



Projet BIMM

Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan

Diagnostic de la mobilité durable et inclusive en Morvan



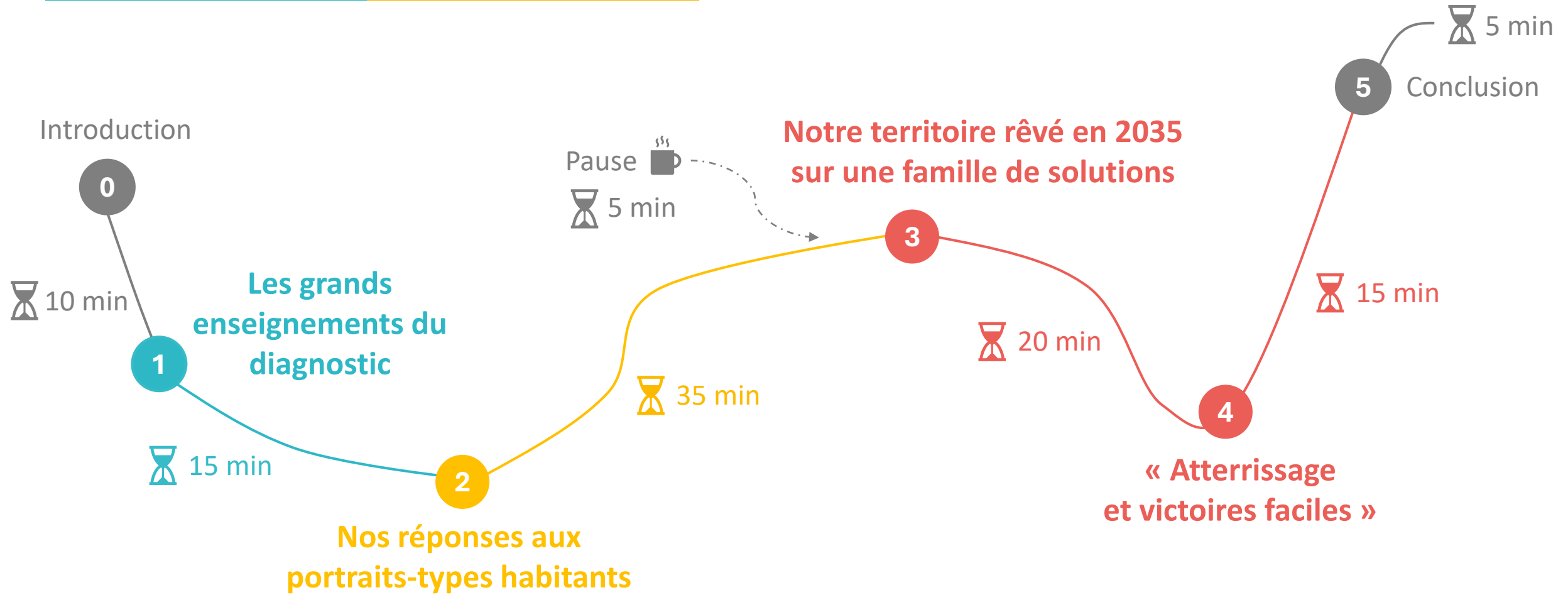
Atelier Morvan sud



Ce compte rendu de l'atelier du 25 novembre 2025 à Luzy regroupe des éléments introductifs spécifiques au périmètre Morvan sud. Pour autant, les enseignements des échanges présentés dans les pages suivantes concernent l'ensemble du territoire du PNR du Morvan.

0

Contexte et déroulé de l'atelier



La zone d'emploi d'Autun inclut la partie sud-est de la CCBLM dans le parc



La partie orientale de la CCBLM dans le parc appartient à la zone d'emploi d'Autun, **un espace géographique où la plupart des actifs résident et travaillent.**

Un axe Nevers <> Cercy-la-Tour <> Luzy <> Autunois et Creusotin à enjeux

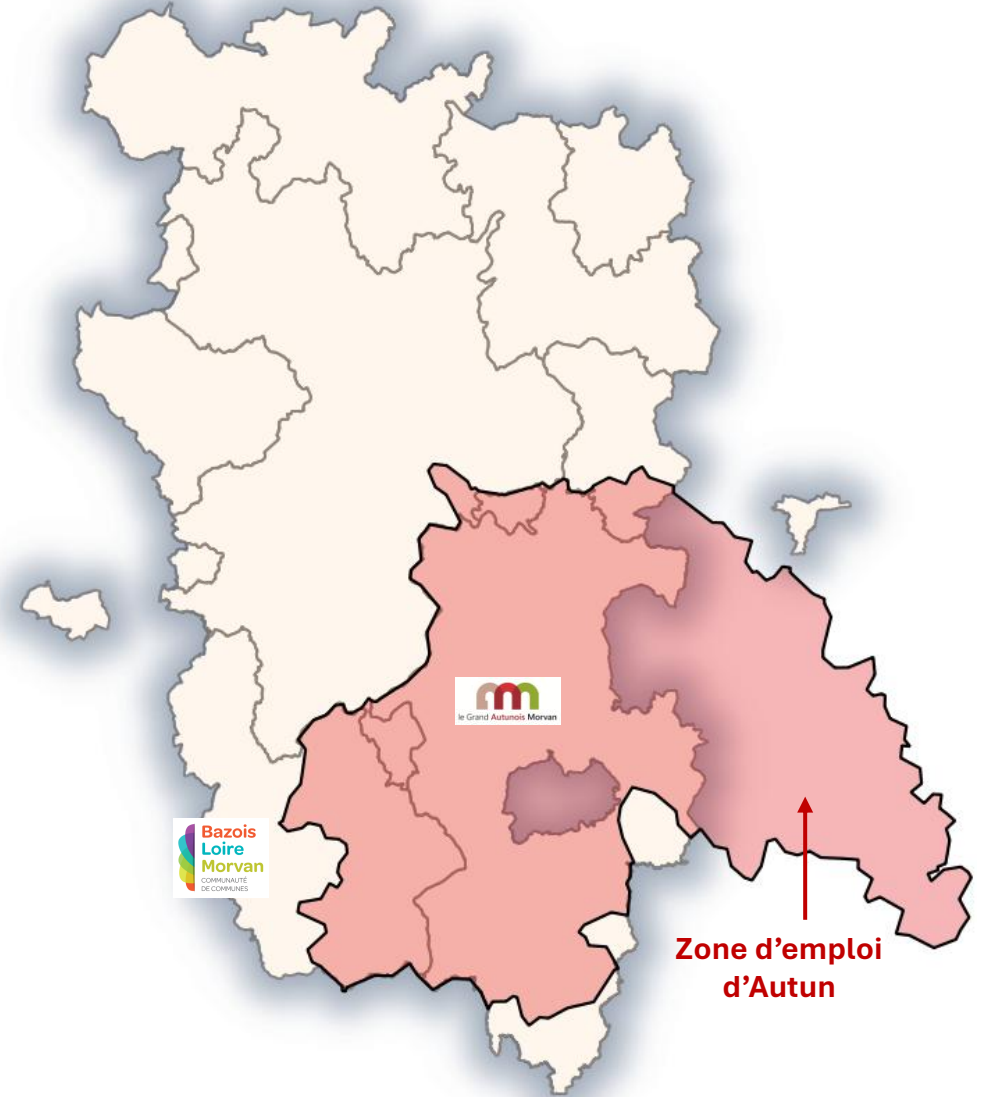


- Un **flux domicile-travail** de près de 30 personnes depuis la commune de Luzy vers Autun
- Les **bassins de vie** de Luzy et Etang-sur-Arroux chevauchent en partie les limites des 2 EPCI
- Des enjeux évoqués lors des entretiens

