



Projet BIMM

Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan

Diagnostic de la mobilité durable et inclusive en Morvan





J'allume ma caméra



Je peux commenter ou poser des questions dans l'onglet conversation



Je coupe mon micro quand je ne m'exprime pas



Je peux utiliser les outils de réaction pour approuver



J'écoute les autres



Je lève la main pour demander la parole



Un problème ? Faites-nous signe !

SOMMAIRE

1

Contexte et introduction à la démarche

p 04

2

Méthodologie et déroulé de l'étude

p 18

3

1^{ers} éléments de diagnostic

p 25

4

Temps d'échange en séance

p 33

1 Contexte et introduction à la démarche



Charte 2020-2035 du PNR Morvan

Axe 4 :

**Conduire la transition énergétique
du Morvan**

Orientation 7 :

Agir face au changement climatique

Mesure prioritaire 23 de la charte :

**Devenir un territoire à énergie
positive (TEPOS)**

Mesure stratégique 24 de la charte :

**S'adapter au changement
climatique**

Démarche TEPOS

Faire un **état des lieux énergétique** sur son territoire,
et mener de manière concertée des actions de
sobriété, d'efficacité, d'énergies renouvelables afin
de **réduire au maximum la consommation
énergétique**, tout en **produisant le plus possible de
manière renouvelable**.

CONSTAT

Transport =

38% consommation d'énergie

26% des émissions de GES

Territoire

Petite montagne

Hyper rural

14 habs /km² sans Autun et

Avallon

Habitat semi-dispersé

8000km de chemins ruraux



Mobilité

4 départements avec les
**compétences voirie,
solidarités et cohésion
territoriale**

8 Communautés de
communes avec la
compétence mobilité

Population

1/5 personne sous le seuil de pauvreté

Baisse du nombre d'actifs

Taux de chômage élevé



Services



Quasi-absence de transports en commun (TC)

Offre peu adaptée aux besoins

Pas de culture de l'usage des TC

Désert médical

Programme porté en consortium par :



Et financé par :



À l'horizon 2026, le programme **Tims** vise :

**Des retombées socio-économiques
et environnementales concrètes :**

- Réaliser des économies d'énergie et réduire la dépendance aux énergies fossiles
- Diminuer la précarité-mobilité
- Favoriser l'accès aux droits fondamentaux (emploi, santé, services publics, culture...)
- Diminuer les impacts des mobilités sur le climat et la qualité de l'air

**L'identification des politiques
les plus efficaces afin de
formuler des recommandations
et d'orienter les politiques
nationales.**



À l'échelle nationale



70 projets Tims

déployés à l'échelle locale et bénéficiant d'un accompagnement technique et financier dispensé par 10 pilotes régionaux.



9 Territoires à ÉcoMobilité Inclusive (TEMI)

engagés dans le développement de politiques transversales de mobilité durable et inclusive et d'aménagement territorial.

Le réseau de lauréats à l'échelle régionale



6 projets et 1 territoire : le PNR Morvan

Co-animé par :



1. Diagnostic de l'écomobilité inclusive

2. Gouvernance dédiée



Construction et test d'une **gouvernance dédiée à l'écomobilité en Morvan**



Focus exploratoire sur l'**intérêt** et la **faisabilité** d'un **syndicat de mobilité**



Focus thématique sur l'**implication des entreprises à but d'emploi (EBE) dans la mobilité**



Construction **d'outils**, de **méthodes et d'actions de communication** pour **mobiliser et faire participer les acteurs cibles** du projet BIMM

3. Stratégie à visée 2035



Stratégie et plan d'action « général » à horizon **2025-2035**



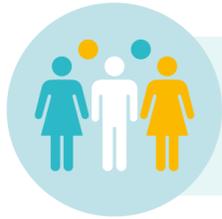
Stratégies et plan d'actions ciblés sur des **solutions de mobilité** identifiées et la **préparation d'expérimentations**



Développement d'une **offre de séjours touristiques bas-carbone et accessibles** à des publics éloignés des vacances



Focus exploratoire sur la **remobilisation des chemins ruraux pour une mobilité active**



Une transition juste

Les conséquences du **réchauffement climatique** vont **impacter** plus durement les **territoires de montagne**, mais également les **populations défavorisées et fragiles**.

Axe 1 de la **Charte 2020-2035** : **Consolider le contrat social autour d'un bien commun : Le Morvan**



Un territoire d'expérimentation

Le Parc identifie la **mobilité durable et inclusive** comme une **mobilité d'excellence** et d'une parfaite acuité avec les **enjeux du territoire**.

Investir le champ de l'expérimentation en matière de mobilité correspond aux **missions d'un Parc naturel régional**.



La « plus-value » Parc

Pas de concurrence avec la
compétence mobilité des Comcom

Faire du **lien**

Répliquer les « bonnes » actions

Mutualiser

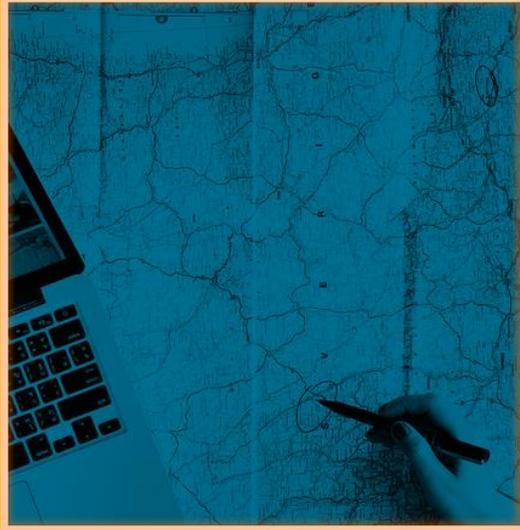


L'échelle massif

**Dépasser les échelles
administratives**
intercommunales et
départementales

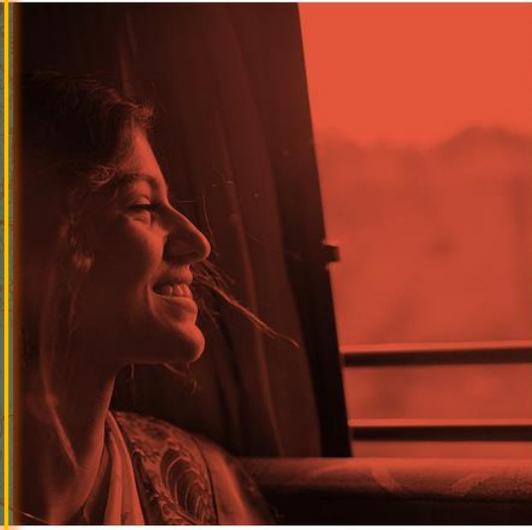
Répondre aux **besoins** sur
les **bassins de vie**

- Iter est une coopérative d'études et de conseil en mobilité basée à Toulouse
- Créé en 1978, nous intervenons de la phase conseil jusqu'à la mise en œuvre en passant par la planification, sur :



Planification de la mobilité

Iter par son approche pluridisciplinaire et sa capacité de concertation et de médiation aide à faciliter l'émergence et la fiabilisation de vos projets.



