



Projet BIMM

Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan

Diagnostic de la mobilité durable et inclusive en Morvan



Introduction

par Jessica Raciti, vice-présidente du Parc du Morvan en charge de la transition énergétique, de l'adaptation au changement climatique et des mobilités

SOMMAIRE

1

Introduction

2

Les grands résultats du diagnostic

3

Où retrouver ces informations ?

4

ZOOM sur les chemins ruraux

5

Les prochaines étapes

6

Questions/réponses

Les grands résultats du diagnostic

par Jean-Jacques Robin, chef de projet et Romaric Nègre, chargé d'études du cabinet ITER



A

VOLET PAR APPROCHE
GEOGRAPHIQUE ET
TECHNIQUE



B

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



C

VOLET PAR APPROCHE
THEMATIQUE

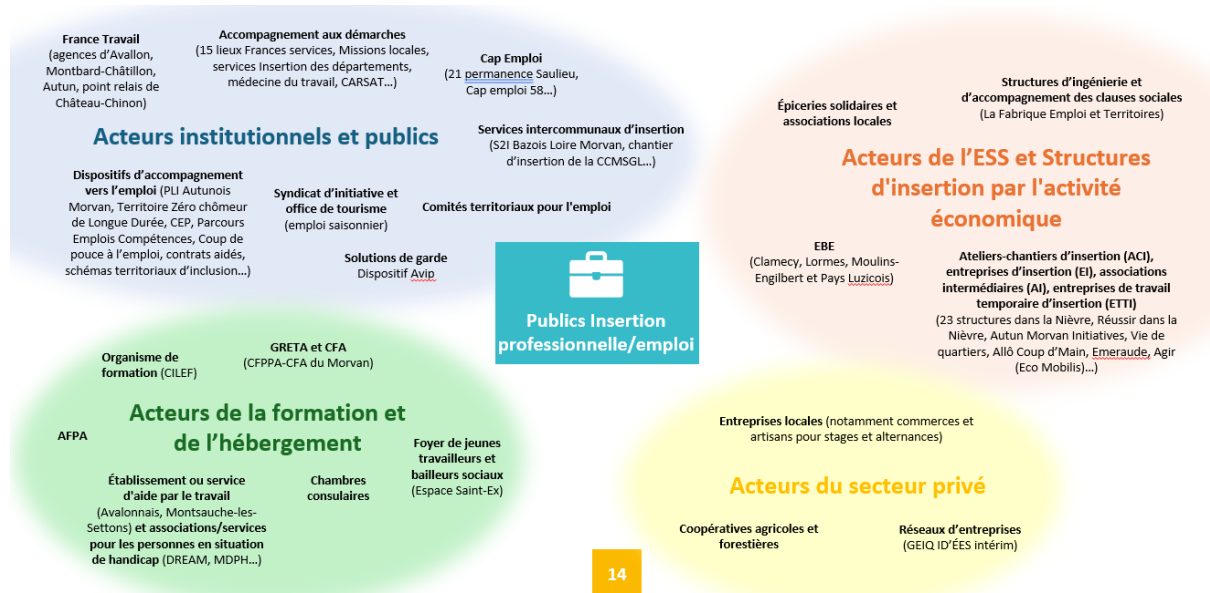


A

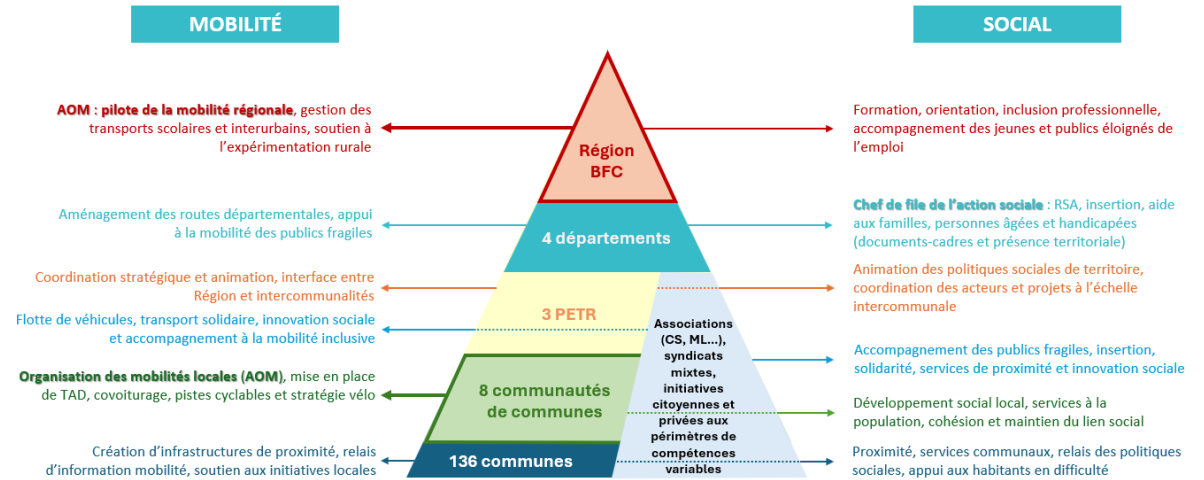
VOLET PAR APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET TECHNIQUE

Synthèse des compétences, acteurs et rôles

Objectif : mieux situer le champ de la mobilité durable et inclusive dans le paysage des acteurs du Morvan



14



A voir dans le diagnostic : un panorama des types d'acteurs sur le territoire, par profil d'habitant



A

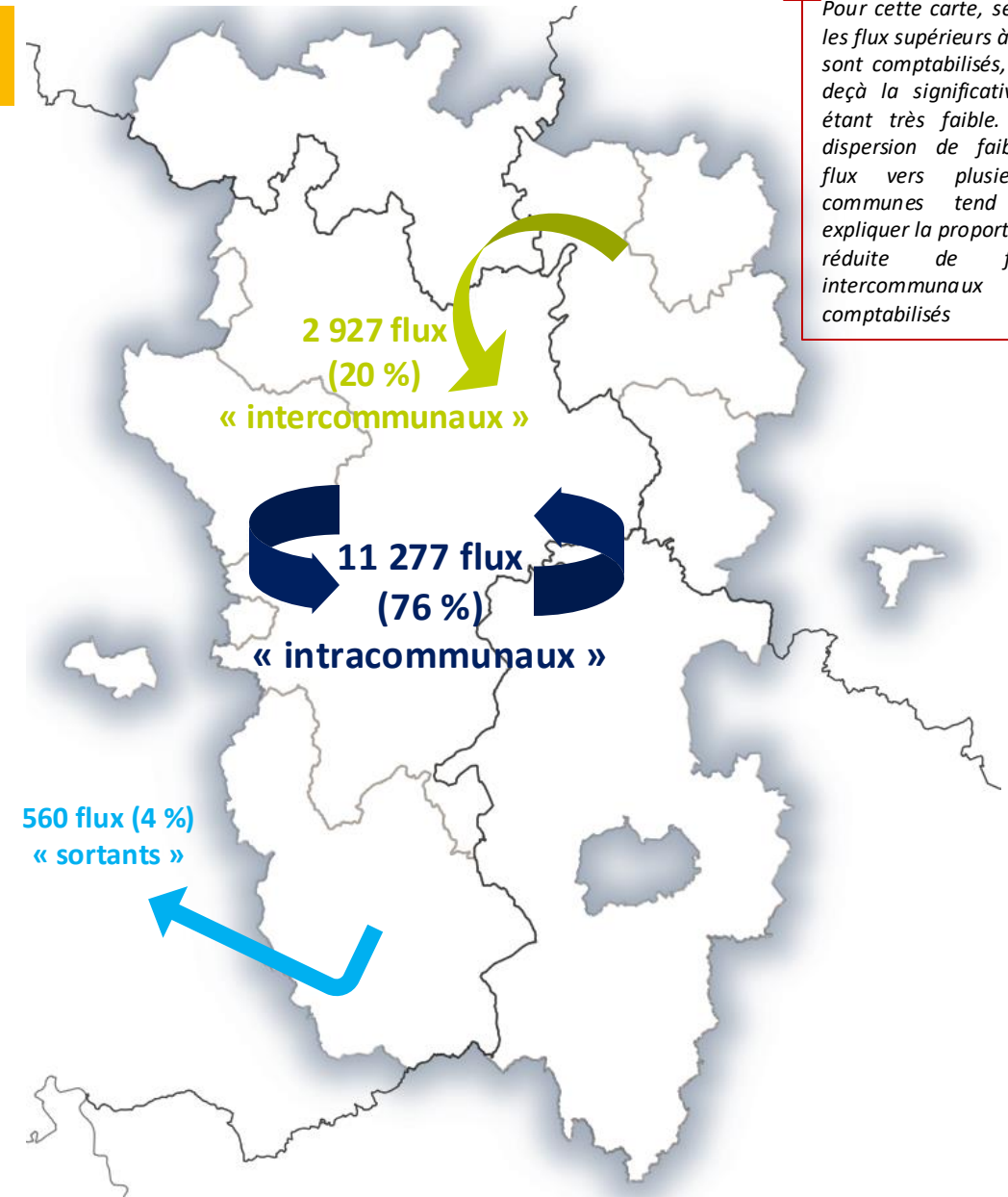
VOLET PAR APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET TECHNIQUE

Les déplacements domicile-travail intracommunaux (au sein d'une même commune) **représentent entre la moitié et les $\frac{3}{4}$ des flux pendulaires** des habitants du PNR du Morvan, selon la méthode de calcul utilisée*. Parmi les communes les plus peuplées, seules Autun et Avallon présentent des flux sortants significatifs, bien que très faibles par rapport au flux intracommunaux.