Le Creusot, interface au sud du parc



Rabattement et diffusion de flux depuis les **gares du Creusot** (liaison TGV avec Paris/Lyon, desserte locale, enjeux touristiques)



DIAGNOSTIC

1

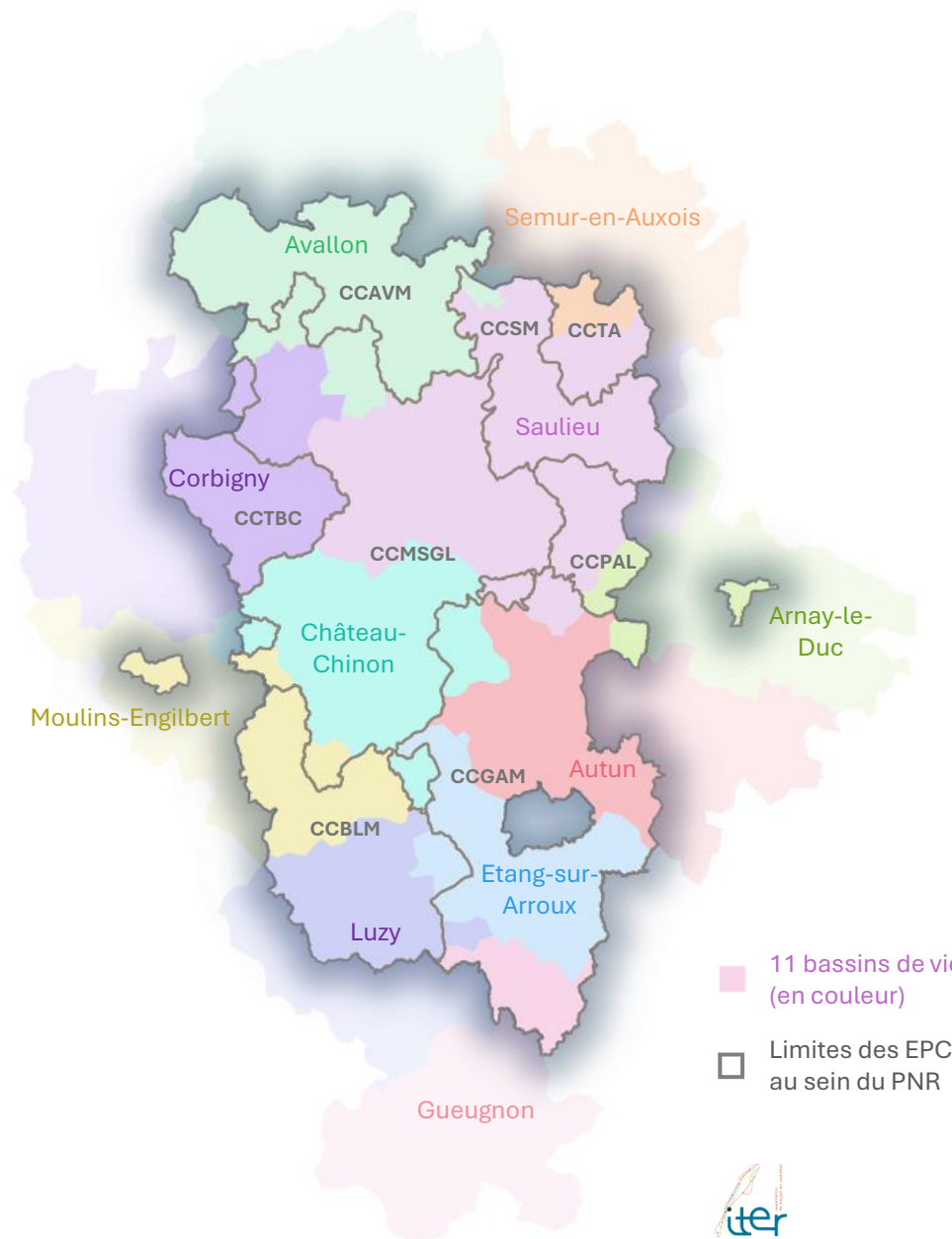
Grands enseignements

 15 min

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

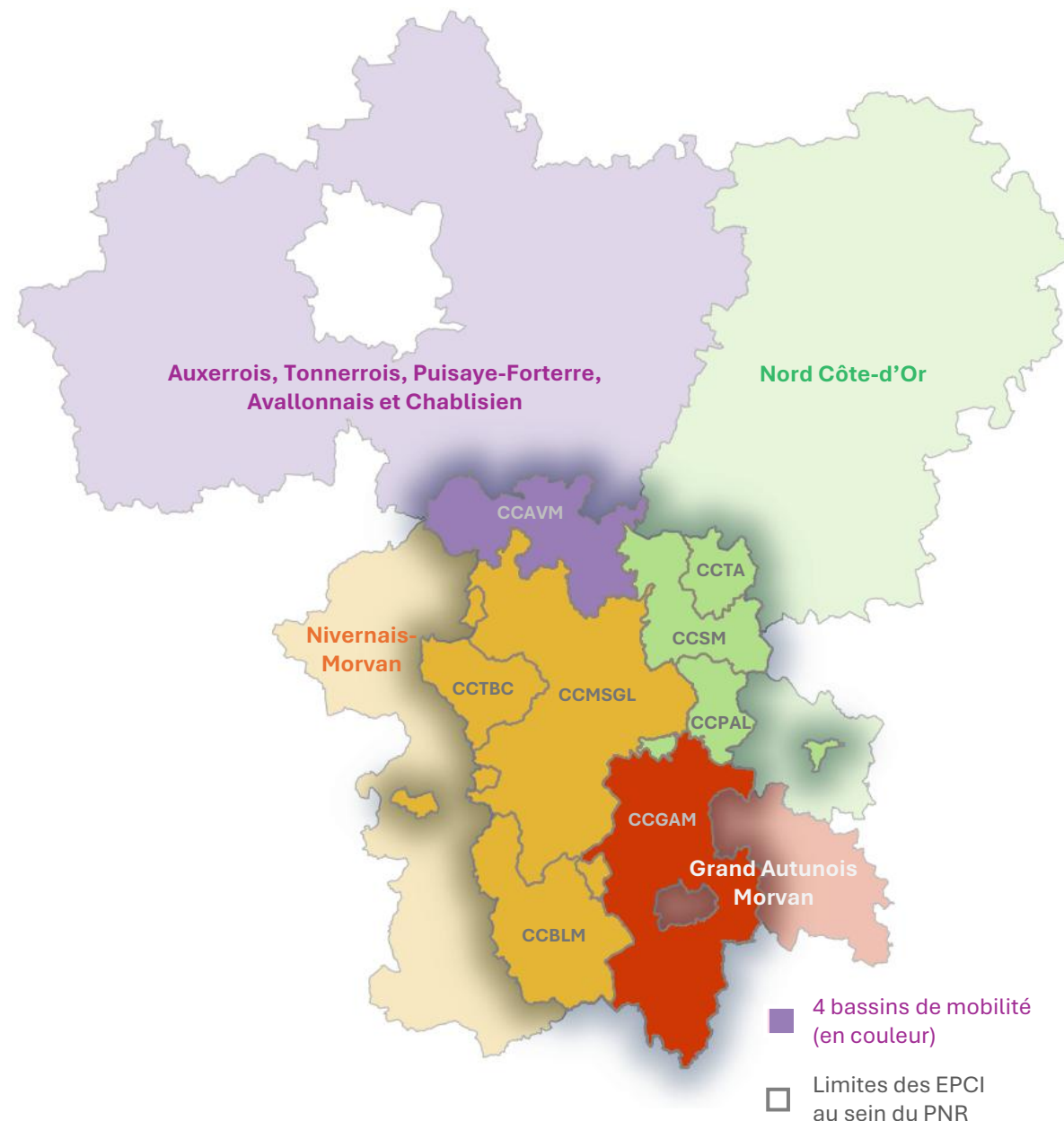
Au sein du périmètre du PNR, **une adéquation souvent limitée entre contours des AOM et étendue des bassins de vie.**

