



# Les EBE comme levier de solution de mobilité en milieu rural

## Le Pays Luzycois

EBE du Pays Luzycois  
2025-2026

## Table des matières

Introduction.....	1
1. Contexte et objectifs de la mobilité en Pays Luzycois.....	2
1.1. Contexte géographique et démographique.....	2
1.2. Répartition des services sur le territoire.....	5
1.3. Acteurs et dispositifs existants.....	6
2. Enquête auprès des habitants.....	9
2.1. Méthode.....	9
2.2. Résultats du questionnaire.....	11
2.3. Analyse.....	13
3. Les EBE comme acteurs de la mobilité.....	18
3.1. L'expérimentation Territoire Zéro Chômeurs Longue Durée :.....	18
3.2. Les solutions mises en place par l'EBE du Pays Luzycois.....	19
3.3. Synthèses des offres de mobilité pouvant être proposées par les EBE.....	25
3.4. Quel modèle économique pour pérenniser les solutions de mobilité proposées par les EBE...	26
Conclusion.....	28
Annexes :.....	29

## Introduction

Le Parc naturel du Morvan a inscrit dans sa charte 2020-2025 l'ambition de devenir un Territoire à énergie positive (TEPOS). Cela nécessite une forte réduction de la consommation énergétique du territoire, or la mobilité et les transports représentent environ un tiers de ces consommations.

Dans ce territoire hyper-rural, marqué par un habitat semi-dispersé, une population vieillissante et paupérisée (20 % de la population vivant sous le seuil de pauvreté), l'offre de transports en commun y est quasi inexistante, et son usage ne s'inscrit pas dans les pratiques locales. Cette situation aggrave les difficultés à se déplacer pour les publics dits « empêchés » – personnes précaires, jeunes, âgées, sans permis ou en insertion professionnelle. Au travers de ce constat, le territoire fait face à un défi majeur : réduire son empreinte énergétique tout en augmentant la capacité de ses habitants à se déplacer et à accéder à leurs droits fondamentaux.

Pour relever ces défis, le Parc du Morvan a initié le projet « Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan » (BIMM), lauréat en 2024 du programme TIMS. L'objectif est de coordonner les acteurs publics et privés des secteurs de la mobilité, de l'économie, du social, de l'environnement et de la santé afin d'élaborer une stratégie commune en faveur d'une mobilité durable et inclusive.

Les entreprises à but d'emploi (EBE), créées dans le cadre du dispositif « Territoire Zéro Chômeur de Longue Durée » (TZCLD), apparaissent comme des partenaires stratégiques pour déployer des solutions de mobilité adaptées. Implantées au plus près des réalités locales, ces entreprises de l'économie sociale et solidaire (ESS) ont pour mission de :

- créer des emplois supplémentaires, non concurrents du tissu économique existant ;
- répondre à des besoins non couverts, notamment en matière de services de proximité.

Le territoire du parc compte trois entreprises à but d'emploi, à Lormes, Moulins-Engilbert et Luzy. Trois autres EBE sont proches du territoire du parc : Clamecy, Prémery et Semur-en-Auxois. Ces structures sont doublement concernées par le sujet de la mobilité :

- leurs salariés, souvent en situation de précarité, rencontrent des difficultés de mobilité (absence de permis, éloignement des bassins d'emploi) ;
- elles créent des activités économiques sur des créneaux non pourvus, or l'offre en solutions de mobilité est quasiment inexistante sur le territoire.

Depuis plusieurs années, à la demande de la commune, l'EBE du Pays Luzycois assure le service du « Luzilien », un service de navette intra-ville permettant aux habitants de Luzy d'accéder aux commerces deux matinées par semaine. Cette initiative illustre le potentiel des EBE pour inventer des réponses locales, flexibles et inclusives.

Afin d'amplifier cette dynamique et d'éclairer les choix stratégiques du projet BIMM, le parc a missionné l'entreprise à but d'emploi de Luzy pour mener une étude répondant à la question suivante : comment impliquer les entreprises à but d'emploi dans la mise en place de solutions de mobilité durables et inclusives ?

## 1. Contexte et objectifs de la mobilité en Pays Luzycois

### 1.1. Contexte géographique et démographique

Le Pays Luzycois se situe dans le sud-ouest du département de la Nièvre, au sein de la région Bourgogne-Franche-Comté. Il correspond à l'ancien canton de Luzy, rattaché depuis le 1er janvier 2017 à la Communauté de Communes Bazois Loire Morvan (CCBLM), une structure intercommunale qui regroupe aujourd'hui quarante-six communes. L'intégration dans une intercommunalité plus vaste traduit une volonté de mutualisation des compétences et des moyens, mais elle pose également la question de la prise en compte des spécificités des territoires périphériques, moins peuplés et parfois éloignés des centres décisionnels.

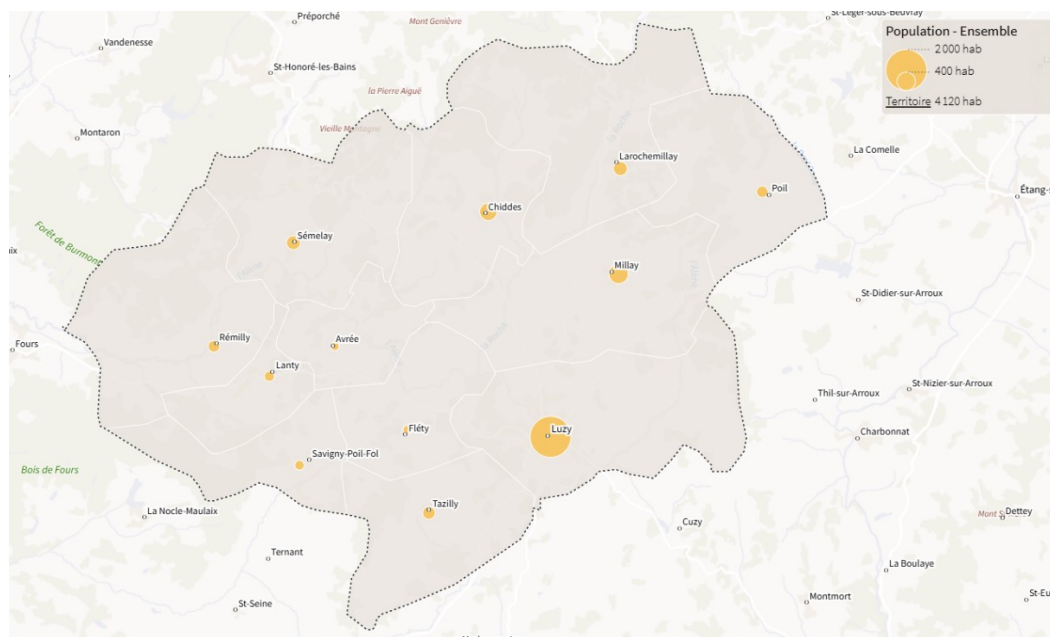
Le territoire, l'ancien canton de Luzy étudié dans cette recherche comprend douze communes : Avrée, Chiddes, Fléty, Lanty, Larochemillay, Millay, Savigny-Poil-Fol, Sémelay, Tazilly, Poil, Rémilly et Luzy. Parmi elles, Luzy occupe une place centrale : elle concentre non seulement près de la moitié de la population, mais également l'essentiel des équipements et services (commerces, écoles, structures de santé, administrations). Cette polarisation fait de Luzy un véritable « centre-bourg » autour duquel s'organisent les mobilités quotidiennes. De par sa situation géographique, tout au sud du département de la Nièvre, éloigné de Nevers qui en est la capitale, le territoire et ses habitants sont plutôt tournés vers la Saône et Loire, dont le pôle urbain le plus proche est la ville d'Autun, située à 30 km.

Le territoire est typiquement rural : faible densité, habitat dispersé, grandes distances entre les villages. La superficie relativement étendue du territoire, associée à une population de 4 117 habitants (INSEE, 2021), conduit à une densité démographique inférieure à 12 habitants/km<sup>2</sup>. Ce chiffre est bien en deçà de la moyenne départementale (29.7 habitants/km<sup>2</sup>) et illustre la spécificité de ces espaces dits « hyper-ruraux », caractérisés par un accès limité aux services publics et commerciaux.

Ce contexte rural engendre plusieurs défis majeurs en matière de mobilité :

- Distance aux services : pour des besoins quotidiens (alimentation, santé, éducation), les habitants doivent parcourir plusieurs kilomètres, souvent vers Luzy ou vers d'autres pôles plus éloignés comme Autun, Le Creusot, Chalon-sur-Saône ou Nevers.
- Manque d'alternatives : la faible densité rend économiquement difficile la mise en place de transports collectifs réguliers.
- Vulnérabilité énergétique : la dépendance à la voiture individuelle expose fortement la population aux fluctuations du prix du carburant.

Situé à la limite des aires d'attraction d'Autun, situé en Saône et Loire et de Nevers, le territoire de l'ancien canton de Luzy occupe une position géographique périphérique. Cette localisation induit une relative marginalité économique et démographique : les flux de mobilité sont orientés à la fois vers le centre-bourg de Luzy et vers des villes plus éloignées, ce qui accentue la dépendance automobile. La répartition démographique révèle un déséquilibre marqué : près de la moitié de la population réside à Luzy (47 %), tandis que les autres communes comptent entre 50 et 500 habitants. Avrée et Fléty, avec moins de 100 habitants chacune, illustrent la réalité des « micro-communes » rurales françaises.

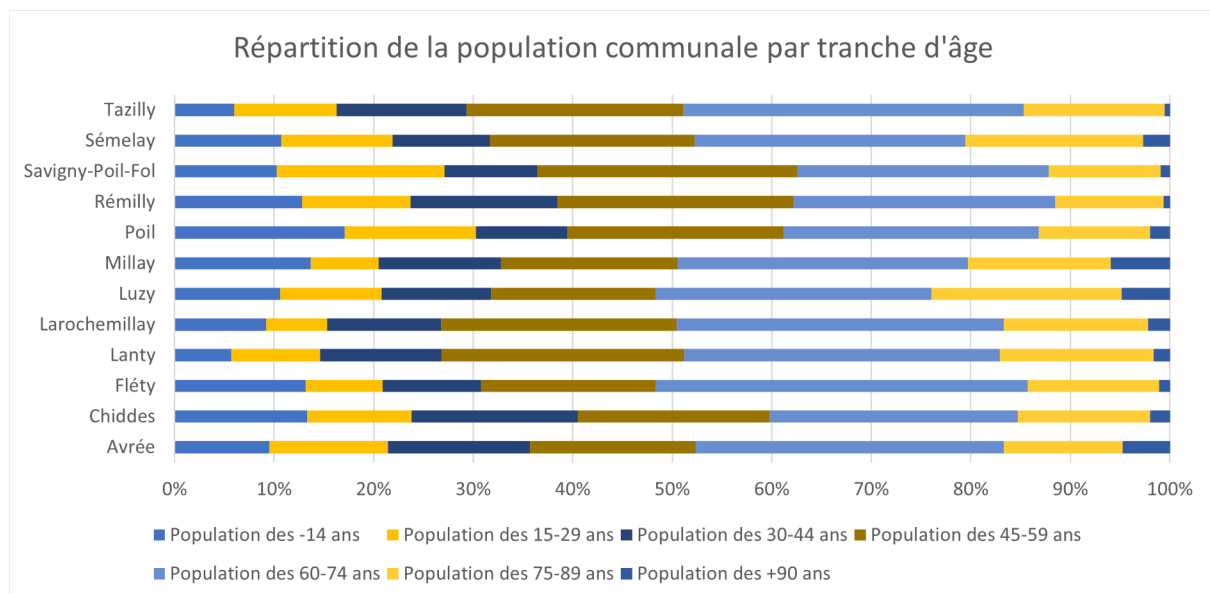
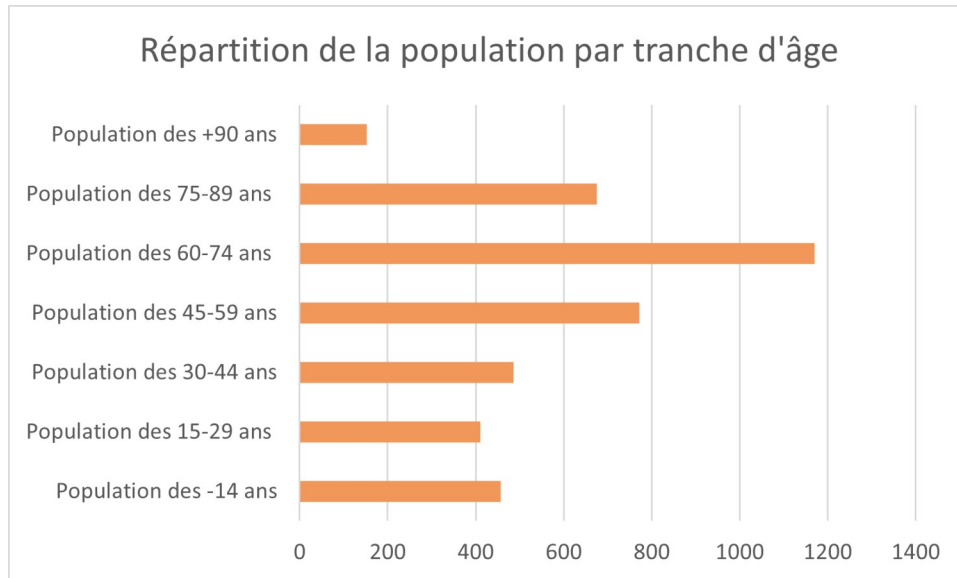


Carte 1: Répartition des habitants. Source : [diagnostic-mobilite.fr](http://diagnostic-mobilite.fr)

Cette dispersion démographique complexifie toute tentative de mutualisation des services de transport : un bus ou une navette, en dehors des transports scolaires, qui devrait desservir l'ensemble des villages aurait des coûts élevés et une faible rentabilité en raison du nombre restreint d'utilisateurs potentiels.

La répartition des catégories d'âge est relativement lissée sur l'ensemble du territoire. Les plus de 60 ans représentent une part importante de la population ; Luzy est la commune qui en compte le plus (52%), ce qui s'explique notamment par la proximité des services et de l'offre de soins et donc une

nécessité moindre de se déplacer. Fléty compte également plus de la moitié (51%) de sa population de plus de 60 ans. Les communes d'Avrée, Lanty, Larochemillay, Millay, et Sémelay ont également un taux élevé de + 60 ans, compris entre 47.7% et 49%, et les communes de Chiddes, Poil, Rémilly et Savigny-Poil-Fol en comprennent entre 37.4% et 39.4%.



Cette situation entraîne des conséquences directes sur la mobilité. Les seniors rencontrent plus de difficultés à conduire (problèmes de santé, perte de confiance, contraintes financières liées à l'entretien du véhicule). Leur dépendance aux proches ou aux services collectifs est donc accrue.

L'isolement des seniors constitue un enjeu majeur. Dans certaines communes, plus de 90 % des habitants de plus de 80 ans vivent seuls. L'absence de proches disponibles accentue la difficulté d'accès aux soins, aux courses ou à la vie sociale.

## 1.2. Répartition des services sur le territoire

Toutes les communes du territoire comptent au moins une association déclarée (souvent le comité des fêtes ou le club des aînés).

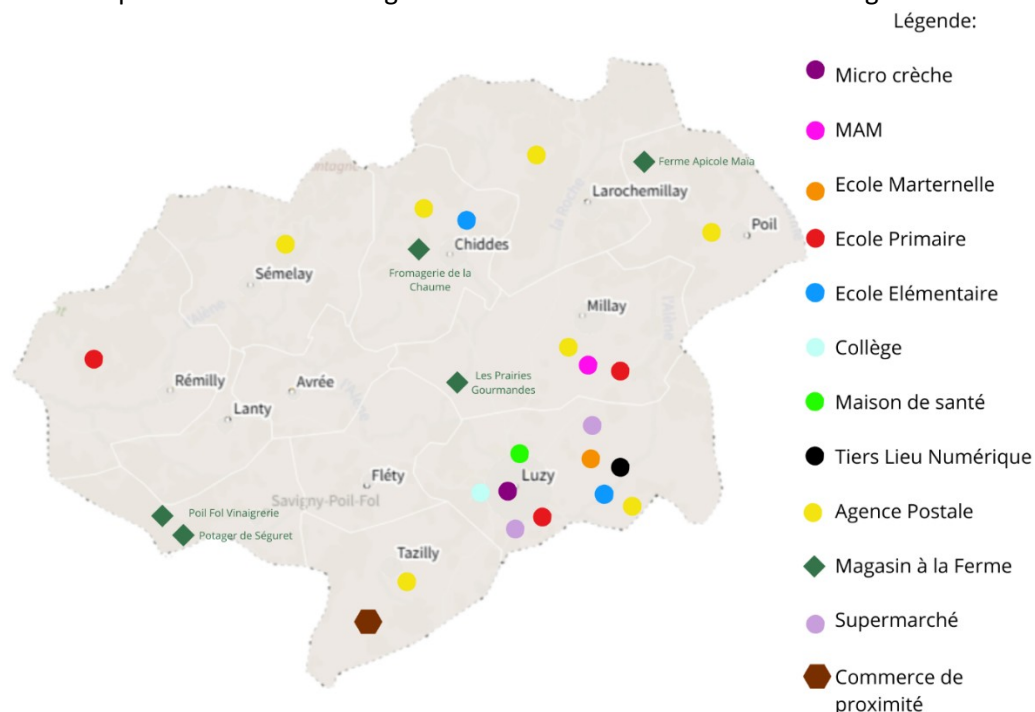
Les communes de Chiddes, Millay et Rémilly comptent chacune une école élémentaire.

