

Communauté de Communes Fium'Orbu Castellu

Plan de Mobilité Simplifié

Plan d'action



1. [Introduction](#)
2. [Déroulé de l'étude](#)
3. [La concertation](#)
4. [Diagnostic](#)
5. [Documents cadre](#)
6. [Dimensionnement de la ressource potentielle](#)
7. [Présentation des fiches action](#)
8. [Plan d'action](#)
9. [Financements mobilisables](#)

- ✓ Les plans de mobilité simplifiés (PDMs) sont encadrés par la loi L.1214-36-1 du code des transports qui détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité
- ✓ C'est un document non opposable, mais soumis à consultation des partenaires et du public.
- ✓ Le PDMs se distingue du PDM (qui remplace le PDU) et qui revêt un caractère obligatoire pour les AOM inclus dans des agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Les principaux objectifs d'un plan de mobilité sont :



La cohésion sociale et territoriale, équilibre entre déplacements, environnement, santé



La sécurité des déplacements



La diminution du trafic automobile, développement des transports collectifs et des modes actifs, développement des usages partagés de l'automobile



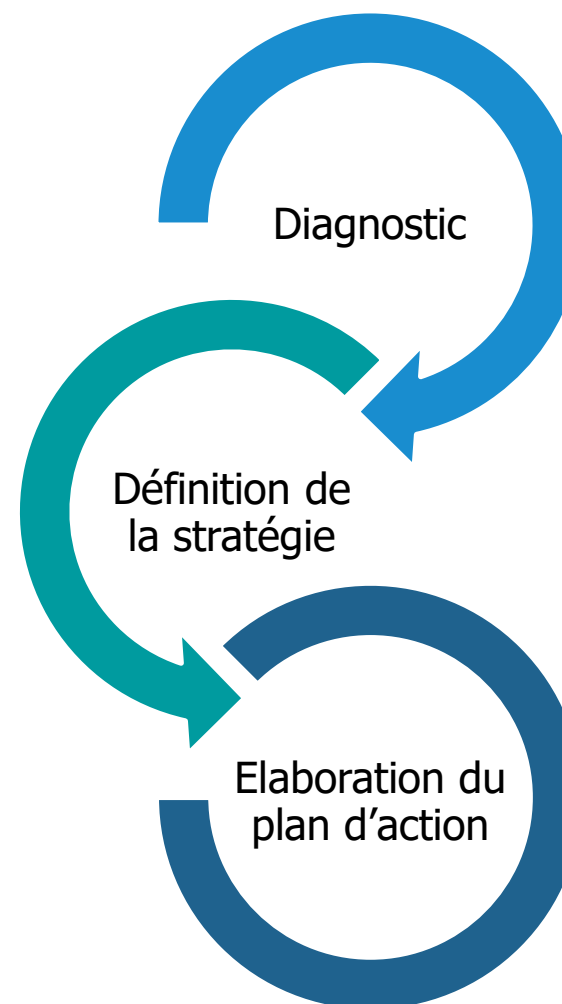
L'organisation du stationnement, organisation des livraisons, amélioration de la gestion du trafic, développement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules électriques



La gestion des déplacements des actifs et des scolaires



- ✓ **La communauté de communes Fium'Orbu Castellu est autorité organisatrice de la mobilité sur son territoire depuis le 1^{er} juillet 2021.**
- ✓ Elle a réalisé en 2020 un schéma directeur cyclable qui a permis de définir une politique cyclable. Le plan de mobilité simplifié est l'occasion de remettre à jour certaines actions du plan d'action afin de le rendre plus opérationnel.
- ✓ La communauté de communes s'est engagée dans la réalisation de son PDMs en mai 2024.
 - Le projet a été coconstruit avec les élus et les habitants ont été sollicité au travers d'une enquête mobilité administrée en ligne.
 - La constitution du Comité des partenaires en 2025 a permis de réunir un panel représentatif d'usagers. Le comité des partenaires s'est positionné sur le plan d'action du PDMs.



Mai 2024
Lancement de l'étude

Juillet 2024
Ateliers avec les communes

Juillet à Septembre 2024
Enquête mobilité grand public

Septembre 2024
COFIL diagnostic

Novembre 2024
Réunion avec les élus
Travail sur la stratégie de mobilité

Mars 2025
COFIL Programmation

Juillet 2025
Conseil Communautaire
Délibération du PDMs

Juillet 2025
Comité des partenaires

Septembre 2025
Consultation des partenaires

Décembre 2025
Consultation de la population

Janvier 2026
Arrêt du projet PDMs



✓ L'enquête mobilité en ligne à destination du grand public et réalisée de juillet à septembre 2024 a mobilisé 153 personnes soit 1% de la population. Il aurait fallu obtenir 2% de participation pour que l'enquête soit représentative. Les résultats sont donc donnés à titre indicatif.



Echantillon :

Des réponses provenant majoritairement des habitants du territoire

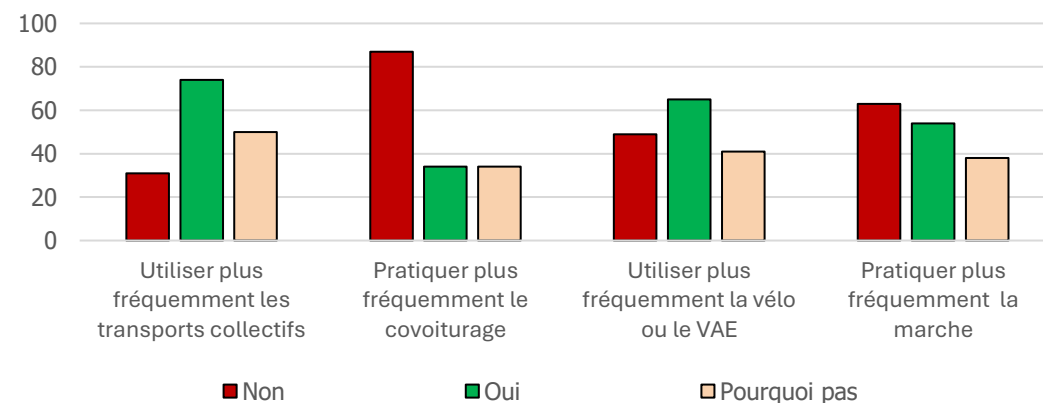
- 95% résident sur une commune du territoire (Ghisonaccia et Prunelli majoritairement)
- Principalement des personnes actives, en tranche d'âge intermédiaire
- 72% de femmes ayant répondues à l'enquête

➤ **Le recours à la voiture** quelque soit le motif et la distance est largement majoritaire.

➤ **Toutefois, le recours à d'autres modes de déplacement** témoigne d'une **ouverture** au changement d'habitude en matière de mobilité.

	Domicile-travail	Loisirs	Déplacements du quotidien
Part modale voiture individuelle	83%	91%	95%
Alternative à la voiture (second mode)	Marche (32%), Vélo + VAE (28%), covoiturage (15%)	Vélo + VAE (29%), covoiturage (21%), marche (20%),	Vélo + VAE (26%), marche (22%), covoiturage (15%)

Pour vos déplacements du quotidien, vous seriez prêt à



➤ **Les services de transports collectifs**, aujourd'hui limités, sont nettement plébiscités.

➤ **La pratique du vélo qui tend à se développer**, avec une pratique actuelle déjà présente, est également attendue.

➤ **L'attrait pour le covoiturage est relativement limité** et ne constitue pas une solution pour les déplacements du quotidien de courtes et moyennes distances.

Les actions prioritaires plébiscitées par les enquêtés sont les suivantes :

✓ **Déployer des aménagements cyclables, notamment sur les sections suivantes :**

- Ventiseri <> Prunelli
- Migliacciaru <> Ghisonaccia
- Solenzara <> Ghisonaccia

✓ **Déployer des transports collectifs :**

- Autour de Ghisonaccia et Prunelli
- Vers les grandes communes
- Pour cibler les déplacements des jeunes et personnes âgées, principalement, qui habitent dans des zones isolées
- En imaginant une desserte ferroviaire sur l'Est du territoire Corse

✓ **Améliorer la qualité des cheminements piétons :**

- Améliorer la qualité des revêtements, notamment en centre-ville
- Améliorer l'accessibilité pour les PMR, poussettes et personnes plus vulnérables





DIAGNOSTIC

Atouts

- Un territoire attractif avec une augmentation de la démographie ces dernières années.
- Une pratique du vélo plus élevée que la moyenne Corse, malgré une faible offre d'infrastructures sécurisées.
- Un patrimoine et des atouts paysagers qui participent à l'attractivité touristique du territoire.
- Des navettes gratuites de certaines communes permettant la desserte des hameaux aux pôles de services et proposant un service de grande qualité pour les habitants.
- Des bus (CDC et MSA) offrant un service de mobilité et de services pour les plus habitants en situation de précarité.
- La présence de la T10, axe structurant reliant Bastia à Bonifacio.
- Un contexte favorable aux mobilités douces dans la plaine (peu de relief) et un climat favorisant la pratique.

Opportunités

- Des déplacements mutualisables entre besoins du quotidien et déplacements domicile-travail.
- Une part importante de déplacements qui sont réalisés à l'échelle communale (surtout en partie Ouest) pour lesquels le report modal vers les modes actifs est important.
- Une motorisation plus limitée sur l'Ouest du territoire.
- Le développement de la pratique du covoiturage à venir sur la Corse.

Faiblesses

- Une dispersion de l'habitat, facteur limitant pour l'implantation d'un réseau de transports collectifs.
- Des distances et durées de déplacement importantes entre les hameaux et le littoral.
- Des routes principales peu compatibles avec une pratique des modes actifs, du fait des flux et des vitesses.
- Une offre de transport en commun essentiellement orientée vers le tourisme et peu adaptée aux besoins des locaux.
- Une accidentologie très marquée sur le territoire notamment au niveau de la T10.
- Un relief plus contraignant en partie Ouest du territoire qui induit un réseau routier beaucoup moins dense.
- Un manque d'aménagements en faveur des vélos et des piétons.

Menaces

- Des habitudes d'autosolisme bien ancrées.
- L'isolement de certaines communes.
- Des besoins divergents entre les communes de l'Ouest et de l'Est.
- Une facilité de déplacement en voiture sur le territoire (hors période touristique).
- Une facilité de stationnement sur le territoire (hors période touristique).



✓ Schéma d'intention élaboré au terme du diagnostic

● **Polarités principales**, génératrices de déplacement sous plusieurs angles : emploi, scolaire, services, commerces...


● **Polarité secondaire**, génératrices de déplacement : services et commerces de proximité, desserte routière.

● **Pôles principaux du territoire**, concentrant 80% de la population et les pôles générateurs du territoire.


➤ **Dépendance des villages** vis-à-vis des pôles principaux situés sur le littoral.


