypothèse taux
Fourchette Basse	2022T1	145	3197	22 771 816	559 949	0,55%
	2022T2	148	3616	25 901 766		
	2022T3	148	3432	26 303 246		
	2022T4	150	3381	26 831 992		
Fourchette Haute	2022T1	249	6524	44 953 456	1 092 327	
	2022T2	252	7184	49 929 335		
	2022T3	251	6959	50 929 530		
	2022T4	252	6809	52 792 503		



N.B : Dans le cas particulier de la CCMG, le montant potentiel de VM annuel se trouve à mi-chemin entre la fourchette basse et la fourchette haute. Cette dernière inclus notamment les salariés des compagnies aériennes basées à l'aéroport Bastia-Poretta.

Pour une application au 1^{er} juillet 2024, la collectivité doit communiquer le taux mis en vigueur **avant le 1^{er} mai 2024.** Pour une application au 1^{er} janvier 2025, **avant le 1^{er} novembre 2024.**

04

Actions à déployer

Action 1 : Faire de l'offre ferroviaire la colonne vertébrale de l'offre de mobilité

Axe 1 : Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

• Renforcer le cadencement aux heures de pointe de la navette Casamozza – Bastia

Porteurs envisagés : CFC / CDC

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Augmenter les fréquences de passage pour répondre aux besoins pendulaires
- 2) Définir des services d'intermodalité aux arrêts (emport vélo, information voyageur, stationnement...)
- 3) Réflexion autour des services bus express



Moyen à long terme

• Pérenniser les navettes ferroviaires hors horaires habituels en lien avec des événements particuliers

Porteurs envisagés : CFC / CDC

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Identifier les événements pouvant être desservis par le train, hors horaires habituels de la ligne péri-urbaine de Bastia
- 2) Augmenter l'amplitude horaire exceptionnellement pour répondre aux besoins ponctuels culturels/événementiels



Court terme

Objectif :

Renforcer l'axe ferroviaire Casamozza – Bastia et étendre la réflexion vers la gare de Barchetta

Besoins identifiés :

- Renforcer le cadencement aux heures de pointe de la navette Casamozza- Bastia
- Renseigner, communiquer sur l'offre et le système d'arrêts à la demande
- Pérenniser les lignes ferroviaires hors scolaires habituels vers Bastia en lien avec des événements particuliers
- Développer un véritable pôle d'échange multimodal en gare de Casamozza

Éléments financiers :

- Selon les études de faisabilité à réaliser
- RETEX des navettes déjà organisées

Action 2 : Déployer un service de transport en commun urbain

Axe 1 : Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

• Créer un service de transport régulier intégrant les navettes communales existantes

Porteur envisagé : CCMG

Dessertes à prioriser :

- une ligne littorale transversale desservant l'aéroport de Poretta et la gare de Lucciana
- une ligne littorale de la Marana à Furiani

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Étudier la faisabilité de lignes de transport urbain
- 2) Mettre en place un service et définir les modalités de fonctionnement des lignes
- 3) Instaurer le Versement Mobilité
- 4) Expérimenter et évaluer



Moyen terme

• Pérenniser la ligne A : Casatorra (Biguglia) – Palais de Justice (Bastia)

Porteurs envisagés : CCMG / CAB

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Prolonger la convention pour la ligne A « Casatorra – Palais de justice » dans l'offre de transports urbains – **Fin 2024**



Court terme

Objectif :

Déployer une desserte de transport en commun adaptée aux besoins du territoire pour améliorer l'offre au quotidien

Besoins identifiés :

- Développer de nouvelles lignes de transports complémentaires, notamment :
 - des villages vers la plaine
 - des villages vers Barchetta
 - de la Marana vers Lucciana
 - du littoral vers Furiani
 - de l'aéroport Bastia Poretta vers la gare de Lucciana
- Extension du réseau de navette existant : étendre la navette de la gare de Tragone vers d'autres pôles générateurs de déplacement
- Mener une réflexion pour le transfert des navettes communales à la CCMG, organisatrice des transports urbains sur son ressort d'AOM

Éléments financiers :

- **Fonds Mobilité rurale** : soutien à l'achat de matériel roulant plafonné à 150 000€ HT par porteur de projet
- Selon les études de faisabilité à réaliser
- Prolongement de la convention pour la ligne A: budget estimé 70 000 € HT/an
- Selon les études de dimensionnement : entre 20 et 30 000 €

Action 2 : Déployer un service de transport en commun urbain

Axe 1 : Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

- **Assurer les connexions vers le sud de la CCMG – ligne Vescovato / Folelli – Casamozza**

Porteur envisagé : CDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier la pertinence de liaisons vers le sud de la CCMG : ligne Vescovato / Folelli – Casamozza en amont du projet ferroviaire.
- 2) Expérimenter et évaluer



Moyen terme

- **Répondre aux difficultés rencontrées par le public scolaire et réfléchir à une solution pour fluidifier le trafic vers les villages**