Développement et contractualisation des transports collectifs

Iter vous accompagne dans vos démarches de mise en place ou développement et modernisation de vos réseaux.



Partage de la voirie et des espaces publics

Iter vous aide à concevoir ou modifier votre politique de circulation et stationnement tous modes et à traduire vos ambitions dans des projets d'aménagement et de gestion.



Aide à la mise en œuvre, suivi des projets de mobilité et transport

Iter partage ses compétences par la formation et vous propose des outils développés sur l'ensemble de ses secteurs d'activités.

Une équipe pluridisciplinaire pour vous accompagner

Binôme chefs de projet



Jean-Jacques ROBIN

(+20 ans d'expérience)

Chef de Projet principal

Expert planification des mobilités.

Co-gérant et associé d'Iter

Intervenant Formateur MOB'IN

Pilote la Stratégie locale de mobilité durable et inclusive



Romaric NEGRE

(6 ans d'expérience)

Co-chef de projet

Intervient sur diverses thématiques telles que la mobilité au travail, la planification territoriale et les transports publics

Equipe d'étude



Johann TURPYN

(5 ans d'expérience)

Chargé de Mission, spécialiste des transports collectifs et des mobilités actives

Associé d'Iter



Hindee GOURY

(6 ans d'expérience)

Chargée de Mission, spécialiste en planification des mobilités et des Plans de mobilité employeurs

Associée d'Iter

Personnes ressources / expertes



Emilie BOULPICANTE

(14 ans d'expérience)

Experte juridique.

Juriste transport, associée d'Iter



Céline BILLARD

(+20 ans d'expérience)

Expertise mobilité employeur,*

Intervenant Formateur MOB'IN

Associée d'Iter



Alyssia PETIT

Chargée de Communication



- Le secteur des transports représente près **d'1/3 des émissions de gaz à effet de serre** en France (26 % sur le territoire), dont **60 % proviennent de l'usage de la voiture.**



- **8 trajets/10** dans les territoires ruraux/périurbains sont réalisés en voiture (85 % de ménages possèdent au moins 1 voiture sur le territoire).



- **56 % des trajets domicile-travail de moins de 2 km sont réalisés en voiture.** Ce chiffre monte à 70 % pour des distances de 5 km.

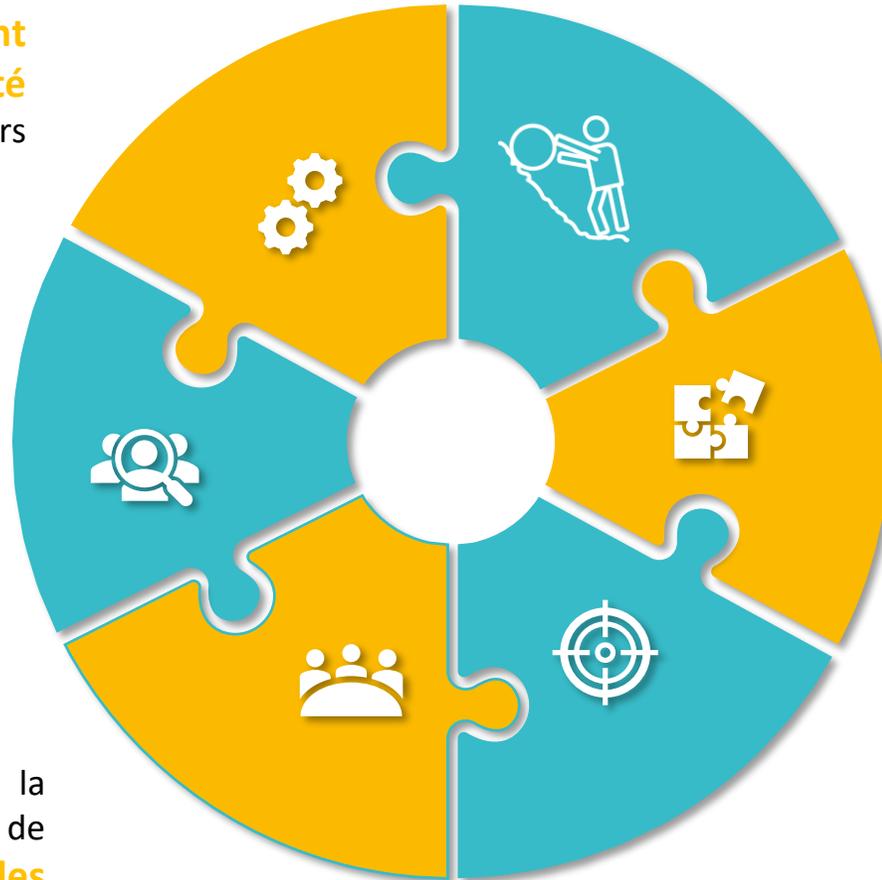


- Le taux de remplissage moyen des voitures pour les déplacements quotidiens est de l'ordre de **1,3 personne/voiture.**

Porter une réflexion intégrant l'ensemble des besoins de mobilité (tous publics et tous motifs) et à plusieurs échelles (centralités/périurbains et rural)

Accompagner le changement de pratiques de mobilité pour tous les publics et notamment les plus contraints dans leurs besoins de mobilité au quotidien

Un territoire où les EPCI ont pris la compétence mobilité, et qui suppose de pouvoir **assurer une convergence des connaissances et des visions**, pour aller vers une stratégie multi-partenaire



De nombreux freins à la mobilité sur le territoire qui sont **autant d'enjeux qu'il faut essayer de relever** d'un point de vue technique (solutions) et politique (gouvernance)

Optimiser et capitaliser sur les travaux déjà réalisés et les retours d'expérience