— **Secteur à forte intensité** : nombreux déplacements locaux et de transit, liaison structurante


— **Secteur à moyenne intensité** : déplacements de transit importants, déplacements locaux modérés

➤ Principales origine et destination des déplacements (avec potentiel )

➤ Déplacements principalement réalisés en local

 Secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun à destination des habitants

 Secteurs bénéficiant d'une desserte en transport en commun à vocation touristique

 Sections accidentogènes





- ✓ La CCCFC s'est engagée auprès de l'Etat en janvier 2025 dans le cadre d'un **Contrat pour la réussite de la transition écologique (CRTE)**. Ce projet de territoire est en cohérence avec la stratégie retenue au niveau régional dans le cadre des « conférences des parties » (COP).
 - Parmi les axes stratégiques du projet CRTE figurent **l'orientation 1 : « Mieux se déplacer »**.
- ✓ **Le PDMs** s'inscrit dans ce cadre en définissant la politique de mobilité de la CCFC pour les six prochaines années.
- ✓ La CCFC s'engage dans la réalisation de son **SCOT valant PCAET**. Ce document cadre de planification favorisera les synergies entre les projets et offrira une vision prospective de développement et d'aménagement du territoire. Les actions du PDMs trouveront un écho dans les orientations du SCOT.
- ✓ A l'échelon régional, la révision du PADDUC et du plan régional de l'intermodalité (PRI) sur les trois prochaines années définira un nouveau cadre et des orientations précises qui seront à prendre en considération et devront être articulées avec les actions du PDMs et la politique de mobilité de la CCFC.
- ✓ **Le Schéma régional Climat Air Energie (SRCAE) 2020-2050**
 - Il définit les grands objectifs et les grandes orientations en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre, maîtrise de la demande d'énergie, développement des énergies renouvelables, qualité de l'air et d'adaptation au changement climatique.
 - Sensibiliser aux comportements éco-responsables
 - Lutter contre la précarité énergétique
 - Développer une économie locale, durable et solidaire





- ✓ **Le versement mobilité est une contribution due par les employeurs privés et publics créée par la loi d'orientation des mobilités (LOM) visant à financer les transports et les services de mobilité tant en investissement qu'en fonctionnement.**
- ✓ **Le Versement mobilité n'est pas levé** actuellement par la CCFC.
- ✓ La ressource est estimée par l'URSAFF pour 2024 d'un montant de **146 824 €** sur la base d'une hypothèse de taux à 0,55%
 - +0,20% soit 200 216€ (gain de 53 392€) si l'AOM intègre une commune classée Tourisme (Ghisonaccia en cours)
- ✓ **Les employeurs privés ne sont pas les seuls à être assujettis, les employeurs publics le sont aussi.**
- ✓ **L'assiette est constituée de la masse salariale brute** (c'est à dire hors cotisations sociales)
 - Seuls les établissements de plus de 11 salariés sont assujettis, et ceux en moyenne annuelle (important pour les activités saisonnières, agricoles ou touristiques, qui peuvent être exclues).
 - Des exonérations sont possibles, en particulier pour les employeurs qui organisent le transport de leur personnel, les fondations...
 - Le caractère dynamique du VM permet d'absorber une partie de l'inflation
- ✓ **Pour lever le versement mobilité, deux conditions préalables sont nécessaires :**
 - Déployer un service de transport collectif régulier sur le territoire
 - Soumettre pour avis au comité des partenaires la levée du versement mobilité





PRÉSENTATION DES FICHES ACTION



Chaque action est présentée sous forme de fiche qui précise :

- Un rappel des objectifs visés
- Les informations clés du diagnostic
- Le détail de la mise en œuvre
- Le portage de l'action et les partenaires à associer au déploiement de l'action
- Les ressources courantes à mobiliser et les moyens financiers, techniques et organisationnels
- La temporalité de l'action
- Les indicateurs à relever pour assurer le suivi de l'action



Axe 1 : Proposer une offre de transport collectif adaptée au territoire et aux besoins des usagers



Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine

Objectif :

Rappel du diagnostic :

Détail de la mise en œuvre :

Portage et partenariat :

Moyens à mobiliser - Financement :

Temporalité :

Indicateur(s) de suivi :

Plan d'action PDMS CC Fium'Orbu Castellu

10

1

Axe 1 : Proposer une offre de transport collectif adaptée au territoire et aux besoins des usagers



Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine



→ Retour au sommaire des actions

Plan d'action PDMS CC Fium'Orbu Castellu

11

Fiche action du plan de mobilité simplifié:
- 1 Fiche principale
- 2 fiche complémentaire d'approfondissement du sujet, illustrations

2



Axe 1 Proposer une offre de transport collectif adaptée au territoire et aux besoins des usagers

- [Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine](#)
- [Action 2 : Créer des lignes régulières de navettes entre les communes de montagne et la plaine](#)

Axe 2 Déployer la politique cyclable intercommunale

- [Action 3 : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable](#)
- [Action 4 : Pérenniser l'offre de location longue durée de VAE](#)
- [Action 5 : Implanter du stationnement vélo sur le territoire communautaire](#)
- [Action 6 : Assurer une veille des aménagements modes actifs communaux pour favoriser la cohérence et la synergie des projets à l'échelle intercommunale](#)

Axe 3 Favoriser les alternatives à la voiture en solo

- [Action 7 : Développer la pratique du covoiturage](#)
- [Action 8 : Améliorer l'aménagement de l'espace public au profit des piétons](#)
- [Action 9 : Sensibiliser les employeurs du territoire à la réalisation de Plan de mobilité employeur](#)
- [Action 10 : Faire connaître l'offre de mobilité](#)
- [Action 11 : Sensibiliser et animer selon une approche par cible \(jeunes, seniors, touristes, etc.\)](#)

Axe 4 Faciliter la mise en œuvre des actions

- [Action 12 : Concerter les usagers](#)
- [Action 13 : Assurer un suivi régulier du PDMs](#)



Axe 1 Proposer une offre de transport collectif adaptée au territoire et aux besoins des usagers

➤ **Action 1** : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine

➤ **Action 2** : Créer des lignes régulières de navettes entre les communes de montagne et la plaine



Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine

Objectif :

L'action vise à créer une offre de bus satisfaisante pour toutes les cibles d'utilisateur permettant de desservir les communes de Ghisonaccia, Prunelli, Ventiseri et Solaro. Le tracé relie les principaux pôles urbains en fort développement (identifiés au sein du diagnostic du plan de paysage de la CCFC)

Rappel du diagnostic :

- Des navettes existantes mais avec une fréquence limitée.
- Des flux pendulaires de l'ordre de 1000 navettes domicile-travail par jour entre les communes de Ghisonaccia, Prunelli et Ventiseri.
- Le souhait pour la population de disposer d'une offre de transport collectif intercommunale efficace (retour de l'enquête mobilité).

Détail de la mise en œuvre :

- Expérimenter sur deux ans la mise en service de la ligne régulière de desserte de la plaine
- Second semestre 2025 : Lancer le marché
- De janvier à août 2026 : Mettre en place les arrêts de bus temporaires
- A partir de septembre 2026 : Début de l'expérimentation jusqu'en septembre 2028
- Evaluer la fréquentation du service en réalisant une enquête origine-destination dans les bus sur deux semaines, couplée à une enquête montée-descente réalisée par les chauffeurs.
- Réaliser une enquête de satisfaction auprès de la population.
- Evaluer avec la CDC si une extension de la ligne est envisageable vers Aléria et Solenzara. Dans ce cas, un portage multi-partenarial est à prévoir.
- Adapter le service au besoin et pérenniser l'offre si le service est jugé satisfaisant

Portage et partenariat :

- Portage CCFC
- Partenariat possible avec la CDC si prolongement de la ligne vers Aléria et Sari-Solenzara

Moyens à mobiliser - Financement:

- 137 000€ HT pour un véhicule de 30 places sur 200 jours de fonctionnement + 8000€ points arrêt
- Fonds Vert financement jusqu'à 150k€ en matériel roulant et 50% des frais de fonctionnement pendant 2 ans

Temporalité :

2025: choix du transporteur
01 à 09/2026 : Aménagement des points d'arrêt
09/2026: mise en service des bus

Indicateur(s) de suivi :

Enquête origine/destination sur 2 semaines + Comptage manuel par les chauffeurs de la fréquentation + Questionnaire de satisfaction à destination des usagers



Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine

Détail du service:

Déploiement d’une ligne régulière sur la plaine et desservant 5 points d’arrêts avec une amplitude horaire de 7h à 17h15. Le service est en fonctionnement du lundi au vendredi, hors périodes de vacances scolaires.

La desserte est complétée par une liaison pendulaire vers :

- > Solaro (5 courses allers/retours – HP du matin / midi et soir)
- > vers les hameaux /gare
- Ghisonaccia – Gare
- Prunelli – Abbazia en heure creuse pour les habitants du territoire qui se déplaceront pour des motifs de type achat, santé ou loisirs

La fréquence est proche de l’heure pour un temps de trajet variable entre 20 et 40 minutes selon les trajets :

- Prolongation en heures de pointe vers Solaro
- Prolongation en heure creuse sur la gare de Ghisonaccia – Gare et Prunelli Abbazia (hameaux)

Le bus dispose d’un rack à vélo.

La CCFC souhaite offrir la gratuité du service sur ces deux premières années pour inciter la population à utiliser le service.

Grille horaire proposée:

				Pause réglementaire 1h'			
Ghisonaccia - Gare			08:55		13:35	16:25	
Ghisonaccia - bar le Chi Fa	07:00	08:05	09:05	12:45	13:45	16:35	
Ghisonaccia - Commerces	07:03	08:08	09:08	12:48	13:48	16h38	
Prunelli - Migliacciaru	07:07	08:12	09:12	12:52	13:52	16h42	6 courses
Prunelli - Abbazia			09:17			16h47	
Prunelli - Casamozza	07:09	08:14	09:19	12:54	13:54	16h49	
Ventiseri	07:18	08:23	09:28	13:03	14:03	16h58	
Solaro	07:24			13:09	14:09		
Solaro	07:30			13:15	14:15		
Ventiseri	07:36	08:30	09:35	13:21	14:21	16:55	
Prunelli - Casamozza	07:45	08:39	09:44	13:30	14:30	17:04	6 courses
Prunelli - Abbazia			09:49		14:35		
Prunelli - Migliacciaru	07:47	08:41	09:51	13:32	14:37	17:06	
Ghisonaccia - Commerces	07:51	08:45	09:53	13:36	14:39	17:10	
Ghisonaccia - bar le Chi Fa	07:54	08:48	09:56	13:39	14:42	17:13	
Ghisonaccia - Gare				13:49		17:23	





Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine

Implantation des points d'arrêt, plusieurs solutions possibles:

- 1 Apposer une affichette à un support existant (limite : attention à l'effet bricolage)
- 2 Marquage au sol (limite : pollution visuelle)
- 3 Arrêt mobile (limite : le coût du potelet)

Arrêts	Terminus/en ligne	Arrêts existants	Nb d'arrêt nécessaires (2 sens)	Coût TTC (arrêt mobile + poids)
Ghisonaccia	Terminus	non	1	780€
Ghisonaccia – bar le Chi FA	En ligne	Oui (abris bus)	0	/
Ghisonaccia - Commerces	En ligne	Non	2	780*2 = 1 560€
Prunelli - Migliacciaru	En ligne	A priori oui (non trouvé dans la Maps)	2	780*2 = 1 560€
Prunelli - Abbazia	Encoche au niveau du U/Utile	Non	1	780 €
Prunelli - Casamozza	En ligne	Non	2	780*2 = 1 560€
Ventiseri	En terminus	A priori oui (non trouvé dans la Maps)	1	780 €
Solaro	En terminus partiel	Non	1	780 €
Cout total avec l'option « arrêt mobile »	/	/	12	7 800 €