Porteurs envisagés : CDC / CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Travailler à des solutions avec la CDC pour les communes non desservies par le transport scolaire



Court terme

Objectif :

Déployer une desserte de transport en commun adaptée aux besoins du territoire pour améliorer l'offre au quotidien

Besoins identifiés :

- Développer de nouvelles lignes de transports complémentaires, notamment :
 - des villages vers la plaine
 - des villages vers Barchetta
 - de la Marana vers Lucciana
 - du littoral vers Furiani
 - de l'aéroport Bastia Poretta vers la gare de Lucciana
- Extension du réseau de navette existant : étendre la navette de la gare de Tragone vers d'autres pôles générateurs de déplacement
- Mener une réflexion pour le transfert des navettes communales à la CCMG, organisatrice des transports urbains sur son ressort d'AOM

Éléments financiers :

- **Fonds Mobilité rurale** : soutien à l'achat de matériel roulant plafonné à 150 000€ HT par porteur de projet
- Selon les études de faisabilité à réaliser
- Selon les études de dimensionnement : entre 20 et 30 000 €

Action 3 : Favoriser la multimodalité des déplacements

Axe 1 : Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

- **Organiser le réseau de transport intercommunal pour favoriser des jonctions rapides vers / depuis Bastia (et en cascade, vers toutes les haltes et gares de la ligne Casamozza – Bastia)**

Porteurs envisagés : CCMG / CFC / CDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir une méthodologie de travail
- 2) Mener des réunions techniques pour identifier les interactions possibles et horaires prioritaires, définir des fiches horaires en interaction avec le ferroviaire et réaliser des analyses sur l'intermodalité
- 3) Partager les résultats auprès des partenaires pour un positionnement technique et politique
- 4) Mener des expérimentations selon les modèles envisagés puis évaluer



Court à moyen terme

Objectif :

Favoriser une mobilité continue et performante, fluidifier et rendre compétitif le parcours pour l'utilisateur face à un trajet en voiture individuelle

Besoins identifiés :

- Besoin d'une continuité d'offre avec plusieurs modes de déplacements pour répondre aux besoins et pratiques d'un maximum d'utilisateurs
- Organiser des déplacements sans voiture

Éléments financiers :

- Selon les études de faisabilité à réaliser

Action 4 : Faciliter l'accès au réseau en transport en commun

Axe 1 : Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

- **Accompagner le projet PEM de la gare de Casamozza et développer l'offre de mobilité en se basant sur la jonction avec la ligne périurbaine de Bastia**

Porteurs envisagés : Commune de Lucciana / CCMG / CDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Soutenir le projet PEM de la gare de Casamozza en équipements et services
- 2) Étudier la possibilité de développement de l'offre de mobilité en intermodalité avec le ferroviaire
- 3) Expérimenter et évaluer



Court terme

- **Organiser des « hubs » de mobilité près des gares qui rassemblent transport en commun, réseau cyclable et aire de covoiturage**

Porteurs envisagés : CCMG / communes concernées

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier la faisabilité des « hubs » de mobilité des sites à proximité des gares
- 2) Organiser la rencontre des modes de déplacements : covoiturage, cyclable et transport commun
- 3) Expérimenter et évaluer



Court à moyen terme

- **Communiquer clairement sur les pôles de mobilité, l'offre mise en place et son fonctionnement**

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Répertorier l'ensemble de l'offre de mobilité des pôles et leurs fonctionnements
- 2) Communiquer l'information à l'ensemble du public



En cours, à pérenniser

Objectif :

Faciliter l'accès au réseau structurant de transport via un travail de jonction entre les différentes alternatives à la voiture individuelle et favoriser la sécurisation et le parcours complet vers les haltes et gares.

Besoins identifiés :

- Renforcer l'accessibilité aux solutions alternatives à l'autosolisme

Éléments financiers :

- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place
- Stationnement vélo :
 - Arceaux : 110€ / place
 - Abri : 700€ / place
 - Box : 1400€ / place
 - Consigne collective : à partir de 1600€/place

Action 5 : Mettre en place une billettique unique

Axe 1 : Renforcer les usages existants par une offre adaptée et cohérente

- **Établir une billettique commune avec la CAB, la CDC et à termes avec la CFC**

Porteur envisagé : CCMG

Partenaires : CAB / CDC / CFC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Identifier l'offre de mobilité concernée
- 2) Travailler en concertation avec la CAB et la CDC, puis dans un second temps la CFC pour une tarification unique et attractive



Moyen à long terme

Objectif :

Rendre attractive et fluide l'utilisation des transports en facilitant le parcours des usagers

Besoins identifiés :

- Rendre attractive l'offre de mobilité
- Fluidifier les trajets pour les usagers avec une continuité entre les différents modes de déplacements

Éléments financiers :

Axe 2 : Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

• Organiser une logistique alimentaire pour répondre aux besoins des villages

Porteurs envisagés : CCMG / CCI

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Identifier et recenser les commerçants réalisant des tournées dans les villages
- 2) Définir les modalités d'accompagnement aux commerces ambulants
- 3) Expérimenter et évaluer