Des bassins de vie souvent en dissonance avec les périmètres des EPCI au sein du Parc, multipliant les besoins d'accès aux équipements et services courants.



4 bassins de mobilité différents issus du découpage du territoire régional depuis la LOM. C'est à cette échelle que sont réalisés les Contrats opérationnels de mobilité (COM) et les Plans d'action communs en faveur de la mobilité solidaire (PAMS).

Des bassins de mobilité dont les périmètres présentent certaines cohérences (la CCGAM qui constitue un bassin à elle-seule) et de nombreux enjeux (dynamiques entre le Luzycois et l'Autunois).

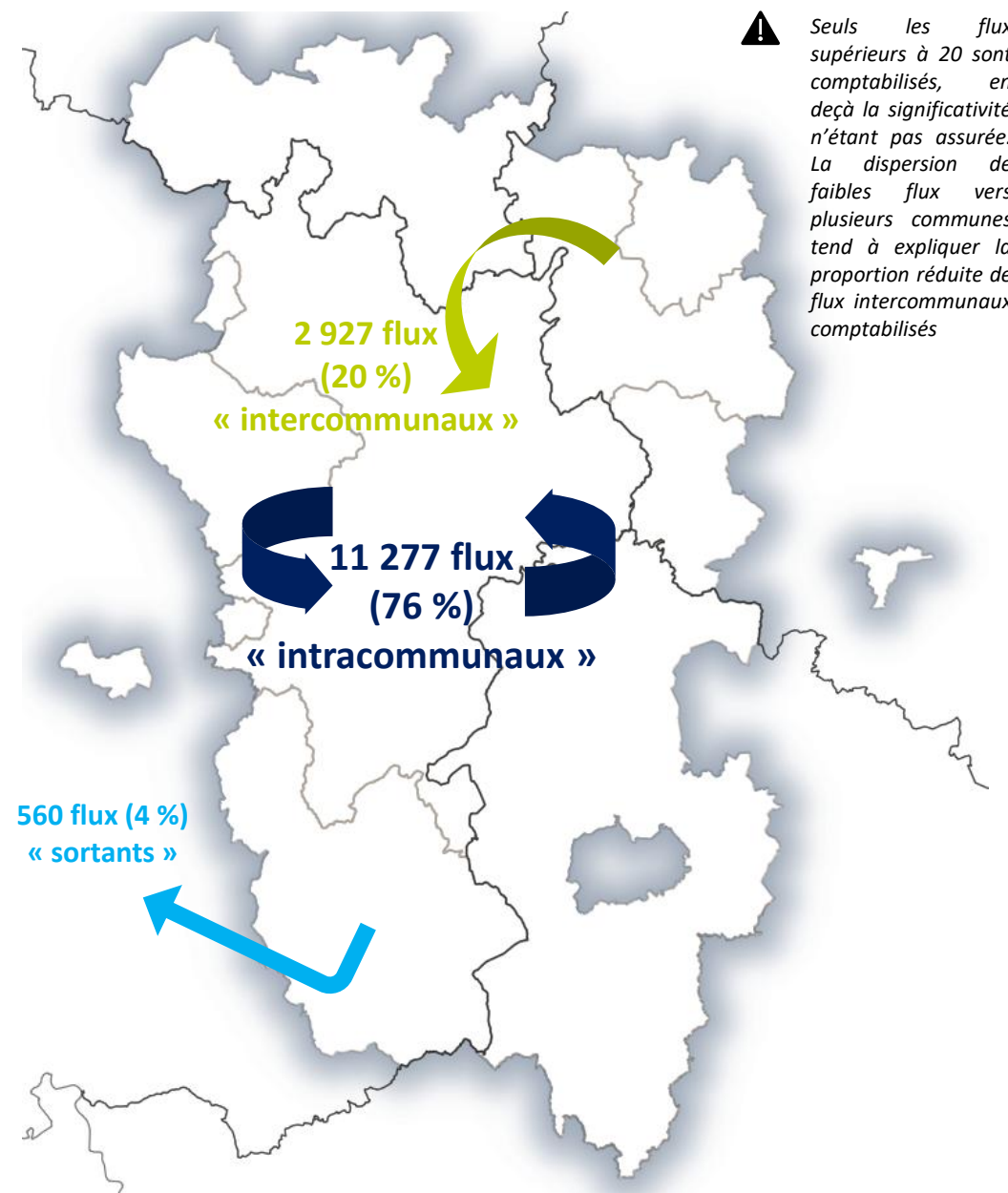


Les habitants du PNR du Morvan parcourent en moyenne **8,5 km** entre leur domicile et leur lieu de travail (moyenne nationale à 13,3 km et régionale à 14,3 km).

Les déplacements domicile-travail intracommunaux (au sein d'une même commune) **représentent plus de ¾ des flux** des habitants du PNR du Morvan.

L'importance des flux intracommunaux invite à penser la mobilité pendulaire dans le Morvan avant tout sous l'angle des liaisons entre les hameaux et les centres-bourgs, à des échelles très fines.

Toutefois, les déplacements pour le travail ne constituent pas l'ensemble des déplacements sur le territoire.