Définir une stratégie territoriale et partenariale pour un schéma de mobilité qui s'affranchit des limites administratives et s'appuie sur les pratiques et besoins

2

Méthodologie et déroulé de l'étude



A

**VOLET PAR APPROCHE
GEOGRAPHIQUE ET
TECHNIQUE**



B

**VOLET PAR APPROCHE
SOCIOLOGIQUE ET
QUALITATIVE ET BASEE SUR
LES BESOINS DU PUBLIC
CIBLE**



C

**VOLET PAR APPROCHE
THEMATIQUE**

2 Méthodologie et déroulé de l'étude

Déroulé détaillé par volet



A
VOLET PAR APPROCHE
GEOGRAPHIQUE ET
TECHNIQUE

1

Analyse structurelle du territoire et de sa gouvernance à l'échelle des bassins de mobilité

2

Analyse de la demande, de l'offre (infrastructures et services) dans toutes ses composantes

3

Croisement niveau offre/usage
Hierarchisation des enjeux de mobilité

4

Mise en perspective de l'écosystème de mobilité à l'échelle du PNRM

Nourrit



Etoffe



Etablissement des typologies des publics « cibles » et de leurs pratiques et difficultés de mobilité

1



B
VOLET PAR APPROCHE
SOCIOLOGIQUE ET QUALITATIVE
ET BASEE SUR LES BESOINS DU
PUBLIC CIBLE

2

Mise en perspective et hiérarchisation des enjeux de mobilité par public cible

3

Mobilisation des leviers pour répondre aux difficultés et lutter contre les freins aux changements

1

Analyse critique des bouquets de solution que le PNR a identifiés et qui répondent aux enjeux de mobilité inclusive