En lien avec le PAT

• Étudier la faisabilité d'un format type marché estival dans un village et de navette pour faciliter l'accès à cette offre

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir le format, lieu, fréquence des marchés
- 2) Déployer un service de navette pour faciliter l'accès à l'offre
- 3) Expérimenter et évaluer



Court à moyen terme

• Développer des projets œuvrant pour la démobilité et l'attractivité des villages

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier la faisabilité de développement de tiers-lieux, espaces de coworking
- 2) Communiquer sur la présence de la fibre dans les villages
- 3) Définir un référent pour l'accompagnement des publics
- 4) Expérimenter et évaluer



Court terme

Objectif :

Déployer un service d'offre de proximité pour lutter contre l'enclavement des communes et populations éloignées

Besoins identifiés :

- Enclavement de certaines communes, difficultés d'accès aux services pour les populations fragiles / âgées
- Développement d'offre de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité
- Besoin de rapprocher les services alimentaires de la population suite à des problèmes d'accessibilité aux consommateurs
- Animer et fédérer le réseau de producteurs
- Affiner l'analyse et étudier le potentiel pour le transport logistique sur le territoire

Éléments financiers :

➤ Fonds Mobilité rurale :

- **Axe 1** : AMO en lien avec les études pré-opérationnelles des services de l'axe 2
- **Axe 2** : Création d'un service ou bouquet de services de mobilité de proximité (TUS, TAD, navettes, mobilité partagée, covoiturage...)

Axe 2 : Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

- **Étudier la faisabilité d'une Maison France Services « Hors les Murs »**

Porteurs envisagés : CCMG / CCI

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier la mise en place de permanences « hors les murs » de la MFS de Borgo
- 2) Expérimenter le dispositif dans les villages volontaires
- 3) Évaluer



Court terme

- **Définir en lien avec les villages des référents locaux pour accompagner la population sur leurs besoins administratifs**

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Identifier le public cible
- 2) Définir et former les référents locaux
- 3) Expérimenter des permanences délocalisées de conseil et d'accompagnement
- 4) Évaluer



Court à moyen terme

Objectif :

Déployer un service d'offre de proximité pour lutter contre l'enclavement des communes et populations éloignées

Besoins identifiés :

- Enclavement de certaines communes, difficultés d'accès aux services pour les populations fragiles / âgées
- Développement d'offre de mobilité inversée pour l'ensemble des services de première nécessité
- Besoin de rapprocher les services alimentaires de la population suite à des problèmes d'accessibilité aux consommateurs
- Animer et fédérer le réseau de producteurs
- Affiner l'analyse et étudier le potentiel pour le transport logistique sur le territoire

Éléments financiers :

➤ Fonds Mobilité rurale :

- **Axe 1** : AMO en lien avec les études pré-opérationnelles des services de l'axe 2
- **Axe 2** : Création d'un service ou bouquet de services de mobilité de proximité (TUS, TAD, navettes, mobilité partagée, covoiturage...)

Action 7 : Développer un transport à la demande à l'échelle intercommunale

Axe 2 : Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

• Intégrer la navette Lento – Bigorno – Campitello dans l'offre TAD

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier la mise en place de permanences « hors les murs » de la MFS de Borgo
- 2) Expérimenter le dispositif dans les villages volontaires
- 3) Évaluer



Court à moyen terme

• Développer des lignes TAD supplémentaires de rabattement vers les gares (Barchetta et Casamozza) et Borgo :

- une ligne Scolca – Vignale – Lucciana village – Borgo plaine
- une ligne Scolca – Vignale – Borgo village – Borgo complexe sportif
- une ligne Vignale – Scolca – gare de Barchetta
- une ligne Monte – Olmo – Lucciana – Borgo

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier, expérimenter et évaluer un service de TAD des centralités en définissant les arrêts et horaires
- 2) Définir le public cible du TAD



Court à moyen terme

Objectif :

Proposer une offre alternative complémentaire aux transports en commun

Besoins identifiés :

- Développer des services TAD pour mailler l'ensemble du territoire et lutter contre les effets d'isolement et d'enclavement
- Assurer un rabattement vers le réseau principal de transport en commun

Éléments financiers :

- **Fonds Mobilité rurale :**
 - **Axe 1** : AMO en lien avec les études pré-opérationnelles des services de l'axe 2
 - **Axe 2** : Création d'un service ou bouquet de services de mobilité de proximité (TUS, TAD, navettes, mobilité partagée, covoiturage...)
- Retour d'expérience (Région Occitanie) : env. 4€/km parcouru

Action 7 : Développer un transport à la demande à l'échelle intercommunale

Axe 2 : Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

• Communiquer sur l'offre TAD

Porteur envisagé : CCMG

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Répertorier l'ensemble de l'offre TAD sur le territoire
- 2) Communiquer l'ensemble de l'offre au public via divers support : numérique, papier, information sur site...