Plus de deux tiers des communes du PNR présentent des flux internes supérieurs ou égaux aux flux vers d'autres communes ou l'extérieur du parc.

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

* Si l'on ne considère que les flux pendulaires depuis les communes du PNR supérieures à 25 navetteurs, les chiffres sont ceux représentés sur la carte ci-contre. Si l'on fixe le seuil en deçà duquel la significativité est jugée trop faible à 10 navetteurs, la part des déplacements intra-communaux est de 66 %. A noter que l'Insee ne considère comme réellement significatifs que les flux supérieurs à 200 navetteurs, une situation rare dans le Morvan. Enfin, si l'on ne fixe aucun seuil de significativité, la part des déplacements intracommunaux est proche de 50 %.



Pour cette carte, seuls les flux supérieurs à 25 sont comptabilisés, en deçà la significativité étant très faible. La dispersion de faibles flux vers plusieurs communes tend à expliquer la proportion réduite de flux intercommunaux comptabilisés



A

Des pistes à la suite de l'analyse des flux routiers

Des analyses d'Atmo BFC pour l'exploitation des données de flux routiers sur le périmètre du PNR.

3 axes structurants locaux :

- Axe Cercy-la-Tour – Luzy – Autun : confirmé comme liaison d'intérêt majeur avec un trafic dense
- Axe Châtillon-en-Bazois – Château-Chinon – Autun – Le Creusot
- Axe Avallon – Saulieu – Autun



Pour aller plus loin : des suites sur les principaux corridors (potentiel de covoiturage) et sur les tronçons à très faible trafic (aménagements cyclables)

Flux routier sur le périmètre du PNR du Morvan

(trafic moyen journalier annuel deux sens de circulation)



Sources : données Atmo BFC, réalisation Iter, 2025



A

VOLET PAR APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET TECHNIQUE

Une analyse des possibilités de séjour avec les transports collectifs

Objectif : pointer les déplacements qu'il est possible de faire en transport collectif et souligner les liaisons non couvertes

| OFFRE TRANSPORT COLLECTIF (ferroviaire et routier) | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|--|------------------|--------------------------|--------------------------|----------|--------------------|-----------------------------|--------------|-----------------------------|---------|------------------------|---------------------|----------|-----------------------------|-------------|--------|--------------------------|--------------------------|---------------------|-------------------|---------|-------------|---------|
| Commune | CHALON-SUR-SAÔNE | DIJON | LE CREUSOT | MONTBARD | MONTCEAU-LES-MINES | NEVERS | Arnay le Duc | Autun | Avallon | Château-Chinon (ville) | Chatillon-en-Bazois | Corbigny | Étang-sur-Arroux | Liernais | Lormes | Luzy | Mesvres | Montsauches-Settons | Moulins-Engilbert | Rouvray | Saulieu | Vézelay |
| Arnay le Duc | | 117 118 129 | | | | | | 129 | | | | | | 115 | | | | | | | 115 117 118 | |
| Autun | 704 | Ligne TER (Nevers-Dijon) | Ligne TER (Nevers-Dijon) | | | Ligne TER (Nevers-Dijon) | 129 | | 123 | 718 | | | Ligne CAR TER (Autun-Etang) | 123 | | Ligne TER (Nevers-Dijon) | Ligne TER (Nevers-Dijon) | | | 123 | 123 | |
| Avallon | | 119 | | 813 | | | | 123 | | | | | | 123 | | | | | | 123 | 123 | 813 |
| Château-Chinon (ville) | | | | | | 501 | | 718 | | | | | | | | | | | | | | |
| Chatillon-en-Bazois | | | | | | 501 | | | | 501 | | | | | | | | | 504 | | | |
| Corbigny | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | 505 |
| Étang-sur-Arroux | | | 719 | | | | | Ligne CAR TER (Autun-Etang) | | | | | | | | | 719 | | | | | |
| Liernais | | | | 120 | | | 115 | 123 | 123 | | | | | | | | | | | 123 | 115 120 123 | |
| Lormes | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Luzy | | | | | | Ligne CAR TER (Nevers-Luzy) | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Mesvres | | | 719 | | | | | | | | | | 719 | | | | | | | | | |
| Montsauches-Settons | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Moulins-Engilbert | | | | | | | | | | | 504 | | | | | | | | | | | |
| Rouvray | | | | | | | | 123 | 123 | | | | | 123 | | | | | | | 123 | |
| Saulieu | | 117 118 | | 120 | | | 115 117 118 | 123 | 123 | | | | | 115 120 123 | | | | | | 123 | | |
| Vézelay | | | | 813 | | | | | 813 | | | 505 | | | | | | | | | | |

| | |
|---|--|
| 1 | Offre inadaptée (absence d'aller ou retour) |
| 3 | Offre minimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h30-19h00) avec offre =1 AR |
| 4 | Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h00-19h00) avec offre >= 2AR et <=4AR |
| 5 | Offre optimale = horaires adaptés (Arr: 7h-9h / D: 16h00-19h00) avec offre >=4AR |

Avoir dans le diagnostic : une desserte très incomplète, avec de nombreux horaires non-adaptés à des déplacements domicile-travail



A

VOLET PAR APPROCHE GEOGRAPHIQUE ET TECHNIQUE



ATOUTS

- Une **compétence mobilité** portée par l'ensemble des intercommunalités présentes sur le territoire
- Des **stratégies** de mobilités adoptées par les deux principales polarités à l'échelle intercommunale (CCGAM et CCAVM)
- Des porteurs de solutions de mobilité multiples et variés appelant à une meilleure **cohérence** et à une **mutualisation** des moyens et des périmètres d'intervention
- Un ensemble d'**aires de covoiturage** sur le réseau routier d'intérêt régional, certaines aires pouvant servir d'exemples à suivre

- La mise en œuvre de la **Via Morvan** comme projet cyclable structurant et fédérateur
- Des potentiels et projets de développement de la **voiture partagée** (lignes et communautés de covoiturage, autopartage à l'échelle d'un PETR...)

OPPORTUNITES

FAIBLESSES



- Une majorité d'AOM n'ayant pas encore établi leur stratégie en matière de mobilité (**niveau d'avancement inégal** dans les solutions déployées)
- Une **offre ferroviaire et d'autocars** reliant principalement les grandes polarités régionales, hors périmètre du PNR
- Une couverture géographique par le **TAD** imparfaite (absence de services dans le quart nord-est du PNR) et une lisibilité compliquée des différents services proposés
- Une certaine **méconnaissance des obligations** légales liées à la mobilité dans le dialogue social par les employeurs rencontrés

- Un désengagement croissant de l'Etat sur les **dessertes ferroviaires locales**
- Des **moyens** humains et financiers de plus en plus contraints

MENACES





B

Un processus de concertation important



Ateliers avec les acteurs institutionnels et de la sphère sociale



1. Catégorisation des publics et avis sur la situation actuelle
2. Test de solutions adaptées aux profils



Entretiens avec les acteurs institutionnels, sociaux et économiques



Freins, solutions et idées par catégorie de public-cible



Enquête grand public (en ligne et papier)



Attentes et solutions de la population du PNR du Morvan



Focus groupe (publics empêchés)



Approfondir les attentes et solutions auprès de certains publics cibles



Webinaire de solutions



Ouverture sur des exemples inspirants

**B**

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

Une enquête grand public révélatrice de nombreux freins et enjeux

- Près de 1 200 réponses
- 7 hypothèses testées à travers le questionnaire

Zoom sur l'hypothèse 1 :

| Hypothèses | Principaux résultats | Validation |
|--|---|-------------------|
| 1 Les personnes n'ont pas accès aux informations sur l'offre de transport existante et sur les aides liées à la mobilité | 8 % ne savent pas où obtenir des informations sur les offres locales. 77 % des répondants affirment n'avoir jamais eu connaissance d'aides ou services pour faciliter les déplacements dans le Morvan. | Validation claire |



Selon vous, quels seraient les principales actions pour améliorer l'information sur l'offre de mobilité, les aides et les services disponibles ?