L'agence centrale de La poste est à Luzy et il existe des relais de proximité, très souvent gérés par les mairies (mais pas toujours), situés à Chiddes, Larochemillay, Millay, Poil, Sémelay et Tazilly

Certains producteurs locaux ouvrent des magasins au sein de leurs fermes, que l'on retrouve à Millay, Poil et Savigny-Poil-Fol et une épicerie qui fait également café et relai poste se situe à Tazilly

Le centre bourg de Luzy concentre la majorité des services :

- 2 supermarchés et divers commerces alimentaires, dont un magasin de producteurs
- Centre Social et maison France Services
- La poste
- Concentration d'artisans et entreprises
- 1 micro crèche et un relais d'Assistantes maternelles, 1 école maternelle, 1 école primaire et un collège
- 1 maison de santé ainsi que divers professionnels de santé
- 1 tiers lieu numérique
- 1 école d'enseignement artistique
- 1 bibliothèque
- 1 cinéma associatif
- 1 office du tourisme
- Beaucoup d'associations sont également concentrées sur le centre bourg



## 1.3. Acteurs et dispositifs existants

### *Les offres locales*

Malgré la place prépondérante qu'occupe aujourd'hui la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens, plusieurs dispositifs alternatifs existent, même si leur efficacité et leur accessibilité restent variables.

### Le Luzilien

La commune met par exemple à disposition le Luzilien, une navette gratuite qui circule deux matinées par semaine, le mardi et le vendredi notamment pour les courses et le marché. Autrefois mis en place et géré par la commune, c'est l'EBE du Pays Luzycois qui en a repris la gestion pour le compte de la mairie. 19 personnes sont inscrites pour le ramassage et l'utilisent en moyenne deux fois par semaine. Deux salariés de l'EBE sont affectés à ce service et s'occupent non seulement de conduire ces personnes qui sont surtout des personnes âgées ou des personnes isolées, mais aussi de les accompagner dans leurs démarches, de porter leurs courses au supermarché et de les aider à les rentrer à la maison, de changer la bouteille de gaz, etc..

Les utilisateurs ont été interrogés brièvement lors d'un trajet, aucun d'entre eux ne dispose de véhicules personnels. Les deux tiers des usagers du Luzilien sont des personnes âgées (+ de 65 ans, la plus âgée a 92 ans) mais il y a également des personnes plus jeunes avec des enfants. Ils utilisent quasiment tous le service 2 fois par semaine (sur les deux matinées proposées) et à peu près la moitié peut compter ponctuellement sur son entourage pour d'autres types de déplacements.

### Le Syndicat Intercommunal de Transport à la Demande

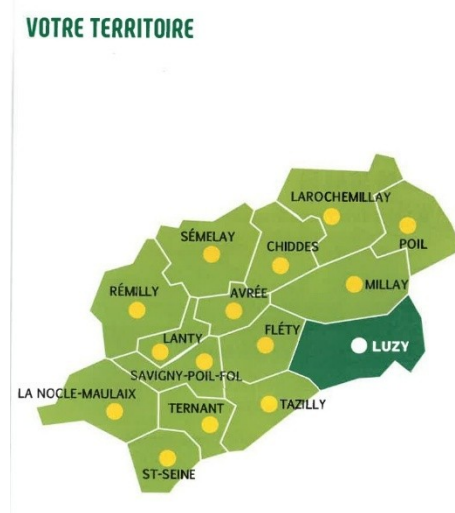
À l'échelle de 15 communes, le Syndicat Intercommunal de Transport à la Demande (SITD) fonctionne uniquement le vendredi. C'est un service existant depuis 1997, initialement financé par le département, repris par la région depuis 2019 par la loi LOM. Le service a donc évolué. Sa forme actuelle existe depuis 2020. La région finance directement un transporteur via un appel d'offre et le SITD gère le service (réservations et administratif)

Le Syndicat réunit les 15 communes qui s'attribuent la gestion du service et allouent un petit budget au fonctionnement à l'échelle de 0.70 cts/an/habitants. C'est actuellement la mairie de Poil qui assure la gestion, et le syndicat est présidé par le deuxième adjoint au Maire, Vincent Goueffon.

Les réservations se font le mardi matin pour le vendredi matin. Une quinzaine de personnes sont transportées de façon régulière sur deux véhicules, surtout des personnes âgées, ce qui est dû notamment au créneau proposé ou les actifs ne sont pas disponibles. L'été, certains propriétaires de résidences secondaires qui arrivent en train sont également utilisateurs de service. Ils sont déposés à la mairie de Luzy et au supermarché Super U (autrefois Bi1). Le coût est de 4€ l'aller-retour.

Le président du SITD témoigne de l'importance de ce moment pour les utilisateurs qui viennent aussi pour le lien social. L'ambiance est conviviale et des groupes se sont formés. Un des utilisateurs, qui aurait d'autres solutions pour se déplacer, préfère prendre le transport afin de discuter et de prendre son temps au marché, aller à la rencontre des habitants etc,... Il aimerait amplifier la portée du service mais se retrouve confronté à un double phénomène ; d'une part il estime que la communication n'est sans doute pas optimale et qu'il y aurait besoin d'y travailler pour atteindre une autre typologie de publics, et d'autre part, l'attachement à la voiture qui l'emporte sur le transport collectif.

Le SITD avait un temps proposé un trajet le vendredi soir à la gare de Luzy pour ramener les étudiants chez eux, mais ce trajet n'a jamais été utilisé, l'usage de la voiture pour aller récupérer ses enfants à la gare étant trop ancré.



Carte 2 : Le territoire du SITD, source : Mobigo

### Les Taxis

Une entreprise d'artisan taxi est également présente sur le territoire de Luzy, les taxis Dubuc. C'est une entreprise familiale (créée par le père, gérée par ses filles et ses gendres, ainsi que ses petits-enfants), installée depuis 1994 et qui compte 6 chauffeurs. 98% des trajets sont des trajets médicaux, conventionnés avec la Caisse d'Assurance Maladie de la Nièvre. Il s'agit essentiellement de trajets longs, notamment vers le centre hospitalier de Dijon. Ces trajets ne sont malheureusement pas viables économiquement pour la structure, notamment avec les évolutions à venir qui ne leur permettrait pas d'attendre les patients. C'est en revanche un véritable service de proximité puisque la gestionnaire accompagne parfois les patients dans leurs démarches de remboursement, les informe et les oriente. Elle déplore que le dispositif soit peu connu au vu de son utilité sur le territoire.

Le reste des trajets sont des particuliers qui appellent également pour des rendez-vous médicaux de proximité mais pour qui aller « en ville » (Autun, Le Creusot, Chalon-sur-Saône), est trop compliqué. Les propriétaires des maisons secondaires arrivant en train sont également utilisatrice de ce service (en complément du SITD pour aller faire leurs courses) et de façon plus originale, les randonneurs, nombreux dans le Morvan, font appel à leurs services l'été sur certaines étapes de parcours.

## Le train

La commune de Luzy est dotée d'une gare SNCF située sur la ligne ferroviaire de Nevers à Chagny, un axe régional qui relie directement le territoire à des centres urbains importants de Bourgogne-Franche-Comté.

Depuis cette halte ferroviaire, plusieurs trains TER desservent quotidiennement Nevers et Dijon. Les trajets vers Nevers durent environ 50 à 55 minutes, avec plusieurs départs répartis tout au long de la journée, ce qui en fait une solution pratique pour les déplacements quotidiens, notamment pour les travailleurs ou étudiants qui se rendent vers la Nièvre ou au-delà.

La liaison vers Dijon est aussi bien dotée, avec près de 9 trains par jour qui couvrent le trajet en environ 1h20 à 1h25 selon les horaires et les arrêts. À Dijon, gare centrale du réseau régional, les usagers accèdent à des correspondances vers les TGV grandes lignes (Paris, Sud de France, Alpes, etc.) et de nombreuses autres destinations TER, ce qui étend nettement les possibilités de mobilité à partir de Luzy.

## La compétence de la Communauté de Communes Bazois Loire Morvan

L'intercommunalité, récemment dotée de la compétence mobilité, a mis en place un dispositif de chèques mobilité permettant de prendre en charge 70 % du coût des trajets, distribués via les centres sociaux. Cependant, leur utilisation reste très faible aujourd'hui. Si les taxis Dubuc témoignent d'un recours important au lancement du dispositif, celui-ci s'est progressivement essoufflé. L'une des explications avancées est que le montant des chèques n'a pas évolué depuis leur création et ne tient pas compte de l'inflation ni de la hausse des tarifs des taxis. Ainsi, un trajet relativement long, comme vers Le Creusot, peut consommer l'intégralité des chèques d'une personne en une seule fois, réduisant considérablement l'attractivité du dispositif.

Parallèlement, l'intercommunalité et ses partenaires ont engagé depuis mai 2023 le projet « Tous en gare ! », en lien avec la Région, le Département, le Pays Nivernais Morvan, la SNCF et les communes de Cercy-la-Tour et de Luzy. L'ambition est de redonner un rôle central aux gares locales, non seulement en matière de mobilité, mais aussi en tant qu'espaces de vie, de services et d'attractivité territoriale. Après une première phase d'immersion ayant permis d'identifier les besoins des usagers, le projet s'est structuré en 2024 autour de cinq axes : transformer les gares en pôles multimodaux intégrant covoiturage, bornes de recharge, autopartage ou encore pôles vélo ; améliorer les liaisons entre la gare, le centre-bourg et les pôles d'intérêt via des cheminements doux et un jalonnement adapté ; rendre les gares plus accueillantes et confortables grâce à des espaces conviviaux et abris-mobilité ; valoriser leur rôle touristique par un affichage qualitatif et de nouvelles offres en lien avec le train ; enfin, faire des gares des lieux atypiques et attractifs, avec des projets comme « Art en gare », un espace de coworking à Cercy-la-Tour, ou une « Maison de la jeunesse et de la mobilité » à Luzy.

L'intercommunalité prévoit également de réaliser un plan de mobilité simplifiée et a également un projet d'autopartage électrique à l'échelle de la communauté de communes, avec un véhicule prévu à la gare de Luzy.

## Un projet communal : La Maison de la Jeunesse et de la Mobilité

La mairie de Luzy porte un projet de maison de la jeunesse et de la mobilité, accompagné par le Pays Nivernais Morvan dans le cadre du Permis d'Expérimenter (permettant de lancer rapidement des projets adaptés aux besoins locaux). Les jeunes de Luzy, la mairie ainsi que les associations, ont pensé

un projet proposant : une auberge de jeunesse, permettant d'héberger notamment des jeunes actifs, des étudiants ou des stagiaires, un espace de rencontre dédié aux jeunes, un point d'information mobilité, un service de location de scooters et de vélos électriques ainsi qu'une borne d'autopartage.

### Un collectif citoyen ; La Bougeotte

La Bougeotte est une association basée à Luzy dont l'objectif est de réfléchir et de promouvoir de nouvelles solutions de mobilité durable sur le bassin Luzycois, adaptées aux enjeux locaux. L'association organise des cafés mensuels pour discuter des problématiques locales et des solutions possibles, des ateliers pratiques sur le vélo. Parmi ses projets à venir figurent notamment l'organisation d'évènements dédiés à la mobilité et la construction d'un véhicule intermédiaire de type Vhélío.

En définitive, l'analyse du contexte géographique met en lumière un territoire rural marqué par une forte dispersion démographique, un vieillissement prononcé de la population et une dépendance structurelle à la voiture individuelle. La centralité du bourg de Luzy apparaît à la fois comme une ressource essentielle — concentrant services, équipements et vie sociale — et comme un révélateur des inégalités d'accès pour les communes périphériques, souvent éloignées et faiblement peuplées. Cette organisation spatiale, combinée à la position géographique périphérique du territoire, renforce les contraintes de mobilité et accentue les risques d'isolement, en particulier pour les publics les plus vulnérables, notamment les seniors.

Face à ces contraintes, plusieurs dispositifs de mobilité existent et témoignent d'une réelle capacité d'initiative locale : navette communale, transport à la demande, taxis conventionnés, aides financières intercommunales ou encore projets structurants autour des gares. Toutefois, leur portée reste limitée par des freins récurrents — faible fréquentation, manque de visibilité, inadéquation aux besoins des actifs, attachement culturel à la voiture — qui interrogent leur efficacité à long terme.

Ainsi, le Pays Luzycois apparaît comme un territoire à la fois contraint et innovant, où les enjeux de mobilité cristallisent des problématiques plus larges d'accessibilité, de solidarité et d'attractivité.

## 2. Enquête auprès des habitants

### 2.1. Méthode

Afin d'analyser les pratiques de mobilité sur le territoire, un questionnaire a été diffusé auprès des habitants du périmètre étudié. Cette enquête s'inscrit dans une logique de diagnostic territorial visant moins à produire des données exhaustives qu'à identifier des tendances structurantes, des pôles de déplacement et des facteurs de contraintes ou de dépendance à la mobilité.

La démarche repose sur plusieurs hypothèses de départ. La première concerne le rôle central de la commune de Luzy, qui, du fait de la concentration des services, des commerces et des équipements, constitue le principal pôle d'attractivité du territoire. Les déplacements quotidiens des communes périphériques s'organisent majoritairement selon une logique centre-périphérie, confirmant une structuration polarisée de l'espace. La seconde hypothèse porte sur les déplacements contraints hors territoire, en particulier pour l'accès aux soins spécialisés, révélant une dépendance à des pôles extérieurs et une vulnérabilité accrue des personnes ne disposant pas de moyens de transport

autonomes. Une attention particulière a également été portée aux publics très âgés (85 ans et plus), supposés cumuler isolement social, perte d'autonomie et difficultés de déplacement, et dont les pratiques reposent davantage sur des services de mobilité organisés. Enfin, l'existence de formes de mobilité informelles a été envisagée comme un levier important, bien que peu visible, de compensation des carences de l'offre institutionnelle.

Sur le plan méthodologique, le questionnaire a été diffusé sous format papier (mairies, relais postaux) et numérique (listes de diffusion communales, Panneau Pocket), avec une distribution en boîtes aux lettres assurée par un bénévole dans une seule commune. Ces modalités ont fortement conditionné le profil des répondants. Les personnes ayant répondu sont majoritairement en capacité de se déplacer ou disposent d'un accès aux outils numériques, ce qui exclut de fait les publics les plus isolés, dépendants ou éloignés du numérique. Ce biais structurel limite la capacité de l'enquête à rendre compte des situations de non-mobilité ou de forte contrainte, qui constituent pourtant un enjeu central en milieu rural.

La participation des salariés de l'Entreprise à But d'Emploi (environ 25 répondants) a par ailleurs contribué à une surreprésentation des actifs dans l'échantillon. Si cette présence apporte un éclairage précieux sur les problématiques de mobilité liées à l'emploi, elle infléchit également les résultats vers des pratiques et des contraintes spécifiques à ce public, marqué par des fragilités sociales et économiques.

De plus, 43% des répondants résident dans le centre bourg de Luzy et de fait, la façon de se déplacer diffère de celle des habitants des communes alentours ; l'usage du vélo et de la marche y est plus représenté.

L'échantillon reflète ainsi davantage des usages liés à l'activité professionnelle et aux déplacements contraints que ceux des publics les plus dépendants ou retraités les plus âgés.

Au total, 116 foyers ont répondu, soit environ 6 % des foyers du territoire. Ce taux de retour, relativement satisfaisant au regard de la taille du périmètre étudié, ne permet pas une généralisation statistique des résultats, mais autorise une analyse qualitative des logiques de flux. L'enquête met en évidence une organisation territoriale de la mobilité fortement polarisée autour de Luzy, combinée à des déplacements ponctuels mais structurants vers l'extérieur du territoire. Les réponses incomplètes observées sur certains questionnaires traduisent possiblement des difficultés de compréhension, un manque d'intérêt pour certaines thématiques ou une inadéquation partielle des questions aux pratiques réelles, ce qui constitue en soi un indicateur des limites de l'outil.

Enfin, plusieurs biais analytiques doivent être explicitement pris en compte. La conception du questionnaire ne permettait pas d'appréhender finement certains déplacements spécifiques, notamment ceux liés aux soins médicaux spécialisés, ni de qualifier précisément les formes de solidarité et de mobilité informelle. De plus, le choix d'un questionnaire adressé au foyer mais formulé à l'échelle individuelle a généré des ambiguïtés dans l'interprétation des réponses, en particulier pour les pratiques partagées (véhicule, accompagnement, entraide). Enfin, ce questionnaire a été conçu pour comprendre les déplacements internes au territoire plutôt et moins sur les flux entrants et sortants.

La forte proportion de femmes parmi les répondants (67 %) constitue également un biais significatif : en milieu rural, les rôles sociaux genrés influencent fortement les motifs, les fréquences et les contraintes de déplacement (accompagnement, soins, démarches, achats du quotidien). Cette surreprésentation contribue à orienter l'analyse vers des pratiques de mobilité liées aux fonctions domestiques et sociales, au détriment éventuel d'autres types de déplacements.

Dans ce contexte, l'enquête doit être lue comme un outil d'éclairage des dynamiques territoriales de mobilité plutôt que comme une photographie exhaustive des pratiques. Elle permet d'identifier des lignes de force, des dépendances structurelles et des zones de fragilité, qui appellent à être approfondies par des enquêtes qualitatives ciblées, notamment auprès des publics les plus isolés et des personnes en perte d'autonomie.

## 2.2. Résultats du questionnaire

### *Sur l'utilisation de la voiture*

- Plus de 96 personnes déclarent l'utiliser régulièrement.
- 71 personnes l'utilisent pour l'ensemble de leurs trajets.
- 26 personnes déclarent ne pas utiliser la voiture sur l'ensemble de leurs trajets ;
  - 7 déclarent utiliser le vélo dont 2 ne vivant pas à Luzy (Chiddes et Millay). Les 7 sont des actifs en emploi.
  - 9 personnes déclarent pratiquer la marche à pied, notamment sur les trajets domicile travail (à Luzy) et sont majoritairement des actifs en emploi.
    - Les réponses de ce questionnaire témoignent que les mobilités douces ne se pratiquent qu'au centre bourg et majoritairement par les actifs.
- 14 personnes ont déclaré ne pas disposer de véhicule :
  - 8 personnes habitent Luzy, les 6 autres sont réparties sur les autres communes du Canton (Larochemillay, Chiddes, et Millay).
  - 6 ont plus de 65 ans.
  - 8 déclarent vivre seules mais 13 sur 14 déclarent pouvoir compter sur leur proche pour se déplacer ponctuellement.
  - 3 ont une personne à mobilité réduite au sein de leur foyer.