Court terme

• Mettre en place des navettes estivales

Porteur envisagé : CCMG

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Étudier et expérimenter un service de navette estivale en définissant les arrêts et horaires et la périodicité (navettes littorales)
- 2) Expérimenter sur une saison, évaluer et reconduire si pertinent



Court à moyen terme

Objectif :

Proposer une offre alternative complémentaire aux transports en commun

Besoins identifiés :

- Développer des services TAD pour mailler l'ensemble du territoire et lutter contre les effets d'isolement et d'enclavement
- Assurer un rabattement vers le réseau principal de transport en commun

Éléments financiers :

- **Fonds Mobilité rurale :**
 - **Axe 1** : AMO en lien avec les études pré-opérationnelles des services de l'axe 2
 - **Axe 2** : Création d'un service ou bouquet de services de mobilité de proximité (TUS, TAD, navettes, mobilité partagée, covoiturage...)
- Retour d'expérience (Région Occitanie) : env. 4€/km parcouru

Axe 2 : Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

• Définir le tracé de la ligne de covoiturage entre Bastia et Vescovato

Porteurs envisagés : CCMG / Communes / CDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier la faisabilité d'une ligne de covoiturage entre Bastia et Vescovato
- 2) Expérimenter et évaluer la ligne
- 3) Pérenniser la ligne si évaluation satisfaisante



Court à moyen terme

• Organiser un schéma d'aires et de places de covoiturage dédié à cette pratique

Porteurs envisagés : CCMG / Communes / CDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir la localisation des aires et places de covoiturage
- 2) Matérialiser et équiper les aires : signalétique, marquage au sol, bornes de recharge....
- 3) Communiquer sur l'offre de covoiturage
- 4) Évaluer



Court à moyen terme

Objectif :

Proposer un foisonnement d'offre multimodale de proximité pour lutter contre la pratique de l'autosolisme trop importante sur le territoire

Besoins identifiés :

- Absence d'impulsion en faveur du covoiturage à l'échelle intercommunale, difficulté de mise en relation des covoitureurs
- Des aires de covoiturations informelles peu attractives
- Aménagements des aires de covoiturage informelles en futures aires formelles

Éléments financiers :

- **Fonds Mobilité rurale**
- **Fonds Vert** (volet 2 – Développement du covoiturage)
- Jusqu'à 70 000 € HT pour l'équipement d'une ligne avec panneaux interactifs (EcoV)
- Place de covoiturage sur stationnement existant: 550 €/place

Action 9 : Développer une offre d'autopartage

Axe 2 : Réduire l'enclavement des communes et populations en proposant des alternatives à l'autosolisme

• Déployer une offre uniforme d'autopartage sur le territoire

Porteurs envisagés : CCMG / Communes / Mob'In Corsica

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir la localisation des sites d'autopartage
- 2) Travailler sur un modèle associatif en lien avec Mob'In Corsica
- 3) Coordonner l'action par un acteur privé pour une offre à destination de la population
- 4) Mettre en place une expérimentation



Court à moyen terme

• Participer à la mise en œuvre de solution de particulier à particulier

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Accompagner et impulser les initiatives locales de mise en place de partage de véhicule
- 2) Définir le rôle de la collectivité dans le système proposé
- 3) Expérimenter et évaluer



Court à moyen terme

• Optimiser les flottes de véhicules électriques avec un usage partagé des flottes d'entreprises/administrations

Porteurs envisagés : CCMG / Entreprises / Administrations

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Avoir un état des lieux précis des flottes de véhicules publics
- 2) Définir les modalités de mise en œuvre sur la base des retours d'expérience de collectivités ou acteurs publics



Moyen terme

Objectif :

Proposer un foisonnement d'offre multimodale de proximité pour lutter contre la pratique de l'autosolisme trop importante sur le territoire

Besoins identifiés :

- Absence d'impulsion en faveur du covoiturage à l'échelle intercommunale, difficulté de mise en relation des covoitureurs
- Des aires de covoiturations informelles peu attractives
- Aménagements des aires de covoiturage informelles en futures aires formelles

Éléments financiers :

- **Fonds Mobilité rurale**
- **Fonds Vert** (volet 2 – Développement du covoiturage)
- Jusqu'à 70 000 € HT pour l'équipement d'une ligne avec panneaux interactifs (EcoV)
- Place de covoiturage sur stationnement existant : 550 €/place

Axe 3 : Développer des services attenants à la mobilité durable

- **Déployer un maillage en bornes de recharge pour les véhicules électriques pour la mise en place d'un schéma directeur (SDIRVE)**

Porteurs envisagés : CCMG / Service Intercommunal Électrification et Éclairage Public de Haute Corse (SIEEP)

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Assurer un suivi régulier des besoins en énergie des communes
- 2) Sensibiliser les acteurs locaux (entreprise, commerce, équipement, ...) à la mise en place d'un réseau de bornes de recharge sur leurs emplacements



Moyen terme

Objectif :