A voir dans le diagnostic : les enseignements riches sur la base des 7 hypothèses



B

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

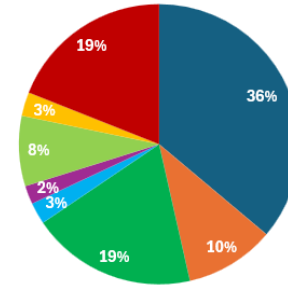
Une synthèse comparative et par EPCI des résultats de l'enquête

| EPCI | CCGAM | CCBLM | CCMSGSL | CCTBC | CCPAL | CCSM | CCTA | CCAVM | Total |
|---|--------|--------|----------------|--------|--------|---------|--------|---------|--------|
| Ville principale | Autun | Luzy | Château-Chinon | | | Saulieu | | Avallon | |
| Nombre d'habitants vivant dans le PNR | 23 000 | 6580 | 12 130 | 1595 | 1354 | 5165 | 1743 | 12 087 | 63 654 |
| Part des habitants de chaque CC au sein du PNR | 36% | 10% | 19% | 3% | 2% | 8% | 3% | 19% | 100% |
| Pourcentage des habitants vivant dans le PNR | 66% | 43% | 100% | 17% | 19% | 98% | 11% | 65% | |
| Pourcentage du territoire compris dans le PNR | 63% | 35% | 100% | 22% | 29% | 98% | 13% | 54% | |
| Part des plus de 64 ans | 30,10% | 38,10% | 36,30% | 37,50% | 32,30% | 32% | 27,50% | 29,30% | |
| Revenu médian disponible (€) | 21 320 | 20 190 | 20 840 | 20 990 | 21 460 | 21 240 | 22 470 | 21 540 | 21 280 |
| Taux de chômage | 11,10% | 10,70% | 10,80% | 10,70% | 8,50% | 10,40% | 8,90% | 9,90% | |
| Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail | 80,90% | 78% | 71,10% | 82,30% | 82,60% | 77,60% | 78,90% | 79,50% | |
| Ménages possédant au moins une voiture | 86,40% | 88,60% | 88,10% | 90,20% | 90,20% | 85,40% | 89% | 85,80% | |

Sources : Recensement de la population, dossier complet (Insee, 2022)
Nota bene : ces éléments sont repris dans les fiches EPCI

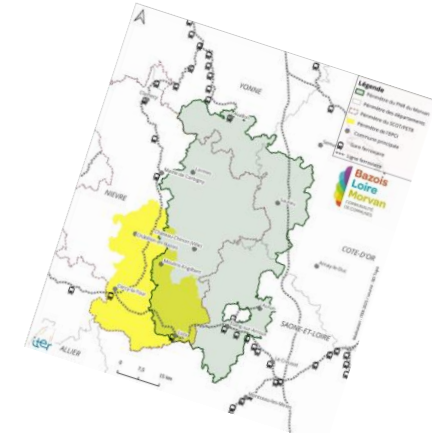
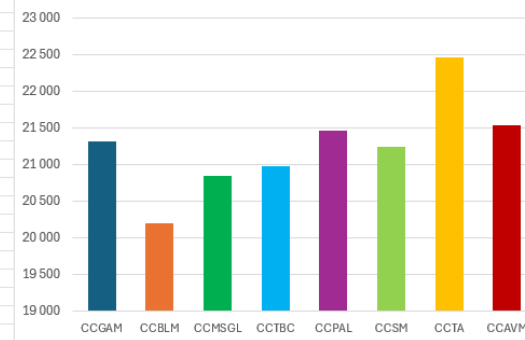
| EPCI | CCGAM | CCBLM | CCMSGSL | CCTBC | CCPAL | CCSM | CCTA | CCAVM | Réponses globales |
|--|-------|-------|---------|-------|-------|------|------|-------|-------------------|
| Vous êtes (genre) : | | | | | | | | | |
| Nombre de réponses | | | | | | | | | |
| Un homme | 84 | 46 | 102 | 11 | 5 | 40 | 5 | 40 | 333 |
| Une femme | 139 | 79 | 166 | 13 | 18 | 72 | 7 | 82 | 576 |
| Je ne souhaite pas répondre ou non précisé | 8 | 2 | 18 | 0 | 1 | 3 | 0 | 4 | 36 |
| Quel âge avez-vous ? | | | | | | | | | |
| Nombre de réponses | | | | | | | | | |
| Moins de 14 ans | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| 14 à 17 ans | 1 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 3 |
| 18 à 24 ans | 4 | 6 | 18 | 1 | 0 | 7 | 0 | 2 | 38 |
| 25 à 39 ans | 38 | 32 | 53 | 2 | 3 | 35 | 2 | 17 | 182 |
| 40 à 59 ans | 88 | 48 | 94 | 10 | 9 | 34 | 5 | 45 | 333 |
| 60 à 74 ans | 84 | 31 | 80 | 10 | 7 | 28 | 5 | 53 | 298 |
| 75 ans et plus | 16 | 8 | 39 | 1 | 5 | 11 | 0 | 9 | 89 |
| Non précisé | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 |
| Quelle est votre situation ? (activité) | | | | | | | | | |
| Nombre de réponses | | | | | | | | | |
| Je cherche un emploi | 8 | 0 | 10 | 0 | 1 | 2 | 1 | 2 | 24 |
| Je suis à la retraite | 77 | 26 | 97 | 9 | 12 | 33 | 5 | 51 | 310 |
| Je suis au foyer | 4 | 1 | 5 | 0 | 1 | 0 | 0 | 1 | 12 |
| Je suis étudiant ou étudiante | 3 | 6 | 7 | 0 | 0 | 3 | 0 | 1 | 20 |
| Je travaille | 122 | 82 | 152 | 14 | 10 | 73 | 6 | 66 | 525 |
| Autre ou non précisé | 17 | 12 | 15 | 1 | 0 | 4 | 0 | 5 | 54 |
| Vivez-vous dans un foyer (situation familiale) : | | | | | | | | | |
| Nombre de réponses | | | | | | | | | |
| En couple avec enfant(s) | 52 | 36 | 64 | 6 | 7 | 31 | 3 | 35 | 234 |
| En couple sans enfant | 97 | 45 | 124 | 10 | 7 | 37 | 6 | 62 | 388 |
| Seul(e) avec enfant(s) (famille monoparentale) | 3 | 7 | 11 | 1 | 1 | 2 | 0 | 3 | 28 |
| Seul(e) sans enfants | 65 | 31 | 64 | 6 | 5 | 36 | 3 | 21 | 231 |
| Autre ou non précisé | 14 | 8 | 23 | 1 | 4 | 9 | 0 | 5 | 64 |

Part des habitants de chaque CC au sein du PNR



+ des fiches par EPCI
+ un tableau des dispositifs
passés et actuels

Revenu médian disponible (€)



A voir dans le diagnostic : retrouver les données brutes et exploitations statistiques de l'enquête sur votre territoire et les autres EPCI du Morvan



B

Une synthèse des freins, des attentes et des leviers d'action pour 3 publics

Objectif : faire une synthèse des enseignements sur les profils jeunes, seniors et en insertion professionnelle

4 Synthèse des publics

Publics seniors (jeunes retraités, nouveaux dans le Morvan, en perte d'autonomie)

Constats et freins majeurs

- **Une mobilité encore largement assurée par la voiture** (pour les jeunes retraités majoritaires dans l'enquête) :
 - Taux de permis et de motorisation élevés (> 90 %), expliquant une précarité mobilité plus faible que les jeunes
 - Dépendance accrue à la voiture dans les hameaux isolés
- **Freins psychologiques et sociaux** :
 - Peur de la perte d'autonomie et attachement fort au domicile
 - Réticence au changement et aux nouvelles formes de mobilité
 - Isolement ressenti chez certains néo-retraités (éloignement familial)
 - Difficultés d'accès aux services, commerces et soins (distances, déclin de l'itinérance)
- **Offre de transport inadaptée** :
 - Offre de transport collectif peu adaptée à l'habitat dispersé et à la mobilité réduite (hors quelques TAD)
- **Accès compliqué à l'information** :
 - 77 % des seniors n'ont jamais entendu parler des aides ou services de mobilité
 - Préférence pour des points d'information physiques (mairie, relais locaux) plutôt que numériques

Conséquences

- 40 % des seniors interrogés dans l'enquête déclarent des **difficultés d'accès**
- Accentuation de l'**isolement social** ou dépendance forte à l'entourage
- La **perte d'autonomie** commence souvent par la mobilité, pouvant impacter le maintien à domicile
- Certains retraités **quittent le territoire** à l'entrée dans la grande dépendance

Attentes prioritaires

- **Sécuriser la mobilité du quotidien** avant la perte d'autonomie
- **Améliorer le niveau et l'accès aux soins et aux commerces**
- **Renforcer l'information de proximité** (guichets physiques, relais humains)
- Anticiper la transition entre **autonomie et dépendance**, sans rupture de mobilité
- Maintenir le lien social et le **maintien à domicile** le plus longtemps possible

Ressources et leviers

- Importance des jeunes seniors dans la **solidarité locale**
- **Services** de taxis, transports vers les gares et établissements de santé, expérimentations locales (TUS)
- Services de **livraison et soins à domicile**
- Forte mobilisation de l'**entourage** (proches et voisins)

A voir dans le diagnostic : les enseignements riches sur la base des 7 hypothèses