Cette dépendance automobile illustre une réalité typique des zones rurales. La possession d'une voiture n'est pas seulement un signe de confort, mais bien une condition d'autonomie.

### *Typologie des trajets.*

Pour chaque typologie de trajets, les questions posées étaient :

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (avec une précision si la réponse se situe en dehors du territoire)

La fréquence du déplacement et l'utilisation systématique de la voiture à cette occasion.

### *Les courses alimentaires :*

- **Localisation**
  - 94% font leurs courses à Luzy.
  - 6% font uniquement leurs courses en dehors du territoire (Autun/Chalon/Decize/Dijon).
  - 46.5% font leurs courses sur Luzy uniquement (dont quelques-uns vont aussi sur les communes alentours).
  - 47% ne se limitent pas au territoire et font leurs courses à la fois sur Luzy et d'autres pôles.
  - Autun représente 80% de ces déplacements hors Luzy, de façon moins significative, Chalon-sur-Saône, Montceau Les Mines, Le Creusot, Bourbon Lancy, Decize, Dijon, Nevers.

- Sur les 17% qui ont déclaré ne pas utiliser leur voiture, les raisons sont diverses : la proximité des commerces, l'âge, la santé.
- 81% des répondants utilisent la voiture à cette occasion.
- La grande majorité déclare faire ses courses au moins une fois par semaine, parfois plus.

#### Les rendez-vous médicaux :

##### ▪ Localisation

- 85% déclarent aller sur Luzy pour leurs rendez-vous de santé, dont 41% se rendent également ailleurs.
- Les villes les plus visitées pour les soins hors Luzy sont d'abord Autun, Dijon, Le Creusot et de façon plus circonstancielle, Decize, Nevers, Chalon sur Saône, Gueugnon et Bourbon Lancy.  
Même si la question n'était pas posée, les retours en général des habitants du territoire témoignent de l'absence de spécialistes, d'où la nécessité de se déplacer ailleurs.
- 17% déclarent ne pas prendre leur voiture systématiquement pour les rendez-vous de soin. Deux personnes utilisent des taxis et trois personnes utilisent le train. Deux répondants invoquent l'âge pour expliquer la non utilisation du véhicule.
- 75% des répondants se déplacent pour des soins une fois par mois ou moins.

#### Les démarches administratives :

##### ▪ Localisation

- 83.6% déclarent aller sur Luzy ou dans leurs mairies pour leurs démarches administratives. Ceux qui vont plus loin (4%) se rendent à Autun principalement, ou bien Dijon, Nevers, Chatillon-en-Bazois ou Decize.
- 34% déclarent ne pas utiliser la voiture systématiquement, dont 30% pratiquent la marche.
- La grande majorité y va moins d'une fois par mois.

#### Les loisirs :

##### ▪ Localisation

- 54% des répondants déclarent se déplacer sur Luzy.
- 18% se rendent dans les communes de l'ancien canton.
- 25% se rendent également plus loin.
- 19% déclarent ne pas utiliser la voiture systématiquement lors de ces déplacements et pratiquent le covoiturage, le train le vélo ou la marche à pied (34%).
- Une majorité se déplacent une fois par semaine.

#### La vie sociale :

##### ▪ Localisation

- 67% des répondant déclarent se déplacer sur Luzy.
- 30% des répondants se rendent dans les communes de l'ancien canton.
- 56% déclarent se rendre également plus loin sur des zones géographiques plus importante couvrant toute la France, allant jusqu'en Suisse et aux Pays Bas.
- 19% déclarent ne pas utiliser la voiture systématiquement en privilégiant notamment le train.

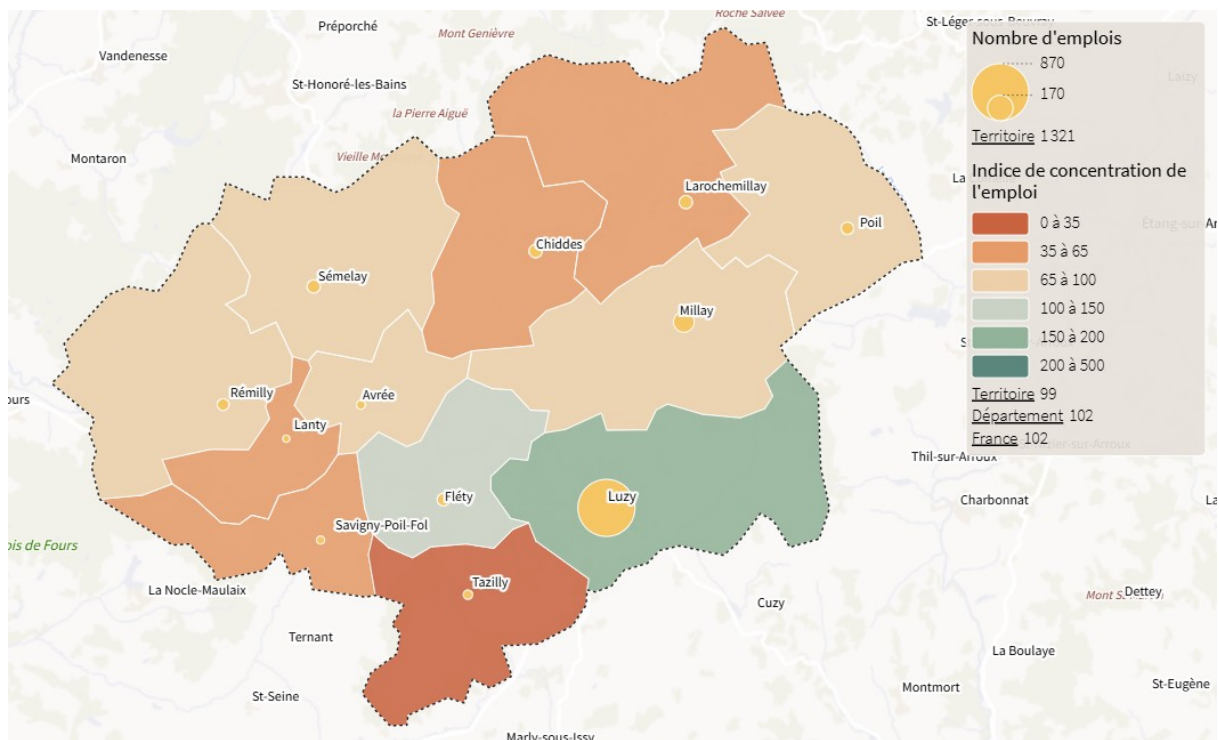
##### ▪ Fréquence

- 30% déclarent se déplacer une fois par semaine autant retraités qu'actifs
- 14% se déplacent une à deux fois par mois
- 29% se déplacent une fois par mois ou plus, dont 50% de retraités.

### Les trajets liés à l'emploi :

Seules 31 personnes ont répondu à cette question. Les actifs en emploi ayant répondu travaillent sur Luzy en majorité, puis sur Decize, Autun, parfois plus loin Dijon ou la France. 67% déclarent utiliser le plus souvent leur voiture. Les autres s'y rendent à pied ou en train pour les déplacements professionnels.

Sur le territoire, l'essentiel de l'emploi est concentré à Luzy.



Carte 3: Concentration de l'emploi sur le territoire. Source - diagnostic-mobilité.fr

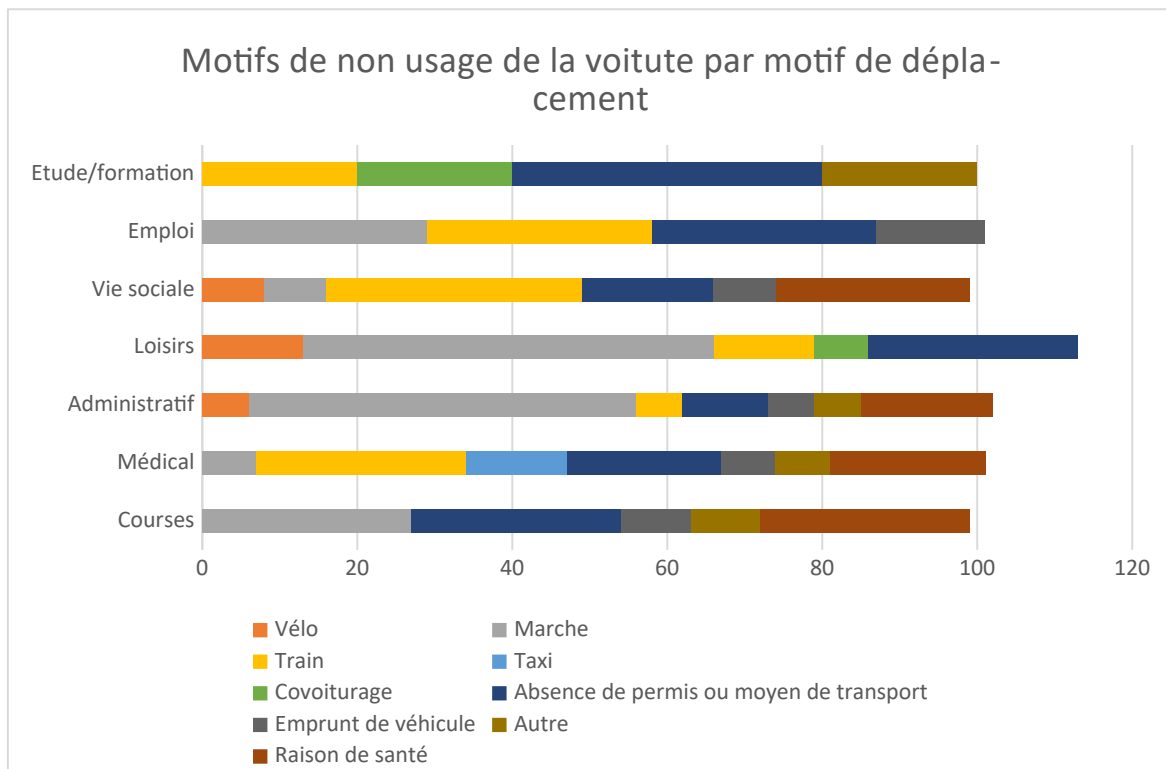
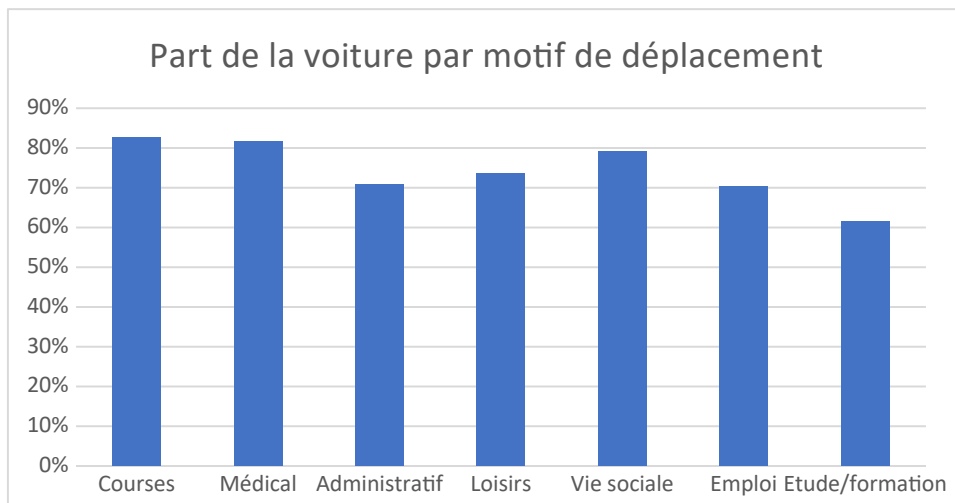
### Les trajets liés à la formation :

Seules 13 répondants étaient concernés sur les 116 répondants, essentiellement des actifs en emploi (seul 1 a déclaré être en études), dont la moitié se déplace à Luzy, et l'autre plus loin en fonction des opportunités. Ceux qui n'utilisent pas la voiture systématiquement (y compris voiture de service) utilisent le train ou le covoiturage.

## 2.3. Analyse

L'analyse des réponses met en évidence une forte dépendance à l'automobile, qui demeure le principal mode de déplacement dans ce territoire rural. La voiture est utilisée par la quasi-totalité des répondants, que ce soit pour les courses, les rendez-vous médicaux, les démarches administratives, la vie sociale ou les loisirs. Elle représente un outil d'autonomie incontournable, particulièrement pour

les personnes âgées et celles vivant seules, même si une partie peut compter ponctuellement sur l'entraide familiale ou de proximité.



Les mobilités alternatives (marche, vélo, train, covoiturage) existent mais restent marginales et concentrées : elles concernent surtout les habitants du centre-bourg de Luzy et les actifs dont les trajets domicile-travail sont courts. Leur faible usage s'explique par l'éloignement des services spécialisés, la dispersion géographique du territoire et la rareté des infrastructures adaptées.

Les déplacements révèlent également une polarisation spatiale : Luzy concentre l'essentiel des activités quotidiennes (courses, démarches, soins courants), mais les habitants doivent se tourner vers des pôles plus éloignés (Autun, Dijon, Decize...) pour les besoins plus spécifiques, notamment médicaux ou liés à l'emploi. Cela confirme une double logique : une vie locale centrée sur Luzy et une ouverture contrainte vers des centres urbains plus lointains

### *Axe Luzy Autun :*

Sur la base des données du questionnaire, l'axe Luzy–Autun se distingue nettement comme le principal axe de sortie du territoire et structure une part importante des mobilités non quotidiennes. Si le questionnaire ne permettait pas de creuser la part de déplacement sur cet axe, il ressortait nettement dans les habitudes de mobilité. Pour les courses alimentaires, 47 % des répondants déclarent ne pas se limiter à Luzy et combiner leurs achats avec d'autres pôles ; parmi ces déplacements hors territoire, Autun concentre environ 80 % des destinations, loin devant Chalon-sur-Saône, Montceau-les-Mines ou Dijon. Cette centralité d'Autun se retrouve de manière encore plus marquée dans les déplacements liés à la santé : si 85 % des répondants consultent à Luzy pour les soins courants, 41 % se rendent également ailleurs, Autun étant la première destination citée, avant Dijon et Le Creusot. Ces flux, bien que majoritairement mensuels ou plus espacés (75 % des répondants), sont fortement contraints et reposent quasi exclusivement sur l'usage de la voiture.

Ainsi, les données montrent que l'axe Luzy–Autun concentre des déplacements moins fréquents que ceux du quotidien, mais essentiels : soins spécialisés, emploi, achats et démarches spécifiques. Sa fréquentation repose sur une population majoritairement motorisée, ce qui rend cet axe moins accessible aux 14 répondants ne disposant pas de véhicule, dont une majorité de personnes âgées ou vivant seules. Pour ces publics, l'accès à Autun dépend largement de l'entraide de proximité, mentionnée par 13 personnes sur 14. L'axe Luzy–Autun apparaît donc, à travers les chiffres, comme un axe de mobilités contraintes, révélateur à la fois de la polarisation fonctionnelle du territoire et des inégalités d'accès aux services spécialisés.

A ce jour, il n'existe que très peu de solutions alternatives à la voiture pour faire ce trajet qui pourtant ne dure que 30 min en voiture.

- La 1<sup>ère</sup>, proposée par Mobigo: un bus à 6h52 (unique passage de la journée), pour aller jusqu'à Decize. A Decize, prendre le train jusqu'à Etang sur Arroux, et ensuite prendre un car jusqu'à Autun. Durée du trajet 3 h – coût : 22€. Il n'y pas de possibilité de faire l'itinéraire en sens inverse dans la même journée.
- La 2<sup>ème</sup>, proposée par Google Maps : prendre le train à Luzy, un changement de train à la gare de Montchanin. Descente du train à Saint Léger sur Dheune, et prendre un car jusqu'à Autun. Durée du trajet : 3h
- Il faut aller sur le site internet de la SNCF pour avoir la solution la plus simple avec la possibilité de faire un aller-retour dans la journée : un train entre Luzy et Etang sur Arroux, puis une navette jusqu'à Autun. Durée du trajet : 1h55 – coût du trajet : 13€. Ce trajet peut se trouver sur google maps mais n'est pas le premier trajet proposé. L'aller-retour dans la journée est possible mais relativement limité en termes d'horaires

La limite administrative, d'une part entre deux communautés de commune, et d'autre part entre deux départements rend difficile la mise en place d'une navette assurant une liaison directe, ou d'un service de transport à la demande communal.

### *Mobilité durable*

Les données issues du questionnaire montrent que les mobilités durables occupent une place marginale et très localisée dans les pratiques de déplacement du territoire. Sur les 116 répondants, seuls 26 déclarent ne pas utiliser la voiture pour l'ensemble de leurs trajets. Parmi eux, 7 privilégient le vélo et 9 la marche à pied, principalement pour les déplacements domicile-travail. Ces pratiques concernent quasi exclusivement des actifs en emploi et se concentrent dans le centre-bourg de Luzy,

où la proximité des services, des commerces et des lieux de travail rend ces modes de déplacement possibles. À l'inverse, les habitants des communes périphériques (Chiddes, Millay, Larochemillay) y recourent de manière très marginale, ce qui confirme le rôle déterminant de la distance, du relief et de la dispersion de l'habitat dans le faible recours aux mobilités douces.