Favoriser des déplacements plus sobres

Besoins identifiés :

- Accompagner l'équipement des ménages et le parcours « usagers » des véhicules électriques
- Favoriser un déploiement rapide et massif de l'électromobilité pour permettre une transition énergétique au regard des parts modales des véhicules automatiques

Éléments financiers :

- Borne à deux points de charge 22kVA AC /24 kVA DC : entre 15 000 et 20 000 €
- Borne 50 à 150 kVA DC entre 25 000 et 100 000 €

• Élaborer un SDC à l'échelle de la CCMG et des communes

Porteurs envisagés : CCMG / Communes

➤ Action en cours – Voir l'étude SDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Identifier les partenaires en amont du projet
- 2) Prioriser les dessertes en dissociant les déplacements utilitaires et touristiques (valorisation avec le label type « Accueil Vélo »)
- 3) Identifier les publics cibles
- 4) Conventionner l'aménagement des axes prioritaires cyclables et piétons
- 5) Prioriser les services et équipements vélo à mettre en place et les localiser (stationnement et réparation vélo...)
- 6) Expérimenter des services



En cours

• Animer un comité de suivi de l'aménagement des modes actifs

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir les membres du comité de suivi de l'aménagement des modes actifs
- 2) Définir les critères d'évaluation des mobilités actives
- 3) Définir un calendrier d'évaluation, les modalités d'animation et le contenu de ces temps d'échange



Court terme

• Réaliser des études d'opportunité de voies douces

Porteurs envisagés : CCMG / Communes

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Étudier le potentiel d'exploitation des chemins
- 2) Étudier le potentiel des voies à faible trafic pour leur requalification en voie douce avec accès autorisée en véhicule motorisé pour les riverains



Court terme

Objectif :

Augmenter la part modale des modes actifs

Besoins identifiés :

- Développer des aménagements cyclables et piétons
- Identifier et résorber les discontinuités et sécuriser les traversées des RT pour les piétons et cyclistes
- Favoriser des liaisons sécurisées de la Plaine au littoral pour les modes actifs

Éléments financiers :

Voir le SDC.

Axe 3 : Développer des services attenants à la mobilité durable

• Déployer et renforcer l'offre de location VAE

Porteur envisagé : CCMG

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Organiser, pour la population, l'accès à une offre de location VAE longue durée (6 mois, renouvelable 1 fois)
- 2) Travailler avec les loueurs pour étoffer l'offre de location et de services à destination des cyclotouristes



Court terme

• Équiper les pôles d'intérêts en box, stationnements et services vélo

Porteurs envisagés : CCMG / Communes / CFC

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Étudier et identifier les priorités d'implantation d'une offre de stationnement vélo sur arceaux et en box sécurisés
- 2) Définir le public cible : population, touriste > étudier au cas par cas selon les pôles desservis



Court terme

Objectif :

Augmenter la part modale des modes actifs

Besoins identifiés :

- Développement et enrichissement des services vélo et déploiement d'une offre structurante d'équipements adaptés
 - Location VAE
 - Stationnement sécurisé
 - Signalétique adaptée
 - Emport des vélos dans le train
 - ...
- Amélioration des parcours piétons

Éléments financiers :

Voir le SDC

APP de l'ADEME « Marche du quotidien »

Axe 3 : Développer des services attenants à la mobilité durable

• Favoriser la piétonnisation des centres-bourgs

Porteur envisagé : Communes

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Identifier les points noirs piétons (trottoirs défectueux, absence de continuité piétonne...)
- 2) Résorber les discontinuités et points noirs piétons
- 3) Aménager des espaces dans les centres-bourgs avec du mobilier de repos et attractifs (bancs, ombrage...)
- 4) Expérimenter des micro-aménagements piétons, qu'ils soient temporaires ou permanents, ou bien intégrer des éléments de l'urbanisme tactique, afin de rendre l'espace public plus agréables aux piétons et en faire un véritable lieu de vie



Court à moyen termes

Objectif :

Augmenter la part modale des modes actifs

Besoins identifiés :

- Développement et enrichissement des services vélo et déploiement d'une offre structurante d'équipements adaptés
 - Location VAE
 - Stationnement sécurisé
 - Signalétique adaptée
 - Emport des vélos dans le train
 - ...
- Amélioration des parcours piétons

Éléments financiers :

Voir le SDC

APP de l'ADEME « Marche du quotidien »

➤ Se référer au plan de communication



Court terme

• Développer un plan de communication et une identité visuelle adaptés à l'offre de mobilité

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir une identité visuelle pour la mobilité de Marana Golo
- 2) Développer un plan de communication sur l'offre de mobilité à l'échelle de la CCMG, uniformisé et facilité pour une meilleure compréhension du public
- 3) Identifier les publics cibles dans la communication et développer les outils nécessaires à leur compréhension (méthode FALC)
- 4) Multiplier les formats de communication : numérique, papier, flyers, informations aux arrêts...
- 5) Créer une plateforme de communication