**VOLET PAR APPROCHE
THEMATIQUE**



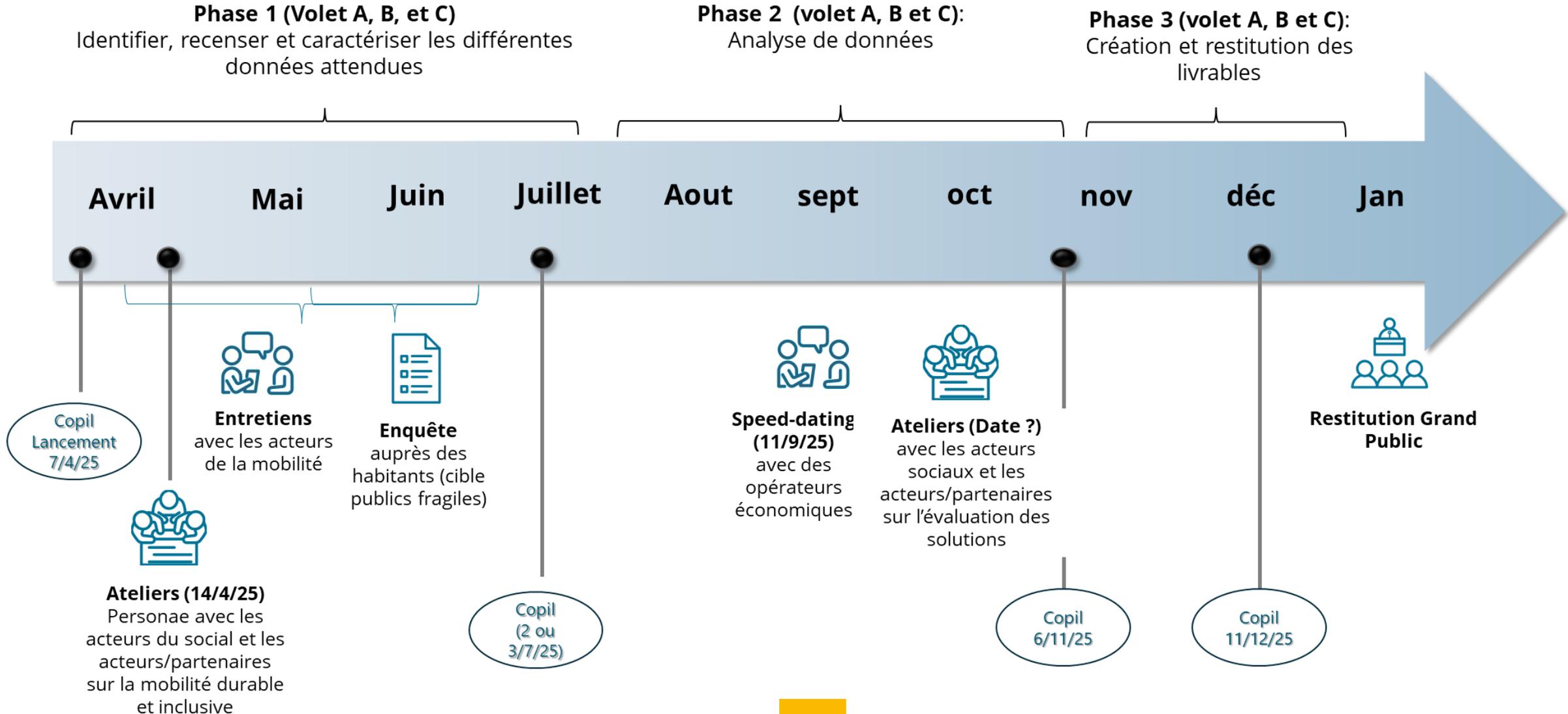
2

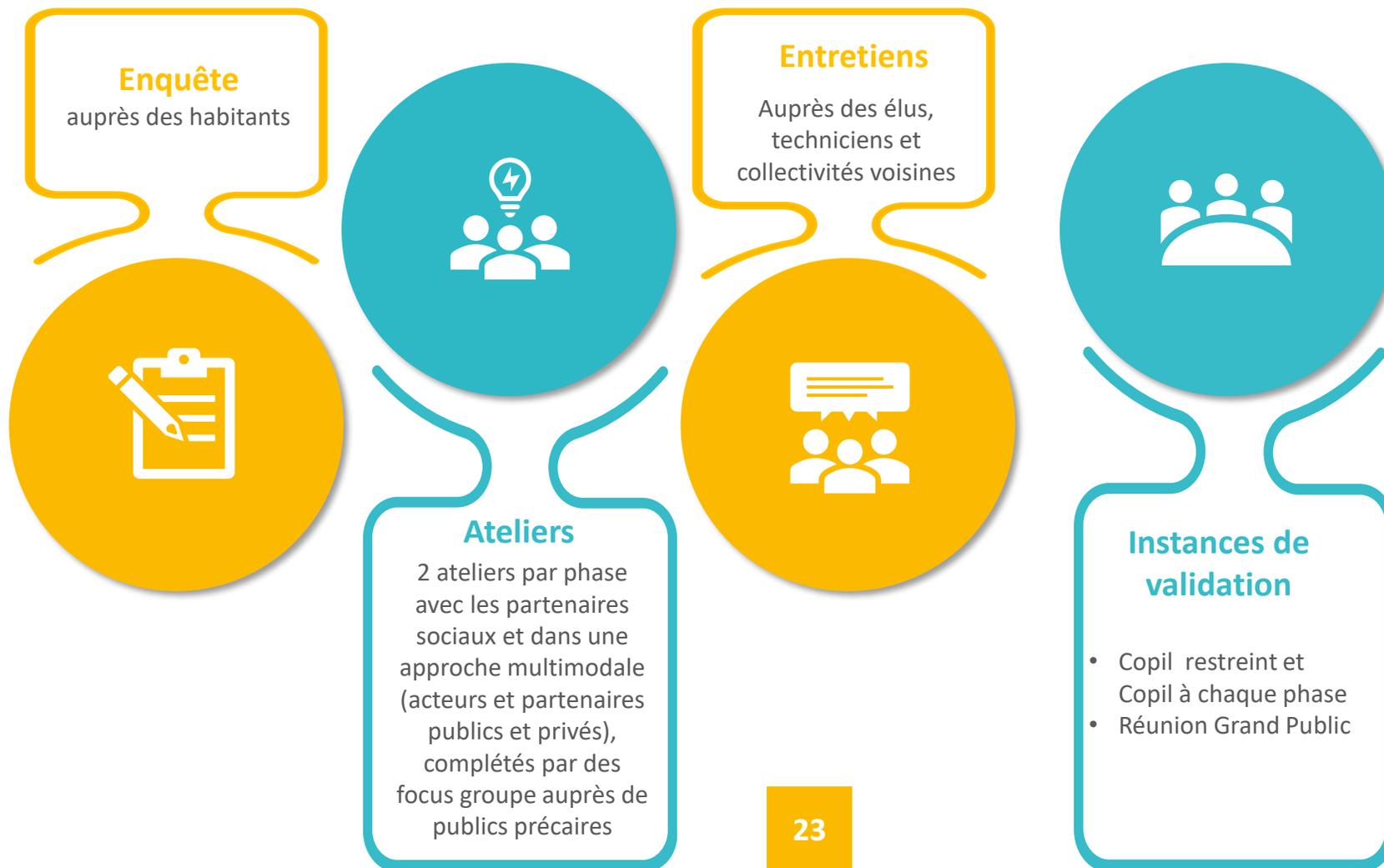
Analyse du potentiel de chaque solution et de solutions complémentaires sur le territoire dans le cadre d'une démarche pré-opérationnelle

3

Projection vers des actions concrètes

(Rédaction et chiffrage des actions par horizon)





INVITATION A L'ATELIER BIMM Phase 1

Maison du Parc SAINT-BRISSON



Atelier avec les acteurs de la sphère sociale

Pratique, besoins et difficultés des publics éloignés de la mobilité dans le Morvan

Lundi 14 avril 2025
14 h 30 à 16 h 30



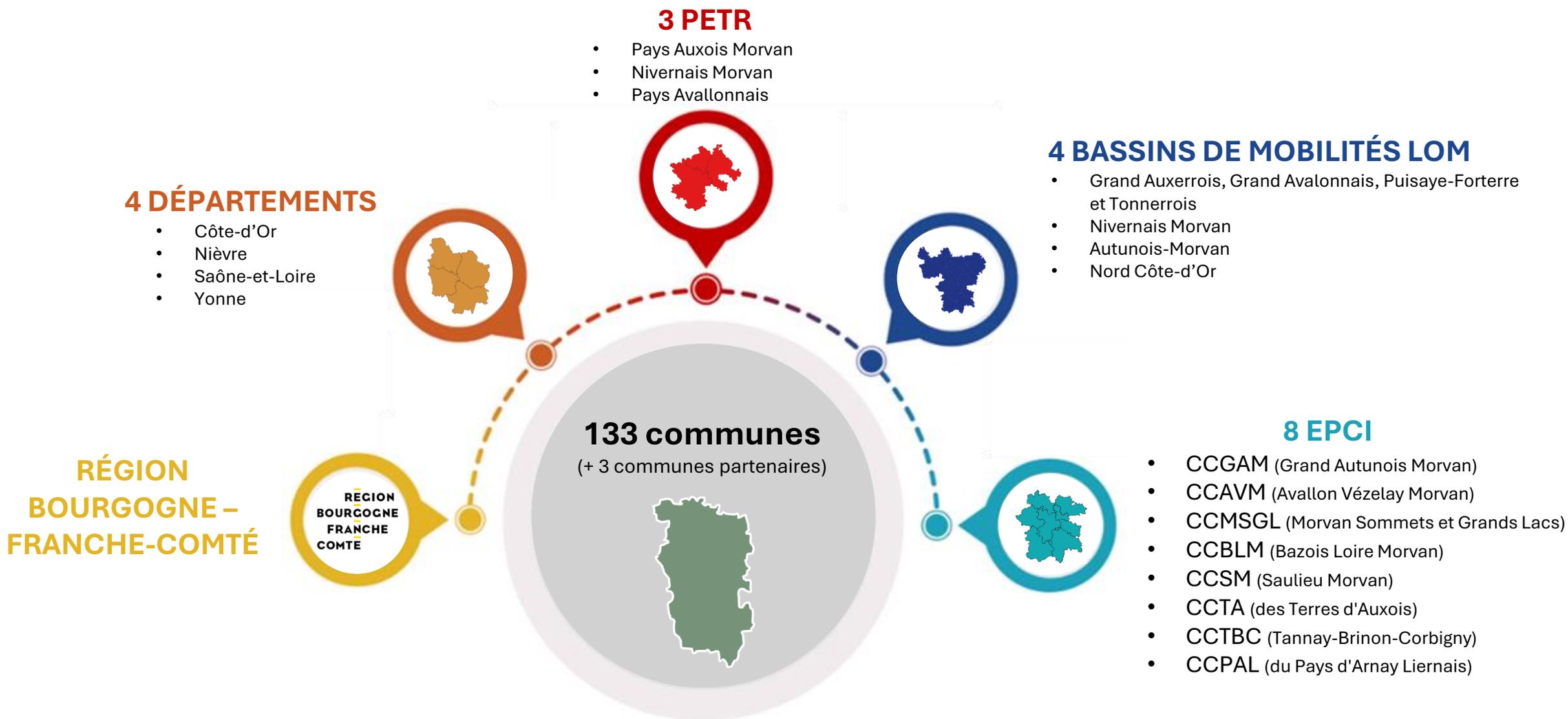
Atelier avec les acteurs publics et privés