DIAGNOSTIC

1

Résultats de l'enquête grand public

Une représentation du territoire assez inégale

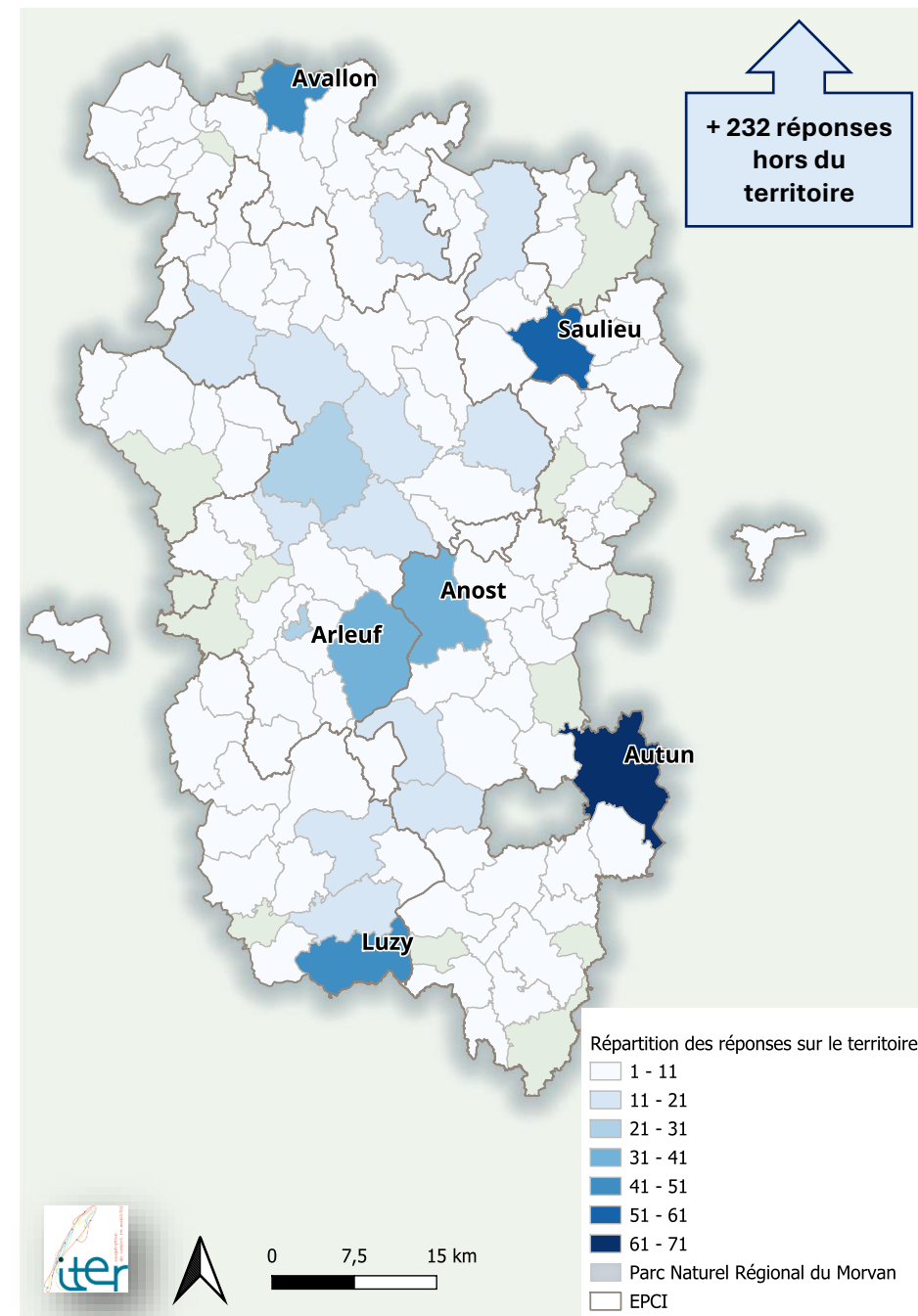
Cette étude a été diffusée en version numérique et physique dans le territoire du Morvan. **1 184** réponses ont pu être collectées, dont **953** provenant des communes du Morvan.

Une population fragile

La part des répondants de **plus de 60 ans** est de **41 %**

La part des répondants estimant leur **situation financière compliquée** ou très compliquée est de **36 % soit plus d'une personne sur 3**.

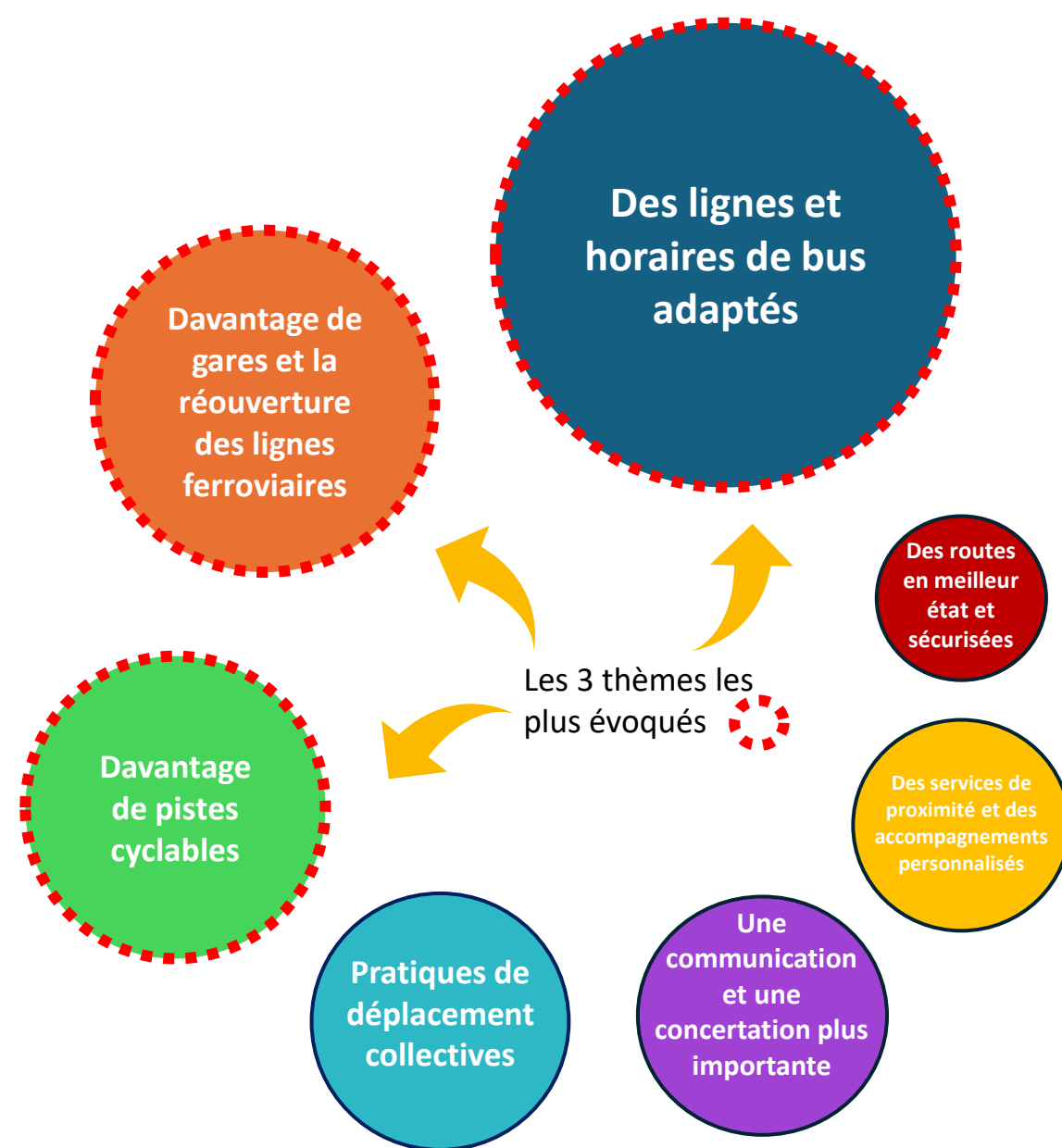
13 % des répondants rencontrent des difficultés physiques ou un handicap qui **limitent leurs déplacements**.