Source: PDMs CC Fium'Orbu Castellu



Action 1 : Créer une ligne régulière de transport collectif sur la plaine

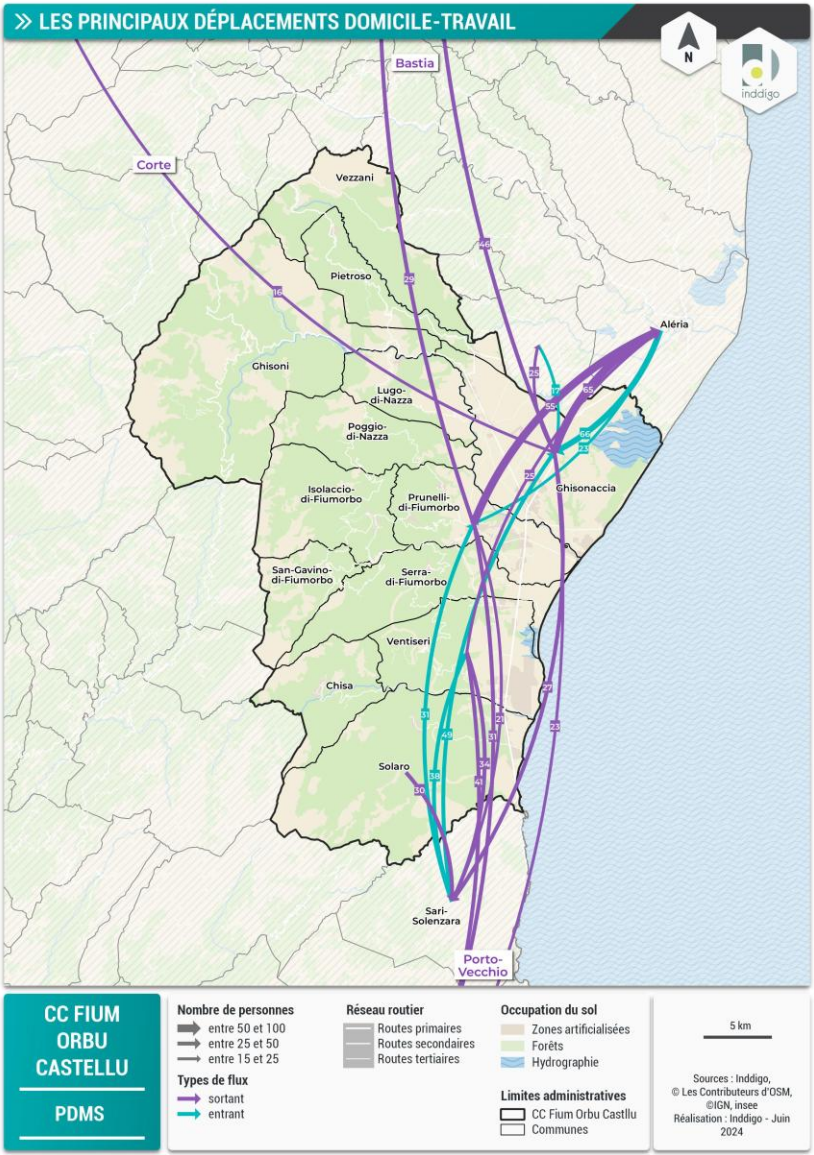
Extension de la ligne de bus vers les intercommunalités voisines:

Aléria et Sari-Solenzara constituent les principaux pôles d'attractivité pour les actifs sortant de l'intercommunalité :

- > 165 navettes depuis la CCFC vers Aléria
- > 161 navettes depuis la CCFC vers Sari-Solenzara

La ligne C10 de Via Corsica (accessible au grand public) assure déjà une liaison Porto Vecchio – Bastia mais uniquement les lundis et vendredis et uniquement en période scolaire. Une extension de la ligne régulière de la plaine vers Aléria-Sari-Solenzara ne serait donc pas concurrentielle à la ligne C10.

Une amélioration de l'offre de la ligne C10 peut également être discutée dans la mesure où la CDC porte l'ambition d'améliorer son offre de transport régionale.





Action 2 : Créer des lignes régulières de navettes entre les communes de montagne et la plaine

Objectif :

L’objectif de l’action est de proposer un service de navette à toutes les communes de montagne en rabattement sur la plaine. Ce service se substituerai aux navettes communales de certaines communes actuellement en service.

Rappel du diagnostic :

- Des services de navettes de desserte de la plaine depuis les villages existent mais avec des organisations et une gestion différenciée.
- Certaines communes ne sont pas desservies.
- Un manque de lisibilité de l’offre à l’échelle de la CCFC.

Détail de la mise en œuvre :

- Expérimenter sur deux ans la mise en service des navettes de desserte des communes de montagne
- Second semestre 2025 : Lancer le marché
- De janvier à août 2026 : Mettre en place les arrêts de bus temporaires
- A partir de septembre 2026 : Début de l’expérimentation jusqu’en septembre 2028
- Evaluer la fréquentation du service par le biais des relevés de l’exploitant
- Diffuser une enquête de satisfaction auprès des usagers pour évaluer si des adaptations sont à envisager
- Adapter le service au besoin et pérenniser l’offre si elle est jugée satisfaisante

Portage et partenariat :

- Portage CCFC

Moyens à mobiliser :

- Entre 55 000€ à 75 000€ pour 312 j de fonctionnement et un véhicule de 9 places
- Fonds Vert financement jusqu’à 150k€ en matériel roulant et 50% des frais de fonctionnement pendant 2 ans

Temporalité :

2025: choix du transporteur
01 à 09/2026 : Aménagement des points d’arrêt
09/2026: mise en service des bus

Indicateur(s) de suivi :

Relevé de la fréquentation du service par l’exploitant
Enquête de satisfaction auprès des usagers



Action 2 : Créer des lignes régulières de navettes entre les communes de montagne et la plaine

Détail du service:

- Déploiement d'un service de 7 lignes régulières hebdomadaires de desserte des principaux pôles urbains (points blancs sur la carte) se trouvant sur les communes de Ghisonaccia, Prunelli et Ventiseri.
- Le service est ouvert à tous les publics
- Les horaires proposés sont les mêmes pour chaque commune :
 - 9h départ du village
 - 11h retour
 - 14 h départ du village
 - 16 h retour
- La gratuité sera proposée aux usagers pour rester dans les modalités des services communaux actuels.

L'analyse a tenu compte des retours des maires à l'enquête réalisée sur les besoins en transport collectif.

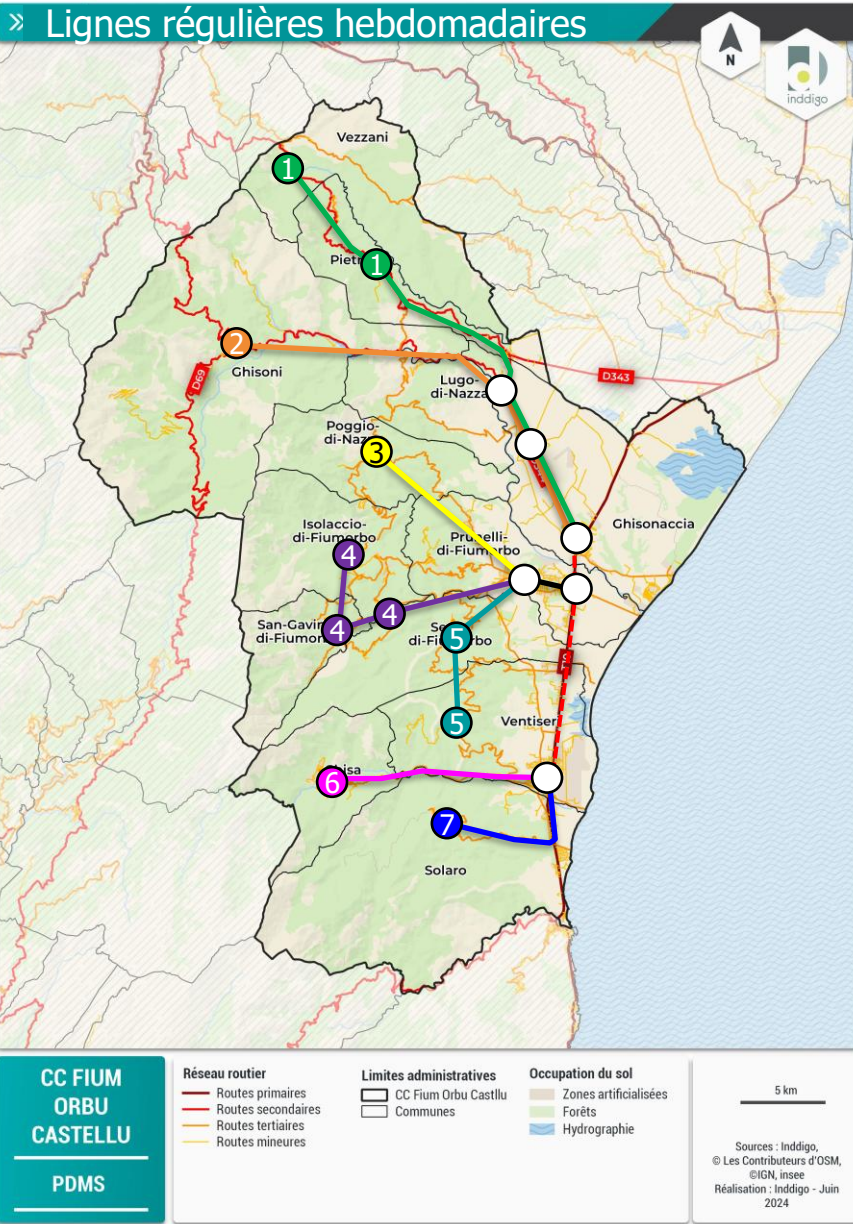
Le scénario proposé permet une optimisation des kilomètres parcourus pour une meilleure régulation.

Une régulation des usages sera éventuellement à envisager pour que le service puisse fonctionner équitablement : limitation d'usage, jours et heures de service, etc.

Proposition de 1 à 2 demi-journées par ligne selon les besoins identifiés :

	Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi
Matin	L1	L4	L3	L7	L4	L3
Après-midi	L2	L5	L1	L6	L2	L5

Mise à disposition de 1 véhicules 9 places + 1 véhicule de réserve et équipé d'un rack à vélo.



Axe 2 Déployer la politique cyclable intercommunale

- **Action 3** : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable
- **Action 4** : Pérenniser l'offre de location longue durée de VAE
- **Action 5** : Implanter du stationnement vélo sur le territoire communautaire
- **Action 6** : Assurer une veille des aménagements modes actifs communaux pour favoriser la cohérence et la synergie des projets à l'échelle intercommunale



Action 3 : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable

Objectif :

L'action vise à arrêter le schéma cyclable dans un premier temps puis à réaliser les aménagements cyclables et à déployer parallèlement les services vélo complémentaires à l'infrastructure.

Rappel du diagnostic :

- Une part modale du vélo encore limitée, mais plus importante que les autres EPCI de Corse.
- La sécurisation des itinéraires est le premier souhait évoqué par les habitants lors de l'enquête mobilité.
- Un schéma des liaisons douces réalisé mais qui n'a pas été arrêté.