B

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



ATOUTS

- Une forte **participation** à l'enquête grand public traduisant un intérêt pour des actions concrètes
- Une **entraide** considérée comme importante par la population (sphères familiale et amicale)

FAIBLESSES



- **Dépendance matérielle à la voiture** liée à l'inadéquation des offres de transport alternatives
- Un **cumul fréquent de contraintes** de mobilité chez les femmes (situation familiale, précarité, typologie d'emploi...)
- Des **difficultés de recrutement** exprimées par les employeurs, liées à l'éloignement et à la préférence des actifs pour des pôles métropolitains plus attractifs
- Une **incompréhension** des solutions de mobilité en raison de la multiplicité des acteurs et des millefeuilles administratifs
- Une **communication** sur les offres de mobilité peu ciblée sur les différents publics, peu développée et assez difficilement lisible

- Un **potentiel de changement** de pratiques exprimé sous réserve de solutions crédibles, lisibles et pérennes
- Un **ensemble d'acteurs** aux prises avec les réalités quotidiennes des différents publics

- Une tendance à l'**isolement social** et à la sédentarisation des publics les plus précaires, notamment les jeunes (favorisée par l'essor des outils virtuels)
- Des **solutions émergentes** et innovantes souvent non reconduites à l'issue d'expérimentations (budgets contraints et moyens humains souvent limités)



OPPORTUNITES

MENACES





C

VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE

Se projeter sur des réponses concrètes et sur une vision idéalisée en 2035

Objectif : explorer la diversité des réponses pouvant être apportées à des portraits-types d'habitants et se projeter sur une situation idéalisée

- Une quinzaine de fiches portrait-habitant construites à partir des profils de l'enquête (exemples concrets de situations)
- Des ateliers pour se mettre dans la peau de conseillères et conseillers en mobilité durable et inclusive
- S'autoriser à rêver une mobilité durable, inclusive et rurale en 2035
- S'interroger sur le chemin à parcourir (clefs de succès, freins et priorités)

Fiche portrait habitant : Marin
Comment est-il possible d'aider Marin à effectuer ses déplacements habituels ?

Profil

38 ans
Travailleur actif à Dijon
En ménage avec deux enfants
Habite dans un hameau de Mesvres

Forme physique :

Situation financière :

Déplacements fréquents

- Effectue son trajet domicile-travail en voiture du lundi au vendredi (voiture), sauf le mercredi, journée durant laquelle il reste en télétravail à la maison
- Accompagne ses enfants aux activités extrascolaires le samedi et occasionnellement le mercredi (voiture)

Problèmes rencontrés

- Marin souhaiterait réduire ses **émissions de GES**.
- Il a essayé plusieurs fois de prendre **le train** jusqu'à Dijon en passant par Le Creusot, mais le faible nombre de trains et la crainte des retards l'ont poussé à garder un usage automobile. Il a également cherché des **covoitureurs** potentiels auprès de ses collègues, sans succès.
- Il doit donc prendre sa voiture malgré la **fatigue** engendrée et le **coût de l'essence**.
- Il souhaiterait pouvoir trouver un espace de travail partagé ponctuellement, pour bénéficier de meilleures conditions matérielles de travail à distance.

Services actuels

- Ligne 719 d'autocars entre Etang-sur-Arroux et Le Creusot (1 A/R en semaine sur réservation uniquement depuis la gare de Mesvres, mais les horaires ne sont pas adaptés pour des trajets domicile-travail de vers Dijon nécessitant de prendre en compte le temps de trajet en train entre Le Creusot et Dijon)
- Ligne 129 d'autocars entre Autun et Dijon (arrivée à Dijon à 8 h 25 et départ à 18 h, un seul A/R, temps de trajet d'1 h 15)
- Transport à la demande depuis Mesvres vers Autun les matins du mercredi au vendredi
- Application Covoiturage **Mobigo**
- Transport scolaire (horaires indisponibles, non ouvert aux autres usagers)



A voir dans le diagnostic : les enseignements des temps de concertation et des priorités d'action qui en découlent



C

Un parangonnage de solutions à explorer

Objectif : donner à voir ce qui est fait sur d'autres territoires similaires, étudier la pertinence pour le Morvan et mettre en avant les conditions locales de réussite

- Une quinzaine de solutions de mobilité analysée
- Un webinaire de solutions a permis d'échanger tout spécialement sur 3 exemples inspirants et leur éventuelle transcription dans le contexte du PNR du Morvan

8 Parangonnage Véhicules partagés

Véhicules partagés : mettre en place un dispositif d'autopartage

L'autopartage Citiz dans une commune de l'Aude (411 habitants)

La commune de Laubaruc (proche de Castelnaudary dans l'Aude) et Citiz Occitanie mettent à disposition de la population du village un véhicule (Renault Twingo).

L'exemple de Laubaruc est une réussite d'usage de la voiture partagée en milieu rural (lauréat du trophée de l'Association des Maires de l'Aude pour sa démarche solidaire et citoyenne en 2025) du fait des réflexions autour de la **création d'un pôle de mobilité partagée et de services**, véritable micro-plateforme des mobilités sur la place de l'école (photo ci-contre) :

- Localisation centrale au cœur du village (autour de la Poste et des services)
- Arrêt de bus scolaire, avec abribus déporté accessible aux PMR et bancs
- Espace de location de vélo à proximité mise en place par une association
- Espace de stationnement du bibliobus (bibliothèque itinérante)
- Emplacement et véhicule Citiz clairement identifiés (marquage, panneau, couleurs...)
- Signalétique (panneau en bleu sur la photo) indiquant clairement la location de voiture et de vélos, ainsi que les autres services et équipements.

→ Pour le Morvan : une réflexion sur la concentration d'équipements de mobilité dans les villages et sur la signalétique permet d'accroître la visibilité et l'usage des dispositifs de mobilité partagée.

197



Nos tarifs sans abonnement

| | | | | |
|--|---------|------------|------------|-------------------------------------|
| | l'heure | la journée | la semaine | Le kilomètre |
| | 5,50€ | 39€ | 180€ | 0,42 € |
| | | | | 0,22€ le kilomètre au-delà de 100km |

Source : site internet Citiz



Aperçu de la place de l'école à Laubaruc. Source : Google Maps

A voir dans le diagnostic : des informations sur un champ des possibles, une aide à la réflexion à partir du parangonnage



Vers des fiches-actions exploratoires pour accompagner la future stratégie

Objectif : repartir du parangonnage et détailler des orientations prioritaires et secondaires d'action, sans présager des choix collectifs qui seront fait sur la stratégie

2 motivations principales :

- Permettre à chaque acteur de mieux s'approprier certaines pistes d'action : **inspirer des initiatives individuelles**
- Eclairer la discussion stratégique future et les choix collectifs qui seront faits : **inspirer la stratégie collective**

| Fiche action : méthodologie | | Thématique | Objectif principal de l'action | | |
|--|--|------------|--|--------------------|---|
| Public(s) cible(s) : | | | DURABILITÉ | INCLUSIVITÉ | Présence sur le périmètre de l'EPCI CCGAM CCBLM CCMSGL CCTBC CCPAL CCSM CCTA CCAVM |
| Descriptif de l'action : <i>présentation de la thématique, description de l'action envisageable, objectifs de l'action</i> | | | <i>Colorisation et notation sur une échelle de 1 à 5 du caractère durable et inclusif de l'action au regard d'une ambition maximale possible</i> | | |
| Portage : <i>Mise en exergue du portage principal envisageable de l'action</i> | Partenaires : <i>Mention des partenaires technique et/ou financiers à intégrer</i> | | Conditions de réussite : <i>Mise en lumière des conditions prioritaires nécessaires à la mise en œuvre et au déploiement pérenne de l'action</i> | | |
| Moyens nécessaires : <i>Estimation de coût de mise en œuvre de l'action (humain et monétaire) à porter par les acteurs</i> | | | Points de vigilance : <i>Précision des principales difficultés et écueils à éviter dans le déploiement de l'action</i> | | |
| Subventions mobilisables : <i>Précision des fonds et appels à projets dont l'action pourrait bénéficier</i> | | | Calendrier de mise en œuvre : Avant 2028 2029 à 2035 2035 et au delà | | |
| Exemples inspirants : <i>Eléments de parangonnage local ou d'autres territoires comparables</i> | | | | | |
| Echelle de déploiement : <i>Un développement de l'action à l'échelle des communes, des EPCI, ou plus largement sur tout ou partie du Morvan ?</i> | | | <input type="checkbox"/> Pas d'action, ni de réflexion <input type="checkbox"/> Réflexion en cours <input type="checkbox"/> Présence d'actions | | |

Avoir dans le diagnostic : 5 orientations prioritaires détaillées et 9 orientations secondaires exploratoires



5 orientations prioritaires et pourquoi ce choix ?

Rappel : ces compléments non-exhaustifs, pour 5 orientations seulement, n'augurent en rien une future feuille de route commune !



C

VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE

5 orientations prioritaires et pourquoi ce choix ?