	Hypothèses	Principaux résultats	Validation
1	Les personnes n'ont pas accès aux informations sur l'offre de transport existante et sur les aides liées à la mobilité	77 % des répondants affirment n'avoir jamais eu connaissance d'aides ou services pour faciliter les déplacements dans le Morvan. 8 % ne savent pas vers qui se tourner pour obtenir ces informations.	Validation claire
2	Les plus touchées par la précarité mobilité sont les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les familles monoparentales et les personnes à faibles revenus	Les seniors ne sont pas les plus touchés, relativement aux jeunes, aux familles monoparentales (souvent des femmes) et aux personnes à faibles revenus, très touchées par le coût de la voiture et son éventuelle indisponibilité.	Validation hormis les personnes âgées
3	Le réseau d' entraide familial, amical ou entre voisins est une solution de mobilité largement utilisée dans le Morvan	45 % des répondants se sentent concernés par des situations qui appellent souvent l'aide de son entourage pour se déplacer (les proches souvent). 19 % des répondants ne sollicitent pas d'aide malgré un besoin fréquent.	A nuancer, à reformuler
4	Les freins psychologiques pèsent beaucoup dans l'accès à la mobilité	La peur de l'inconnu sur les conditions du trajet constitue un frein psychologique important chez les répondantes (mais moins chez les seniors).	Validation pour certains publics
5	Les difficultés de mobilité impactent beaucoup l' accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi	Relativement aux autres motifs de déplacement, les trajets pour l'emploi et la formation ne sont pas jugés comme les plus compliqués. Mais rejoindre son lieu de formation constitue la principale difficulté des étudiants.	A nuancer au global, mais important pour certains publics
6	La mobilité durable n'est pas très « populaire » sur le territoire	Pour beaucoup, la mobilité durable n'est pas une priorité et devient même une cible dans les propos.	Validation assez claire
7	Le manque de solutions de garde d'enfants est un frein à la mobilité	Le manque de solutions de garde constitue un frein à la mobilité, mais qui semble négligeable dans la hiérarchie des entraves pesant sur les parents.	A nuancer par rapport à d'autres motifs



Selon vous, que faudrait-il mettre en place en priorité pour améliorer la mobilité dans le Morvan ?



* Figure sans échelle (la taille des cercles évoque globalement le poids de chaque thématique mais n'est pas nécessairement proportionnelle au nombre de réponses)

ATELIER

2

Nos réponses aux portraits-types habitants

 35 min



1 Le point de départ

1 portrait-type d'habitant sur chaque table



Un tableau des pistes de solutions, une carte comme guides des échanges et une grille à remplir



2 L'intelligence collective

30 min
3 tables

1. Prendre ensemble connaissance du portrait-type
2. Prendre ensemble connaissance des offres et solutions (existantes ou envisageables)



3. Répondre aux différents besoins de mobilité du portrait-type en remplissant la grille



3 Quelques règles

- Il n'y a plus 2 communautés de communes mais un seul territoire
- Vous êtes invité.e.s à sortir de votre fonction et de votre structure habituelle !

Les profils discutés lors de l'atelier Morvan sud sont en bleu (par exemple Louane sur la présente page)

Louane

15 ans
Lycéenne
Vit avec ses parents
Habite un hameau d'Etang-sur-Aroux



- Au lycée, chez son médecin à Etang-sur-Aroux, pour ses loisirs (Etang, Autun, Le Creusot) dans la **voiture conduite par ses parents**
- **Dépendance** de sa famille pour presque tous ses déplacements. Ses parents refusent de la voir se déplacer en deux roues par peur d'un accident.
- Elle se sent restreinte et coupable d'être physiquement dépendante de ses proches.

Clémence

16 ans
Lycéenne
Vit avec ses parents
Habite Vouchot, un hameau de Corancy



- Clémence utilise un **fauteuil roulant** pour se déplacer. Elle est entièrement dépendante de la **voiture TPMR de ses parents** pour tous ses déplacements.
- Se rend occasionnellement **chez son médecin spécialiste à Paris**, en se faisant amener à la gare du Creusot (voiture TPMR puis TGV et famille à Paris).
- Elle se sent restreinte et coupable d'être physiquement **dépendante** de ses proches.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Vélo** (trajets > gare et bus Etang) : la Région développe les abris vélos (la SNCF en gare), l'EPCI met en place un prêt de vélo longue durée (mais majorité nécessaire), aménage la voirie et des équipements, améliore la sécurité des cyclistes et propose des aides à l'achat. L'Etat soutient le SRAV dans les écoles, les Ateliers nomades font des prêts, de la réparation et de la sensibilisation (mise en lien, effet de groupe) et l'action sociale met également des vélos à disposition.
2. **Covoiturage** (loisirs) : groupe WhatsApp local, covoiturage solidaire ou spécialement pour les jeunes avec référencement.
3. **TAD** (loisirs le samedi) : l'EPCI déploie un minibus 9 places électrique.
4. **Véhicule intermédiaire** : Extrême Défi à Etang-sur-Aroux, mise en partage dans les gares.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Faire valoir ses droits** (domicile-lycée) : déposer un dossier auprès de la MDPH 58 pour obtenir une reconnaissance administrative du handicap et demander un accompagnement.
2. **Dialogue avec le lycée** : discussion avec l'équipe pédagogique et la direction pour une prise en compte du handicap et temps d'échanges avec les élèves
3. **Se tourner vers l'action sociale et les associations** (loisirs) : le centre social et la mission locale, l'association DREAM ou d'autres structures.
4. **Suivi médical à distance** : plaider pour une prise en charge à distance par les spécialistes parisiens (connexion internet, locaux et matériels adaptés : ARS, GIPS, hôpital local...).
5. **Autopartage** : réflexion sur les publics-cibles et le type de véhicule (adaptations aux PMR).
6. **Véhicule intermédiaire** : réflexion sur les prototypes adaptés aux situations de handicap.