Détail de la mise en œuvre :

Le maillage cyclable est constitué de deux grands itinéraires **Spassi Stagni** le long du littoral à vocation touristique, de loisirs et **Spassi Verde** à vocation plus utilitaire. Le maillage cyclable intègre également des boucles cyclo-découvertes.

L'itinéraire Spassi Verde est inscrit au schéma régional des véloroutes, sous l'appellation V901. L'aménagement s'envisage en partenariat avec la CDC.

- Acter le portage sur la section Ghisonaccia – Prunelli pour faciliter la réalisation des aménagements. Viser une délégation de maîtrise d'ouvrage à la CDC.
- Réaliser une étude de faisabilité sur cette section Ghisonaccia – Prunelli.
- Réaliser une étude de faisabilité pour le franchissement du Fium'Orbu sur Spassi Stagni en étudiant la solution du bac à câble (chiffrage ci-contre proposé sur la base d'une étude hydraulique, chiffrage des aménagements de berge mais sans étude de modélisation)

La promotion des boucles cyclo-découvertes est effective sur le site de l'office de tourisme intercommunal, et figurera sous peu sur le site de la CCFC. Les boucles sont également disponibles sur le site cyclo rando de la Corse Orientale, sur les applications communautaires tels que Viso Rando, Wikiloc, AllTrails.

- Renforcer cette communication par un support papier.
- Publier les fiches des boucles sur les réseaux.

Portage et partenariat :

- CCFC
- CDC sur la section Ghisonaccia – Prunelli

Moyens à mobiliser :

Etude de faisabilité sur la section Ghisonaccia – Prunelli : Environ 20 000€
Etude de faisabilité sur le franchissement du Fium'Orbu : Environ 20 000 €

Temporalité :

Lancement des études de faisabilité en 2026
Programmation à définir avec les communes en fonction de leur capacité financière

Indicateur(s) de suivi :

Avancée des études de faisabilité
Mètre linéaire d'aménagement cyclable réalisé par an
Pose possible de compteurs vélo sur les boucles cyclo pour évaluer l'évolution de la fréquentation



Action 3 : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable

Chiffrage

Actualisation 2025 des prix des travaux sur la base de l'indice TP01

Spassi Verde en € HT :

	Commune / CC	CDC	Total
Ghisonaccia	136 200	2 251 080	1 989 400
Prunelli-di-Fiumorbo	1 020 600	2 593 080	3 011 400
Solaro	1 756 440	-	1 463 700
Ventiseri	-	320 880	267 400
Total	2 913 240	5 165 040*	6 731 900

* Dont passerelle 1 754 400€ HT

Spassi Stagni en € HT :

Ajustement du chiffrage sur les segments 16 partiellement réalisé
- Soustraction d’1,61km sur le segment 16 soit - 68 552 €

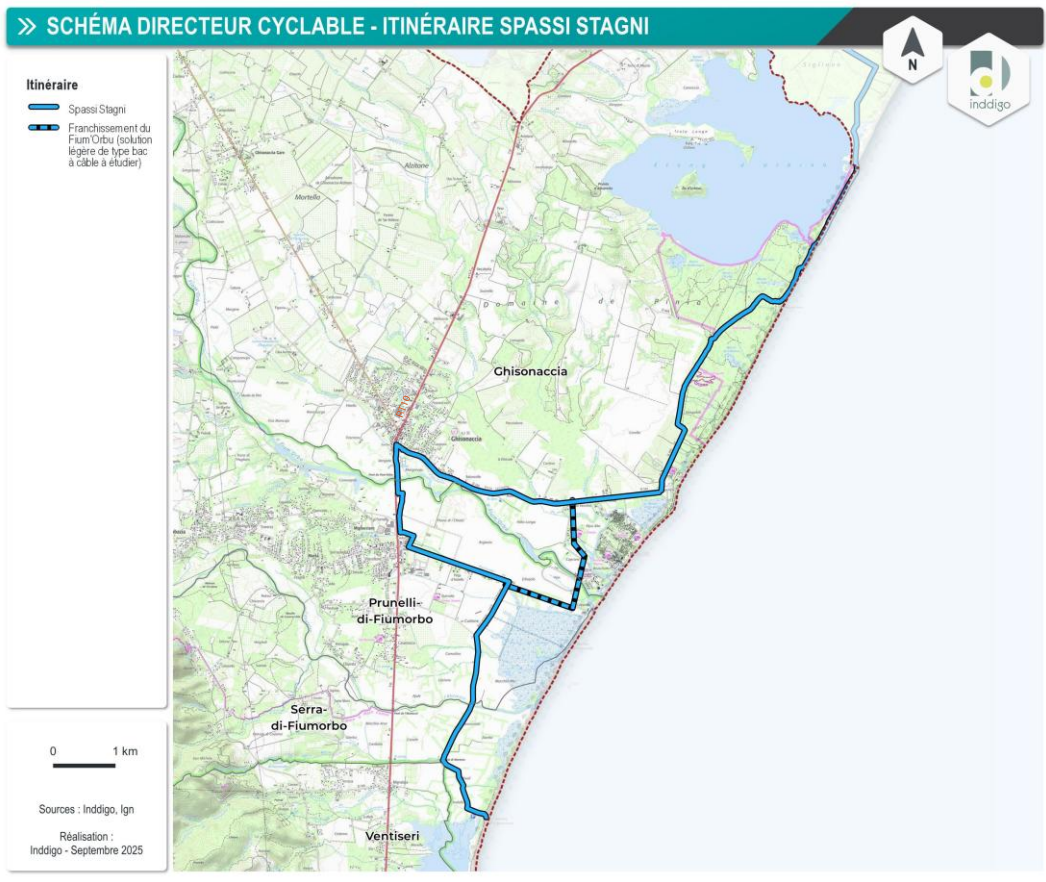
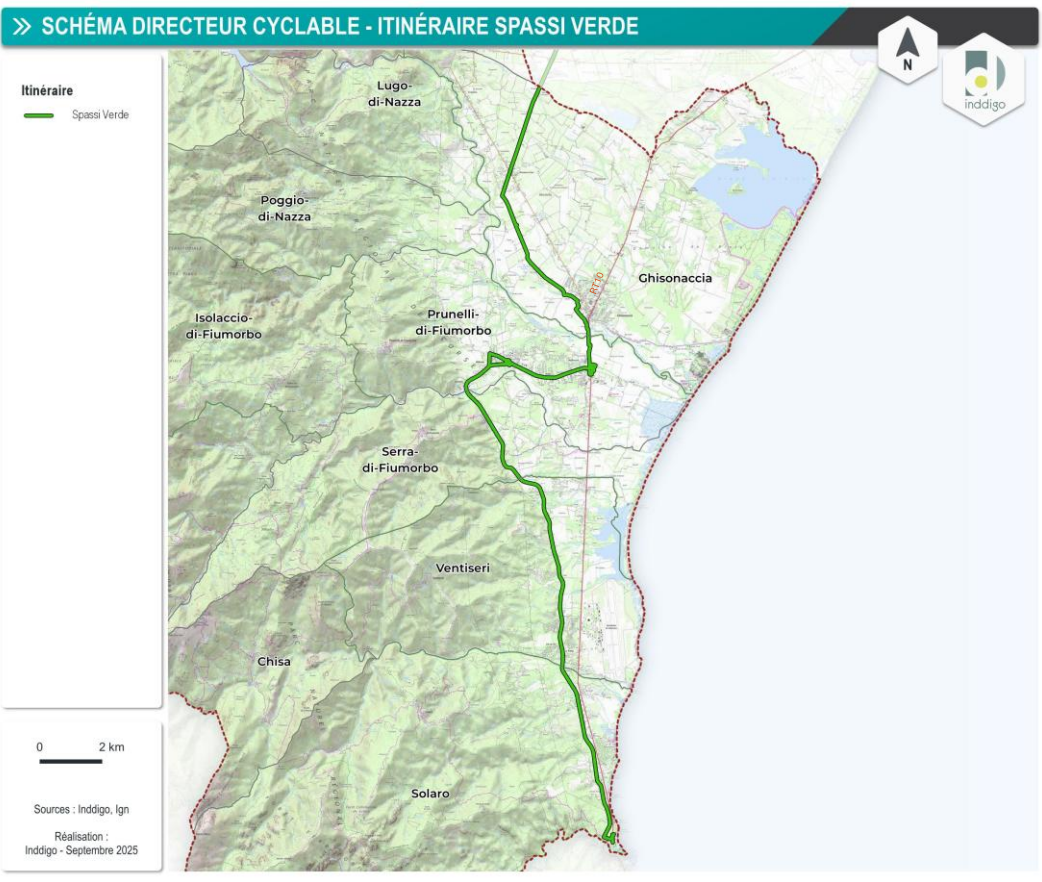
	Total
Ghisonaccia	204 848
Prunelli-di-Fiumorbo	482 400
Serra-di-Fiumorbo	66 000
Total	753 248*

*Hors franchissement du Fium’Orbu qui doit faire l’objet d’une étude spécifique.



Action 3 : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable

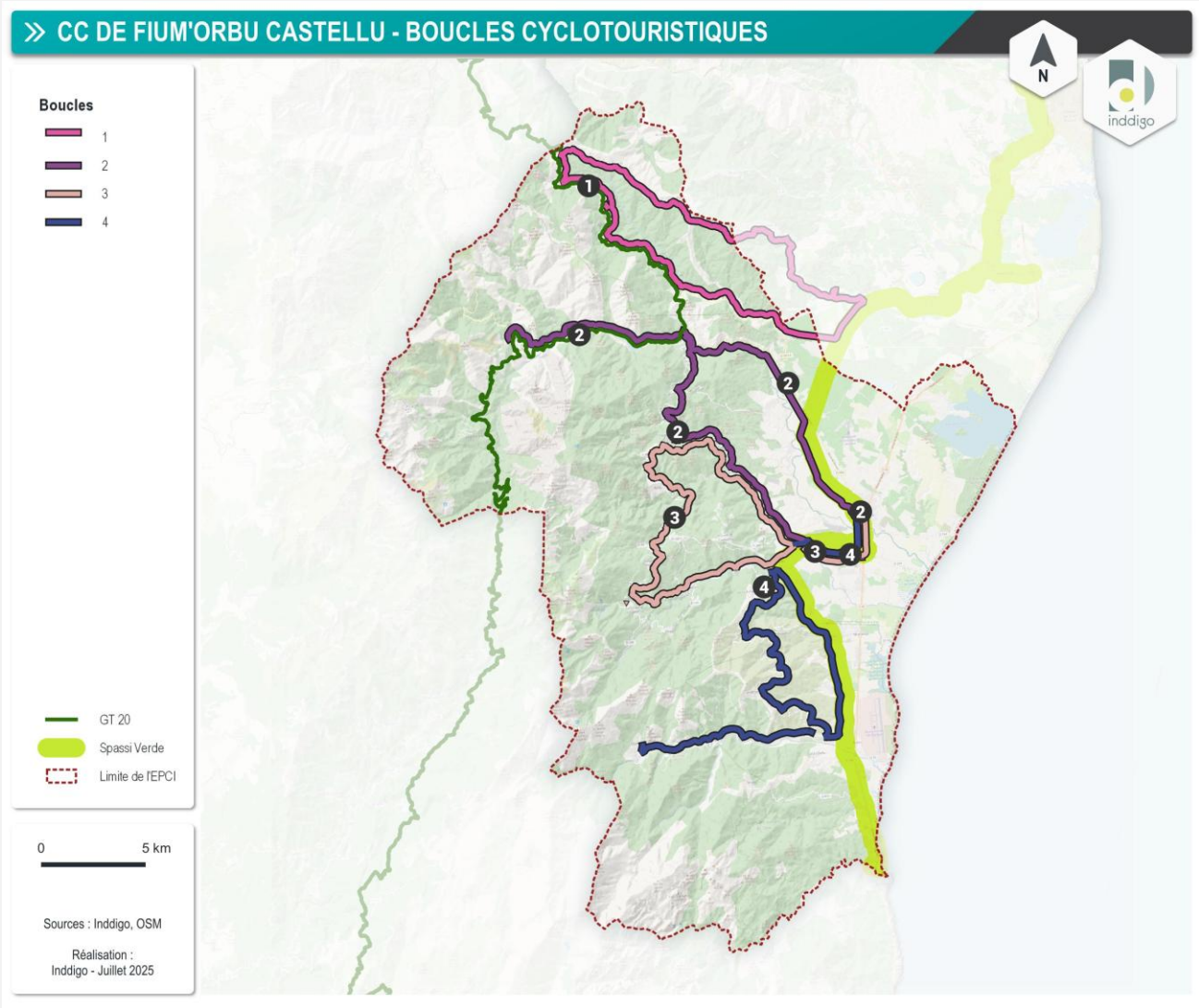
Le maillage cyclable communautaire défini dans le schéma directeur cyclable:





Action 3 : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable

Les boucles cyclo-touristiques du schéma directeur cyclable:





Action 3 : Réaliser les aménagements cyclables définis dans le schéma directeur cyclable

Deux points de franchissement du Fium’Orbu :

- **Sur Spassi Verde** : A la jonction de Ghisonaccia et Prunelli, au niveau du pont de la RT10, le franchissement nécessite la création d’une passerelle d’une portée de 100 mètres et de 4 mètres de large. La solution proposée dans le cadre du schéma cyclable était une passerelle en structure métallique avec un platelage bois ou béton. L’estimation de chiffrage révisé à 2025 de l’ouvrage d’art est de 1 754 400€ HT.

- **Sur Spassi Stagni**: Il serait intéressant d’étudier un franchissement du Fium’Orbu par un dispositif allégé et attractif sur le plan touristique. Une solution intéressante est le système de bac à câble amphidrome permettant de se déhaler d’une berge à l’autre.
 - D’une capacité de 10 personnes (avec les vélos) et d’utilisation libre, il peut être retiré hors saison s’il n’est pas ou peu utilisé.
 - Un aménagement des berges est nécessaire pour assurer l’embarquement des personnes quelque soit le niveau d’eau.
 - Ce dispositif nécessite l’aménagement des berges.
 - Une évaluation de la faisabilité technique doit être envisagée.



Passerelle modes actifs proposée sur la RT 10 pour connecter la commune Ghisonaccia à celle de Prunelli.



Bac à câble sur la Sèvre, 60 m. de traversée



Bac de la Roche-Foulques sur le Loir, Liaison de Soucelles et Villévêque.
Bac à câble **système à chaînes** actionné manuellement par l’utilisateur.





Action 4 : Pérenniser l’offre de location longue durée de VAE

Objectif :

Cette action a pour but de faire évoluer l’offre de location longue durée de vélos à assistance électrique en déployant un ensemble d’actions complémentaires qui permettront de toucher de nouvelles cibles d’usager et de diversifier l’offre de vélo.

Rappel du diagnostic :

- Le service de location de vélo à assistance électrique longue-durée touche à sa fin après 4 ans d’expérimentation et 200 contrats signés : un bilan positif au global.
- La flotte de 40 vélos acquis (type VTC) va être revendue aux usagers du service et aux particuliers.

Détail de la mise en œuvre :

- Acquérir la flotte de vélos et élargir l’offre en proposant à la location des vélos spécifiques.
- Faire évoluer le service en externalisant la gestion auprès d’un vélociste local.
- Organiser des évènements de promotion du service.
- Proposer de la remise en selle pour ouvrir le service à un plus grand nombre de personnes.
- Etendre le service aux entreprises dans un second temps.

Portage et partenariat :

Portage CCFC
Vélociste local pour la gestion de la flotte
Partenariat à envisager avec les associations (Adrien Lippini - Un vélo une vie, Velocità pour la remise en selle, les évènements).
CCFC, CCI, CCAS pour la sensibilisation

Moyens à mobiliser :

Rachat d’une flotte de VAE : 20 vélos dans un premier temps : 50 000€
De l’ordre de 5 000 €/an pour la partie communication
Achat de 2 vélos cargo/rallongé : 9’000 €

Temporalité :

Achat des vélos en 2026
Etendre le service aux entreprises en 2028

Indicateur(s) de suivi :

Déploiement de chaque action et taux de participation des cibles visées
Evolution du nombre de VAE loués
Enquête de satisfaction



Action 4 : Pérenniser l’offre de location longue durée de VAE

Elargir la gamme de vélo en proposant des vélos spécifiques :

- Ces vélos sont coûteux à l’achat. Il peut s’avérer difficile de passer le cap de l’achat pour l’usager sans les avoir testés sur une période donnée et sur les principaux trajets.



Types de vélos (source : Véligo)



Exemple de publicité en faveur de la location longue durée de VAE et VAE spécifiques (pliants, cargo)

Déployer une campagne de communication pour faire connaître le service:

- La communication et l’animation constituent des leviers essentiels à l’adhésion de la population aux solutions de mobilité alternatives à la voiture et notamment à la location longue durée de VAE. En plus de faire connaître le service, elle vise à engager un changement de comportement et la modification des pratiques de mobilité (cf. action 10 et 11) . Sur le sujet spécifique de la location longue durée de VAE, les actions suivantes peuvent être mise en place:
- Sensibiliser les élus des communes qui pourront relayer l’information auprès de leurs administrés.
 - Réaliser une campagne d’affichage à proximité des commerces, au sein des équipements publics sportifs par exemple, en mairie. L’information doit être concise et claire. L’intégration d’un QR-code comme sur l’exemple ci-contre permet de renvoyer directement vers la page d’information et de réservation.
 - Coupler cette information par la distribution de flyers en entreprise, en mairie, au CCAS, la communication au travers des newsletters des communes, des réseaux sociaux.
 - Intégrer l’offre de service dans l’offre de mobilité globale sur le site internet.



Action 4 : Pérenniser l’offre de location longue durée de VAE

Proposer des ateliers de formation à la pratique du vélo en milieu urbain ou remise en selle

Beaucoup d’habitants savent faire du vélo mais un des freins à la pratique, souvent inavoué, est le manque de maîtrise du vélo notamment en milieu urbain.

D’après l’étude d’évaluation sur les services vélos de l’ADEME réalisée en 2016, le public des vélo-écoles est majoritairement féminin sur des tranches de revenus assez basses (actif en recherche d’emploi ou inactif). L’apprentissage ne s’adresse généralement pas aux plus jeunes mais sur des tranches d’âge allant de 25 à 55 ans.

La fréquence de participation est assez élevée : à minima 5 séances et plutôt autour de 10 séances en moyenne.

=> Il est pertinent de prendre notamment attache avec le CCAS. Les parents d’élèves peuvent aussi être intéressés et plus rassurés d’amener leur(s) enfant(s) à l’école après avoir été formés.

- La première action vise à identifier un intervenant en mesure de réaliser cette formation : l’association Adrien Lippini – Un vélo une vie basée à Bastia propose de la remise en selle. L’association Velocità basée à Ajaccio le proposait et pourrait le proposer à nouveau. Les Moniteurs Cyclistes Français peuvent proposer ce type de formation. ([Trouver mon Moniteur MCF – Moniteur Cycliste Français](#))
- La création d’un support de communication (sur le modèle ci-contre) apportera des éléments de compréhension au grand public sur le contenu de la formation et sur le temps à y consacrer.

La remise en selle peut-être l’opportunité de valoriser le service de location longue durée de VAE en proposant aux participants une offre promotionnelle.



Les VAE en location peuvent être testés lors des dernières séances de remise en selle.



Cours de remise en selle

REMISE EN SELLE

Pour circuler à vélo en sécurité !

CYCLES & Maison du Vélo MANIVELLES

» Séance 1 : Cycliste bien équipé.e

- Mon vélo en bon état
- Sécuriser mon vélo
- Équipements du cycliste

» Séance 2 : Avant de prendre la route

- Maniabilité en zone protégée
- Le code de la rue

» Séance 3 : Mon vélo et mes besoins

- Un vélo classique, mais lequel ?
- Les vélos utilitaires : vélo cargo, vélo pliant
- Intermodalité et itinéraires

» Séance 4 : Rencontrer les autres usager.e.s

- Parcours : mise en situation réelle

Exemple de communication, association Cycles et Manivelles de Bègles (33)



Action 5 : Planter du stationnement vélo sur le territoire communautaire

Objectif :

L'action a pour but d'accompagner les communes dans le déploiement d'une offre de stationnement satisfaisante sur le territoire communautaire.

Rappel du diagnostic :

Le schéma cyclable a permis de définir les besoins de stationnement sur le territoire.
La sélection à opérer pour choisir le mobilier approprié et la bonne implantation s'est avéré être un frein au déploiement du stationnement pour les communes.

Détail de la mise en œuvre :

Le besoin global de stationnement identifié dans le schéma directeur cyclable est estimé à 175 arceaux et 90 places couvertes.

Commune	Nombre d'arceaux classiques	Nombre d'arceaux couverts	Coût fourniture	Coût pose	Coût total collectivité
Fium'orbu Castellu					
Ghisonaccia	60	30	32 400 €	8 700 €	41 100 €
Prunelli-di-Fiumorbo	30	40	35 200 €	10 100 €	45 300 €
Solaro	10	5	5 400 €	1 450 €	6 850 €
Ventiseri	30	15	16 200 €	4 350 €	20 550 €
Autres (villages éloignés)	45	-	7 200 €	1 350 €	8 550 €
Total	175	90	96 400 €	25 950 €	122 350 €

Précisions relatives au déploiement du stationnement vélo sur la CCFC

- Pour faciliter le déploiement du stationnement par les communes et réaliser des économies d'échelle, la CCFC facilitera l'achat du mobilier de stationnement via un marché groupé ou via l'UGAP. La pose est du ressort des communes. L'intérêt d'une commande groupée est également de bénéficier d'un mobilier homogène et ainsi plus facile à repérer par les usagers.
- Il s'agira de communiquer auprès des communes sur les recommandations en matière d'implantation du stationnement vélo. Le stationnement doit être au plus près de l'entrée des équipements, des commerces. Il doit être visible pour être utilisé.

Portage et partenariat :

Portage CCFC pour l'achat du mobilier et portage de la pose par les communes

Moyens à mobiliser :

125 000€ HT pouvant être financé à hauteur de 40% via le programme Alvéole+.