Besoins, difficultés et souhaits d'amélioration de l'offre de mobilité en Morvan

Lundi 14 avril 2025
17 h 00 à 19 h 00

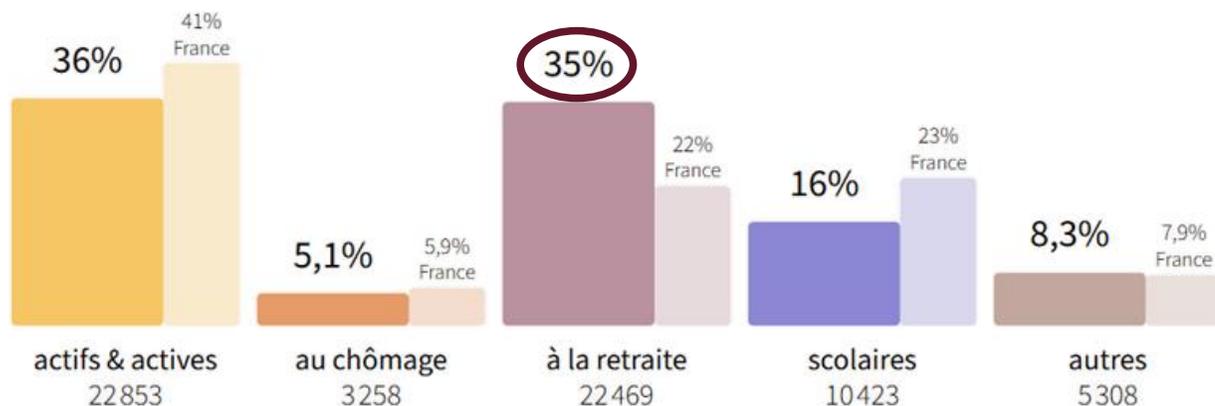
3

1^{er} éléments de diagnostic



64 017 habitant.es

pour 31 909 ménages

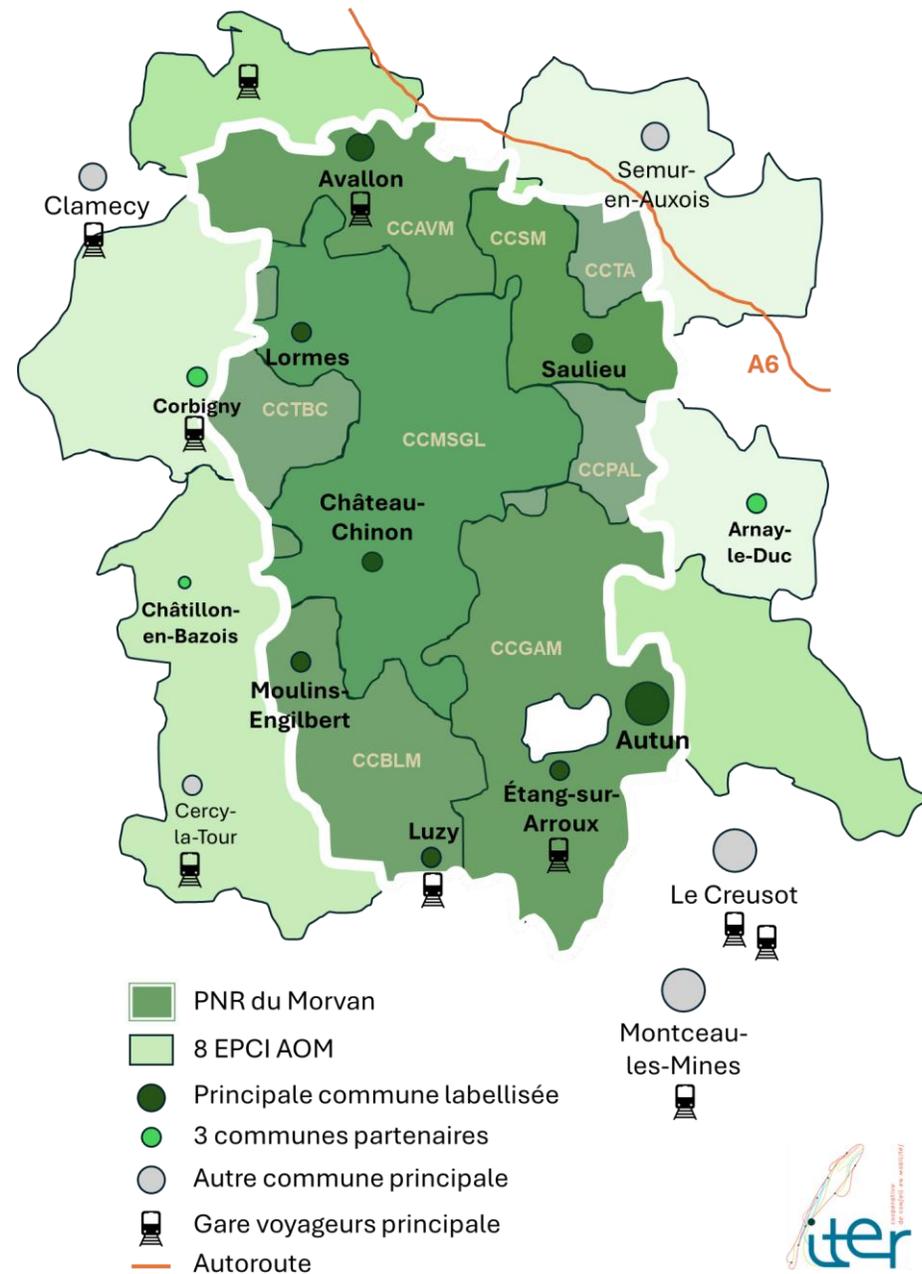


26 123 emplois sur le territoire

85 % des ménages sont motorisés (moyenne régionale à 86 %)