• Promouvoir les services mis en place et accompagner le développement des services

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Soutenir le développement de nouveaux services et équipements
- 2) Communiquer autour des nouveaux services et équipements auprès de tous les publics

Objectif :

Accompagner et faciliter le changement vers des nouvelles pratiques de mobilité

Besoins identifiés :

- Informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité
- Améliorer la communication à destination des usagers
- Améliorer la connaissance pour tous de l'offre de mobilité

Éléments financiers :

N/A
Selon la stratégie adoptée

➤ Se référer au plan de communication



Court terme

• Répertorier l'ensemble des offres sur le territoire à destination des touristes et des habitants

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Recenser l'ensemble de l'offre mobilité sur le territoire de la CCMG
- 2) Développer un guide papier disponible sous plusieurs formats : en municipalité, aux arrêts, en office de tourisme, flyers...
- 3) Développer une plateforme numérique d'information sur la mobilité à l'échelle intercommunale

• Communiquer à destination des touristes en faveur d'une offre « sans voiture »

Porteurs envisagés : CCMG / Offices de tourisme

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Sensibiliser et former les offices aux enjeux de la mobilité
- 2) Porter à connaissance l'ensemble de l'offre mobilité sans voiture aux offices de tourisme
- 3) Former les offices de tourisme à conseiller les usagers vers des solutions sans voiture
- 4) Accompagner le développement des Offices de Tourisme de la Mobilité

Objectif :

Accompagner et faciliter le changement vers des nouvelles pratiques de mobilité

Besoins identifiés :

- Informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité
- Améliorer la communication à destination des usagers
- Améliorer la connaissance pour tous de l'offre de mobilité

Éléments financiers :

N/A
Selon la stratégie adoptée

➤ Se référer au plan de communication



Court terme

- **Former le personnel des offices de tourisme pour accompagner les différents publics sur les enjeux de mobilité**

Porteurs envisagés : CCMG / Office de tourisme

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Sensibiliser et former les offices aux enjeux de la mobilité
- 2) Porter à connaissance l'ensemble de l'offre mobilité sans voiture aux offices de tourisme
- 3) Former les offices de tourisme à conseiller les usagers vers des solutions sans voiture
- 4) Accompagner le développement des Offices de Tourisme de la Mobilité

- **Désigner et former des « référents mobilité » dans chaque commune**

Porteurs envisagés : Communes / CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir les référents mobilités dans chaque commune
- 2) Former et sensibiliser les référents mobilités à l'offre de mobilité et à l'accompagner et le conseil des usagers
- 3) Informer le public sur la présence de référent mobilité dans leur commune

Objectif :

Accompagner et faciliter le changement vers des nouvelles pratiques de mobilité

Besoins identifiés :

- Accompagner les nouvelles pratiques de mobilité et sensibiliser l'ensemble des publics
- Informer rapidement et facilement sur les différentes offres de mobilité existantes
- Déployer des services d'accompagnement et des dispositifs d'aides financières à la mobilité auprès des publics isolés et précaires

Éléments financiers :

N/A
Selon la stratégie adoptée

➤ Se référer au plan de communication



Court terme

• Organiser un « Challenge Mobilité Entreprise »

Porteur envisagé : CCMG

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir un calendrier des événements de la mobilité à l'échelle de la CCMG
- 2) Sensibiliser les entreprises et les informer en amont pour les faire participer au challenge
- 3) Soutenir l'équipement aux entreprises pour encourager la participation (mise à disposition de VAE...)

• Accompagner la mise en place de trains évènementiels sur la ligne Casamozza – Bastia

Porteurs envisagés : CFC / CCMG / CDC / CAB

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Identifier les événements culturels pouvant être desservie par la ligne Casamozza – Bastia
- 2) Conventionner avec la CFC pour la mise en place de trains évènementiels

Objectif :

Animer et fédérer autour des solutions de mobilité collective

Besoins identifiés :

- Animer l'écosystème des mobilités
- Déployer des services d'accompagnement et des dispositifs d'aides financières à la mobilité auprès des publics isolés et précaires

Éléments financiers :

N/A
Selon la stratégie adoptée

➤ Se référer au plan de communication



Court terme

• Mettre en place des ateliers de concertation réguliers

Porteurs envisagés : CCMG / Communes

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir un calendrier de concertation
- 2) Définir les membres/participants de ces ateliers
- 3) Définir les modalités et sujets, les suivis d'évaluation de ces ateliers

• Organiser une « Fête du Vélo »

Porteur envisagé : CCMG

➤ Se référer au SDC

Etapas de mise en œuvre :

- 1) Définir le calendrier et les modalités de la fête du vélo
- 2) Sensibiliser et informer les habitants
- 3) Participer à l'équipement de la population pour encourager sa participation (location VAE...)