Temporalité :

A partir de 2027

Indicateur(s) de suivi :

Nombre d'arceaux vélo et de stationnement couvert implanté
Relevé du stationnement sur chaque commune
Enquête annuelle de l'occupation réalisée par les communes pour adapter l'offre et renforcer le stationnement, le déplacer éventuellement

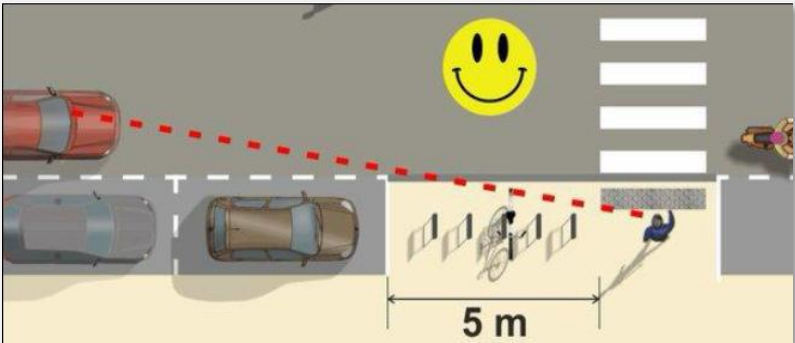


Action 5 : Planter du stationnement vélo sur le territoire communautaire

Les recommandations en matière de stationnement varient en fonction de la durée de stationnement et des lieux d’implantation:

<u>Durée de stationnement</u>	<u>Lieux d’implantation</u>	<u>Type de mobilier</u>
Le stationnement courte durée (T < 2h)	<ul style="list-style-type: none">• A généraliser dans les zones à forte densité commerciale de manière diffuse• A proximité des pôles générateurs (administratifs, sociaux, culturels, sportifs, touristiques)	<ul style="list-style-type: none">• Arceaux classiques sans abri• Une offre minimum de 4 places
Le stationnement moyenne durée (2h < T < 6h)	<ul style="list-style-type: none">• Concerne les lieux d’emplois et les établissements d’enseignement	<ul style="list-style-type: none">• Arceaux abrités• Une offre minimale par aire comprise entre 10 et 20 places

La loi LOM impose la neutralisation du stationnement sur 5 mètres en amont des passages piéton pour éviter les masques de visibilité. Pour les communes, c’est une opportunité de déployer du stationnement vélo sur ces emplacements.





Action 6 : Assurer une veille des aménagements modes actifs communaux pour favoriser la cohérence et la synergie des projets à l'échelle intercommunale

Objectif :
L'action a pour objectif de veiller à la cohérence des aménagements urbains sur le territoire communautaire et à favoriser les échanges d'informations techniques, à développer des synergies sur certains projets.

Rappel du diagnostic :
La CCFC va s'engager dans la réalisation de son SCOT valant PCAET. Il offrira une vision prospective de développement et d'aménagement du territoire.
Certaines communes comme Ghisonaccia porte déjà une vision prospective sur les aménagements au sein de leur commune grâce notamment à la réalisation de son plan guide.

Détail de la mise en œuvre :

La CCFC ne possède pas la compétence voirie mais peut porter un rôle de suivi et de cohérence des actions programmées à l'échelon communal.
Les intercommunalités pâtissent souvent d'un manque d'informations sur les réalisations communales.

- En faisant remonter les réalisations des communes à l'intercommunalité, la CCFC sera en mesure de compiler les aménagements réalisés notamment en modes actifs et de faire évoluer la carte des aménagements piétons et cyclables intercommunaux.
- Grâce à ces échanges, la CCFC sera également en capacité de faire bénéficier aux communes des retours d'expérience des autres communes du territoire.
- Elle sera en mesure de proposer un accompagnement en ingénierie (fourniture de guide, demande de financements, accompagnement technique) aux communes.
- Sur les projets d'aménagement en lien avec la CDC, la CCFC pourra accompagner les communes concernées par les projets modes actifs.

Portage et partenariat :

Portage CCFC
Partenariat Communes

Moyens à mobiliser :

Moyen humain au sein de la CCFC

Temporalité :

Dès 2025

Indicateur(s) de suivi :

Nombre de projets communaux remontés à la CCFC
Nombre d'accompagnement aux communes
Nombre de réunions réalisées pour assister les communes sur les projets portés par la CDC.



Axe 3 Favoriser les alternatives à la voiture en solo

- **Action 7** : Développer la pratique du covoiturage
- **Action 8** : Améliorer l'aménagement de l'espace public au profit des piétons
- **Action 9** : Sensibiliser les employeurs du territoire à la réalisation de Plan de mobilité employeur
- **Action 10** : Faire connaître l'offre de mobilité
- **Action 11** : Sensibiliser et animer selon une approche par cible (jeunes, seniors, touristes, etc.)



Action 7 : Développer la pratique du covoiturage

Objectif :

L'action porte sur le développement du covoiturage longue distance c'est-à-dire avec les intercommunalités voisines. Cette solution de mobilité est à développer en parallèle de la densification de l'offre de transport régionale et en l'absence d'offre ferroviaire.

Rappel du diagnostic :


- Des flux pendulaires entre la CCFC et l'agglomération Bastiaise et la CC Sud Corse.
- Présence de la RT10, qui traverse la partie Est du territoire entre Bastia et Porto-Vecchio.
- Des aires de covoiturage présentes à Ghisonaccia et Ghisoni.

Détail de la mise en œuvre :

Depuis la loi d'orientation des mobilités du 26 décembre 2019, la Région est compétente en matière de services de mobilité d'intérêt régional, et joue le rôle de chef de file en matière d'intermodalité et d'interopérabilité.

Les échanges en lien avec cette action seront à mener avec les intercommunalités voisines faisant parti du bassin de mobilité dans le cadre du Contrat Opérationnel de Mobilité animé par la Région.

L'action vise à manifester l'intérêt de la CCFC pour le renforcement des infrastructures en faveur du covoiturage (ligne de covoiturage, aires de covoiturage) ainsi que le développement de la communication afin de favoriser l'accompagnement au changement de mobilité pour tous les publics.

- Intégrer la RT10 à la réflexion globale de lignes de covoiturage en Corse bien que le territoire n'ait pas été retenu dans le cadre de l'étude AUE sur l'identification de corridors de covoiturage. Le potentiel de mutualisation des trajets sur la RT10 reste intéressant dans la mesure où les flux pendulaires représentent plus de 1 000 navettes en interface avec la CA de Bastia et plus de 400 navettes en interface avec la CC Sud Corse. Le développement du covoiturage participerait au désengorgement des RT et à la limitation des risques d'accident.
 - Porter une réflexion dans le cadre du futur contrat opérationnel de mobilité animé par la CDC sur l'implantation d'un pôle d'échange multimodal d'envergure régionale ou de station de mobilité et qui serait connectée à un arrêt stratégique de la ligne régulière de la plaine.
-  Relayer l'information dédiée au covoiturage à l'échelle locale et favoriser l'accompagnement au changement par une sensibilisation du grand public au covoiturage plus local également.

Portage et partenariat :

Projet multi-partenarial sous maîtrise d'ouvrage CDC sur les lignes de covoiturage supra communautaire et sur la réalisation des aires de covoiturage aux abords des RT.

Moyens à mobiliser :

Moyen humain pour participer aux échanges dans le cadre du contrat opérationnel de mobilité.

Temporalité :

Temporalité en lien avec le lancement des échanges avec les intercommunalités du bassin de mobilité piloté par la CDC.

Indicateur(s) de suivi :

Evolution de la réflexion en lien avec les réunions qui seront programmées
Suivi du développement des infrastructures favorables au développement du covoiturage



Action 8 : Améliorer l'aménagement de l'espace public au profit des piétons

Objectif :

Cette action vise à apporter des recommandations techniques d'aménagement de l'espace public aux communes dans le but de faire de la marche la solution la plus attractive sur les déplacements courts.

Rappel du diagnostic :

L'analyse des données INSEE de 2021 révèle que la pratique de la marche sur les déplacements domicile-travail de 3,4% est nettement inférieure à la moyenne départementale qui est de 8,2%. Pourtant, les déplacements domicile-travail intracommunaux représentent 66% des déplacements domicile-travail et les principales activités du territoire sont concentrées sur les communes de la plaine.

Détail de la mise en œuvre :

Traiter qualitativement l'espace public pour les piétons signifie porter une attention particulière sur les besoins du piéton et assurer que ces besoins soient satisfaits tout au long du parcours. Les recommandations les plus importantes à suivre sont les suivantes:

- Assurer un cheminement continu en traitant les discontinuités (traversées piétonnes, fin de trottoir)
- Résorber les obstacles au cheminement (poubelles, lampadaires au milieu des trottoirs, stationnement illicite sur trottoir, ...)
- Mettre progressivement aux normes PMR les espaces de circulations piétonnes à forts enjeux (largeurs 1,40 m minimum, vigilance sur les pentes, revêtement PMR-compatible)
- Améliorer qualitativement l'espace public pour rendre la marche appréciable:
 - L'ombrage est particulièrement important en période estivale : envisager des aménagements paysagers sur les liaisons à fort enjeu de fréquentation piétonne
 - Un revêtement de sol uniforme et en bon état est indispensable pour inviter à se déplacer à pied
- Des espaces publics lisibles (veiller à ne pas être envahi par le mobilier urbain, homogénéiser les traitements, les aménagements pour mieux se repérer)
- Un jalonnement attractif sur les parcours permettant de se repérer et prendre conscience des temps de trajet réduits (de nombreuses solutions innovantes, qualitatives et attractives existent)
- Concevoir des espaces publics paysagers propices au repos, à la contemplation, aux échanges (réduire les espaces minéraux au profit de la végétation, des points d'eau, du mobilier de détente). L'espace public n'a pas qu'une vocation circulatoire, selon la situation, les interactions sociales peuvent prédominer.

Portage et partenariat :

Compétence communale et partenariat possible avec le CAUE, architectes, paysagers.
DDT

Moyens à mobiliser :

Financement dans les cadres des projets d'aménagement et de requalification urbaine
Financement Fonds Vert 2025 Financer des solutions d'adaptation au changement climatique fondées sur la renaturation des villes et des villages

Temporalité :

Action pérenne à engager dès 2025 en fonction des projets urbains

Indicateur(s) de suivi :

Evaluation du respect des critères énoncés pour chaque projet urbain
Retour qualitatif des habitants



Action 8 : Améliorer l'aménagement de l'espace public au profit des piétons

Améliorer le recours à la marche nécessite de réaffirmer la place du piéton dans les projets urbains et d'envisager la création d'espaces publics qualitatifs, complémentaires aux itinéraires piétons, qui soient propices à la déambulation, la flânerie, le repos, la contemplation.