Séléna

41 ans
En activité
Seule avec deux enfants (garde exclusive)
Habite près de Vrilly-le-Haut, un hameau de Saulieu



- **Mère célibataire** de deux enfants bientôt au collège, elle aimerait **vendre sa vieille voiture** et que ses enfants aillent jusqu'au bus scolaire à **vélo**.
- Ses gardes à l'hôpital de Saulieu sont très fatigantes et le coût n'est pas très élevé.
- Ses trajets de nuit en hiver et l'étroitesse des routes ne sont pas adaptés à son travail et ses trajets ne sont pas adaptés au vélo car elle n'a pas de vélo pour ses enfants et elle.

↳ Voir profil similaire de Charlotte

Thomas

35 ans
En activité
En couple sans enfant
Habite un hameau de Saulieu



- Se déplace quotidiennement en voiture jusqu'au travail, dans une **épicerie en centre-ville** de Saulieu. Il ne pense pas envisager un autre mode : à pied, il lui faudrait 30 min.
- En voiture, il va toutes les semaines faire ses **courses** dans une grande surface à Saulieu et occasionnellement chez son **médecin** traitant en centre-ville
- Les trajets de nuit en hiver et l'étroitesse des routes le découragent dans l'utilisation du vélo.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Covoiturage** (domicile-travail) : la Région valorise l'appli Mobigo, l'EPCI communique, voire contractualise avec des opérateurs, aide financièrement et accompagne. Elle facilite aussi les dynamiques communes des employeurs sur le covoiturage. L'hôpital de Saulieu réalise un plan de mobilité employeurs (seul ou en commun avec d'autres employeurs locaux) et met en place une politique de covoiturage pour ses agents (FMD, animations, places réservées...). Séléna s'implique personnellement auprès de ses collègues et de sa direction.
2. **Autopartage** (loisirs) : Séléna échange avec ses voisins sur l'autopartage entre particuliers.
3. **Autocar scolaire** (tous motifs) : au-delà du ramassage scolaire, possibilités d'utiliser le car.
4. **Vélo** (domicile-école) : mise en place de stationnements vélos de qualité (abrités et sécurisés) à l'arrêt scolaire de Vrilly et aménagements des chemins agricoles pour le vélo.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Vélo ou marche** (domicile-travail) : un déplacement d'une dizaine de min à vélo en zone urbaine (Saulieu) est facilement réalisable pour cet actif à condition de lever certains freins, notamment la présence de stationnement à son lieu de travail (nécessité de sécuriser son vélo d'autant plus si c'est un VAE au coût plus élevé qu'un vélo classique). La CCSM accompagne avec un dispositif d'aide à l'achat d'un VAE (100 € pour un VAE > 650 €).
2. **Maison de la Mobilité** : la création de ce type de dispositif permet de mutualiser et d'héberger des services à la mobilité (à l'instar d'une Maison de la Citoyenneté) pour rendre visible les alternatives à la voiture soliste. La mise à disposition d'un local et d'un agent dédié, un portage par l'office de tourisme de ce type de dispositif est à réfléchir. Ce type de dispositif peut également proposer des services délocalisés (réparation vélos, Location Longue Durée de VAE, conseil mobilité...) accessibles à tous.

Charlotte

41 ans

En activité

Seule avec deux enfants (garde exclusive)

Habite aux Pasquelins, un hameau d'Arleuf



- **Mère célibataire** de deux enfants bientôt au collège, elle aimerait **vendre sa voiture** et que ses enfants aillent jusqu'au bus scolaire à **vélo**. Elle regarde aussi le vélo.
- Ses gardes à l'hôpital de Château-Chinon sont fatigantes et le montant de son salaire n'est pas très élevé.
- Les horaires de cars ne sont pas adaptés à son travail et les routes alentour ne sont pas adaptées au vélo car jugées trop dangereuses pour ses enfants et elle.

↳ Voir profil similaire de Séléna

Marin

38 ans

En activité à Dijon

En ménage avec deux enfants

Habite dans un hameau de Mesvres



- Marin a essayé plusieurs fois de **prendre le train** via Le Creusot, mais le faible nombre de trains et les retards l'ont poussé à garder un usage automobile (malgré le coût et la fatigue). Il a aussi cherché des **covoitureurs** potentiels auprès de ses collègues, sans succès.
- Il souhaiterait pouvoir trouver un **espace de travail** partagé (télétravailleur à domicile le mercredi actuellement).

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Covoiturage** (domicile-travail et loisirs) : Séléna s'implique auprès de ses collègues, des parents d'élèves et du voisinage pour essayer de trouver des covoitureurs malgré ses horaires atypiques. L'hôpital de Saulieu facilite le covoiturage de ses agents (mise en relation, adaptations horaires...). Le centre social facilite la mise en relation des parents.
2. **Autopartage** (loisirs et courses) : entre particuliers.
3. **TAD** (loisirs le mercredi) : l'EPCI communique, le centre social relaie l'information.
4. **Vélo-cargo** (domicile-école et loisirs) : la Région propose des subventions à l'achat et l'EPCI réfléchit à un service de prêt de vélos longue durée et des ateliers de réparation. L'EPCI et le Département aménagent les chemins ruraux (Bi1, mairie, hôpital...), installent des arceaux, des panneaux et fournissent des équipements individuels.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Vélo (classique ou VAE)** : Marin peut trouver une alternative à la voiture pour se rendre à Dijon en se reportant sur la gare d'Etang-sur-Arroux (en voiture) mais également à VAE. Le trajet entre Mesvres et la gare d'Etang-Sur-Arroux est de 10 à 15 min en VAE et se ferait sur la D61 (peu sécurisante pour un cycliste). La question de pouvoir laisser son vélo en gare se pose (abri doté d'arceaux vélos) ou de posséder un vélo pliant pour le transporter avec soi dans le TER est intéressante à condition de travailler pas trop loin de la gare de Dijon.
2. **Covoiturage** (domicile-travail) : Marin serait également intéressé de covoiturer avec ses collègues, mais pas de possibilités car ils/elles ne se trouvent pas sur son corridor domicile-travail. Cela suppose d'élargir l'offre, en recherchant une offre adaptée sur la plateforme de Covoiturage Mobigo et de créer une communauté de covoitureurs. A noter, que les communautés de covoitureurs sur les réseaux sociaux fonctionnent bien également.

**Audrey**

78 ans
Retraitée

En ménage, avec enfants et petits-enfants à Paris
Habite au centre-bourg de Mesvres



- Audrey a **du mal à se déplacer** sur une longue durée.
- Elle présente des **troubles de la vision** qui l'empêchent de conduire et la gênent pour lire.
- **Son mari la conduit** (grande surface à Autun ou à Luzy, médecin à Autun, gare d'Autun pour retrouver ses petits-enfants), mais étant malade, il pourrait à l'avenir ne plus être en mesure de la conduire. Cela tracasse Audrey.
- Elle retrouve ses amis au centre du village à pied.