Les autres formes de mobilités durables ou alternatives apparaissent également limitées. Le train et le covoiturage sont principalement cités pour les loisirs, la vie sociale ou certains déplacements professionnels ponctuels, et concernent une minorité de répondants (environ 19 % selon les motifs). Ces usages relèvent davantage de solutions d'appoint que de véritables alternatives à la voiture dans le quotidien des habitants. Ainsi, la faiblesse des mobilités durables ne traduit pas un désintérêt des populations, mais résulte de contraintes structurelles fortes : éloignement des pôles de services, prédominance des déplacements contraints, manque d'infrastructures adaptées et dépendance importante à l'automobile. Les mobilités durables s'inscrivent donc davantage dans une logique d'opportunité spatiale et sociale que dans un véritable choix modal à l'échelle du territoire.

Malgré ces limites, certaines solutions de mobilité durable existent sur le territoire, notamment le train, le Luzylien et le SITD, déjà évoqués. En revanche, le service de covoiturage proposé par la région Bourgogne-Franche-Comté reste très peu utilisé. Le territoire ne fait d'ailleurs pas partie des communautés inscrites et répertoriées sur la plateforme régionale, ce qui complique l'identification des trajets et l'organisation du covoiturage, et limite de fait son développement.

La pratique du vélo est bien présente sur le territoire, mais demeure restreinte. Elle est freinée par le manque d'infrastructures cyclables garantissant des conditions de circulation sécurisées, ainsi que par un relief très vallonné. Ces contraintes expliquent que l'usage du vélo soit souvent cantonné aux pratiquants les plus engagés. Le questionnaire met néanmoins en évidence une utilisation du vélo dans le centre-bourg de Luzy, où les distances sont plus courtes. Cette pratique tend à s'intensifier en période estivale, portée notamment par le développement du vélotourisme dans la région, renforcé par la démocratisation du vélo à assistance électrique.

Par ailleurs, certains dispositifs proposent d'inverser la logique traditionnelle de mobilité en faisant venir le service jusqu'à l'utilisateur.

- Le portage de repas, assuré par le Centre Social, permet aux personnes âgées et fragiles de bénéficier de repas préparé tout en maintenant un lien social.
- Dans la même logique, le projet Frigo Plein, porté par l'EBE du Pays Luzycois, propose aux touristes séjournant sur le territoire de commander et de se faire livrer, directement sur leur lieu d'hébergement, une gamme de produits locaux. Ce service, appelé à évoluer, envisage déjà d'élargir son public, notamment aux personnes âgées du territoire.

### *Données qualitatives*

Le questionnaire permet d'avoir une lecture quantitative des habitudes de mobilité. Il ne permet pas une compréhension qualitative de la mobilité des habitants de l'ancien canton de Luzy. L'angle inclusif et solidaire est abordé avec l'angle de l'emploi, de l'insertion et de la vulnérabilité des publics bénéficiaires des dispositifs sans témoignage direct.

L'association France Nature Environnement, en partenariat avec l'EBE, a organisé des ateliers « Dialogue Environnementaux » sur le thème de la mobilité, avec la présence des salariés de l'EBE mais aussi des habitants du territoire. Grâce à des débats mouvants et une œuvre collective, les participants ont pu s'exprimer sur leur conception de la mobilité. Voici ce qu'il en est ressorti ;

- La mobilité est le facteur commun à toutes les problématiques d'inclusion et le premier facteur d'exclusion sociale pour les personnes
- Injustice provenant de l'injonction à être plus écologique et d'acheter un véhicule électrique alors que le coût financier est élevé et que les voitures thermiques amortissent le coût environnemental en pouvant être gardées et utilisées pendant des décennies. *“On pense à la fin du mois avant de penser à la fin du monde”*
- Importance d'avoir sa propre voiture à soi comme vecteur de fierté, mais aussi pour le bien-être d'avoir un moment privilégié, avec soi-même, dans une bulle rassurante avant d'arriver au travail.
- Importance de la solidarité pour aider ses voisins et même ceux que l'on ne connaît pas → la solidarité (ou l'organisation en collectif) pour s'organiser dans un environnement où la voiture individuelle n'est pas optionnelle.
- Problèmes de sécurité pour les jeunes qui sortent le soir et doivent rentrer en conduisant : nécessité d'avoir une navette pour les rapprocher de chez eux en toute sécurité
- Inégalités sociales : Le coût élevé du permis et l'accès limité à une voiture créent des injustices. Les aides existantes (comme celles pour le permis) sont complexes à obtenir et demandent une réelle démarche intellectuelle
- Le covoiturage, bien qu'encourageant, reste peu adapté aux besoins individuels et peine à s'imposer dans les mentalités.
- Transports en commun peu pratiques : organiser un trajet en train peut être compliqué, et certains services publics sont mal desservis

L'analyse du questionnaire montre que la mobilité sur le territoire est fortement conditionnée par la dépendance à l'automobile, indispensable pour l'accès aux services, à l'emploi, aux soins et à la vie sociale. Luzy concentre l'essentiel des déplacements quotidiens, tandis que des besoins spécifiques entraînent des déplacements contraints vers des pôles extérieurs, notamment Autun, révélant des inégalités d'accès pour les personnes non motorisées.

Les mobilités alternatives, qu'il s'agisse de marche, de vélo, de train ou de covoiturage, restent marginales et localisées, principalement dans le centre-bourg et pour les actifs. Leur faible recours traduit moins un désintérêt que des contraintes structurelles : dispersion du territoire, relief, absence d'infrastructures et cloisonnements administratifs. Les dispositifs de « service rendu à l'utilisateur » apparaissent ainsi comme des leviers adaptés pour répondre aux besoins des publics les plus fragiles.

Malgré ses limites méthodologiques et ses biais d'échantillon, l'enquête permet d'identifier les lignes de force et les fragilités du système de mobilité local, en mettant en évidence la centralité de l'automobile, la polarisation autour de Luzy et la nécessité de développer des solutions adaptées aux mobilités contraintes et aux populations vulnérables.

## 3. Les EBE comme acteurs de la mobilité

### 3.1. L'expérimentation Territoire Zéro Chômeurs Longue Durée :

L'expérimentation “Territoires zéro chômeur de longue durée” (TZCLD) est une initiative française lancée par la loi du 29 février 2016, qui vise à démontrer qu'il est possible, à l'échelle d'un territoire,

de proposer un emploi à durée indéterminée et à temps choisi à toute personne privée durablement d'emploi. Elle repose sur un principe simple : plutôt que de financer le coût du chômage (allocations, minima sociaux, dépenses induites), il est préférable de rediriger ces ressources vers la création d'emplois utiles localement. Pour mettre en œuvre ces postes, ont été créées des entreprises à but d'emploi (EBE) : ce sont des structures de l'économie sociale et solidaire, financées principalement par la réaffectation des dépenses liées au chômage et par le chiffre d'affaires généré, qui proposent des CDI aux personnes éloignées durablement de l'emploi, sans sélection ni condition de diplôme. Devant les résultats positifs de cette première phase, la loi du 14 décembre 2020 a prolongé et élargi l'expérimentation à de nouveaux territoires.

Les Comités locaux pour l'emploi (CLE) jouent un rôle stratégique dans l'expérimentation *Territoires zéro chômeur de longue durée*. Ils rassemblent, à l'échelle de chaque territoire volontaire, l'ensemble des acteurs concernés : élus locaux, services de l'État, France Travail, associations, entreprises, habitants, ainsi que les personnes privées durablement d'emploi elles-mêmes. Leur mission principale : identifier les personnes concernées, recenser les besoins locaux non satisfaits, veiller à la complémentarité des services proposés avec ceux existants sur le territoire.

Les EBE sont le cœur opérationnel de l'expérimentation TZCLD. Ce sont des structures de l'économie sociale et solidaire (associations, SCIC ou coopératives) créées sur les territoires participants pour employer directement les personnes privées durablement d'emploi. Elles fonctionnent sur un modèle original : leur financement provient en partie de la réallocation des coûts du chômage (via le Fonds d'expérimentation territoriale contre le chômage de longue durée, alimenté par l'État, et les Départements), complété par le chiffre d'affaire généré par leurs activités. Les EBE développent des services variés comme la ressource, l'entretien des espaces verts, le transport solidaire, la petite réparation, l'aide aux personnes âgées, le maraîchage, ou encore des activités culturelles. Tous les salariés des EBE sont embauchés en CDI à temps choisi, ce qui sécurise leur parcours professionnel tout en respectant leur rythme.

#### *EBE de Luzy comme solution de proximité*

L'Entreprise à But d'Emploi (EBE) du Pays Luzycois a été créée dans le cadre de la deuxième loi d'expérimentation, au même titre que trois autres structures implantées dans la Nièvre : Lormes, Moulins-Engilbert et Clamecy. L'EBE 58, située à Prémery, a vu le jour grâce à la première loi d'expérimentation. La Communauté de Communes Bazois Loire Morvan compte donc sur son territoire deux EBE, celles de Moulins Engilbert et Luzy

L'EBE du Pays Luzycois a été officiellement créée en 2021 et a ouvert ses portes en 2022. Elle emploie aujourd'hui 39 salariés, dont 36 proviennent de la privation d'emploi longue durée. Elle s'est implantée sur un territoire de 12 communes, l'ancien canton de Luzy qui se sont portées volontaires : Avrée, Chiddes, Fléty, Lanty, Larochemillay, Millay, Savigny-Poil-Fol, Sémelay, Tazilly, Poil, Rémilly et Luzy. Elles sont toutes représentées sur le logo de l'EBE.



Ses activités sont variées et répondent à des besoins multiples :

- Travaux de second œuvre léger ;
- Entretien d'espaces verts ;
- Nettoyage des locaux ;
- Aérogommage et rénovation de mobilier ;
- Réparation et vente de vélos d'occasion ;
- Broyage de végétaux ;
- Atelier de couture ;
- Reconditionnement de matériel informatique ;
- Création et commercialisation d'une gamme de mobilier rural en bois local.

Par ailleurs, l'EBE développe des projets innovants pour renforcer le lien social et dynamiser le territoire

- La création d'un tiers-lieu solidaire, dont l'ouverture est prévue pour la fin de l'année 2025 ;
- Le lancement du service Frigo Plein, permettant aux touristes séjournant dans le Morvan de commander et de se faire livrer des produits locaux le jour de leur arrivée.

Grâce à cette diversité d'activités et à son engagement social, l'EBE du Pays Luzycois se positionne comme un acteur du développement économique et solidaire du territoire.

## 3.2. Les solutions mises en place par l'EBE du Pays Luzycois

Solutions de mobilité à destination des salariés :

- Une aide au passage du permis de conduire est ainsi proposée, combinant le financement d'une partie des frais, un prêt consenti par l'employeur et la possibilité de suivre la formation directement sur le temps de travail. Afin de sécuriser le parcours, un salarié accompagne également les candidats jusqu'à Autun pour leurs cours de conduite. À ce jour, quatre salariés ont déjà pu bénéficier de cette mesure : il s'agit de personnes pour lesquelles l'accès à la mobilité ne dépendait que d'un dernier coup de pouce financier et organisationnel. En revanche, quatre autres salariés ont été identifiés comme rencontrant des freins plus complexes. Pour certains, il s'agit d'un blocage psychologique et d'une forte appréhension à l'idée de conduire ; pour deux autres, hébergés dans le cadre du Service d'Hébergement d'Urgence pour les Demandeurs d'Asile, la principale difficulté réside dans la barrière de la langue, le vocabulaire du code de la route étant particulièrement technique et spécifique. Afin d'accompagner ces salariés, le recours au dispositif « Intégracode » a été identifié : il s'agit d'un parcours de Français Langue Étrangère spécialement conçu pour l'apprentissage du lexique du code de la route, cependant. Malheureusement ce dispositif n'existe pas sur le territoire et en faisant appel aux porteurs les plus proches, ils réservent les places aux habitants de leur territoire, car les crédits sont très limités. Un accompagnement sur mesure leur sera proposé pour lever progressivement ces obstacles.
- L'EBE de Luzu a investi dans des véhicules sans permis AMI Citroën. Leur but premier est de permettre aux salariés sans permis de pouvoir se rendre sur leurs lieux d'activité quotidien. Les véhicules qui peuvent être empruntés par les salariés pour faciliter leurs démarches médicales, administratives ou autre, offrant une solution transitoire pour ceux qui n'ont pas encore obtenu leur permis.

- La flotte de véhicules professionnels de l'EBE peut faire l'objet d'une demande de prêt des salariés auprès de la direction (camion ou voiture) pour les soirs ou les weekends.

#### A destination des habitants du territoire :

L'EBE de Luzy s'implique déjà sur la thématique de la mobilité comme évoqué à plusieurs reprises.

Pour rappel :

- Le Luzylien, navette gratuite fonctionnant deux fois par semaine, est principalement utilisé par les personnes âgées ou isolées pour se rendre au marché.
- Le service Frigo Plein qui pourra s'ouvrir à de nouveaux publics en fonction des orientations à venir.

#### Projets en réflexion :

Dans la continuité, de nouvelles pistes de développement sont envisagées afin d'élargir et de diversifier l'offre de mobilité locale.

- La première concerne la mise en place d'un Transport d'Utilité Sociale (TUS). Ce dispositif est défini dans la loi LOM ; il est accessible selon deux critères : être bénéficiaire des minimas sociaux (RSA, ADA, ASS, ASH, AAH, etc...) ou résider en zone rurale, ou d'une aire urbaine de moins de 12 000 habitants. La distance inférieure ou égale à 100km, la participation au coût 0.32cts du kilomètre (ce barème n'a pas été vérifié depuis).

#### **Décret n° 2019-850 du 20 août 2019 relatif aux services de transport d'utilité sociale :**

##### Chapitre III

##### Services de transport d'utilité sociale

« Art. R. 3133-1.-Les associations mentionnées à l'article L. 3133-1 peuvent organiser des services de transport au bénéfice des personnes dont l'accès aux transports publics collectif ou particulier est limité, répondant à au moins l'une des conditions suivantes :

« 1° Résider dans une commune rurale ou dans une commune appartenant au périmètre d'une unité urbaine de moins de 12 000 habitants dont la liste est établie d'après la base des unités urbaines de l'Institut national de la statistique et des études économiques et rendue publique par le ministre chargé des transports, ou résider à Saint-Pierre-et-Miquelon ;

« 2° Bénéficier d'une couverture maladie universelle complémentaire en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale ou justifier de ressources inférieures ou égales au plafond fixé en application de cet article, ou être bénéficiaire de l'une des prestations suivantes :

« a) Revenu de solidarité active prévu à l'article L. 262-1 du code de l'action sociale et des familles ;

« b) Revenu de solidarité prévu à l'article L. 522-14 du code de l'action sociale et des familles ;

« c) Allocation pour demandeur d'asile prévue à l'article L. 744-9 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile ;

« d) Allocation prévue à l'article L. 5131-5 du code du travail ;

« e) Allocation de solidarité spécifique prévue à l'article L. 5423-1 du code du travail ;

« f) Allocation temporaire d'attente prévue à l'article L. 5423-8 du code du travail ;

« g) Assurance veuvage prévue à l'article L. 356-1 du code de la sécurité sociale ;  
« h) Allocation de solidarité aux personnes âgées prévue à l'article L. 815-1 du code de la sécurité sociale ;  
« i) Allocation supplémentaire d'invalidité prévue à l'article L. 815-24 du code de la sécurité sociale ;  
« j) Allocation aux adultes handicapés prévue à l'article L. 821-1 du code de la sécurité sociale.

« Art. R. 3133-2.-Le transport d'utilité sociale ne peut porter que sur des trajets d'une distance inférieure ou égale à 100 kilomètres.

« Pour les personnes ne bénéficiant de ce transport qu'en vertu du 1° de l'article R. 3133-1, le trajet ne peut, en outre, s'effectuer que dans le périmètre de communes rurales ou d'unités urbaines de moins de 12 000 habitants, ou pour rejoindre un pôle d'échange multimodal situé dans le périmètre d'une unité urbaine voisine de plus de 12 000 habitants.

« Art. R. 3133-3.-La participation aux coûts supportés pour l'exécution du service que l'association peut, le cas échéant, demander aux personnes transportées à l'occasion de chaque déplacement, ne peut excéder le plafond fixé par arrêté du ministre chargé des transports.

« Art. R. 3133-4.-Les services de transport d'utilité sociale sont exécutés avec des véhicules appartenant à l'association organisatrice ou mis à sa disposition à titre non lucratif.

« L'association s'assure que le véhicule utilisé dispose du certificat d'immatriculation mentionné au I de l'article R. 322-1 du code de la route et de l'assurance prévue par les dispositions de l'article L. 211-1 du code des assurances. Elle s'assure également que le conducteur chargé du déplacement dispose du permis de conduire requis pour la conduite du véhicule utilisé.

« Art. R. 3133-5.-A la fin de chaque année civile, l'association fournit au préfet du département où elle exerce une activité de transport d'utilité sociale, les informations relatives à cette activité, dans les conditions prévues par arrêté du ministre chargé des transports. »

Les services de TUS peuvent être assurés par des conducteurs bénévoles ou par les salariés d'organisation à but non lucratif.

L'EBE du Pays Luzycois envisage de mettre en place un projet de Transport d'Utilité Sociale sur son territoire afin de répondre à des besoins spécifiques, identifiés lors des échanges sur la mobilité. Ainsi, certains habitants ont exprimé leur difficulté à se rendre à des événements importants, comme les funérailles de proches dans les communes voisines. Une première expérimentation de TUS a déjà été amorcée par l'EBE : elle concerne entre autres un habitant qui se rend chaque mercredi à l'EHPAD où réside son épouse, afin de partager l'après-midi avec elle. Ce déplacement nécessite qu'un salarié de l'EBE l'accompagne : aller le chercher, le déposer, revenir, puis effectuer à nouveau le trajet pour le raccompagner à son domicile. Ce type d'exemple illustre parfaitement la souplesse d'action des EBE, capables de s'inscrire dans un bouquet de solutions de mobilité adapté aux réalités de la ruralité.