Une densité de 20 habitants /km²

Sources : Recensement de la population, dossier complet (Insee, 2020)
D'après l'outil diagnostic-mobilite.fr



Un territoire intégrant **11 bassins de vie** différents

Figure dans le périmètre d'étude la quasi-entièreté des bassins de vie de :

- Saulieu
- Château-Chinon
- Etang-sur-Arroux

Une partie importante des bassins de vie de :

- Avallon
- Corbigny
- Autun
- Moulins-Engilbert
- Luzy

Ainsi qu'une partie très minoritaire des bassins de vie de :

- Semur-en-Auxois
- Arnay-le-Duc
- Gueugnon



Source : Bassins de vie (opendata BFC) 2022

Seules 27 % des communes du territoire constituent une polarité de commerces, d'équipements et de services

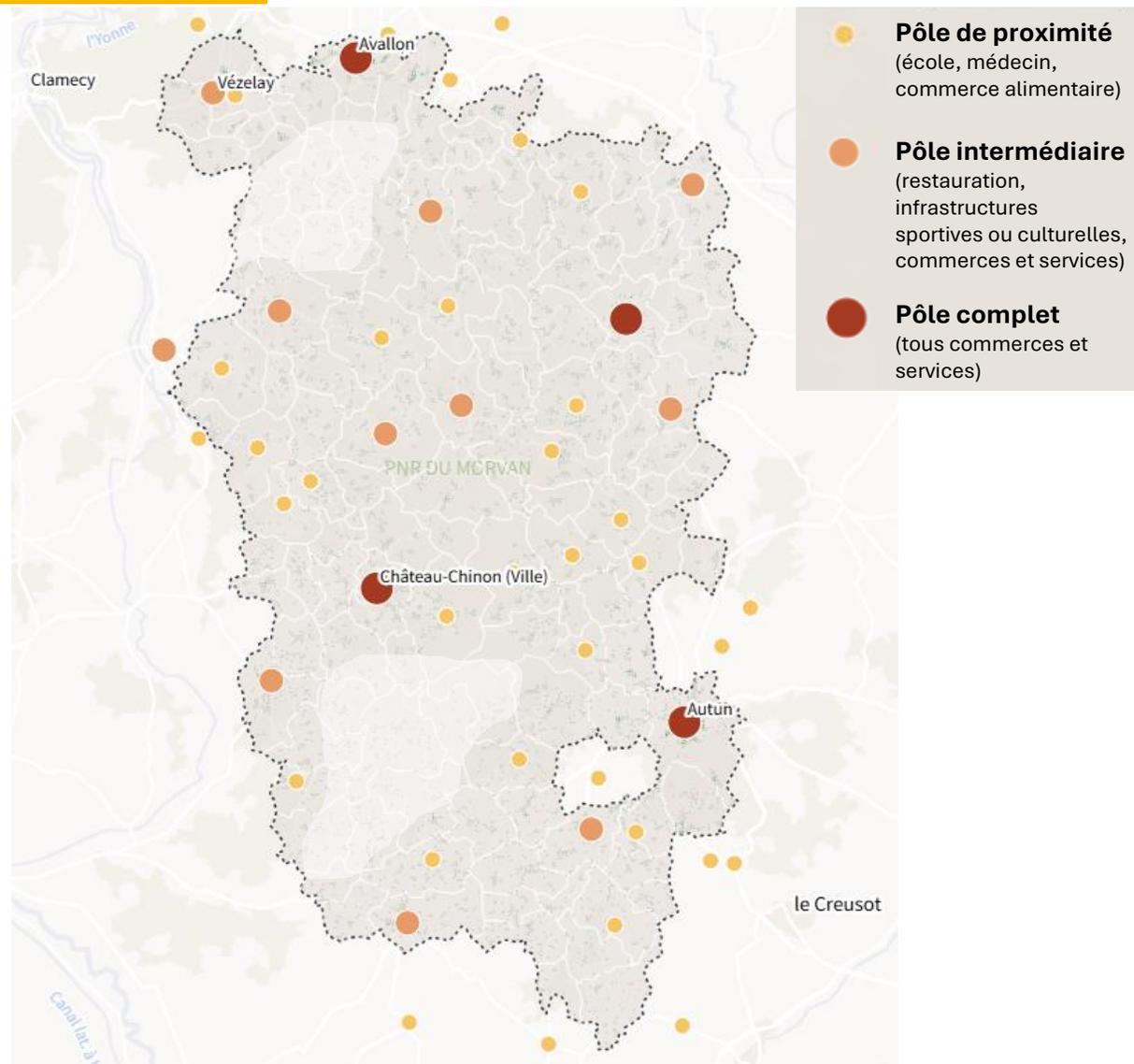
4 pôles complets quadrillant le territoire :

- Autun
- Avallon
- Château-Chinon (ville)
- Saulieu

Deux principales zones d'éloignement aux services :

- autour de Bibracte – mont Beuvray
- entre Avallon et Lormes

Sources : Base permanente des équipements (Insee, 2023),
Établissements 1er et 2nd degré (EducationDataGouv, 2024)
D'après l'outil diagnostic-mobilite.fr