Voiture autrement

- Le **garage solidaire**, parce que la voiture est un outil indispensable de la vie dans le Morvan, mais les coûts associés fragilisent nombre d'habitants. Atténuer le poids financier et le sentiment d'impasse en cas de panne tout en valorisant les compétences individuelles et l'entraide, mais aussi des passerelles vers les alternatives à l'autosolisme, s'avère une solution particulièrement intéressante dans le Morvan.

**Public(s) cible(s) :**

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

2

INCLUSIVITÉ

5

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : Cette action a pour objectif d'installer plusieurs garages solidaires. Ils permettent l'accès à des prestations de contrôle et réparation (réparation soi-même sur place ou par un professionnel) à des prix réduits pour les publics en difficulté financière. Les formes sont très diverses (d'un « self-garage » supervisé pouvant être mis en place par un garage traditionnel à une activité associative et d'insertion), avec un engagement humain et financier du bénéficiaire variable (adhésion annuelle ou cotisation, tarif à l'heure de disponibilité du local...).

**Portage :**

EPCI, association, département ou garage traditionnel

Partenaires :

- Communes
- Associations (Solidarauto, Agil'ess...)
- Mob'in

**Conditions de réussite :**

- S'appuyer sur les garages traditionnels en les sensibilisant à l'auto-réparation
- Acquérir un local et du matériel adapté à l'entretien automobile (responsabilité du garage sur les pièces et la main d'œuvre)
- Viser l'agrément de structure d'insertion et les partenariats avec les acteurs
- Impliquer au maximum les personnes bénéficiant du dispositif dans la réparation : vocation éducative éventuelle
- Définir une base clients initiale à travers la flotte d'acteurs publics



Moyens nécessaires : Investissement initial théorique entre 50 et 100 000 € (y compris subvention), coût d'exploitation annuel entre 50 et 75 000 € (1 à 2 salariés). La 1^{ère} année un budget global (y compris investissement initial) de 100-150 000 € est réaliste avec un bon apport de bénévolat et des subventions.

**Points de vigilance :**

- Eviter la concurrence avec les garages traditionnels et les contentieux de responsabilité (liés à l'achat des pièces par les particuliers)
- Assurer la complémentarité des activités (location vélo/voitures, réparation de vélos...), permettant aux bénéficiaires d'explorer d'autres pratiques que celle de la voiture individuelle

**Subventions mobilisables :**

- Mécénat
- DETR, DSID et DSIL
- FEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais et le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

- PNR Loire-Anjou-Touraine, garage solidaire Agis Auto permettant la réparation à prix réduits, et favorisant l'insertion professionnelle avec des contrats d'insertion
- GREN, service itinérant basé sur Chatillon-sur-Seine et Montbard

**Calendrier de mise en œuvre :**

Avant 2028

2029 à 2035

2035 et au delà

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions



Echelle de déploiement : EPCI ou inter-EPCI

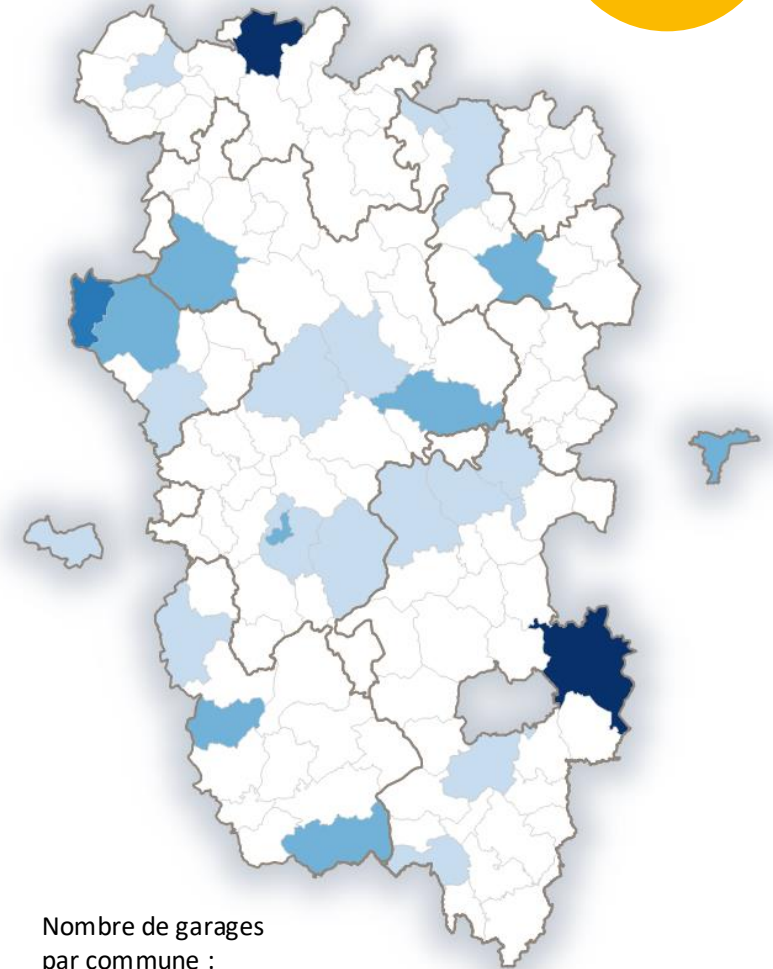


Outre le montage associatif de garage solidaire sur le territoire, une **concertation auprès des garages traditionnels du territoire** pourrait permettre de :

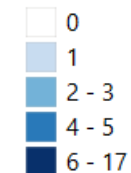
- Recueillir leurs **retours d'expériences** sur les besoins de réparation les plus courants ;
- Les informer sur les offres et services de mobilité (trains, lignes régulières, TAD, autopartage, locations de vélos, plateformes de mobilité...) afin qu'ils puissent se faire le relais de ces informations auprès de leurs clients. Une façon de **rendre visibles des alternatives dans le cas de l'indisponibilité du véhicule**, encourager l'expérience d'autres modes et mettre en avant les dispositifs d'acteurs locaux ;
- **Echanger sur leur modèle économique** et sur des initiatives de tarification sociale (politique interne ou via un prescripteur) et sur les possibilités d'auto-réparation.

Les grandes marques de la réparation automobile proposent souvent des conditions tarifaires réduites aux bénéficiaires éligibles. De plus, sur les quelques 200 garages solidaires en France, il existe des garages traditionnels qui proposent des **formules d'auto-réparation** (location d'emplacement avec ou sans pont : entre 10 et 15 € /demi-heure, le prix de la location incluant souvent les outils, le conseil et la tenue adaptée). Certaines associations reprennent aussi les locaux à la fermeture du garage, une opportunité qui invite à mieux connaître la situation et les projets des structures en place.

La carte ci-contre permet de mettre en avant les zones blanches d'accès aux garages traditionnels sur le PNR. En termes de **couverture territoriale** et d'équité dans l'accès à ce service, encourager le développement d'un garage solidaire aux environs de Quarré-les-Tombes et Villapourçon aurait tous son sens.



Nombre de garages
par commune :



Localisation des garages
traditionnels sur le PNR du Morvan

Sources : BPE, annuaires

▲ Ces données issues de la BPE de 2023 ne sont pas exhaustives.



C

VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE

5 orientations prioritaires et pourquoi ce choix ?



Voiture autrement

- Le **garage solidaire**, parce que la voiture est un outil indispensable de la vie dans le Morvan, mais les coûts associés fragilisent nombre d'habitants. Atténuer le poids financier et le sentiment d'impasse en cas de panne tout en valorisant les compétences individuelles et l'entraide, mais aussi des passerelles vers les alternatives à l'autosolisme, s'avère une solution particulièrement intéressante dans le Morvan.



Communication

- Les **plateformes de mobilité** constituent des sources d'information et d'accompagnement de premiers plans vers une mobilité autonome et durable, en proposant des solutions adaptées aux besoins spécifiques. Elle favorise l'inclusion sociale et professionnelle. Des exemples inspirants existent dans le Morvan.

**C****VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE**

5 orientations prioritaires et pourquoi ce choix ?

**Voiture autrement**

- Le **garage solidaire**, parce que la voiture est un outil indispensable de la vie dans le Morvan, mais les coûts associés fragilisent nombre d'habitants. Atténuer le poids financier et le sentiment d'impasse en cas de panne tout en valorisant les compétences individuelles et l'entraide, mais aussi des passerelles vers les alternatives à l'autosolisme, s'avère une solution particulièrement intéressante dans le Morvan.

**Communication**

- Les **plateformes de mobilité** constituent des sources d'information et d'accompagnement de premiers plans vers une mobilité autonome et durable, en proposant des solutions adaptées aux besoins spécifiques. Elle favorise l'inclusion sociale et professionnelle. Des exemples inspirants existent dans le Morvan.

**Infrastructures
modes actifs**

- Les **aménagements cyclables** (et piétonniers) de liaisons entre les centres-bourgs et les hameaux, dans la mesure où les déplacements domicile-travail sont majoritairement effectués au sein des communes. Le manque d'aménagements cyclables constitue le premier frein à la pratique et le premier maillon d'une politique de vélo au quotidien. Les réflexions à très fine échelle sur le vélo ont l'avantage de la souplesse dans la mise en œuvre, même si une réflexion plus globale d'itinéraires structurants est complémentaire.