Vic la Gardiole - RUELLES DU CENTRE HISTORIQUE (atelier sites)



Atelier sites

Source: Avant-Après aménagement, Atelier Sites



Source: A gauche, venelle piétonne à Messimy, indigo
A droite, Réappropriation piétonne parking Campus ICOF à Lyon, Inddigo



Les 12 critères de qualité des espaces piétons, selon J.Ghel

Protection

Protection contre la circulation et les accidents

- Protection des piétons
- Protection pour les piétons
- Élimination de la crainte de la circulation

Protection contre la violence et la criminalité

- Espace animé
- Chevauchement des fonctions diurnes et nocturnes
- Éclairage adéquat

Protection contre les perceptions sensorielles désagréables

- Vent
- Pluie et neige
- Froid et chaleur intenses
- Pollution
- Poussière, bruit et lumière éblouissante

Confort

Possibilité de marcher

- Espace suffisant
- Absence d'obstacles
- Surfaces adéquates
- Accessibilité pour tous
- Facades intéressantes

Possibilité de s'asseoir et de rester

- Effet de bordure et zones où se tenir debout
- Présence d'appuis
- Zones où s'asseoir
- Mettre à profit les avantages des lieux: Vues, soleil, gens
- Endroits agréables où s'asseoir
- Bancs publics où se reposer

Possibilité d'observer

- Distances d'observation raisonnables
- Champs de vision dégagés
- Vues intéressantes
- Éclairage nocturne

Possibilité de parler et d'écouter

- Faibles niveaux de bruit
- Mobilier urbain offrant des espaces de conversation

Possibilité de jouer et de faire de l'exercice

- Cadre propice à la créativité, à l'exercice et aux jeux
- Conditions réunies à toute heure de jour et nuit
- Conditions réunies en toutes saisons
- Activées pour tous les groupes d'utilisateurs

Fonctions mixtes

- Diverses fonctions qui favorisent diverses activités
- Interaction et transparence entre l'intérieur et l'extérieur

Plaisir

Échelle humaine

- Immeubles et espaces urbains à échelle humaine
- Dimensions et détails qui stimulent nos sens
- Enceinte spatiale

Identité

- Histoire
- Sens du lieu
- Identité locale

Qualités esthétiques, expériences sensorielles positives

- Qualité du design et des détails
- Qualité des matériaux
- Vues agréables
- Arbres, plantes, eau
- Soutien

Sources : Jan Ghel



Action 9 : Sensibiliser les employeurs du territoire à la réalisation de Plan de mobilité employeur

Objectif :

L'action vise à agir sur les déplacements domicile-travail ainsi que sur les déplacements professionnels des actifs du territoire en proposant aux employeurs de réaliser un plan de mobilité employeur (PDME).

Rappel du diagnostic :

La Communauté de Communes Fium'Orbu Castellu compte 1364 établissements actifs sur son territoire dont 85% sont implantées sur les communes de Ghisonnacia, Prunelli-di-Fiumorbo et Ventiseri.

Détail de la mise en œuvre :

Les actions autour de la mobilité et notamment celles relatives au développement de l'usage du vélo, du covoiturage, des transports collectifs sont plus efficaces lorsqu'elles sont engagées par l'employeur plutôt que par l'AOM.

L'accompagnement au changement de comportement en matière de mobilité est plus efficace lorsqu'une étude PDME est réalisée pour plusieurs raisons:

- La méthodologie implique une concertation des collaborateurs et la co-construction de solutions palliatives aux problématiques de mobilité rencontrées.
 - La sensibilisation et l'information des collaborateurs passent par des canaux de communication efficaces.
 - L'expérimentation en groupe, entre collaborateurs est nettement plus engageante et rassurante qu'une initiative personnelle.
 - Les échanges, le bouche à oreille permettent de déployer et de corriger des actions plus facilement.
- La communauté de communes peut inciter les employeurs par l'exemplarité en réalisant son PDME.
 - Identifier les principaux employeurs et les sensibiliser au travers d'une réunion spécifique.
 - Soutenir les employeurs qui s'engagent en lançant par exemple un programme type « Ma semaine à vélo », pour faire tester plusieurs VAE pendant 1 à 2 semaines aux salariés des entreprises du territoire.
 - Valoriser les entreprises engagées dans le cadre de la semaine de la mobilité en réalisant un défi mobilité par exemple.

Portage et partenariat :

Portage de la mobilisation envisageable par la CCI et l'ADEC et la CCFC peut apporter son soutien. Réalisation des PDME par les entreprises.

Moyens à mobiliser :

Evènementiel de type réunion d'information : 1500€
L'AUE finance le diagnostic de l'étude PDME aux entreprises.

Temporalité :

Dès 2026

Indicateur(s) de suivi :

Nombre de PDME engagés sur le territoire
Part de la population couverte par un PDME



Action 10 : Faire connaître l’offre de mobilité

Objectif :

L’ensemble des actions en lien avec la mobilité nécessite de proposer au grand public une information globale et claire de l’offre de mobilité sur le territoire. L’action a pour objectif de préciser les informations à intégrer et les supports de communication à créer.

Rappel du diagnostic :

L’amélioration de l’information relative à l’offre de transport collectif est le deuxième critère cité lors de l’enquête réalisée auprès des habitants pour inciter à l’utilisation des transports collectifs.

Détail de la mise en œuvre :

- Communiquer sur l’offre de mobilité existante sur l’ensemble du territoire, et en direction des polarités voisines.
- Intégration de pages dédiées à l’offre de mobilité sur le site internet de la CCFC (action engagée):
 - Transports en commun
 - Location de vélos à assistance électrique longue durée
 - Bornes de recharge électrique
 - Transport scolaire
 - Les sentiers et boucles cyclotouristiques
 - Covoiturage
- Faire connaître les dispositifs existants de la mobilité sociale et solidaire sur ce site
- Actualiser le recensement des offres de service à chaque saison
- Dupliquer l’information mobilité en ligne par la création d’un guide mobilité en version papier et en version numérique (cf. exemple page suivante)
- Décliner une version saisonnière du guide et relayer l’information à l’OTI.
- La CDC travaille sur une application Mubilitu ayant pour objectif de recenser les horaires des réseaux de transport (réseaux réguliers structurés) et les données des ports. L’application intègre un calculateur d’itinéraire. L’application Mubilitu sera complémentaire aux sites des AOM. L’action vise à transmettre les horaires des lignes régulières à la CDC pour intégration à l’application Mubilitu.

Portage et partenariat :

Portage CCFC
Partenariat OTI et CDC

Moyens à mobiliser :

Création graphique du guide de mobilité de l’ordre de 15k€, actualisation annuelle à prévoir de l’ordre de 5k€/an

Temporalité :

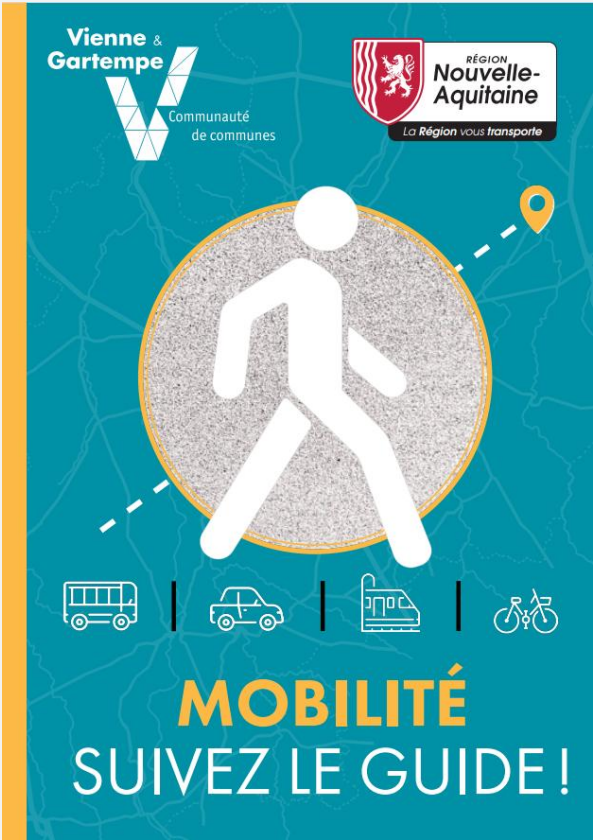
Site internet fin 2025
Informations relatives à l’offre de bus et au VAE sur la fin 2026

Indicateur(s) de suivi :

Effectif de visites sur la page dédiée à la mobilité du site de la CCFC.
Effectif de guides diffusés
Retour des touristes à l’OTI sur l’offre de mobilité



Action 10 : Faire connaître l’offre de mobilité



Consultez le guide mobilité de la Communauté de Communes Vienne et Gartempe en cliquant sur l’image



Consultez le guide mobilité de la Communauté de Communes de Thouarsais en cliquant sur l’image





Action 11 : Sensibiliser et animer selon une approche par cible (jeunes, seniors, touristes, etc.)

Objectif :

La communication institutionnelle sur l’offre de mobilité est importante pour inciter et informer le grand public. Pour engager un report modal vers les modes alternatifs à la voiture en solo, il est recommandé de s’adresser aux différentes cibles d’usagers spécifiquement afin de proposer un accompagnement au changement plus personnalisé et donc plus efficient.

Rappel du diagnostic :

Le manque d’information sur l’offre de mobilité fait partie des critères cités lors de l’enquête mobilité réalisée en phase diagnostic. Le premier critère cité étant les contraintes d’ordre personnelles.

Détail de la mise en œuvre :

- Créer un plan de communication permettant de déployer des actions spécifiques par cible. Une communication par cible annuelle permet de mieux appréhender les problématiques de chaque type d’usager et de créer une dynamique d’animation et d’action. L’objectif est également de reconduire les actions l’année suivante avec le soutien d’acteurs du territoire (école, associations, CCAS, etc) afin que la CCFC puisse se mobiliser sur une autre cible.
- Le plan de communication peut-être travaillé avec les services communaux et intercommunaux les plus appropriés à chaque cible afin qu’il soit le plus qualitatif possible.

Exemple de mobilisation des jeunes :

- Déployer le savoir rouler à vélo dans les écoles (SRAV) ainsi que les plans de mobilité d’établissement scolaire (PDMES).
- Les animations et événements ponctuels peuvent être organisés pour sensibiliser à la pratique dans des conditions de sécurité satisfaisantes. Une sortie à vélo annuelle sur une journée offre aux enfants (CM dans l’idéal) une expérience enrichissante et mémorable et permet de renforcer l’aisance à vélo pour ceux qui ont une pratique limitée.

Exemple de mobilisation des seniors:

- Proposer de la remise en selle et de tester sur les dernières séances les vélos à assistance électrique
- Organiser des sorties thématiques permettant de tester l’offre de transport collectif.

Exemple de mobilisation des actifs du territoire en soutien aux plans de mobilité employeur:

- Challenge mobilité organisée par la CCFC
- Stand d’information mobilité pour faire découvrir l’offre de bus

Portage et partenariat :

Portage CCFC
Partenariat : Acteurs de la vie locale comme les associations, les écoles, le CCAS

Moyens à mobiliser :

Fonds Vert 2025 pour les campagnes de communication, la promotion du covoiturage et des mobilités durables

Temporalité :

A déployer dans le temps
2027-2028 pour les jeunes

Indicateur(s) de suivi :

Réunion annuelle de définition du plan de communication.
Actions engagées par cible et taux de participation, retombées
Réunion de bilan en fin d’année et actions reconduites



Action 11 : Sensibiliser et animer selon une approche par cible (jeunes, seniors, touristes, etc.)

Un exemple de communication à destination des jeunes porté par et l'ADEME de la Région Nouvelle Aquitaine (1) et relayé localement par la CC de l'île d'Oléron via un affichage (2)
Visitez le site dédié au challenge de la mobilité inter-école en cliquant sur l'image.



Communication à destination des seniors en partenariat avec l'ARS (3)
Communication à destination des actifs (4)



Axe 4 Faciliter la mise en œuvre des actions

- **Action 12** : Concerter les usagers
- **Action 13** : Assurer un suivi régulier du PDMs



Action 12 : Concerter les usagers

Objectif :

Cette action a pour but de tirer parti de l’expérience et de l’avis des usagers pour améliorer l’offre de mobilité sur le territoire.
La concertation peut prendre plusieurs formes. L’objectif est ici de maintenir un échange vertueux pour répondre au mieux aux attentes des usagers.

