



Projet BIMM

Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan

Webinaire – Solutions de mobilité durables et inclusives



DÉROULÉ

- 1 Introduction et actualités
- 2 L'année 2026 pour le projet BIMM
- 3 Témoignages
- 4 Questions en sous-groupes
- 5 Synthèse des échanges

Contexte territorial

- La démarche TEPOS
- Un territoire **hyper rural** et de l'**habitat semi-dispersé**
- Une population avec **peu de revenus et vieillissante**
- Une **quasi-absence de transports en commun** et **une offre peu adaptée aux besoins**

Le projet BIMM

Projet **lauréat du programme TIMS**
dans la catégorie TEMI
(Territoire à EcoMobilité Inclusive)

Programme TIMS

Programme **national** qui vise à **developper la mobilité durable et inclusive**

70 projets locaux

9 territoires pour **identifier les politiques les plus efficaces** afin de formuler des recommandations et d'orienter les politiques nationales.

1. Diagnostic de l'écomobilité inclusive

2. Gouvernance dédiée

3. Stratégie à visée 2035



Les ateliers partenaires

- ➔ Identification des profils empêchés en matière de mobilité dans le Morvan
- ➔ Premières réflexions sur un maillage du territoire avec des services et des équipements pour répondre aux enjeux identifiés



Entretiens (acteurs institutionnels, sociaux et économiques)

- ➔ Récolter le retour d'expérience, les besoins et les difficultés des acteurs impliqués dans la mobilité durable et inclusive



Enquête grand public

- ➔ Récolter la parole, les besoins et les difficultés des habitants du Morvan
- ➔ Valider ou invalider les hypothèses sur le territoire



Ateliers habitants

- ➔ Approfondir les résultats du questionnaire
- ➔ Explorer des cas concrets

GROUPE DE TRAVAIL

Mobilité durable et Inclusive en Morvan

Ouvert à tou·te·s :

élu·e·s,
technicien·ne·s,
chercheur·euse·s,
professionnel·le·s au contact des
personnes en difficulté de mobilité,
associations,
entreprises,
acteur·ice·s de la santé,
habitant·e·s.



Pourquoi participer ?



Participer à la rédaction de la stratégie du massif à horizon 2035

Prise en compte des vos enjeux et de ceux de vos publics dans la stratégie du territoire



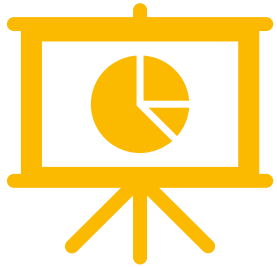
Facilitation du dialogue et de la coopération entre les territoires limitrophes

Répondre collectivement à des appels à projet



Planifier et participer à des expérimentations sur le territoire

Essaimer plus facilement les réussites à l'échelle du massif



Fin janvier 2026

Webinaire de clôture
du diagnostic et de
présentation des
résultats à l'échelle
du PNR du Morvan



Début 2026

Temps locaux de
présentation des résultats à
destination des **habitants** à
organiser, **au cas par cas**, avec
les territoires pour s'insérer
dans leur "calendrier mobilité"



Début février 2026

Envoie des résultats
aux partenaires

CHARTREUSE
C PARTAGER UNE VOITURE
Pourquoi pas vous ?

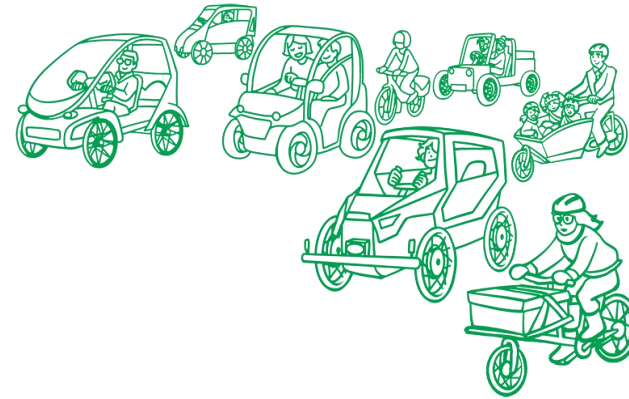
Le Parc de Chartreuse propose une expérimentation sur l'autopartage et recherche des emprunteurs ou des propriétaires