C

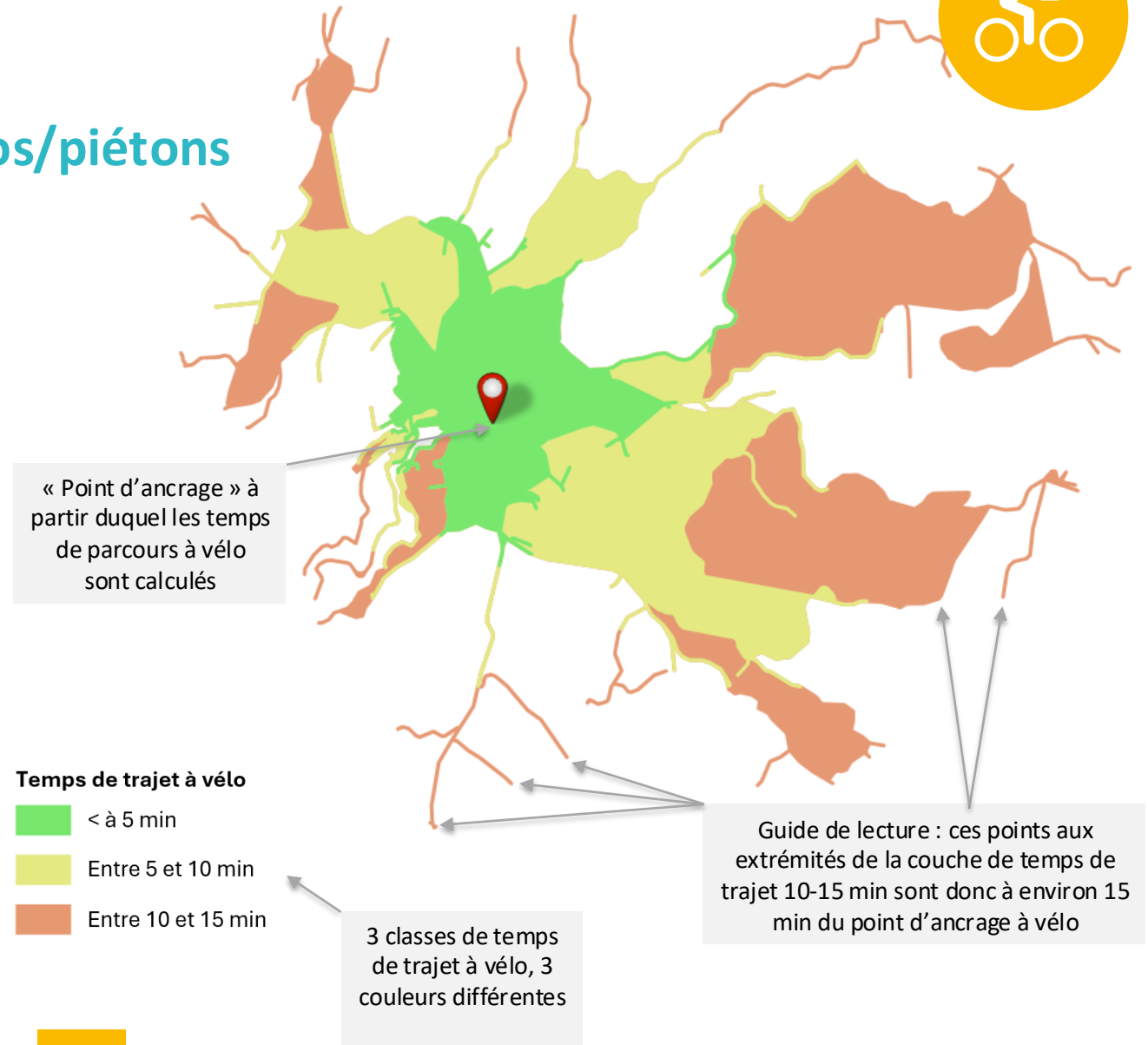


Zoom sur les aménagements pour les vélos/piétons

Objectif : montrer des cartes isochrones comme aides à la réflexion pour les liaisons cyclables à l'échelle fine entre le centre-bourg et les hameaux

4 cartes pour le vélo réalisées dans le diagnostic :

- Saulieu
- Quarré-les-Tombes
- Etang-sur-Arroux
- Château-Chinon (ville)





C

VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE

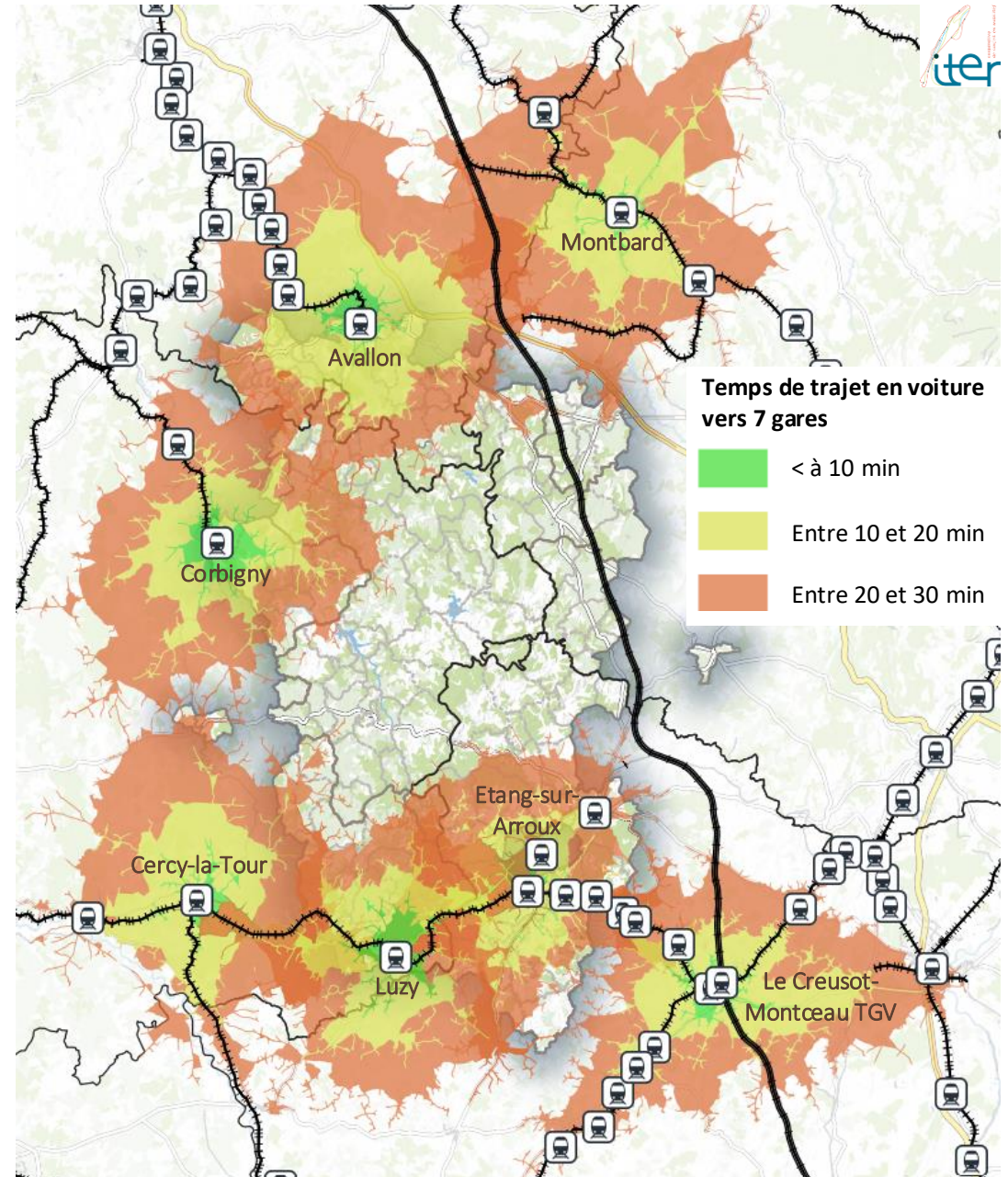
Zoom sur l'accès aux gares en voiture

7 cartes réalisées dans le diagnostic :

- Montbard
- Avallon
- Corbigny
- Cercy-la-Tour
- Luzy
- Etang-sur-Arroux
- Le Creusot-Montceau TGV



Identifiez-vous d'autres besoins de cartes isochrones ?



**C****VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE**

5 orientations prioritaires et pourquoi ce choix ?

**Voiture autrement**

- Le **garage solidaire**, parce que la voiture est un outil indispensable de la vie dans le Morvan, mais les coûts associés fragilisent nombre d'habitants. Atténuer le poids financier et le sentiment d'impasse en cas de panne tout en valorisant les compétences individuelles et l'entraide, mais aussi des passerelles vers les alternatives à l'autosolisme, s'avère une solution particulièrement intéressante dans le Morvan.