↳ Voir profil similaire de Louise

**Louise**

78 ans
Retraitée

En ménage, avec enfants et petits-enfants à Paris
Habite au centre-bourg de Précy-sous-Thil



- Louise a **du mal à se déplacer** sur une longue durée.
- Elle présente des **troubles de la vision** qui l'empêchent de conduire et la gênent pour lire.
- **Son mari la conduit** (marché de Semur-en-Auxois, supermarché et médecin à Saulieu, gare de Montbard pour retrouver ses petits-enfants) mais, malade, il pourrait ne plus pouvoir la conduire. Cela tracasse Louise.
- Elle retrouve ses amis au centre du village à pied.

↳ Voir profil similaire d'Audrey

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Taxi conventionné CPAM** (rdv médicaux) : l'EPCI travaille sur les modalités de prise en charge (chèque mobilité par exemple), le centre social fait le relais. La communication est faite par les opérateurs, qui collaborent avec l'EPCI sur les chèques mobilité.
2. **Covoiturage solidaire** de type Atchoum (tous motifs) : l'EPCI pilote, communique, achète des tickets mobilité auprès de l'opérateur mais ne subventionne pas les trajets. Les acteurs sociaux (centres sociaux, France services...) communiquent, forment et servent de point de vente. L'opérateur communique au lancement et dans la gestion opérationnelle sur son site internet. Sur la CCGAM, l'association Ailes bénéficie d'un financement de l'EPCI.
3. **TAD** (loisirs) : possibilité d'usage avec les petits-enfants de moins de 16 ans accompagnés.
4. **Mobilité inversée** : bus itinérant France Services et tiers-lieu L'Inter-Actif.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **Autocar** (trajets Saulieu <> Montbard) : meilleure cadence des autocars portée par l'EPCI et accent sur la communication (journal communal, réunions d'information, flyer distribué par le Secours populaire et dans les lieux-clefs...), avec des fiches horaires plus lisibles créées par la Région (information audible, méthode FALC).
2. **TUS et covoiturage solidaire** (courses, activités des petits-enfants) : une association porte le transport solidaire
3. **Marche** (vie sociale) : augmenter le nombre de bancs dans le centre-ville de Saulieu
4. **Favoriser le drive** dans les supermarchés

**Jean**

75 ans
Retraité
Seul sans enfant
Habite dans un hameau de Bussières



- Jean a **du mal à se déplacer** sur une longue durée.
- Il utilise régulièrement sa **voiture** (grande surface et médecin à Avallon) mais s'inquiète de ne plus pouvoir l'utiliser car sa motricité diminue sensiblement et sa **dépendance au voisinage** pour se déplacer augmente.
- Pour les rdvs de spécialistes à Dijon, il a un arrangement avec un voisin ou à défaut fait appel à un **taxi**.
- Il ne se voit pas prendre le train ou l'autocar.

Solutions envisagées et portage des actions :

1. **TAD** : possibilité de se déplacer à Avallon depuis son hameau, le jeudi matin pour faire des courses en ville ou au marché (place du général de Gaulle le jeudi et samedi) ou pour d'autres démarches. Nécessite de réserver 48 h à l'avance, ce qui est peut être un frein.
2. **Taxi conventionné CPAM** (rdv médicaux) : des bons de transport peuvent être proposés pour des motifs médicaux en fonction de son état physique (prise en charge à 65 % ou à 100 % si ALD).
3. **Covoiturage solidaire** de type TUS (tous motifs) : l'unité locale de la Croix-Rouge d'Avallon (à vérifier si la commune de Bussières est couverte) propose du transport solidaire, et a été mis en place pour transporter des personnes isolées.

ATELIER

3

**Notre territoire rêvé en 2035 sur une
famille de solutions**



20 min



1 Le point de départ

1 famille de solutions à explorer sur chaque table



Une carte du territoire, des gommettes, feutres...



Un contexte fictif : un budget illimité à horizon 2035 !



2 L'intelligence collective

**15 min
3 tables**

1. Prendre ensemble connaissance de la famille de solutions à explorer



2. Décliner finement et sans contrainte financière la famille de solutions sur le territoire en prenant en compte tous les publics



3 Quelques règles

- Il n'y a plus 3 communautés de communes mais un seul territoire
- Vous êtes invité.e.s à sortir de votre fonction et de votre structure habituelles !
- Laissez-vous rêver !

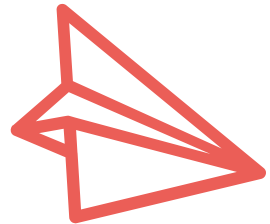
ATELIER

4

« Atterrissage et victoires faciles »



15 min



« Atterrissage en douceur » et « victoires faciles »

La situation fictive de budget illimité est malheureusement à oublier...

Que donnent les solutions envisagées dans une situation à ressources limitées ?

Quels sont les facteurs clés de succès et les points de vigilance ?



Etat des lieux idéalisé de la place des modes actifs dans le PNR du Morvan en 2035 :

- **Des centres-bourgs et centres-villes piétons** : le trafic automobile, surtout de transit, n'a plus sa place en hypercentre. Les moyens alloués aux modes actifs ont été importants.
- **Un réseau secondaire et agricole sécurisé pour les modes actifs** : de nombreuses routes agricoles à potentiel cyclable actuelles ont été détournées au bénéfice de la pratique cyclable (évolutions réglementaires), les chemins ruraux sont largement développés (fruit du travail entre les pouvoirs publics et les propriétaires fonciers).
- **Des arceaux vélos et équipements complémentaires très nombreux** : en hypercentre (proximité des services, commerces, aires de covoiturage/autopartage, gares et arrêts de bus/car...) mais aussi dans les hameaux (dont micro-plateformes de mobilité près des arrêts scolaires).
- **Le vélo est ancré dans les pratiques** : la formation (SRAV et automobilistes) est renforcée, les aides et ressources sont connues, des taxis vélos existent, les vélos sont admis dans les bus scolaires, les automobilistes prennent en compte les cyclistes (les marquages et panneaux réguliers « vigilance » comme pour la faune ont fait effet), chaque commune a un guichet d'information, dans les anciennes gares notamment (cartes dédiées, jalonnement, applications...).
- **De grands itinéraires pour le vélo du quotidien et de loisirs** : la Via Morvan est plébiscitée, la voie du Tacot est réhabilitée et la véloroute Bibracte-Alésia créée.