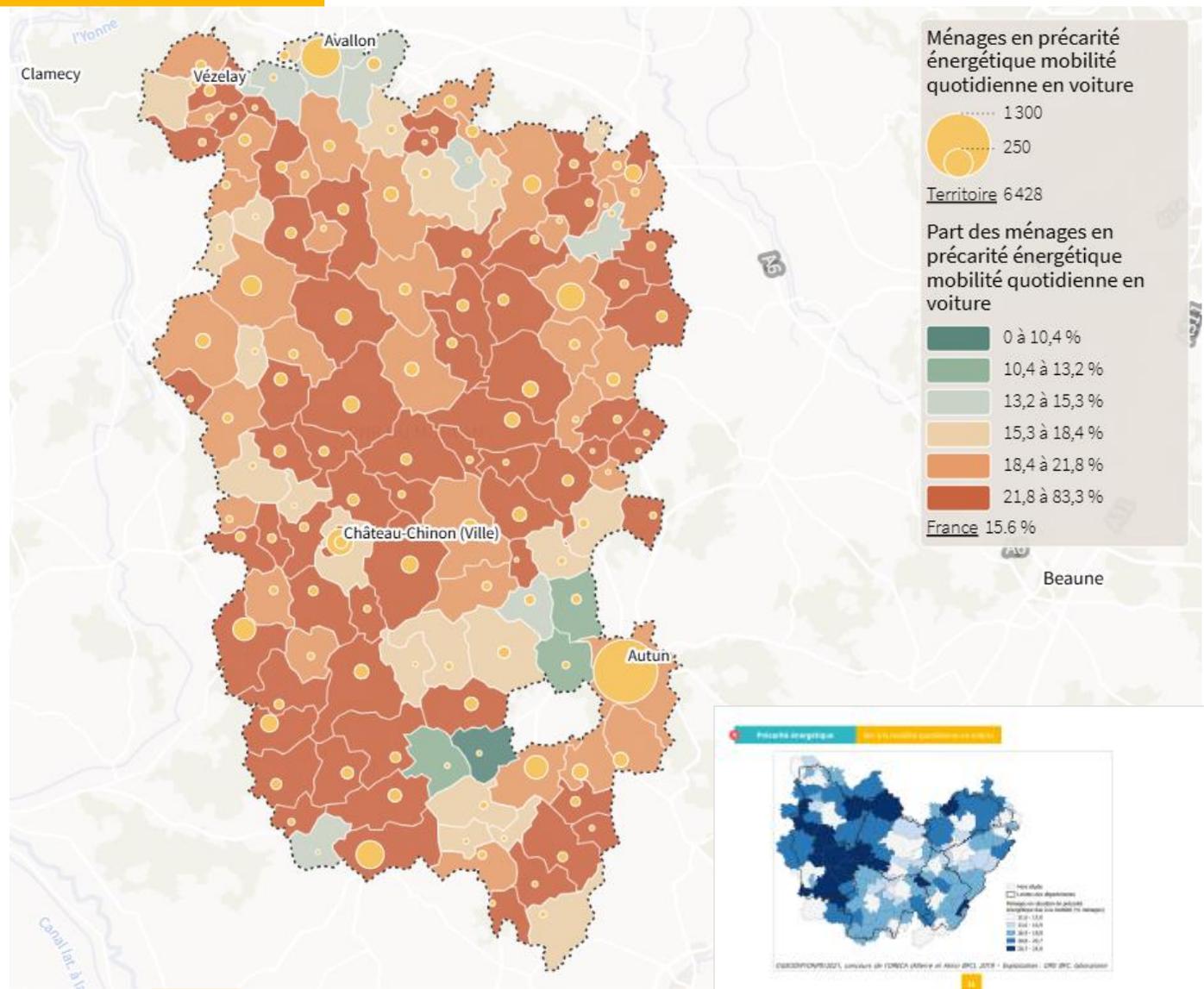


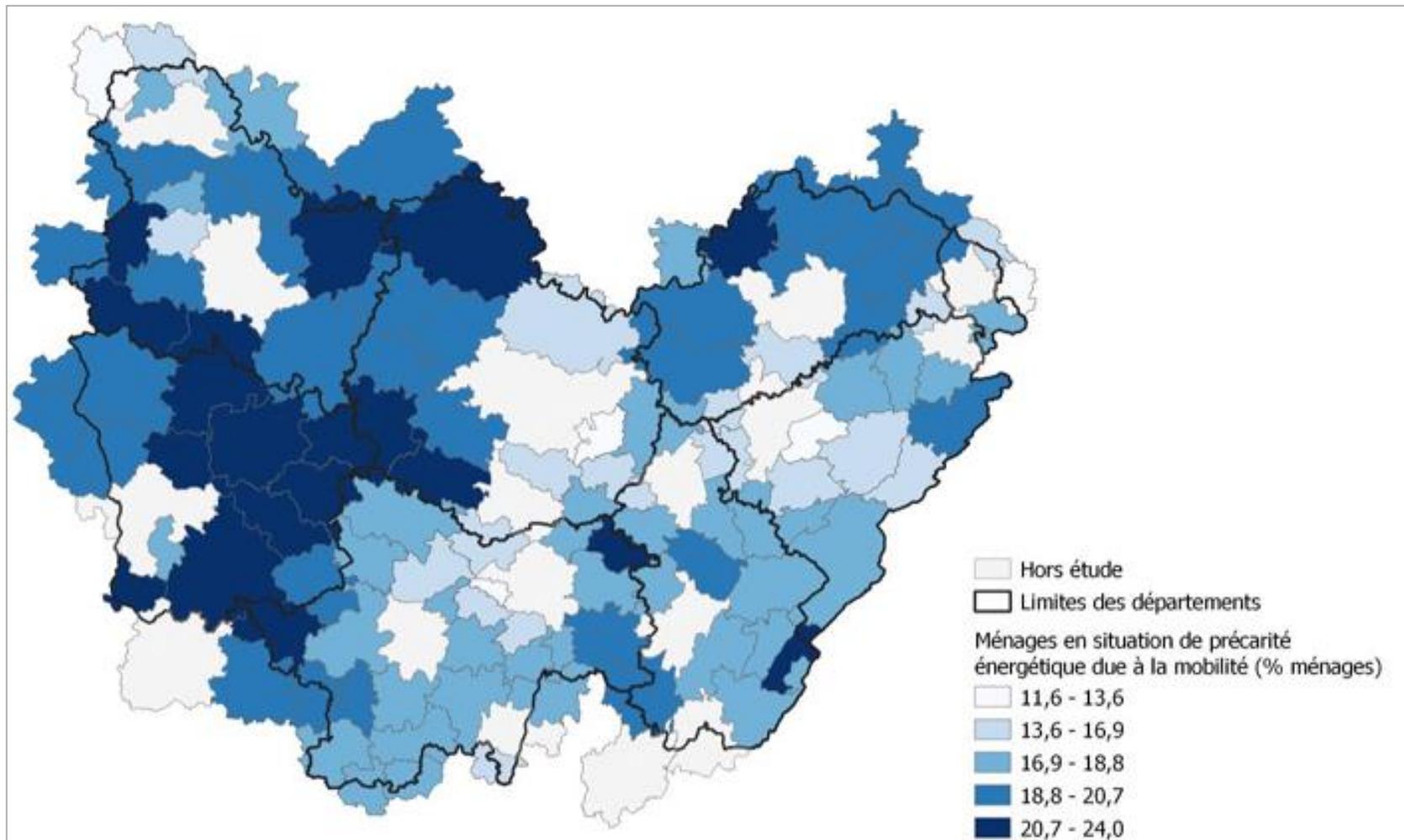
Les revenus médians de la population sont inférieurs à la moyenne nationale dans **94 % des communes** du territoire.