Rappel du diagnostic :

La CCFC dispose d’une plateforme en ligne permettant de consulter la population au travers d’enquête. La communauté de communes a régulièrement recours à cet outil.
La création du Comité des partenaires en 2025 constituera une instance d’échange privilégiée avec les usagers.

Détail de la mise en œuvre :

L’article 118 de la loi de finances pour 2025 précise que le comité des partenaires doit être saisi pour avis au moins une fois par semestre sur les sujets suivants :

- niveau de l’offre de mobilité en place, renforcement de l’offre et développement des offres nouvelles ;
- taux de couverture des dépenses d’exploitation des services de mobilité par les recettes tarifaires ;
- niveau de contribution financière des employeurs dans le cadre du versement mobilité ;
- qualité des services ;
- information des usagers mise en place.

Le comité de partenaires doit être également être saisi pour avis avant toute instauration, évolution ou modulation du taux de versement mobilité et être consulté lors de l’évaluation de la politique de mobilité de l’AOM locale et sur tout projet structurant.

Différents dispositifs existent pour mobiliser la population sur le sujet de la mobilité comme la carte collaborative en ligne, les enquêtes sur la plateforme de la CCFC, les ateliers de travail thématique. Il convient de préciser que ces outils, bien que garants de la collaboration de la population dans la politique de mobilité, nécessitent d’allouer du temps d’animation de la part de la CCFC et d’exploitation du travail réalisé qu’il sera nécessaire d’évaluer au préalable.

Le programme « Territoire d’engagement » porté par l’ANCT accompagne techniquement les collectivités souhaitant développer la coopération et porter des projets avec la participation active des habitants.

[Territoires d'engagement | ANCT - Agence Nationale de la Cohésion des Territoires](#)

Portage et partenariat :

Portage CCFC
Partenariat avec les communes, les associations, les partenaires institutionnels

Moyens à mobiliser :

Moyens humains prioritairement

Temporalité :

A partir de 2025 pour la mobilisation du comité des partenaires et sur la durée pour la concertation du public

Indicateur(s) de suivi :

Nombre et nature de la concertation engagée
Retombées négatives (difficultés rencontrées à mobiliser par exemple) et positives (nombre d’actions coconstruites grâce à la concertation)



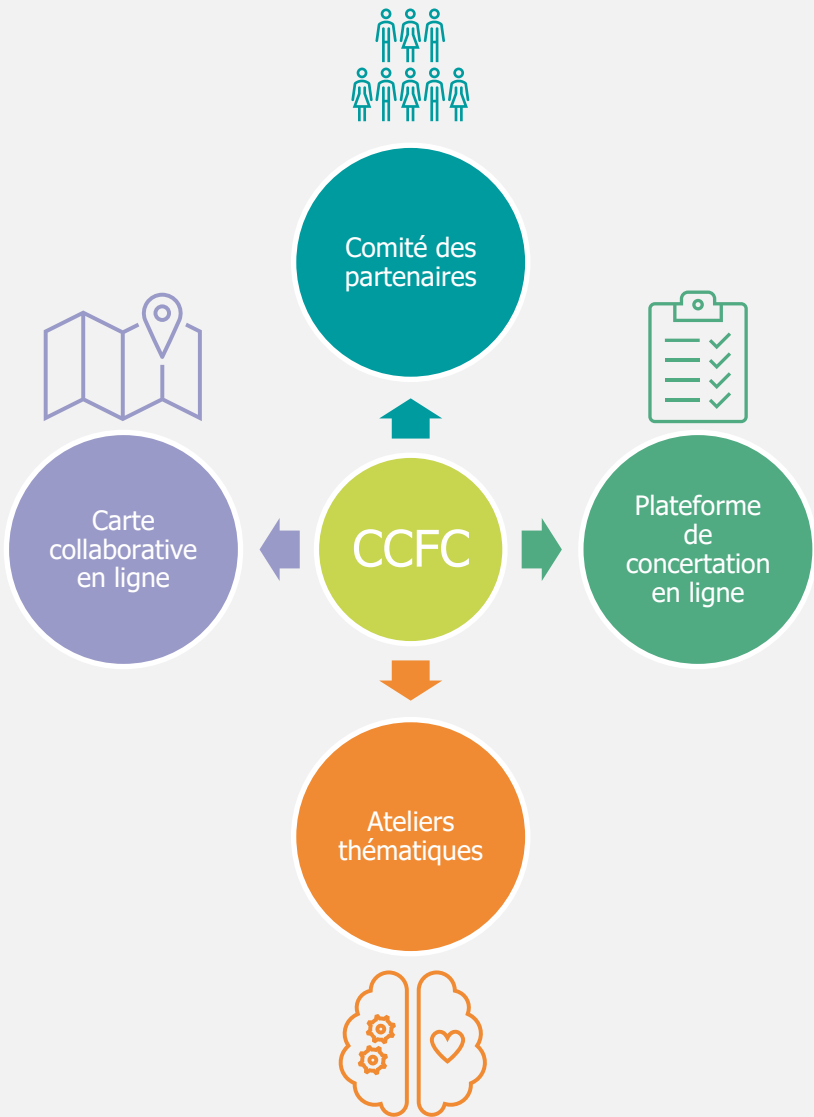
Action 12 : Concerter les usagers en mobilisant le Comité des Partenaires

Le comité des partenaires constitue une instance particulièrement appropriée pour présenter les évolutions au fil des ans de la politique de mobilité de la CCFC afin de disposer d'un avis. Le comité est également compétent pour offrir à l'AOM un retour qualitatif des actions engagées et être force de proposition.

La plateforme de concertation en ligne pourra être exploitée pour évaluer certaines actions du PDMs et sonder les habitants sur les actions qu'ils plébiscitent le plus. Cet outil est particulièrement approprié pour mesurer, orienter et affiner les actions engagées ou à engager.

Les ateliers thématiques peuvent être organisés pour travailler concrètement sur un sujet avec les usagers et les partenaires. A titre d'exemple, dans le cadre du plan de communication à destination d'un public ciblé, un atelier pourrait être organisé avec le CCAS, les associations œuvrant pour la mobilité sociale et solidaire, des habitants en situation de précarité afin d'échanger sur les actions d'information et de sensibilisation les plus pertinentes à engager en faveur des publics précaires. <https://jeparticipe.ccfc.corsica/>

La carte collaborative en ligne est particulièrement intéressante pour spatialiser les attentes des usagers qu'il s'agisse de marche, de vélo, de covoiturage. Une carte collaborative peut être proposée sur le site internet de la CCFC pour identifier les besoins de stationnement vélo, répertorier les cheminements piétons à aménager en priorité, le besoin de sécurisation. Il est alors important que la collectivité mette à jour régulièrement cette carte lorsque les aménagements sont réalisés. Une réunion dédiée à l'analyse de cette carte avec les communes concernées peut-être envisagée annuellement pour programmer les aménagements prioritaires.



Quelques exemples de dispositifs de concertation



Action 13 : Assurer un suivi régulier du PDMs

Objectif :

Cette action vise à relever les indicateurs de suivi figurant dans chaque fiche action afin d’analyser leur efficience, d’envisager des évolutions et adaptations pour que le temps consacré par le porteur de projet et les partenaires ainsi que les financements alloués soient optimisés.

Rappel du diagnostic :

Le relevé des indicateurs sur les premières années permettra de constituer les données de référence pour chaque action.

Détail de la mise en œuvre :

Certaines précisions sont à apporter pour les modes de déplacement suivants:

- Les services de transport collectif:
 - Le suivi des fréquentations par ligne permet de disposer d’une vision précise et dynamique de la pratique d’une partie des services de transport.
 - Le suivi de l’usage des porte-vélos sur les autocars demande en revanche un relevé manuel ou une enquête.
- La pratique du vélo:
 - Les compteurs automatiques permettent d’évaluer la fréquentation et les évolutions au fil des ans
 - Les enquêtes stationnement vélo permettent d’adapter l’offre de stationnement existante et anticiper celle à venir
 - Le comptage de l’offre de stationnement vélo déployé sur le territoire permet d’évaluer la progression de l’équipement du territoire.
- Le suivi des comptages routiers:
 - Les mesures de débit et de vitesse sont essentielles pour mieux connaître les particularités de chaque axe et ainsi les traiter en réalisant des aménagements sécurisés.

Les données diffusées par l’INSEE et régulièrement actualisées, permettent de suivre la répartition modale des flux domicile travail pour chaque mode de déplacement (tableaux NAV2A et NAV2B)

Portage et partenariat :

Portage CCFC
Partenariat : communes

Moyens à mobiliser :

Moyens humains

Temporalité :

Dès 2025

Indicateur(s) de suivi :

Tableau de suivi des indicateurs et mise à jour annuelle





LES FINANCEMENTS MOBILISABLES EN 2025

	Coût hors aides	Financements mobilisables	Montant des aides *
Ligne de transport collectif sur l'axe Ghisonaccia <> Prunelli <> Ventiseri	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 118 000€/an 	<ul style="list-style-type: none"> Versement Mobilité : de 145 à 200k€/an Fonds Vert 	<ul style="list-style-type: none"> Fonds Vert financement jusqu'à 150k€ en matériel roulant 50% des frais de fonctionnement pendant 2 ans
Solution de transport pour les communes de montagne en rabattement vers le littoral	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 55 à 155k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> Versement Mobilité : de 145 à 200k€/an 	
Aménagement des liaisons cyclables pour les déplacements du quotidien	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 7,5M€ 	<ul style="list-style-type: none"> Fonds Vert sur traitement de discontinuités, ouvrage d'art DETR : 20 à 60% dans la limite de 300 000 € DSIL, FNADT PTIC à confirmer 	<ul style="list-style-type: none"> Hypothèse de financement de 30%, soit reste à charge de 4,5M€
Redéfinition et amélioration de la flotte de VAE	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 64k€ 	<ul style="list-style-type: none"> Fonds Vert (achat vélo/VAE) 	<ul style="list-style-type: none"> Fonds Vert : même enveloppe de 150k€
Stationnement vélo	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 125k€ 	<ul style="list-style-type: none"> Programme Alvéole+ à hauteur de 40% 	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 75k€
Développer la pratique du covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> En interne 	<ul style="list-style-type: none"> Fonds Vert 	<ul style="list-style-type: none"> Frais d'animation de communication jusqu'à trois ans Travaux lignes, arrêts, aires de covoiturage
Site internet et guide mobilité	<ul style="list-style-type: none"> 15k€ + 5k€/an 	<ul style="list-style-type: none"> ADEME « action de communication ponctuelle » 	<ul style="list-style-type: none"> De l'ordre de 50%
Démarche de concertation des usagers	<ul style="list-style-type: none"> Variable en fonction de la concertation déployée 	<ul style="list-style-type: none"> programme « Territoire d'engagement » porté par l'ANCT 	<ul style="list-style-type: none"> Appui en ingénierie et conseil





Référente Communauté de communes Fium'Orbu Castellu :
Laure PRIEUR
lprieur@ccfc.corsica

Rédaction :
Christelle ABRIOUX
Consultante mobilité Inddigo
c.abrioux@inddigo.com