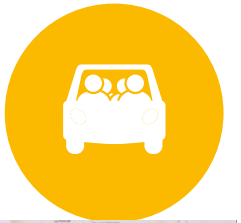
Facteurs clés de succès : convaincre les élus, travail partenarial (comité des partenaires, OT, campings, EBE, associations...), animation, information, formation (écoles et avec les acteurs automobiles), attirer les entrepreneurs du vélo (création, réparation, location, conseil)



Points de vigilance : garder le lien avec la population (rythme de la transition, accompagnements, diagnostic et actions fondés sur le vécu, suivi)



Priorités : conforter le portage politique (implication des maires) et acculturer



Etat des lieux idéalisé de la voiture partagée dans le PNR du Morvan en 2035 :

- **Des aires de covoiturage nombreuses, visibles et intermodales** : clairement signalées par des panneaux et situées sur les principaux axes, les aires de covoiturage offrent une complémentarité de services (vélos, bus et cars, autopartage, IRVE, cheminements et équipements...).
- **Des applications simples et un service téléphonique** : trouver un covoitureur est facile sur un outil numérique unique, intuitif, sécurisant (référencement) et adapté au Morvan. Une permanence téléphonique pour l'autopartage mais aussi sur la politique de covoiturage rassure et permet une adhésion bien plus large.
- **Les employeurs et actifs ont le réflexe covoiturage** : la mise en relation est facilitée par les employeurs (en interne et inter-entreprises) et les collectivités à travers des communautés, des animations et des plans d'action (gestion horaire, mutualisations...).
- **Les services d'autopartage maillent le territoire** : chaque pôle du Morvan dispose d'au moins un véhicule (généraliste à minima ou adaptés aux PMR, fourgons, VFE...) (*voir carte-ci-contre*).
- **L'autopartage entre particuliers est démocratisé** : l'entraide entre proches et voisins intègre le partage de véhicules. L'EPCI et es acteurs de l'assurance ont accompagné la transition, tout comme les associations, offices HLM (évolutions réglementaires des documents d'urbanisme).



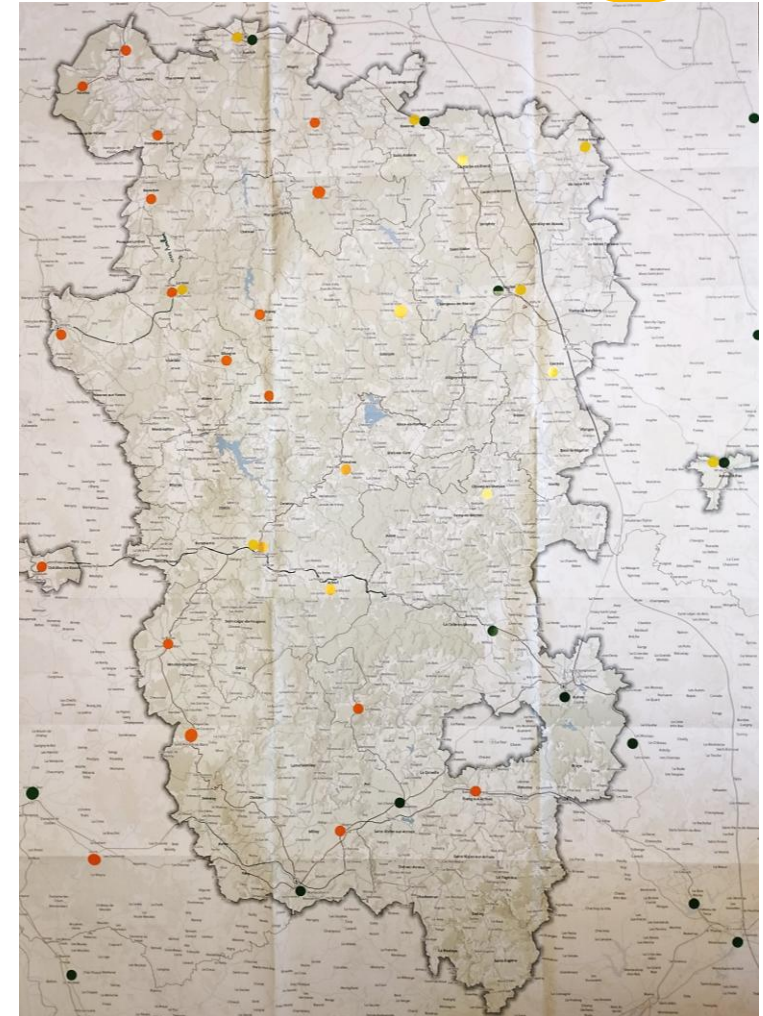
Facteurs clés de succès : convaincre les élus (s'appuyer sur le comité des partenaires), mobiliser les subventions, travail partenarial (à différentes échelles et retours d'expérience des opérateurs), animation, information, formation (guide de prise à main et avec les acteurs automobiles)



Points de vigilance : garder le lien avec la population (rythme de la transition, accompagnements personnalisés, diagnostic et actions fondés sur le vécu, suivi)



Priorités : conforter le portage politique (implication des maires) et rechercher les subventions



Carte co-construite lors des 3 ateliers. Les gommettes vertes représentent les aires de covoiturage existantes, en orange à créer et en jaune les stations d'autopartage à développer.

Etat des lieux idéalisé sur d'autres thématiques de mobilité dans le PNR du Morvan en 2035 :

- **Transport d'utilité sociale** : le budget illimité ne permet pas de se défaire de la contrainte réglementaire du rayon d'opération de 100 km autour du siège de la structure portant le TUS. Sauf si évolutions juridiques, les associations portant le TUS se répartissent donc le territoire. L'absence de contraintes budgétaires et humaines permet néanmoins de constituer une flotte de véhicules à faibles émissions adaptée à tous les profils et motifs de déplacement, d'étendre les plages horaires de service et le nombre de bénévoles ou salariés dans les structures d'insertion. La gestion de la plateforme occupe plusieurs personnes (réservations, accompagnements, communication et animation dans les villages par du porte-à-porte et via les prescripteurs ou associations locales).
- **Navettes électriques** : les communes financent les navettes/bus de l'EPCI, toutes les communes sont bien desservies.
- **Mobilité inversée** : les medicobus sillonnent le territoire et les téléconsultations sont développées dans les établissements de soins (hôpitaux, cliniques, EHPAD...) et au sein des pharmacies dans les villages. Les campus scolaires sont beaucoup plus connectés ce qui favorise l'interdisciplinarité. Les démarches administratives sont facilitées par l'essor de l'itinérance des services (bus France Services notamment)
- **Véhicules intermédiaires** : en partage au départ des gares (dans le sud du Morvan : Cercy-la-Tour, Luzy, Etang-sur-Arroux et Autun) et en location moyenne et longue durée à l'instar des vélos classiques et VAE (notamment auprès de publics fragiles avec tarifs abordables) auprès des missions locales. Les phases de tests initiales ont permis la visibilité et l'adoption de ces moyens de déplacement.
- **Véhicules autonomes** : jugés plus inclusifs, mis en place à Autun par exemple.



Facteurs clés de succès : engagement politique (à toutes les échelles, implication des maires et élus, acteurs sociaux/sanitaires et associations primordiales), animation, information et communication par le bouche-à-oreille et le porte-à-porte, formation des acteurs sociaux sur l'accompagnement au changement des mobilités, coopération entre les associations



Points de vigilance : frontières entre TAD, covoiturage solidaire et TUS, fiabilité des bénévoles et leur nombre, accepter que le service prenne du temps (dans la définition du service et la captation du public), garder le lien avec la population (rythme de la transition, accompagnements personnalisés, coûts de l'électromobilité pour les ménages en difficulté, diagnostic actualisé des besoins et actions fondés sur le vécu)



Priorités : conforter le portage politique (implication des maires), bien comprendre les règles (et vides) juridiques du TUS et acculturer



Merci de votre participation !