**Communication**

- Les **plateformes de mobilité** constituent des sources d'information et d'accompagnement de premiers plans vers une mobilité autonome et durable, en proposant des solutions adaptées aux besoins spécifiques. Elle favorise l'inclusion sociale et professionnelle. Des exemples inspirants existent dans le Morvan.

**Infrastructures
modes actifs**

- Les **aménagements cyclables** (et piétonniers) de liaisons entre les centres-bourgs et les hameaux, dans la mesure où les déplacements domicile-travail sont majoritairement effectués au sein des communes. Le manque d'aménagements cyclables constitue le premier frein à la pratique et le premier maillon d'une politique de vélo au quotidien. Les réflexions à très fine échelle sur le vélo ont l'avantage de la souplesse dans la mise en œuvre, même si une réflexion plus globale d'itinéraires structurants est complémentaire.

**Stationnement vélo**

- Le **stationnement cyclable** constitue un complément essentiel aux aménagements de voirie, facilement actionnable par les communes (impact budgétaire limité).



C

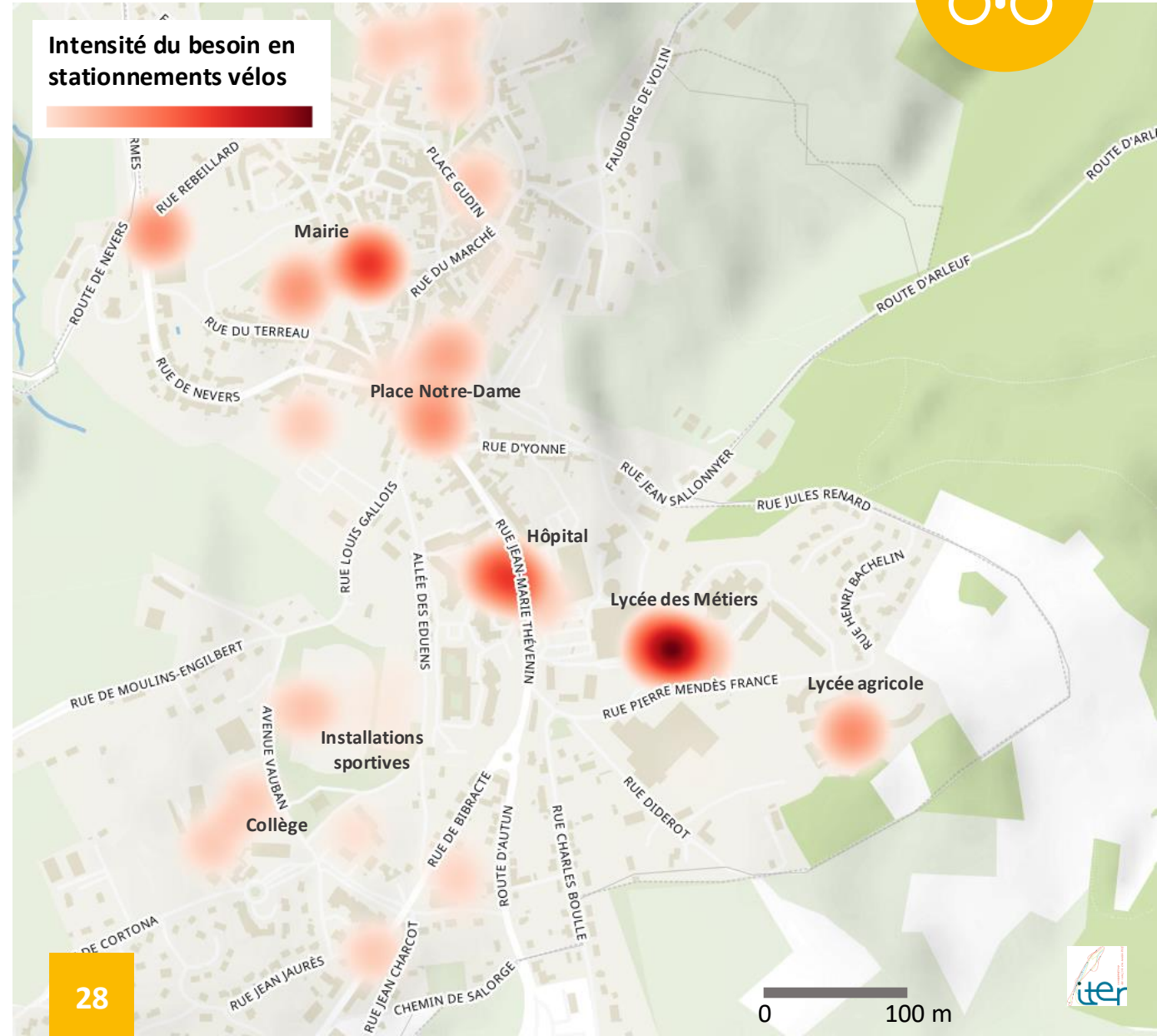
Zoom sur les stationnements vélos

Objectif : mettre à disposition une carte à l'échelle du PNR comme aide à la réflexion pour les stationnements vélos sur l'espace public

Comment cette carte interactive a été créée ?

- A chaque type d'équipement est attribué un nombre théorique de places pour les vélos dans l'espace public
- Plus le besoin théorique est fort, plus le lieu se voit colorisé en rouge foncé

A voir dans le diagnostic : 8 extraits de la carte interactive à l'échelle du PNR, mais une information pouvant être consultée par chacun sur son territoire



**C****VOLET PAR APPROCHE THEMATIQUE**

5 orientations prioritaires et pourquoi ce choix ?

**Voiture autrement**

- Le **garage solidaire**, parce que la voiture est un outil indispensable de la vie dans le Morvan, mais les coûts associés fragilisent nombre d'habitants. Atténuer le poids financier et le sentiment d'impasse en cas de panne tout en valorisant les compétences individuelles et l'entraide, mais aussi des passerelles vers les alternatives à l'autosolisme, s'avère une solution particulièrement intéressante dans le Morvan.

**Communication**

- Les **plateformes de mobilité** constituent des sources d'information et d'accompagnement de premiers plans vers une mobilité autonome et durable, en proposant des solutions adaptées aux besoins spécifiques. Elle favorise l'inclusion sociale et professionnelle. Des exemples inspirants existent dans le Morvan.

**Infrastructures
modes actifs**

- Les **aménagements cyclables** (et piétonniers) de liaisons entre les centres-bourgs et les hameaux, dans la mesure où les déplacements domicile-travail sont majoritairement effectués au sein des communes. Le manque d'aménagements cyclables constitue le premier frein à la pratique et le premier maillon d'une politique de vélo au quotidien. Les réflexions à très fine échelle sur le vélo ont l'avantage de la souplesse dans la mise en œuvre, même si une réflexion plus globale d'itinéraires structurants est complémentaire.

**Stationnement vélo**

- Le **stationnement cyclable** constitue un complément essentiel aux aménagements de voirie, facilement actionnable par les communes (impact budgétaire limité).

**Collaboration**

- L'**accompagnement des employeurs** (publics et privés) est un levier majeur de l'inclusion et des changements de comportement. L'identification des besoins des acteurs économiques, la transmission d'informations sur les mobilités et la valorisation des initiatives devraient être améliorées. Ces actions nécessitent un investissement important des AOM, en lien avec la politique de développement économique en Morvan.



9 orientations secondaires et pourquoi cette liste ?

Secondaires car dépendantes d'autres actions, moins adaptées au contexte immédiat ou relevant du temps long

3 exemples d'orientations secondaires :

- Les **stations de mobilité** regroupent sur un même lieu plusieurs équipements (vélos, cars, autopartage...), favorisant ainsi l'intermodalité. Leur déploiement relève par définition du moyen terme, mais il est possible d'anticiper dès maintenant leur intégration dans les projets d'aménagement, à l'image des actions inscrites dans le PDMS de la CCAVM.
→ **une réflexion intéressante sur l'intermodalité comme stratégie en soi mais à relier aussi aux actions envisagées par mode**
- Les **véhicules intermédiaires** (dont des voitures sans permis) offrent une solution inclusive pour les jeunes et les publics sans accès à une voiture classique. Leur adoption reste cependant limitée par un marché encore instable et des réglementations en évolution. Une phase d'expérimentation et d'acculturation est nécessaire avant un déploiement plus large
→ **le PNR du Morvan porte une réflexion sur le sujet et les potentiels apparaissent importants**
- Le **covoiturage organisé**, forme de covoiturage plus structurée, est prometteuse pour les trajets domicile-travail ou les déplacements réguliers. Elle nécessite cependant des études complémentaires pour identifier les corridors pertinents et les besoins spécifiques des actifs, mais aussi d'autres publics (jeunes, personnes âgées...)
→ **en fonction des analyses évoquées plus haut sur les corridors**

Où retrouver ces information ?

*par Agathe Ménage, chargée de mission mobilité durable et
inclusive au PNR du Morvan*

Où retrouver ces informations ?