Les résultats du questionnaire mené auprès des habitants confirment l'intérêt pour ce type de service. Il y avait trois questions portant sur l'intérêt d'un service de TUS : *Seriez-vous intéressé par un service transport à la demande complémentaire à celui Syndicat Intercommunal de Transport à la demande de Luzy le vendredi ? – Si Non pourquoi ? – Pour quel type de Trajet ?*

Sur 105 personnes interrogées, 37 se sont déclarées intéressées par un dispositif de TUS complémentaire aux offres existantes, aussi bien parmi les retraités que les actifs en emploi. Les motifs principaux de recours identifiés sont les courses et les rendez-vous médicaux, suivis par les démarches administratives, la participation à la vie sociale et, enfin, les loisirs. Concernant la fréquence, la majorité des répondants a estimé qu'un usage hebdomadaire suffirait à couvrir leurs besoins.

À l'inverse, 68 personnes ont déclaré ne pas être intéressées par le service, dont 34 retraités. Il est intéressant de noter que ces derniers ont majoritairement expliqué leur refus par leur autonomie actuelle, affirmant vouloir continuer à conduire tant que possible – l'exemple marquant étant celui d'un homme de 90 ans qui revendique encore son indépendance au volant. Ce constat peut être interprété de deux manières. D'une part, l'utilisation d'un service de TUS peut être perçue comme un aveu de faiblesse ou de dépendance, ce qui constitue un frein psychologique fort. D'autre part, l'automobile reste profondément ancrée dans les pratiques de mobilité en milieu rural : elle représente non seulement un mode de déplacement, mais également un symbole de liberté et d'autonomie, que beaucoup souhaitent conserver jusqu'au bout.

Ce service de TUS pourrait également venir pallier aux manques de solutions pour l'axe Luzy-Autun, car porté par l'EBE, il ne subit pas la délimitation administrative entre les deux communes et permettrait aux habitants de l'ancien canton de pouvoir effectuer ce trajet plus facilement, tout en respectant le critère géographique de la loi.

- Par ailleurs, le projet attenant à Luzycyclette (l'atelier vélo de l'EBE), ouvre une perspective innovante en matière de mobilité douce. Il s'agirait de proposer un système de leasing de vélos, évolutifs selon l'âge. Les parents pourraient alors venir chercher des vélos adaptés à l'âge et la taille de leurs enfants, sans avoir à en acheter à chaque fois. Un projet de partenariat avec le Service d'Hébergement d'Urgence pour Demandeurs d'Asile de Luzy est également en cours. En effet, les personnes accueillies n'ont soit pas le permis, ou pas le permis leur permettant de conduire en France. Le vélo, couplé au train, sont les seuls moyens de transport dont ils disposent pour se déplacer, au sein du territoire ou dans les villes préfectorales où ils sont amenés à effectuer leurs démarches et parcours d'intégration.
- Pour répondre aux besoins de mobilité des touristes, une réflexion a été engagée, en lien avec le projet *Tous en Gare !* et la Maison de la Jeunesse et de la Mobilité, afin de proposer à la location les véhicules AMI de Citroën durant l'été, où l'activité de l'EBE est réduite, ainsi que les vélos de Luzycyclette directement à la gare. L'objectif est d'encourager des séjours touristiques à faible empreinte carbone. Cette initiative présente un réel potentiel, car le territoire du Luzycois est dynamique et accueille de nombreux festivals tout au long de l'été.

La gouvernance des projets liés à la mobilité est assurée par le conseil d'administration et le bureau de l'EBE. L'association travaille en partenariat direct avec le SITD et le service de taxi afin de construire une offre de mobilité cohérente au territoire de Luzy.

### *Les témoignages des EBE proposant des solutions de mobilité :*

Sur les 85 EBE implantées en France, 11 déclarent proposer des solutions de mobilités que ce soit à destination de leurs salariés ou de solutions de transports d'utilité sociale ou autre.

- **L'EBE 58** a en projet de développer la pratique du covoiturage au sein de l'équipe de salariés. Pour ce faire, l'établissement prévoit de mettre en place un dispositif incitatif, consistant notamment en une aide financière destinée aux collaborateurs qui choisissent de partager leurs trajets domicile-travail. Cette initiative vise non seulement à favoriser une approche plus écologique des déplacements professionnels, mais également à renforcer la cohésion au sein de l'équipe et à réduire les coûts liés aux transports individuels
- **L'Abeille Verte** est lauréate du programme TIMS, cette structure propose différents services de Transport d'Utilité Sociale, adaptés aux besoins spécifiques des habitants. Elle dispose d'une ou deux voitures classiques, ainsi que d'une voiturette de golf et un véhicule de transport collectif pouvant accueillir jusqu'à neuf personnes, dans un rayon limité à 30 km. Trois formules distinctes sont mises en place :  
Le transport accompagné, qui permet aux usagers de se rendre à leurs courses ou à des rendez-vous médicaux pour un tarif compris entre 3 et 4 € par trajet sur réservation ;  
Un service collectif de TUS prescrit par les partenaires sociaux, réalisé avec le véhicule neuf places  
Et enfin un transport « à la volée », via la voiturette de golf, proposé à seulement 1 € le trajet. Les publics ciblés sont principalement les personnes de plus de 65 ans et les collégiens, avec une forte demande pour les rendez-vous médicaux. Les retours des usagers sont très positifs, notamment en raison de la proximité, du faible coût et de l'accompagnement humain proposé. L'Abeille Verte a également développé une collaboration originale avec le dispositif Sport Santé, en particulier pour faciliter l'accès des patients à la clinique du souffle, renforçant ainsi l'articulation entre mobilité et santé.
- **L'EBE Port-Jérôme-sur-Seine** a quant à elle développé une offre mixte combinant un service de Transport à la Demande classique et Transport d'Utilité Sociale. Le TUS s'adresse prioritairement aux personnes de plus de 60 ans, non imposables, et n'est pas subventionné. À côté de ce service, l'EBE propose un service de transport avec accompagnement. L'organisation repose sur un emploi équivalent temps plein, plusieurs chauffeurs mobilisés en fonction des besoins, et un parc de trois véhicules auquel peut s'ajouter un quatrième en cas de forte demande. En 2024, l'EBE a pris en charge environ 200 bénéficiaires, dont 75 % relèvent du transport solidaire. Il est à noter que le transport accompagné qui ne relève pas du TUS ne suffit pas à équilibrer économiquement le service. Sur l'ensemble de l'année, ce sont 499 trajets qui ont été réalisés, la moitié relevant du TUS. L'EBE travaille également en lien avec le service de tutelle, ce qui lui permet d'accompagner des personnes particulièrement vulnérables dans leurs déplacements.
- **L'EBE Actival 73**, pour sa part, propose un Transport d'Utilité Sociale à destination exclusive des personnes de plus de 65 ans. Le service est financé par l'intercommunalité : chaque bénéficiaire contribue à hauteur de 3 € par trajet, tandis que la communauté de communes abonde de 3 € supplémentaires. Une cotisation annuelle de 13 € est également demandée, répartie entre 10 € pour l'association et 3 € pour le service de transport. En 2024, 46 personnes avaient souscrit cette cotisation, parmi lesquelles une vingtaine d'utilisateurs réguliers. Les déplacements concernent très majoritairement des rendez-vous

médicaux, les taxis locaux refusant généralement les trajets courts jugés peu rentables. Actual 73 ne dispose que d'un seul véhicule, acquis grâce à une subvention spécifique, et bénéficie par ailleurs de subventions de fonctionnement pour maintenir l'activité.

#### Un autre cas pratique : La Routourne (Vouziers, Ardennes) un ACI (Atelier Chantier d'Insertion) entièrement dédié à la mobilité.

Le cas de l'Atelier Chantier d'Insertion (ACI) de La Routourne à Vouziers, dans les Ardennes, est particulièrement intéressant. L'essentiel de son activité est orienté vers la mobilité, avec plusieurs pôles : le transport à la demande (TAD), un atelier vélo, un garage solidaire où les particuliers peuvent faire réparer leur voiture sous condition de ressources, ainsi qu'un service de livraison à domicile, notamment de produits locaux.

La structure est implantée en milieu rural, au sein de la Communauté de Communes de l'Argonne Ardennaise, qui regroupe 16 000 habitants répartis sur 95 communes.

Le service de TAD est assuré avec 9 véhicules : 4 voitures, 2 scooters et 3 AMI Citroën, et mobilise 12 ETP. En 2025, 6 500 trajets ont été effectués pour 750 usagers différents. Aujourd'hui, ce service à lui seul ne suffit pas à répondre à l'ensemble des besoins du territoire, le délai d'attente étant de 3 à 4 semaines. Les usagers se répartissent ainsi : 40 % bénéficiaires des minimas sociaux, 40 % seniors, et 20 % jeunes. Les motifs de déplacement sont : 40 % pour l'accès aux soins, 40 % pour des démarches liées à l'insertion professionnelle, et 20 % pour les loisirs.

Le modèle économique repose sur la prise en charge des salaires par l'État, complétée par une diversité de financements publics et privés. Selon le directeur, sans subventions publiques, et même avec la prise en charge des salaires par l'État, le service ne pourrait pas fonctionner, les frais étant trop importants — carburant, encadrement et entretien. Le fonctionnement actuel est rendu possible grâce à une recherche de financements ciblés selon différentes thématiques : jeunesse en milieu rural, insertion professionnelle, transport des personnes âgées et accès aux soins. Il n'existe pas de convention pluriannuelle, ce qui oblige le directeur à renouveler les demandes chaque année, générant une charge de travail conséquente.

Le directeur souligne également que le TAD est une solution efficace à court terme, mais qu'elle doit s'inscrire dans un bouquet de solutions envisagées à moyen et long terme.

A la suite des échanges avec l'ensemble des structures, toutes témoignent de l'existence de service de taxis ou autres solutions de transports (TAD, navettes etc,..) mais les besoins croissants de mobilité permettent à ces nouveaux acteurs de trouver leur place et leur public.

### 3.3. Synthèses des offres de mobilité pouvant être proposées par les EBE

À partir de ces éléments, on peut identifier un large éventail de solutions de mobilité que les entreprises à but d'emploi peuvent mettre en place, chacune répondant à des besoins spécifiques mais comportant aussi des limites :

- l'aide au passage du permis de conduire constitue une solution structurante et durable, car elle favorise l'autonomie à long terme des salariés et leur employabilité, surtout en milieu rural où la voiture reste centrale, avec l'avantage d'un accompagnement financier, organisationnel et humain (temps de travail aménagé, accompagnement aux cours), mais elle montre rapidement ses limites face aux freins non financiers, comme les blocages psychologiques ou la barrière de la langue, et dépend fortement de dispositifs extérieurs parfois inexistant localement, ce qui la rend inégalement accessible ;
- L'investissement dans des véhicules sans permis de type AMI Citroën offre une réponse rapide et concrète aux personnes sans permis, en sécurisant l'accès quotidien au travail et aux démarches essentielles, avec l'avantage d'être immédiatement opérationnel et relativement simple à gérer, mais il s'agit d'une solution transitoire, limitée en termes de rayon d'action, de confort et de capacité, qui ne remplace pas une autonomie complète ;
- Les services de mobilité à destination des habitants, comme les navettes gratuites, le portage de repas ou les services de livraison, présentent l'avantage de lutter contre l'isolement et de maintenir un lien social fort, notamment pour les personnes âgées, mais ils restent souvent ciblés sur des usages précis et ne couvrent pas l'ensemble des besoins de déplacement ;
- Le Transport d'Utilité Sociale apparaît comme une solution particulièrement pertinente en zone rurale, grâce à sa grande souplesse, sa capacité à s'adapter à des situations individuelles complexes (accès aux soins, démarches administratives, événements familiaux, vie sociale) et à son cadre légal clair, avec des coûts maîtrisés pour les usagers, mais il repose sur des équilibres économiques fragiles, une forte mobilisation humaine (salariés ou bénévoles) et peut être freiné par des résistances psychologiques liées à la peur de la dépendance ou à l'attachement à la voiture individuelle ;
- Les projets de mobilité douce, comme les services de location de vélos ou le développement d'ateliers vélo, favorisent des déplacements écologiques, inclusifs et peu coûteux, particulièrement adaptés aux publics sans permis ou aux personnes en parcours d'intégration, avec l'avantage de renforcer l'autonomie locale, mais ils restent dépendants des capacités physiques des usagers, des distances et des conditions climatiques ;
- Les solutions de location de véhicules et de vélos à destination des touristes permettent de mutualiser les équipements existants, de soutenir une économie locale à faible empreinte carbone et de valoriser le territoire, mais elles supposent une coordination fine avec les acteurs touristiques et une saisonnalité marquée ; enfin, les expériences menées par d'autres EBE et structures d'insertion (covoiturage incité, TUS financé par les collectivités, transport accompagné, ateliers mobilité intégrés) montrent l'intérêt d'un bouquet de solutions combinées, capables de répondre à des publics variés et à des usages multiples, tout en révélant des contraintes fortes en matière de financement, de ressources humaines, de dépendance aux subventions et de charge administrative, confirmant que la mobilité en milieu rural ne peut reposer sur une solution unique mais sur un assemblage évolutif, ajusté aux réalités sociales, culturelles et économiques du territoire.

Les EBE apparaissent comme une solution particulièrement pertinente en raison de leur forte capacité d'adaptation, notamment sur le plan salarial. Face à des volumes de trajets en constante augmentation

mais avec des fluctuations importantes, révélateurs de besoins de mobilité toujours plus importants, les structures doivent disposer d'une réelle souplesse organisationnelle pour y répondre efficacement. Les EBE se distinguent par une flexibilité accrue lorsqu'elles s'appuient sur des salariés polyvalents, capables d'être mobilisés ponctuellement sur plusieurs trajets, avec plusieurs véhicules, puis réaffectés rapidement à d'autres activités selon les besoins. Si les associations reposant sur le bénévolat peuvent présenter des avantages à la fois financiers et humains, leur fonctionnement implique un travail conséquent de recrutement et de fidélisation des conducteurs bénévoles, lesquels offrent une flexibilité limitée et nécessitent une anticipation de plusieurs jours pour l'organisation des trajets. De leur côté, les structures d'insertion peuvent s'approcher du modèle des EBE, mais la durée limitée des parcours d'insertion, généralement plafonnée à deux ans, ne permet pas de construire une relation stable et durable avec les usagers, en particulier les personnes âgées qui expriment souvent un besoin de continuité et d'un interlocuteur unique

De par leur structure, les EBE agissent aussi bien sur la mobilité de leur public, des personnes plutôt fragiles qui sont issues de la privation d'emploi longue durée et avec les problématiques liées à l'insertion socio professionnelle, mais aussi de leur territoire grâce à la souplesse permise par leur fonctionnement salarial et leur capacité d'innovation.

### 3.4. Quel modèle économique pour pérenniser les solutions de mobilité proposées par les EBE

#### *D'une part sur le financement général des EBE :*

Aujourd'hui, le financement repose sur plusieurs dispositifs complémentaires : une convention de développement de l'emploi signée avec l'État, une convention de développement de l'emploi signée avec le département, ainsi qu'une dotation d'amorçage à l'embauche, destinée à faciliter la création de postes et à couvrir les coûts initiaux liés aux salaires et à la formation.

En 2026, une loi sera votée pour pérenniser le projet des EBE et pour déterminer de nouvelles conditions de financement. On peut d'ores et déjà affirmer que les modalités actuelles seront probablement diminuées ou restreintes dans le temps, ce qui pourrait fragiliser la stabilité financière des structures.

Une proposition de loi déposée le 17 avril 2025 prévoit le maintien de la participation de l'État via un fonds d'activation, complété par une part départementale, mais ne fait pas mention d'un maintien de la dotation d'amorçage, ce qui pourrait limiter la capacité des EBE à financer le démarrage de nouveaux emplois.

De plus, dans le contexte gouvernemental actuel, les budgets alloués à l'expérimentation sont gelés pour au moins un an, ce qui implique que les EBE devront fonctionner à moyens constants, c'est-à-dire sans possibilité de créer de nouveaux postes.

Ainsi, les financements des EBE seront fragilisés dans les années à venir, ce qui pose des questions sur la pérennité du modèle économique des structures et sur leur capacité à maintenir les niveaux d'emploi actuels.

#### *Sur le financement de la mobilité :*

Les nombreux échanges, formels et informels, menés au cours de cette étude avec des associations, des structures d'insertion, des EBE et d'autres acteurs convergent vers un constat largement partagé :

les services de mobilité d'utilité sociale ne parviennent pas à atteindre un équilibre économique autonome. Ce constat met en lumière un paradoxe structurel. D'un côté, les associations doivent garantir leur pérennité financière et sécuriser leur fonctionnement dans la durée ; de l'autre, leur mission d'utilité sociale les contraint à proposer des tarifs très bas afin de rester accessibles aux publics bénéficiaires. Cette tension rend illusoire toute sortie du modèle fondé sur les financements publics, y compris lorsque les salaires des salariés en insertion sont pris en charge.

- Dans le cas du Luzilien, le coût de revient annuel s'élève à 8 000 €. Le service de transport est assuré deux matinées par semaine, tout au long de l'année, par deux salariés de l'EBE occupant des postes aidés. Le coût de fonctionnement est estimé à 80 € par matinée.

Ce service étant auparavant assuré par la commune, et celle-ci ayant souhaité en préserver la gratuité, aucun reste à charge n'est appliqué aux bénéficiaires : la mairie prend en charge 100 % des coûts de fonctionnement. Le véhicule, acquis d'occasion, a par ailleurs bénéficié d'une aide à l'investissement couvrant 60 % de son coût.

Si le financement de l'investissement initial, notamment l'acquisition d'un véhicule dédié au transport, apparaît relativement plus simple — car ponctuel et généralement couvert par des subventions publiques ou privées — il n'en va pas de même pour le financement du fonctionnement. Celui-ci repose sur des dépenses récurrentes, incompressibles et durables : carburant, entretien et réparations des véhicules, assurances, mais aussi coûts de communication et de télécommunication indispensables à la gestion des réservations, au suivi des trajets et à la coordination des équipes.