6 428 ménages en situation de précarité énergétique de mobilité quotidienne en voiture sur le territoire. **90 % des communes** présentent une part des ménages en situation de précarité énergétique de mobilité quotidienne en voiture supérieure à la moyenne nationale.

i Les ménages en situation de précarité énergétique mobilité quotidienne en voiture sont les ménages sous le 3^{ème} décile de revenu, dont les dépenses énergétiques pour le carburant de la mobilité quotidienne sont supérieures à 4,5 % des revenus.

Source : Précarité énergétique des territoires (GEODIP, 2021)
D'après l'outil diagnostic-mobilite.fr





©GEODIP/ONPE/2021, concours de l'ORECA (Alterre et Atmo BFC), 2018 – Exploitation : ORS BFC, laboratoire

Des offres de transport principalement localisées sur l'arc oriental et au sud du territoire

Des **lignes ferroviaires** existantes mais pas toujours ouvertes au trafic voyageur :

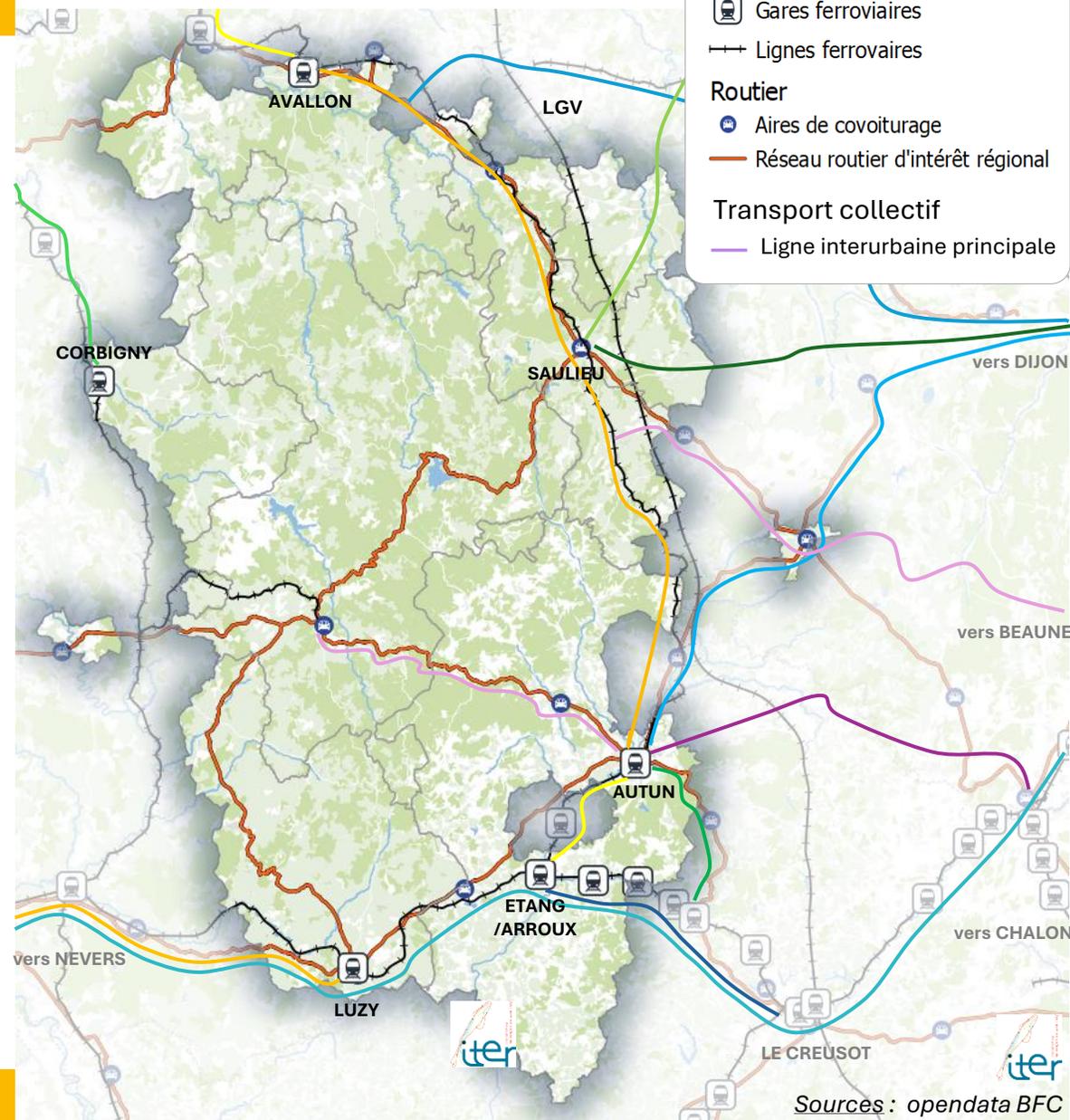
- Ligne de Nevers à Chagny au sud
- Liaison ferroviaire en porte de parc (jusqu'à Avallon et Corbigny)

Et une concentration des gares au sud (à l'exception d'Avallon et Corbigny), notamment la gare TGV du Creusot située hors PNR.

Peu de **lignes interurbaines** internes au territoire (à l'exception notable des lignes Avallon – Saulieu – Autun et Autun – Château-Chinon) mais permettant de relier des polarités régionales, principalement depuis Avallon, Saulieu et Autun.

Un **réseau routier d'intérêt régional** reliant Avallon, Saulieu, Château-Chinon, Autun et Luzzy.

Des offres et services locaux de **TAD et transport solidaire**.



Sources : opendata BFC

4

Temps d'échange en séance



- Le territoire du PNRM est-il propice au **changement modal** que ce soit dans la création/développement d'infrastructures (voiries, pôles d'échange, aires de covoiturage...) ou de services (location de vélos, station d'autopartage...) ? Pourquoi ?
- Quelle **place pour la voiture** dans les habitudes de déplacement <> développement des autres modes ? Pour quel(s) type(s) de public(s) ?
- De votre point de vue, quels sont déjà les « **bons exemples** » de mobilité durable et inclusive sur votre territoire ? En dehors de votre territoire ?



MERCI DE VOTRE ATTENTION