Objectif :

Animer et fédérer autour des solutions de mobilité collective

Besoins identifiés :

- Animer l'écosystème des mobilités
- Déployer des services d'accompagnement et des dispositifs d'aides financières à la mobilité auprès des publics isolés et précaires

Éléments financiers :

N/A
Selon la stratégie adoptée



Court à moyen terme

• Animer un réseau d'entreprises volontaires pour développer des expérimentations de mobilité

Porteurs envisagés : CCMG / Entreprises

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Recenser l'ensemble des entreprises volontaires pour développer des expérimentations de mobilité
- 2) Sensibiliser les entreprises aux enjeux de la mobilité
- 3) Expérimenter des expériences de covoiturage dans un premier temps, puis de transports en commun et vélo lorsque les services seront développés
- 4) Évaluer

• Sensibiliser les entreprises à la mise en place de services pour les cyclistes

Porteur envisagé : CCMG

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Communiquer aux entreprises les équipements et services nécessaires pour le déploiement du vélo comme mode de transport domicile – travail
- 2) Informer sur le label « Employeur pro vélo »

• Promouvoir le télétravail (démobilité), les solutions alternatives à l'autosolisme et les forfaits mobilités durables

Porteur envisagé : CCMG

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Informer les communes sur la présence de la fibre sur le territoire et évaluer la faisabilité de développement de tiers-lieux, espaces de coworking
- 2) Informer la population sur les offres de mobilité sans voiture
- 3) Informer et communiquer sur la mise en place des forfaits mobilité durable

Objectif :

Mobiliser les entreprises et établissements scolaires dans la mise en œuvre de la stratégie de mobilité et les évolutions de pratiques au quotidien

Besoins identifiés :

- Animer l'écosystème de la mobilité
- Informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité
- Améliorer la communication à faire des partenaires des relais de communication
- Développer des solutions de mobilité adaptées aux usages du quotidien
- Favoriser le changement de pratique en travaillant avec l'ensemble des acteurs du territoire

Éléments financiers :

N/A

Selon la stratégie adoptée

Axe 4 : Communiquer, sensibiliser et animer l'écosystème des mobilités



Court à moyen terme

- **Mettre en place une boîte à outils comme appui à la mise en place par les établissements de leur plan de déplacement inter-employés et scolaires**

Porteurs envisagés : CCMG / CCI-CMA / Communes

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Expliquer auprès des collectivités les services Chambres des Métiers pour ensuite relayer l'information sur les offres des entreprises
- 2) Mettre en contact les employés d'une même entreprise et inter-entreprises pour développer des plans de mobilité employeurs par zone d'activité ; et les familles d'un même établissement scolaire pour développer des plans par établissements
- 3) Développer une boîte à outils pour les entreprises et établissements scolaires

- **Accompagner les collèges (Biguglia, Lucciana) dans la mise en œuvre d'un PDES**

Porteurs envisagés : CCMG / Collèges

Étapes de mise en œuvre :

- 1) Définir avec les partenaires une méthodologie de travail
- 2) Mener des enquêtes internes aux établissements et réunions avec l'ensemble des partenaires (représentants des élèves et parents d'élèves, corps enseignants, personnel...)
- 3) Réaliser un diagnostic pour chaque établissement
- 4) Développer des outils et solutions de mobilité à expérimenter

Objectif :

Mobiliser les entreprises et établissements scolaires dans la mise en œuvre de la stratégie de mobilité et les évolutions de pratiques au quotidien

Besoins identifiés :

- Animer l'écosystème de la mobilité
- Informer rapidement et facilement les usagers sur les différentes offres de mobilité
- Améliorer la communication à faire des partenaires des relais de communication
- Développer des solutions de mobilité adaptées aux usages du quotidien
- Favoriser le changement de pratique en travaillant avec l'ensemble des acteurs du territoire

Éléments financiers :

N/A
Selon la stratégie adoptée

A ENCLANCHER DES 2024 PAR LA CCMG APRES ADOPTION DU PDMS

- Pérennisation extension ligne A de la CAB (renouvellement DSP pour 7 ans)
- Etude de dimensionnement des lignes intercommunales passant sur le territoire de la CCMG, et connecter ces lignes avec les navettes et TAD
- Etude de faisabilité sur la création et l'augmentation de la fréquence des lignes TAD
- Mise en place d'une offre de location longue durée de VAE
- Réflexions sur le versement mobilité afin de financer les services de mobilité sur le territoire

A COURT TERME – A PARTIR DU PREMIER SEMESTRE 2025 :

- Réflexions sur une étude de faisabilité avec la CFC et la CAB à propos de la desserte de l'aéroport ciblant les flux domicile-travail
- Etude d'avant-projet pour l'aménagement de la voie verte du cordon lagunaire
- Expérimentation d'une rue école au collège de Lucciana en lien avec le dispositif Moby

A POURSUIVRE :

- Accompagnement par le CEREMA pour le développement du covoiturage
- Suivi et coordination des aménagements cyclables mis en œuvre par les communes
- Organisation d'évènements et communication autour de la mobilité à l'échelle intercommunale