Or, le barème actuel de facturation auprès des bénéficiaires, fixé à 0,32 €/km, n'a jamais été réévalué malgré l'inflation et la hausse continue des prix des carburants. Cette tarification figée ne permet plus de couvrir l'augmentation réelle des coûts supportés par les structures. En outre, le principe même du transport d'utilité sociale, fondé sur la non-lucrativité et l'accessibilité, exclut toute hausse significative de la participation financière des usagers.

Dans les associations où la mobilité est assurée par des bénévoles, ces derniers sont également indemnisés sur ce même taux, ce qui ne couvre pas toujours les coûts réels engagés. La Fédération Nationale Familles Rurales, dont le réseau comprend de nombreux services TUS bénévoles, avait déjà interpellé la ministre des Transports à ce sujet, soulignant la soutenabilité économique limitée de ce modèle.

De plus, le modèle économique actuel est entièrement dépendant des subventions :

- Certaines communautés de communes, plus engagées dans la mobilité, mettent en place des conventions qui peuvent être pluriannuelles (1 ou 3 ans) pour financer le fonctionnement des services TUS. Cependant, avec les élections municipales prévues en 2026, ces conventions pourraient se retrouver fragilisées dans les années à venir.
- Dans d'autres cas, le financement repose sur des appels à projets, qu'ils proviennent de fondations privées ou de collectivités territoriales. Le monde associatif, qui traverse une situation économique difficile, voit un nombre croissant de structures solliciter ces financements, les rendant ainsi plus sélectifs et difficiles d'accès.

De façon informelle, certaines têtes de réseau ont admis avoir connaissance de structures qui exploitent les vides de la loi LOM pour facturer le temps d'attente ou le trajet pour aller récupérer les personnes à leur domicile. Cette pratique illustre les tensions entre les besoins réels de mobilité et les contraintes économiques, soulignant la fragilité du modèle actuel.

Les services de TUS incarnent un paradoxe structurel : ils peinent à s'extraire du modèle des subventions publiques. Pour rester solidaires et inclusifs, les tarifs ne peuvent être augmentés, ce qui empêche les associations porteuses de ces services d'assurer leur pérennité économique sans financements extérieurs. Certaines fondations privées soutiennent des projets de TUS innovants, mais ces financements sont le plus souvent ponctuels et rarement inscrits dans la durée.

Lors d'échanges informels avec plusieurs maires des communes de l'ancien canton de Luzy, l'idée d'une participation des communes, à hauteur de quelques dizaines de centimes par habitant, a été évoquée. Si cette piste peut sembler pertinente, ce type de contribution existe déjà sous différentes formes et leur superposition conduit à des montants de plus en plus lourds pour des communes dont les moyens financiers se réduisent.

Il existe aujourd'hui deux impôts susceptibles de financer la mobilité sur les territoires. Tous deux sont prélevés sur les entreprises de plus de 10 salariés.

- Le versement mobilité peut être instauré par les communes et intercommunalités de plus de 10 000 habitants. Chaque territoire choisit librement de le mettre en place ou non. Il est destiné au financement des transports collectifs et constitue une ressource majeure pour les autorités organisatrices de la mobilité (AOM).

- Le versement mobilité régional rural, adopté en 2025 en complément du versement mobilité, est perçu par la Région afin de financer sa politique de transport public. Dix pour cent de la recette sont reversés aux autorités locales — les communautés de communes — lorsqu'elles exercent la compétence d'AOM.

En Bourgogne-Franche-Comté, ce dispositif a été voté en 2025 et entre en application en 2026. Il devrait générer environ 26 millions d'euros, dont 2,6 millions reversés aux AOM locales. À ce stade, la Région prévoit toutefois de consacrer ces fonds uniquement au financement des plateformes de mobilité, laissant ensuite aux communautés de communes le soin de décider de l'affectation de la part qui leur revient. Ce versement pourrait constituer une opportunité de financement pour les services de mobilité solidaire tout en sensibilisant les élus à cette thématique, centrale dans les territoires ruraux.

## Conclusion

L'analyse de la mobilité dans le Pays Luzycois met en évidence une situation emblématique des territoires ruraux et hyper-ruraux du Morvan. La dispersion de l'habitat, le vieillissement de la population et la concentration des services dans quelques pôles structurants, au premier rang desquels Luzy, façonnent des pratiques de déplacement largement dominées par la voiture individuelle. Cette dépendance n'est pas le résultat d'un choix, mais la conséquence directe de contraintes structurelles fortes, qui limitent les alternatives possibles pour une partie importante de la population, en particulier les personnes âgées, isolées ou en situation de précarité.

Ces constats dépassent largement le seul périmètre du Pays Luzycois. Ils font écho à d'autres territoires du Morvan, notamment autour d'Avallon-Saulieu, où les besoins de mobilité se heurtent aux mêmes obstacles : faibles densités, éloignement des pôles de services, mais aussi superposition de limites administratives entre intercommunalités, départements et régions. Ces découpages complexifient la mise en place de solutions cohérentes et continues, alors même que les mobilités réelles des habitants s'affranchissent largement de ces frontières. La mobilité apparaît ainsi comme un révélateur des fragilités territoriales, mais aussi comme un levier central pour lutter contre l'isolement et renforcer l'accès aux droits fondamentaux.

Dans ce contexte, l'axe Luzy–Autun occupe une place particulière. Il concentre des déplacements essentiels qui structurent les trajectoires de vie des habitants. L'absence de solutions simples, directes et accessibles pour relier ces deux pôles renforce les inégalités d'accès pour les personnes non motorisées et accentue la dépendance aux solidarités informelles. Cette situation illustre les limites d'une approche strictement institutionnelle de la mobilité et appelle des réponses plus souples, capables de s'adapter aux réalités vécues.

C'est précisément dans cet interstice que les Entreprises à But d'Emploi trouvent toute leur légitimité. Par leur ancrage local, leur connaissance fine des habitants et leur capacité à articuler emploi, utilité sociale et services de proximité, les EBE apparaissent comme des acteurs clés pour la mise en œuvre de solutions de mobilité durables et inclusives. Leur rôle ne se limite pas à la fourniture d'un service de transport : elles contribuent à repenser la mobilité comme un ensemble de réponses complémentaires, adaptées aux besoins spécifiques des territoires ruraux.

Dans le Pays Luzycois, l'implication de l'EBE se traduit déjà par des actions concrètes et originales. La gestion du Luzilien, le projet de TUS, ou le portage de repas montrent qu'il est possible d'agir sur la mobilité en inversant la logique traditionnelle du déplacement, en faisant venir le service à l'utilisateur plutôt qu'en contraignant ce dernier à se déplacer. Ces initiatives, souvent modestes en apparence, jouent un rôle essentiel dans le maintien du lien social, l'accès aux commerces et la prévention de l'isolement, en particulier pour les publics les plus fragiles.

Les perspectives de développement autour du Transport d'Utilité Sociale renforcent cette dynamique. Le TUS offre un cadre réglementaire souple, particulièrement adapté aux zones rurales, permettant de répondre à des besoins de déplacement très diversifiés : accès aux soins, démarches administratives, événements familiaux ou participation à la vie sociale. Porté par une EBE, ce type de service bénéficie d'une grande capacité d'adaptation, tant sur le plan organisationnel qu'humain. Il permet également d'envisager des liaisons interterritoriales, comme celle entre Luzy et Autun, sans se heurter frontalement aux cloisonnements administratifs qui freinent les dispositifs plus classiques.

Toutefois, cette étude met clairement en évidence que la question de la mobilité ne peut être dissociée de celle de son modèle économique. Les services de mobilité d'utilité sociale reposent sur des équilibres financiers fragiles, marqués par des coûts de fonctionnement incompressibles et des niveaux de participation des usagers volontairement faibles afin de garantir l'accessibilité. Dans ce contexte, la pérennité des dispositifs dépend largement de la stabilité des financements publics et de la capacité à construire des partenariats durables.

Impliquer les entreprises à but d'emploi dans la mise en place de solutions de mobilité durables et inclusives revient donc à reconnaître leur rôle de catalyseur territorial. Les EBE ne constituent pas une solution unique ou miracle, mais un maillon essentiel d'un bouquet de réponses complémentaires, capable de relier enjeux sociaux, économiques et environnementaux. À l'échelle du Pays Luzycois comme dans de nombreux territoires ruraux, elles offrent une opportunité précieuse de construire des solutions de mobilité ancrées dans les usages réels, évolutives et profondément humaines. La réussite de ces démarches dépendra moins de la multiplication des dispositifs que de la capacité collective à les coordonner, à les financer durablement et à dépasser les logiques administratives pour remettre les besoins des habitants au cœur de l'action publique.

## Annexes :

Annexe 1 : Questionnaire mobilité adressé aux habitants de l'ancien canton de Luzy

## Annexe 2 : Récapitulatif analytique des réponses au questionnaire

## Annexe 1 : Questionnaire mobilité adressé aux habitants de l'ancien canton de Luzy



### La mobilité dans l'ancien canton de Luzy

Ce questionnaire a pour but de mieux comprendre vos habitudes de mobilité et vos besoins de transport dans votre quotidien.

Etes-vous :

- Un homme  Une femme

Dans quelle tranche d'âge vous situez vous

- 18-25  55-65  
 25-55  65 & plus

Etes-vous :

- En étude/ En formation  Actif avec un emploi  
 Actif en recherche d'emploi  Retraité

Combien de personnes composent votre foyer ?

- 1  3-5  
 2  5 & plus

Y'a-t-il une personne à mobilité réduite dans votre foyer ?

- Oui  Non

Dans quelle commune habitez-vous ? \_\_\_\_\_

Utilisez-vous un véhicule pour vous déplacer ?

- Voiture  Vélo  
 Moto  Autre (préciser)  
 Non

Si oui, utilisez-vous votre véhicule pour tous vos déplacements ?

- Oui  Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

Si non, avez-vous des amis ou de la famille qui vous aident ponctuellement à vous déplacer ?

- Oui  Non

**Pour aller faire vos courses :**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy  Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser \_\_\_\_\_)  
 Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par semaine  Une à deux fois par semaine  
 Une fois toutes les 2 semaines

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui  Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

**Pour vous rendre à vos rendez-vous médicaux :**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy  Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser où \_\_\_\_\_)  
 Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par semaine  Une à deux fois par mois  
 Une fois toutes les 2 semaines  Une fois par mois ou plus

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui  Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

**Pour effectuer vos démarches administratives :**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy                                       Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser où\_\_\_\_\_)
- Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par mois                       Une fois tous les 6 mois
- Une fois tous les 3 mois

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui     Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

**Pour vos loisirs (gymnastique, clubs, etc ...)**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy                                       Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser où\_\_\_\_\_)
- Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par semaine                       Une à deux fois par mois
- Une fois toutes les 2 semaines               Une fois par mois ou plus

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui     Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

**Pour votre vie sociale (rendre visite à vos amis et à votre famille, ou pour des fêtes et autres événements)**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy                                       Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser où\_\_\_\_\_)
- Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par semaine                       Une à deux fois par mois  
 Une fois toutes les 2 semaines         Une fois par mois ou plus

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui     Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

**Pour vos rendez-vous liés l'emploi :**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy     Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser où \_\_\_\_\_)  
 Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par semaine                       Une à deux fois par mois  
 Une fois toutes les 2 semaines         Une fois par mois ou plus

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui     Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

**Pour vos études/ votre formation :**

Où avez-vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ? (Plusieurs réponses possibles)

- Luzy     Communes de l'ancien canton de Luzy (merci de préciser où \_\_\_\_\_)  
 Plus loin (merci de préciser où)

A quelle fréquence y allez-vous ?

- Une fois par semaine                       Une à deux fois par mois  
 Une fois toutes les 2 semaines         Une fois par mois ou plus

Utilisez-vous votre véhicule à cette occasion ?

- Oui     Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

Utilisez vous les services de transport à la demande du Syndicat Intercommunal de Transport à la Demande de Luzy le vendredi ?

- Oui  Non

Seriez-vous intéressé par un service de transport à la demande complémentaire à celui du Syndicat Intercommunal de Transport à la Demande de Luzy ?

- Oui  Non (Merci d'expliquer pourquoi \_\_\_\_\_)

Pour quels types de trajets ? (Plusieurs réponses possibles)

- Courses  Vie sociale  
 Démarches administratives  Loisirs  
 Rendez – vous médicaux  Rendez-vous liés à l'emploi  
 Etude/ Formation

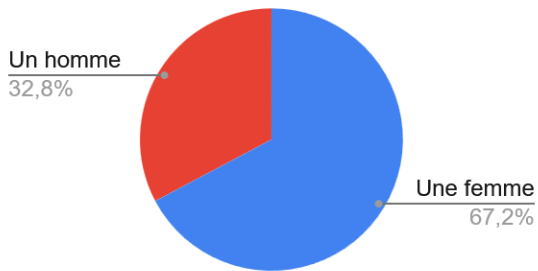
A quelle fréquence ?

- Une fois par semaine  Une à deux fois par mois  
 Deux fois par semaine ou plus  Une fois par mois ou plus

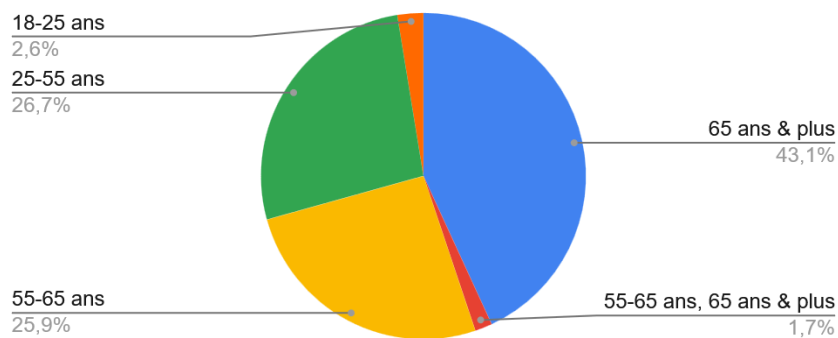
***Merci de votre participation, pour toute question vous pouvez me contacter au 07 71 30 02 04.***

## Annexe 2 : Récapitulatif analytique des réponses au questionnaire

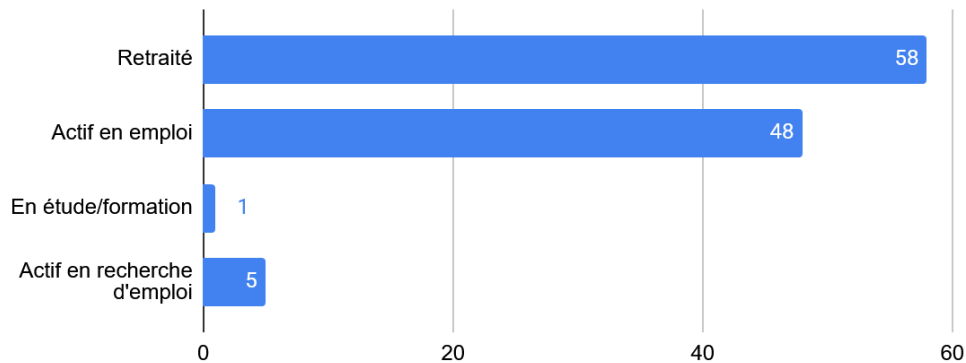
### Genre des répondant·e·s



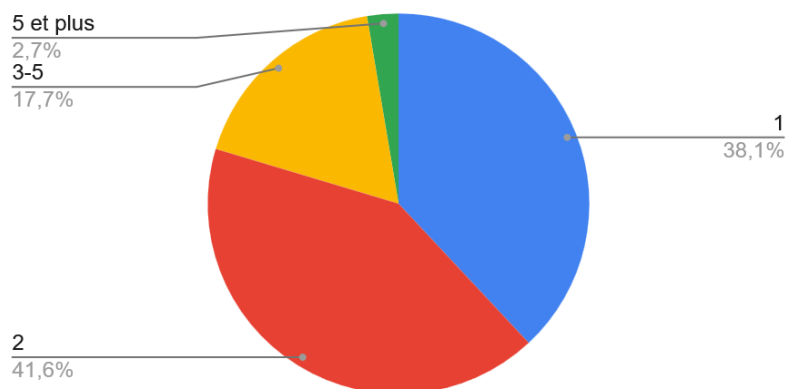
### Âges des répondant·e·s



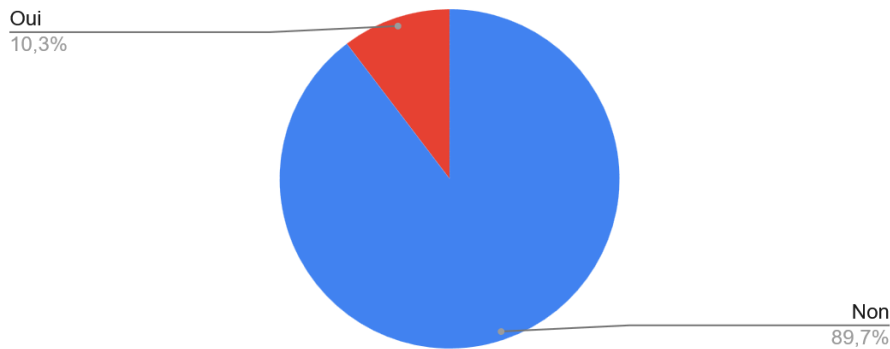
### La situation des réondant·e·s



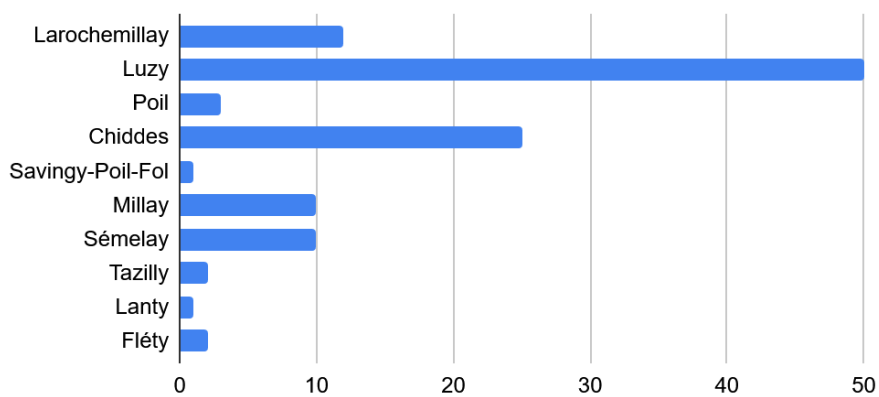
### Nombre de personnes qui composent le foyer