En mars sur le site du parc

- Le diagnostic
- Les compte-rendus des ateliers
- Les replay vidéo et compte-rendus des webinaires
- La carte interactive sur les besoins en stationnement vélo
- Le tableau des offres passées, actuelles et en projet



Envoi par mail sur demande

- Les données brutes du questionnaire
- De nouvelles isochrones



En présentiel ou en visio sur demande

- Présentation des résultats du diagnostic > l'objectif est de pouvoir s'adapter et s'intégrer à vos calendriers pour ne pas faire doublon auprès des habitants

ZOOM sur les chemins ruraux dans la mobilité du quotidien

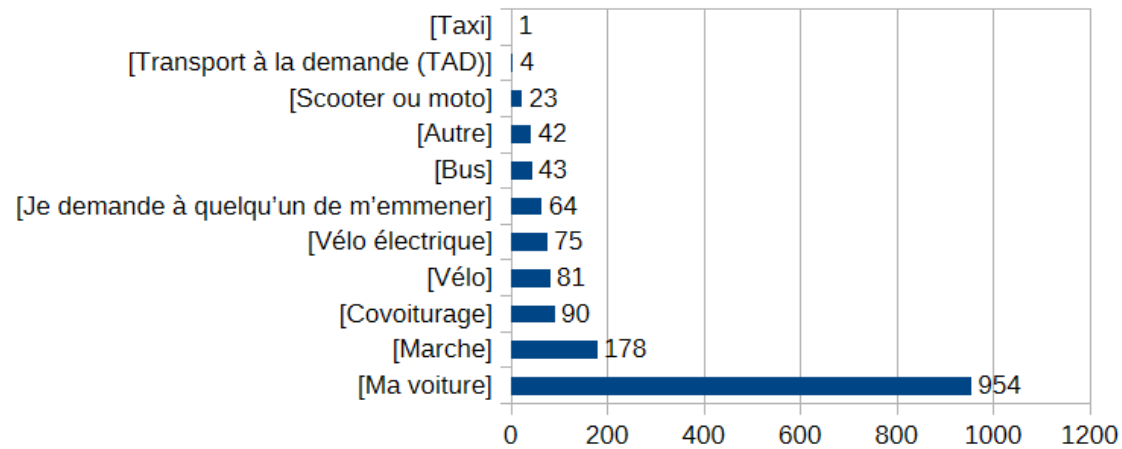
*par Mars den Dikken, Chargé de mission Chemins ruraux
au Parc du Morvan*

Mobilité active du quotidien par les chemins ruraux

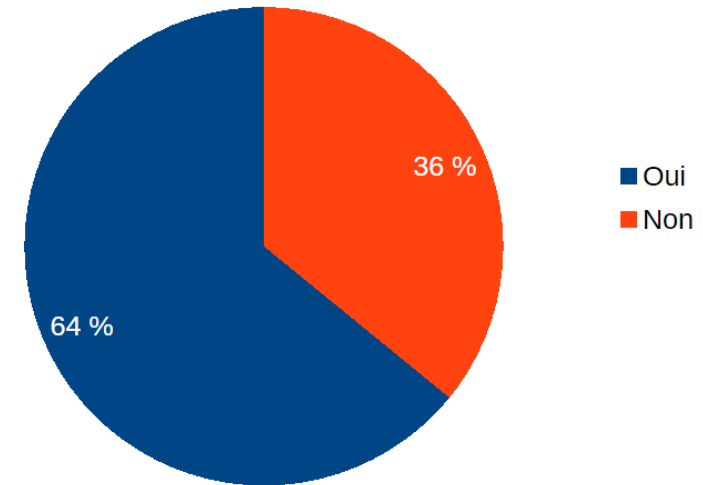
- En moyenne 60 km de chemins ruraux par commune

Quels sont les moyens de transport que vous utilisez le plus souvent ?

Pour aller au travail, à une formation, pour vos études



Est-ce que vous utilisez des chemins pour vous déplacer à pied ?



- La marche et le vélo sont des mobilités déjà pratiquées sur le territoire, notamment par les chemins ruraux

Mobilité active du quotidien par les chemins ruraux

Une étude qui traite trois grandes questions :

- Quels usages actuels du chemin rural dans la mobilité et quels usages futurs souhaités ?
- Comment identifier les chemins ruraux qui présentent un intérêt pour une mobilité du quotidien ?
- Comment renforcer l'attractivité, la lisibilité, la sécurité, la crédibilité et la pérennité du chemin rural comme support de mobilité du quotidien ?

Restitution de l'étude en mars et une diffusion plus large en mai. Ce volet a vocation à intégrer la stratégie mobilité globale.



Accompagné d'un guide juridique chemins ruraux

Les prochaines étapes

par Jessica Raciti, vice-présidente du Parc du Morvan en charge de la transition énergétique, de l'adaptation au changement climatique et des mobilités

6 grands défis et enjeux identifiés pour le territoire

Rendre crédibles et sécurisées les solutions de mobilité durable et inclusive dans un **système basé sur la voiture**



L'enjeu de la **durabilité** (stratégique, organisationnelle et financière) **de l'offre** de mobilité du territoire

L'enjeu du renforcement de la **capacité d'action et d'influence** du territoire



Construire **une mobilité rurale sur mesure**, capable de maintenir l'attractivité et la vitalité des territoires



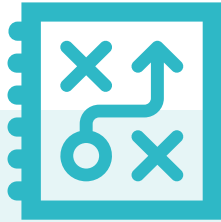
L'enjeu de faire de la mobilité durable un levier de **justice sociale** et de cohésion territoriale



La visibilité et **l'appropriation** des solutions existantes par tout-e-s dans un écosystème complexe



Les prochaines étapes



La stratégie

- Proposition d'objectifs à atteindre d'ici 2035 pour le territoire du Morvan en matière de mobilité durable et inclusive
- Rédaction d'une stratégie plus précise sur le rôle que pourra prendre le Parc



Comme en 2025

- Le Parc va continuer à être présent dans les différentes instances du territoire
- Le Parc va continuer à faire du lien entre les projets et les acteurs
- Valorisation du diagnostic



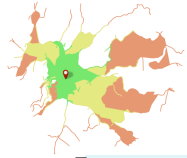
Informations diverses

- L'atelier du 25 février est reporté
- 3 dates ciné-cylo (dernier week-end de juin) et 3 dates ONIRI (1er week-end de juillet) sur le tracé de la via Morvan

Questions/réponses

Principaux éléments dans le chat et lors des échanges en séance

Questions/réponses et échanges



Sur les cartes isochrones

D'autres possibilités pour la réalisation de cartes isochrones

Les cartes isochrones peuvent aussi être réalisées à partir des structures employeuses du territoire, avec l'appui du **Collectif Vélo BFC**.

Contact : contact@collectifvelo-bfc.fr

Autres ressources mentionnées : [Smappen](#) et « [La région du quart d'heure en vélo ou à pied](#) » (Dreal BFC, 2023). Des demandes de cartes au cas par cas par mail peuvent être faites à la Dreal BFC.



Choix de communes pour les cartes isochrones et suites possibles

Pourquoi avoir choisi ces 4 communes pour le vélo ? Pas possible de faire plus ? Pourquoi n'y a-t-il pas de cartes vélo autour d'Avallon ?

Un choix a été fait de réaliser a minima une carte isochrones vélo pour chaque département, dans des zones autres que celles couvertes par un PDMS. Pour Avallon, proposition de reprendre celles réalisées dans le PDMS et SDC de la CCAVM. A Saulieu, les réflexions sur les liaisons avec la Via Morvan ont aussi dicté ce choix. D'autres cartes similaires pourraient être envisagées, en collaboration avec les équipes du PNR.



Sur le vélo

Des idées et ressources pour encourager l'usage du vélo

Possibilité de proposer des itinéraires vélos plus sécurisants pour les salariés ou les établissements scolaires, par le Collectif Vélo BFC.

Contact : contact@collectifvelo-bfc.fr

Pour encourager l'usage du vélo, il faut des commerçants locaux pour faciliter l'achat et l'entretien des vélos (surtout VAE), à une distance raisonnable.

Pour préciser les besoins de stationnement dans les communes : [Baromètre vélo 2025](#)



Sur les études et projets en cours

Des études sur la mobilité scolaire et l'intermodalité

Projet porté par le Collectif Vélo BFC « Tous en selle pour la santé : écomobilité scolaire et intermodalité » (financé à 80 % par la Dreal, PRSE 2026-2027).

4 études à proposer sur les 2 thèmes suivants :

- Plans de déplacement en établissement scolaire (écoles primaires et collèges)
- Étude de pôles d'intermodalité (gares, stations de car Mobigo, parkings relais...).

Candidature : dossier à remplir [ici](#)

Des réflexions thématiques possibles avec le PNR

Sur les chèques mobilité et d'autres dispositifs (Sortir Plus par exemple), des échanges possibles avec le PNR pour analyse et mise en perspective des actions conduites dans les différents EPCL du territoire.



Merci à toutes et tous !