05

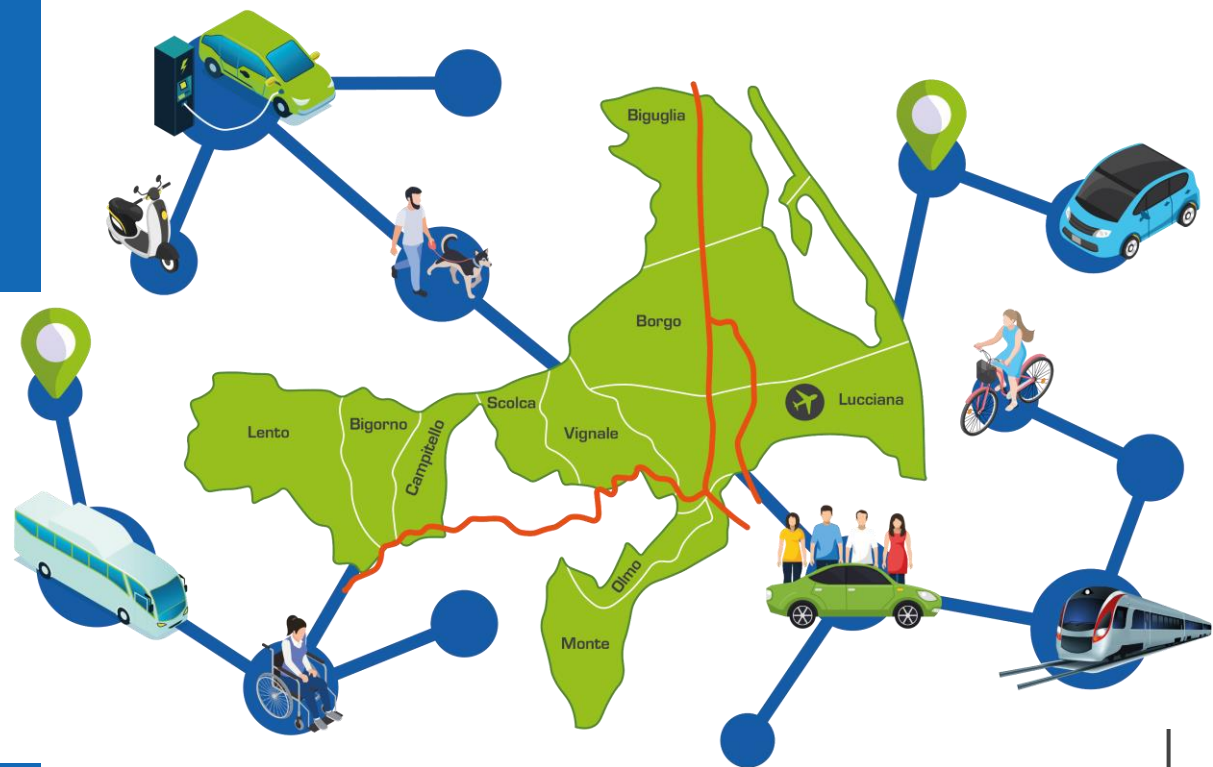
Outils de suivi et évaluation

5 - Outils de suivi et d'évaluation de la politique de mobilité de la CCMG

Secteur	Indicateurs de suivi	Outils d'évaluation
Transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de lignes • Nombre de Kilomètres offerts • Amplitude du service • Nombre de voyages annuels sur chaque ligne • Nombre de personnes habitant à moins de 500 m d'un arrêt de transport • Arrêts et véhicules de transports collectifs accessibles aux personnes à mobilité réduite • Données sur l'achat de titres de transport • Nombre de trajets effectués par le transport à la demande • Bilan des enquêtes de satisfaction 	<ul style="list-style-type: none"> • Evolution des indicateurs • Part modale des différents modes de déplacements dans la mobilité quotidienne • Part des différents modes dans les déplacements de courte portée • Émissions de gaz à effet de serre dus aux transports • Mesures de qualité de l'air à proximité d'axes de circulation • Mesures du bruit à proximité d'axes de circulation
Mobilité partagée	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de trajet de covoiturage recensés par l'Observatoire national du covoiturage • Nombre de places dédiées au covoiturage • Taux d'occupation des places de covoiturage • Enquête auprès des entreprises • Nombre de trajet recensé sur la potentielle ligne de covoiturage via la plateforme choisie • Nombre de véhicules en autopartage • Nombre d'abonnés aux services autopartage • Nombre de trajets et de km effectués par les véhicules en autopartage 	
Mobilités actives	<ul style="list-style-type: none"> • Voir le SDC 	
Intermodalité	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre de places de stationnement aux abords des gares (pour les voitures et pour les vélos) • Usage des places de stationnement • Modes utilisés pour l'accès au train 	
Animation de la pratique	<ul style="list-style-type: none"> • Nombre d'établissement ayant mis en place un plan de mobilité • Événements de communication en faveur de la mobilité durable • Participants aux évènements 	



COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
MARANA GOLO



Soutenu
par



IMMERGIS