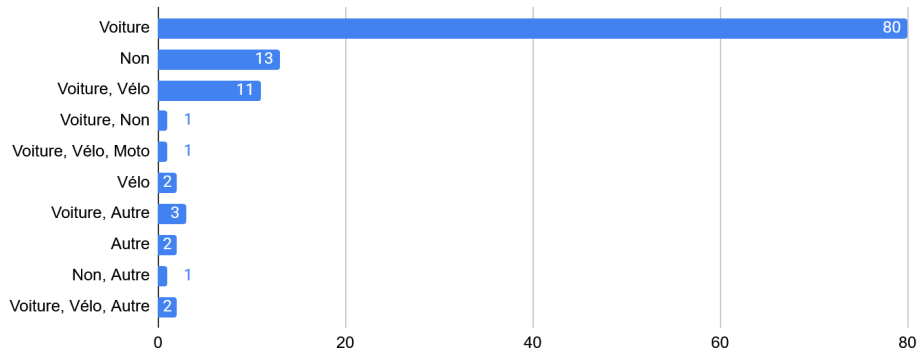
## Présence d'un personne à mobilité réduite dans le foyer



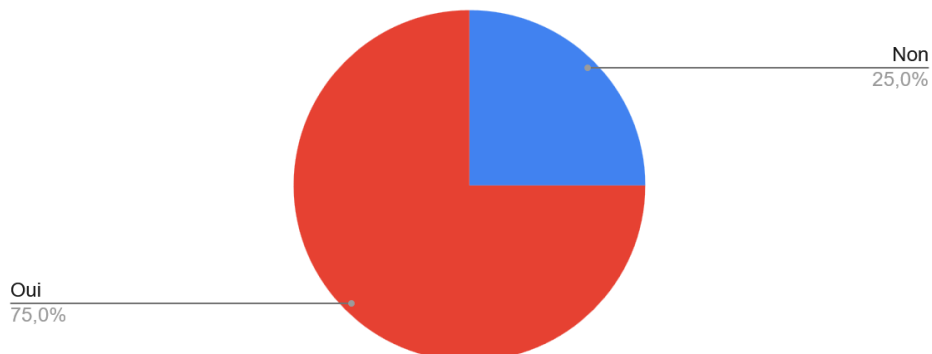
## Commune de résidence



## Utilisez-vous un véhicule pour vous déplacer ?

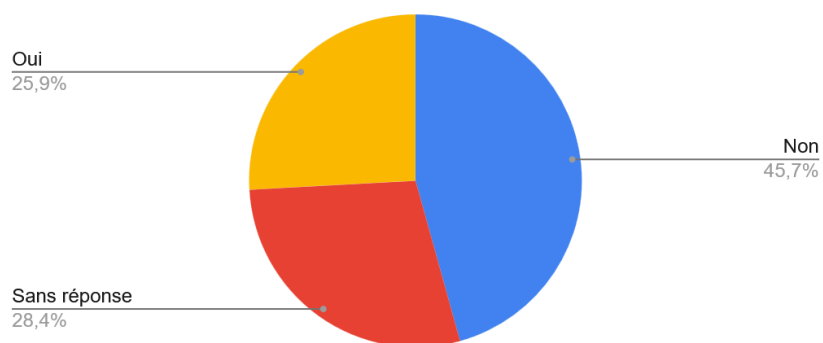


## Si oui, utilisez votre véhicule pour tous vos déplacements ?



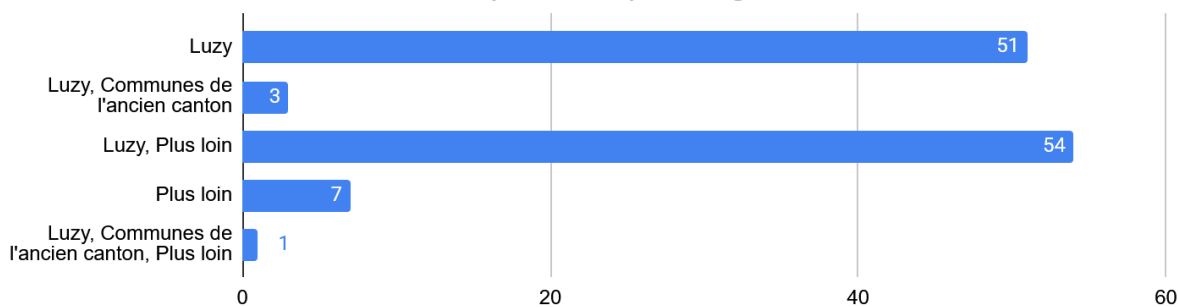
Si non, Pourquoi ?	Si non, Pourquoi ? ▼
Marche	9
Train parfois	2
Pas de véhicule	2
Vélo en fonction de la distance	1
Je suis conduite en voiture par un membre de ma famille car permis de conduire en cours	1
Problème de vision	1
Courses lourdes	1
Trop loin de tout	1
Pas utile	1
Certains se font à pied en intra Luzy	1
Pas de trajet de plus de 30 minutes	1
Véhicule de ma mère	1
Ma famille me conduit	1
pas pour les petites distances	1
véhicule sans permis de l'entreprise	1
Marche à pieds si beau temps	1

Avez vous de la famille ou des amis qui vous aident ponctuellement à vous déplacer ?



## Les courses

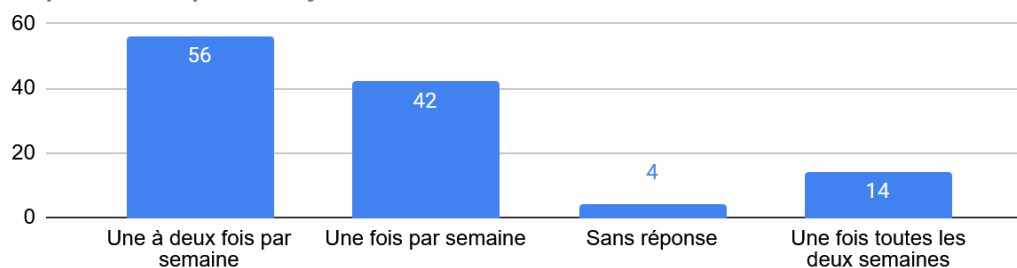
Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ?



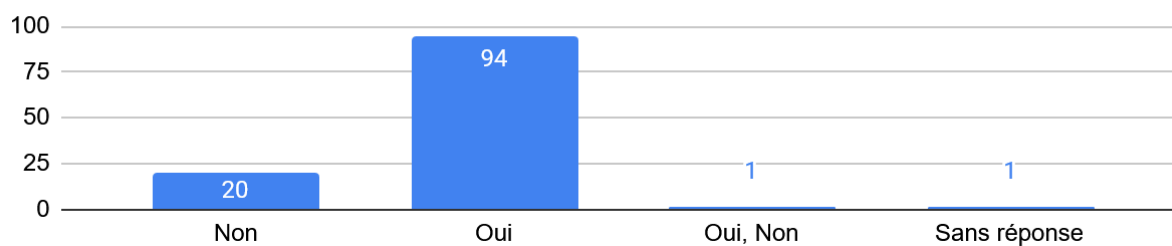
Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Villes	Occurrence
Autun	48
Bourbon-Lancy	4
Decize	8
Digoin	2
Dijon	6
Flety	1
Geneve	1
Gueugnon	1
Le Creusot	5
Montceau-les-Mines	3
Nevers	6
Moulin	2
Villapourçon	1
Saint-Honoré-les-Bains	1

A quelle fréquence y allez vous ?



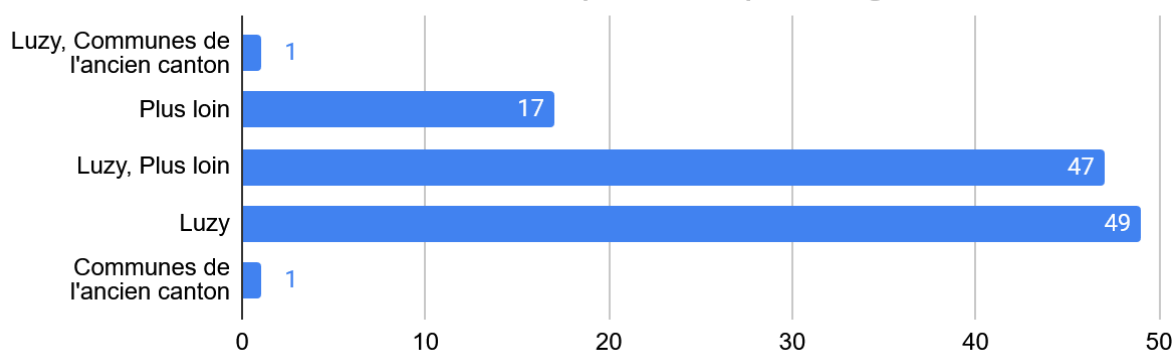
## Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



Si non, pourquoi ?	Si non, pourquoi ? ▼
Pas de permis	2
Commerces de proximité	2
Déplacement piéton	1
Service à la personne	1
Pas de conduite suite à un AVC	1
C'est pas mon véhicule mais celui de ma mère	1
Mon âge	1
n'en possède pas	1
Ne conduit plus, 93 ans	1

## Les rendez-vous médicaux

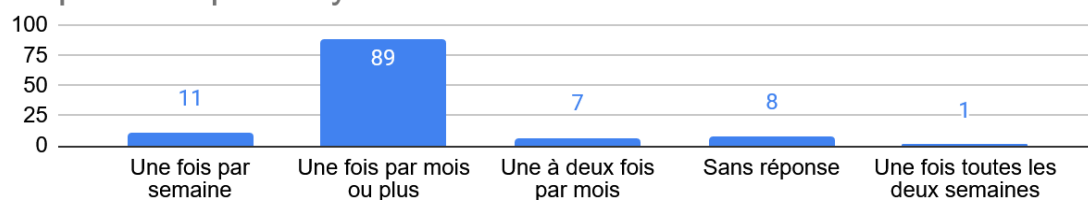
### Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ?



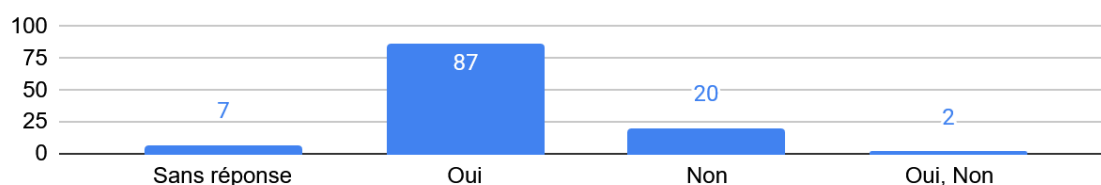
## Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Villes	Occurrence ▼
Autun	23
Dijon	18
Le Creusot	8
Decize	5
Nevers	4
Gueugnon	3
Fours	3
Moulin	2
Bourbon-Lancy	1
Digoin	1
Clermont-Ferrand	1
Moulins-Engilbert	1
Cercy-la-Tour	1
Montchanin	1
Saint-Honoré-les-Bains	1
Etang-sur-Aroux	1

### A quelle fréquence y allez vous ?



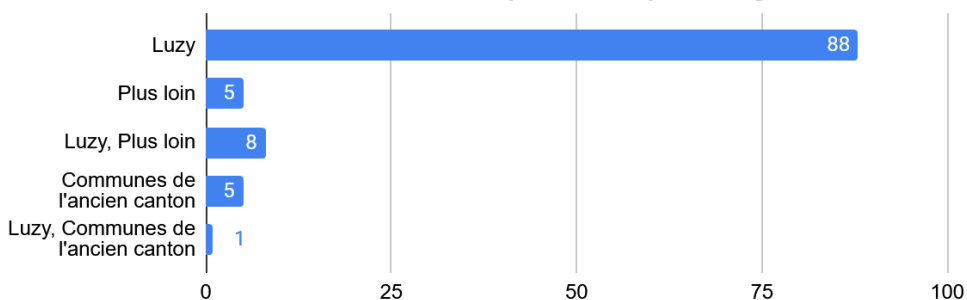
### Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



Si non, pourquoi ?	Si non, pourquoi ? ▼
Train	3
Pas de permis	2
Taxi pour le creusot	1
Pas pour Dijon	1
Pas de conduite suite à un AVC	1
C'est pas mon véhicule mais celui de ma mère	1
Mon âge	1
n'en possède pas	1
taxi	1
train pour Dijon et Nevers	1
à coté de chez moi	1
Ne conduit plus, 93 ans	1

## Les démarches administratives

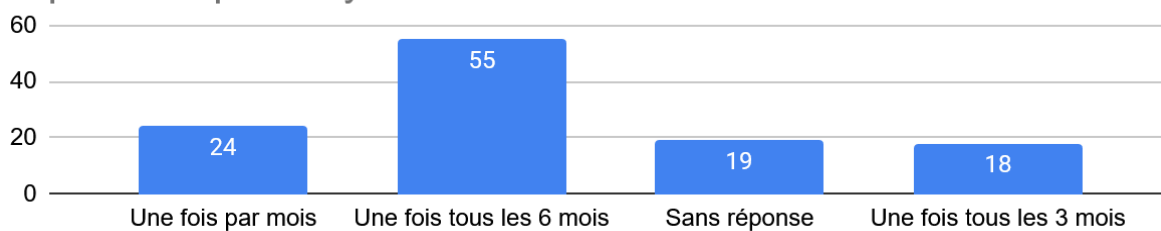
Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement



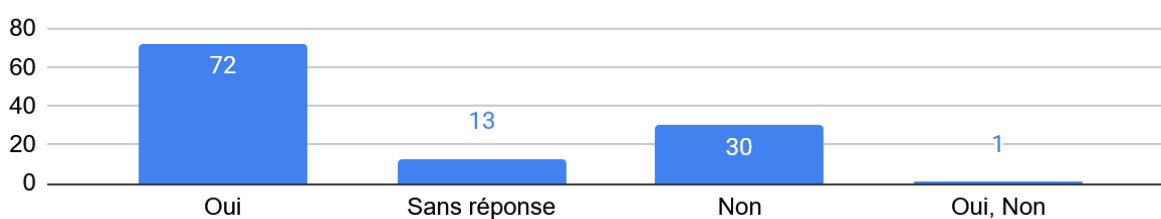
Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Villes	Column 57
Autun	3
Chatillon-en-Bazois	1
Strasbourg	1
Decize	1
Dijon	1
Nevers	1

### A quelle fréquence y allez vous ?



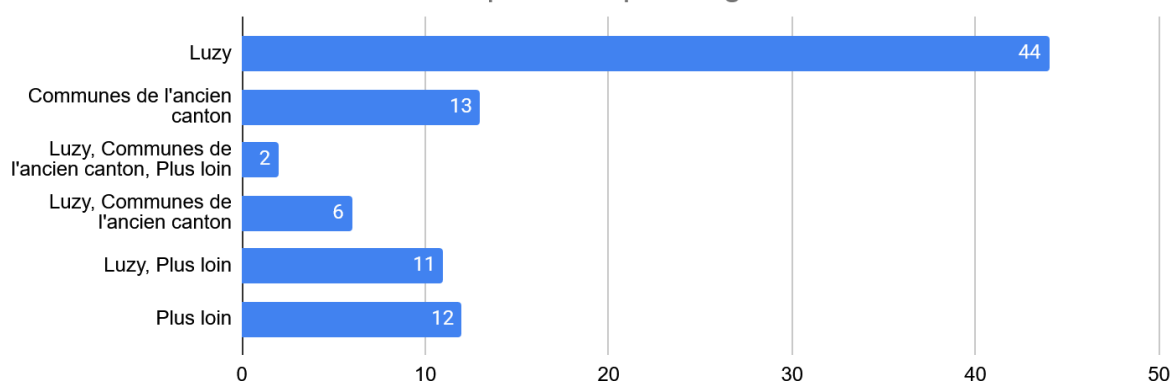
### Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



Si non, pourquoi ?	Si non, pourquoi ? ▼
Déplacements à pieds	9
Pas de permis	1
Pas besoin	1
Pas de conduite suite à un AVC	1
C'est pas mon véhicule mais celui de ma mère	1
Mon âge	1
n'en possède pas	1
vélo	1
Train	1
Ne conduit plus, 93 ans	1

## Les loisirs

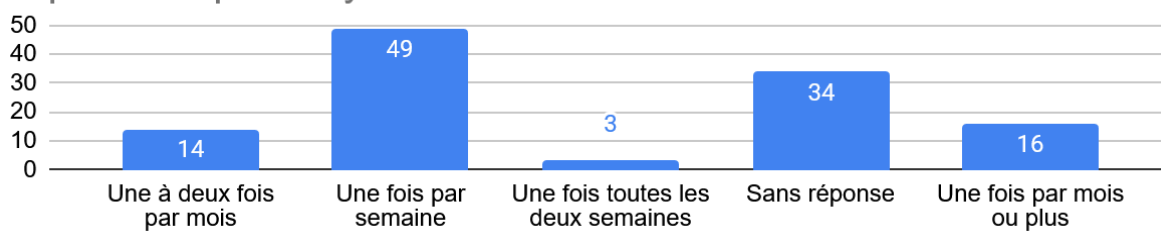
Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ?



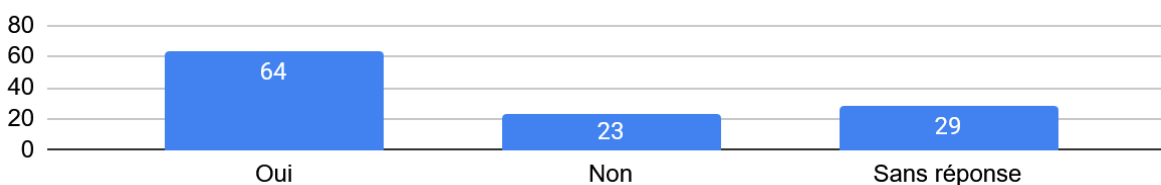
Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Autun	10
Bourbon-Lancy	4
Dijon	1
Le Creusot	1
Cercy-la-Tour	2
Moulin	1
Saint-Honoré-les-Bains	4
Fours	1
Montceau-les-Mines	1
Chalon	1
Poil	1
Larochemillay	1
Tazilly	1
Belgique	1
Millay	1
Malat	1
Beaune	1
Orléans	1
Chambéry	1

## A quelle fréquence y allez vous ?



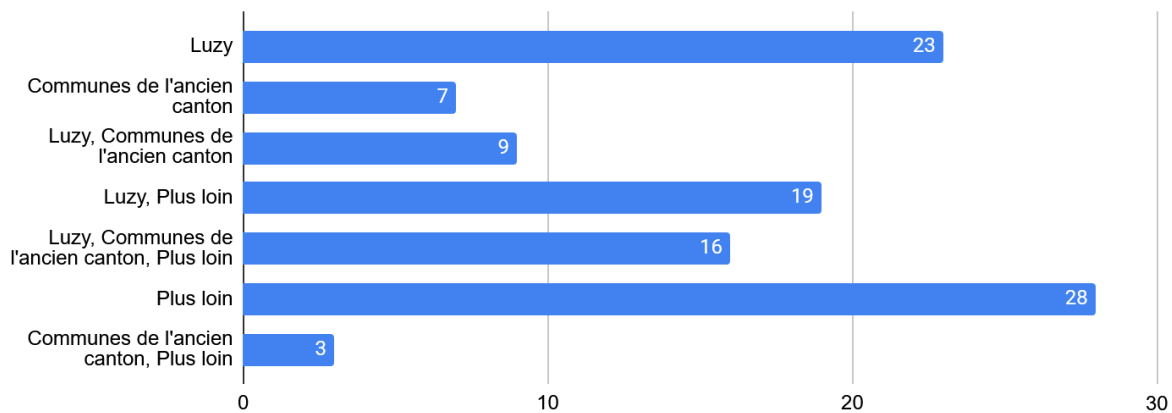
## Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



Si non, pourquoi ?	Si non, pourquoi ? ▼
Déplacements à pieds	7
Pas de permis	2
Vélo	1
Covoiturage	1
Marche ou vélo	1
Pas de conduite suite à un AVC	1
Mon âge	1
Train	1

## La vie sociale

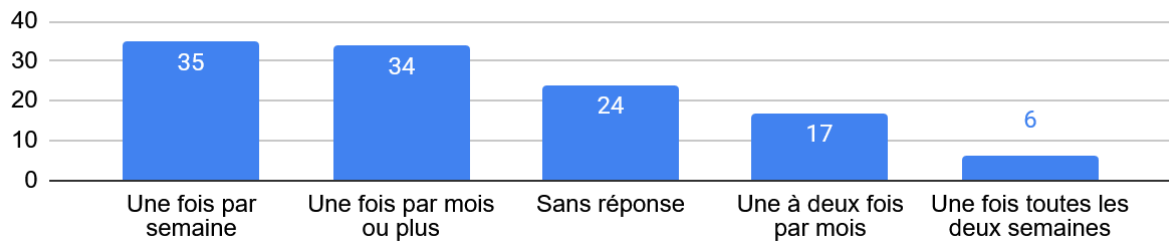
Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ?



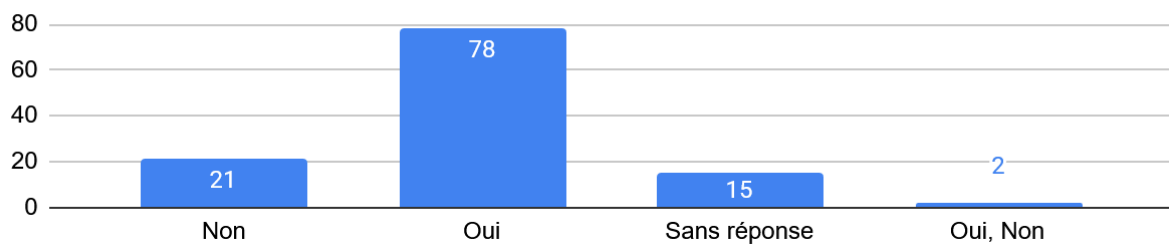
## Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Villes	Occurrence ▼
Autun	11
Dijon	7
Toute la France	5
Le Creusot	4
Paris	3
Moulin	2
Larochemillay	2
Suisse	2
Moulins-Engilbert	2
Pays Bas	2
Suisse	2
Bourbon-Lancy	1
Cercy-la-Tour	1
Saint-Honoré-les-Bains	1
Fours	1
Montceau-les-Mines	1
Chalon	1
Millay	1
Beaune	1
Orléans	1
Aux alentours	1
Départements 88 - 73 - 01 78	1
Paray le Monial	1
Marseille	1
Toulon	1
Nancy	1
Semoise	1
Ourouër	1
Champvoux	1
Saone et Loire	1
Bègles	1
Mâcon	1
Narbonne	1
Rémilly	1
Vitry sur Loire	1
Flety	1
Lormes	1
Cronat	1
Bergerac	1
Étang sur Arroux	1
Metz	1
Planchez	1
Clermont-Ferrand	1
Rodez	1
Strasbourg	1
Roanne	1
Pau	1

## A quelle fréquence y allez vous ?



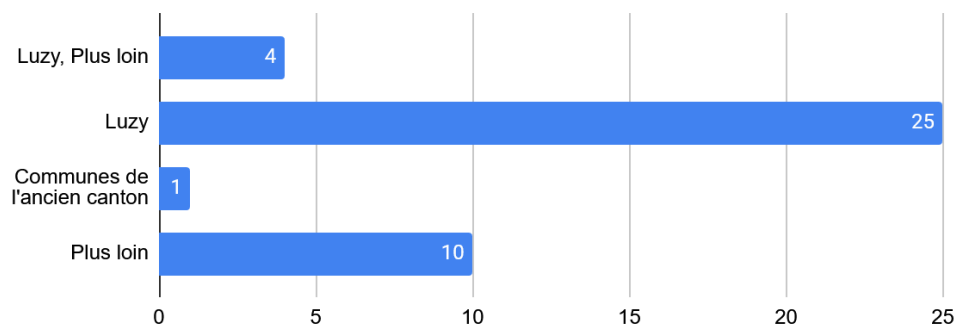
## Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



Si non, pourquoi ?	Si non, pourquoi ? ▼
Pas de permis	2
Train	2
Vélo	1
+ Train	1
à pieds	1
Pas de conduite suite à un AVC	1
C'est pas mon véhicule mais celui de ma mère	1
Mon âge	1
train quand possible	1
Ne conduit plus, 93 ans	1

## Les rendez-vous liés à l'emploi

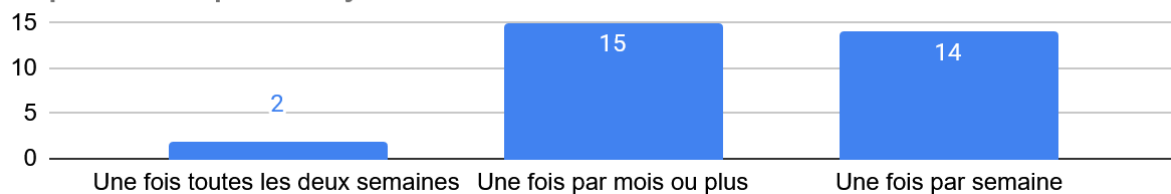
Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement ?



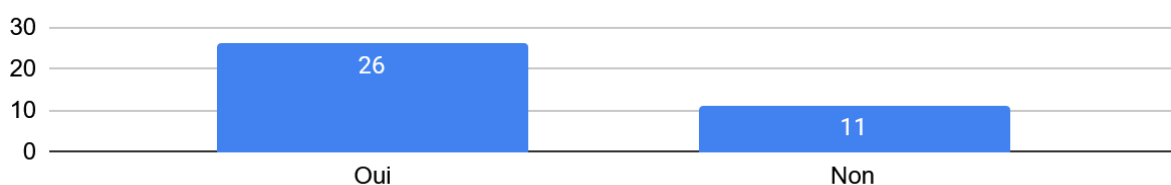
Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Villes	Occurrence ▼
Decize	6
Autun	3
Bourbon-Lancy	1
Dijon	1
Nevers	1
France	1

A quelle fréquence y allez vous ?



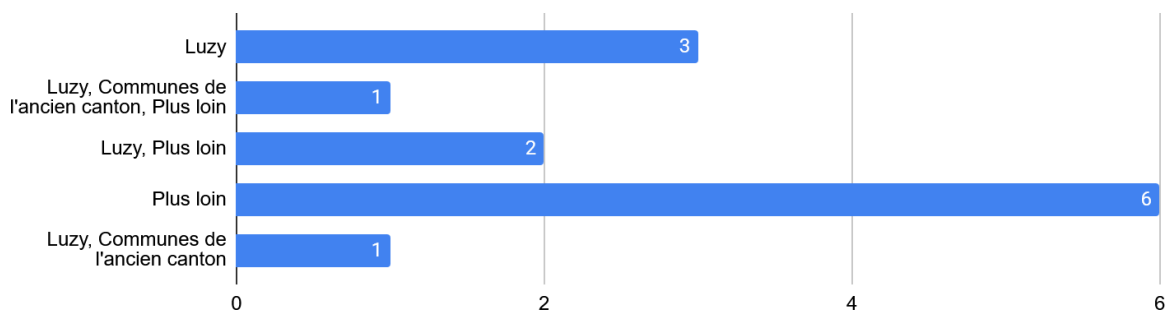
Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



Si non, pourquoi ?	Si non, pourquoi ? ▼
Pas de permis	2
Marche	2
Déplacement professionnel en train principalement et avion	1
En train	1
C'est pas mon véhicule mais celui de ma mère	1

## Les études et les formations

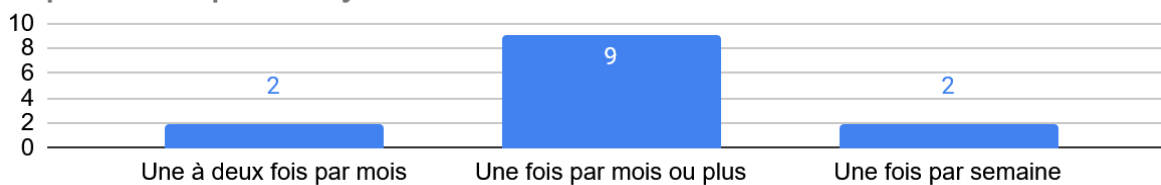
Où avez vous besoin de vous déplacer le plus régulièrement



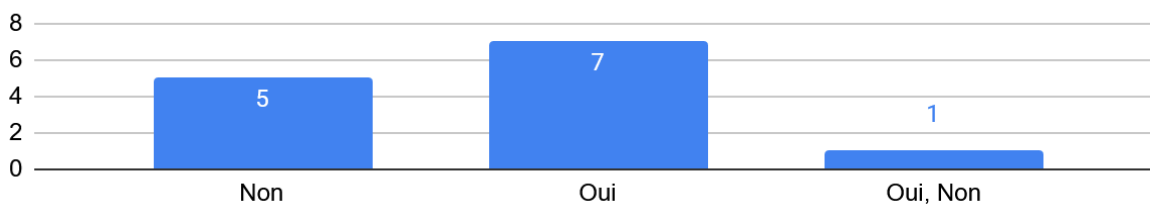
Destinations plus éloignées que Luzy et l'ancien Canton pour les courses

Autun	1
Bourbon	1
Dijon	2
Nevers	2
Decize	1
Opportunités	1
Varenes-Vauzelles	1

A quelle fréquence y allez vous ?



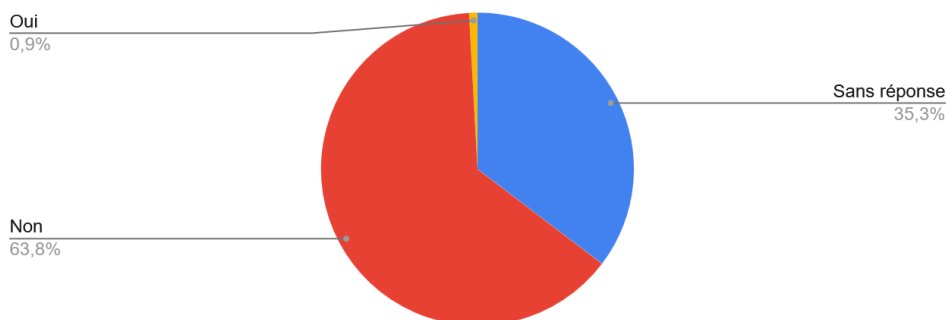
## Utilisez vous votre véhicule à cette occasion ?



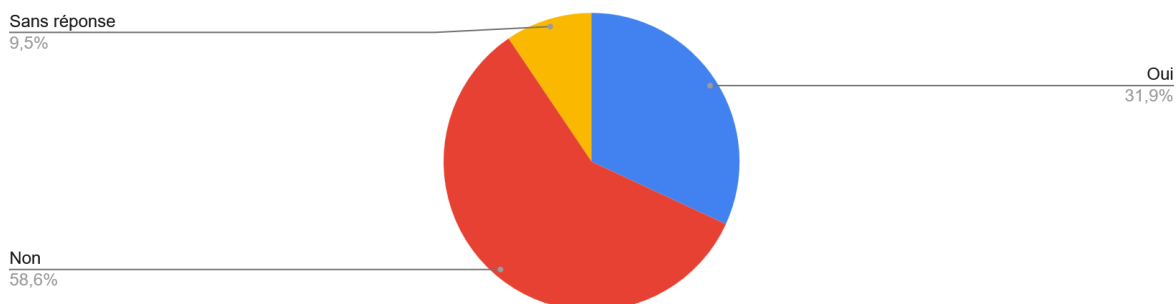
Pas de permis	2
Et covoiturage + bus scolaire	1
Train	1
véhicule de l'entreprise	1

## Les transports à la demande

Utilisez vous les services de transport à la demande du Syndicat Intercommunal de Transport à la demande de Luzy le vendredi ?

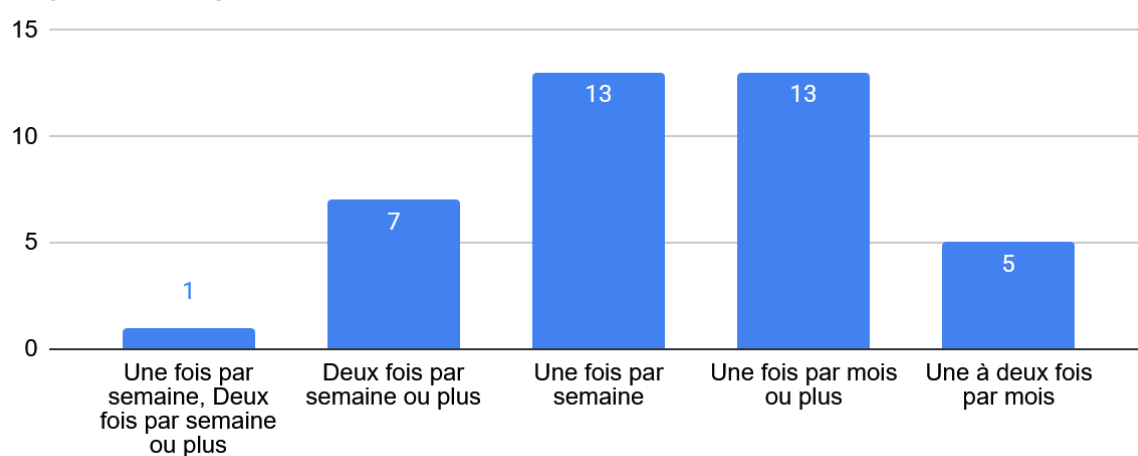


Seriez vous intéressé par un service transport à la demande complémentaire à celui du Syndicat Intercommunal de Transport à la demande de Luzy le vendredi ?



Type de trajet	Occurrence ▼
Rendez-vous médicaux	27
Courses	26
Loisirs	19
Vie sociale	17
Démarches administratives	12
Rendez-vous liés à l'emploi	6
Etudes/formation	4

## A quelle fréquence ?



## Si non, pourquoi ?

Autonome	5
Autonomie	1
Autonome pour l'instant	1
Pas pour l'instant	2
90 ans, encore autonome pour le moment	1
Pas pour l'instant (autonome)	1
Je passe en ce moment mon permis de conduire	1
Pour mon autonomie, me déplacer quand j'en ai envie	1
Je suis autonome donc pour moi ce n'est pas la peine mais pour d'autres ça pourrait être utile	1
J'ai un véhicule	1
Peux encore conduire	1
Mes besoins sont sur Luzy ou communes proches, pas adapté en vélo mais ne nécessitant pas un véhicule motorisé lourd (voiture / bus), plutôt un véhicule intermédiaire.	1
Pas de financement	1
Je possède une voiture	1
Pas utile pour le moment	1
difficultés à suivre des horaires	1
pas besoin	1