- MISE EN RELATION ENTRE PROPRIÉTAIRES ET EMPRUNTEURS
- ACCOMPAGNEMENT ET CONTRAT D'AUTOPARTAGE SUR-MESURE
- ASSURANCE ADAPTÉE GRATUITE

Si vous êtes intéressés, rejoignez-nous
04 76 88 75 20 - accueil@parc-chartreuse.net



L'autopartage et l'autopartage entre particuliers
avec *Noémie Biollaz* –
Chargée de mission mobilité
au Parc Naturel Régional de
Chartreuse



Les véhicules intermédiaires
avec *Audrey Combes* –
Coordinatrice Mobilité au
Département de la Lozère

Source : <https://www.invd.fr/>

POUILLY EN ALLOIS BLIGNY SUR OUCHE
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES
www.ccpouillybligny.fr

ALLO Transport Solidaire
Pouilly Bligny

Un conducteur bénévole vous accompagne

ENSEMBLE CONSTRUIRE UN MONDE JUSTE ET FRATERNEL





Le transport solidaire
avec *Mauricette Riscagli* –
Présidente du comité de Côte
d'Or du secours catholique et à
l'initiative de « Allo Transport
Solidaire » sur la Communauté
de Communes de Pouilly-
Bligny



La multimodalité pour tous, au-delà des grands centres urbains
avec *Pierre Renault* –
Président de PIM
Mobility

1ère configuration

Salle 1 : L'autopartage et l'autopartage entre particuliers, avec Noémie Biollaz – Chargée de mission mobilité au Parc Naturel Régional de Chartreuse

- AFRAKHTE Farid, BOUDROT Damien, BRIGNOLA Jessica, BUJADOUX Stéphane, CAMUSAT Laetitia, DENANTES Oriane, DETABLE Patricia

Salle 2 : Les véhicules intermédiaires avec Audrey Combes - Coordinatrice Mobilité au Département de la Lozère

- DORAT Hugo, FIOT Jean-François, KUPRESKI Sacha, LOURD-JOUVENEL Lola, MATHIAN Arnaud, MATHIEU Alain, MESSAADI-PARIS Agnès

Salle 3 : La multimodalité pour tous, au-delà des grands centres urbains avec Pierre Renault - Président de PIM Mobility

- NEVERS Fabien, NOËL Céline, PIQUETTE Elodie, RAPP Simon, REYNAUD Sophie, VINCENT Florent

3 X 15 minutes
d'échanges

Les intervenant·e·s tourneront
de salles en salles

Les participant·e·s ne
changent pas de salle



Autopartage entre particuliers dans le PNR de Chartreuse

A la différence de l'autopartage classique où les véhicules sont fournis par une entreprise spécialisée, ce système d'autopartage propose **aux particuliers de mettre à disposition leur véhicule personnel** au service d'un petit groupe de personnes, axant ainsi la mobilité sur la confiance entre usagers et l'usage des communs.

Finalités

- Répondre à des déplacements du quotidien en milieu rural : accès aux services, soins spécialisés, achats...
- Objectif indirect : éviter ou retarder l'achat d'un véhicule
- **Déplacements courts à moyens**, vers bourgs et villes-portes

Fonctionnement

- Groupes locaux (1 à 16 personnes)
- Mutualisation de 1 à plusieurs véhicules
- Véhicule étant l'unique voiture du foyer ou un 2nd sous-utilisé
- Forte **logique de confiance et d'interconnaissance**

Usage

- Environ 80 personnes utilisatrices, 22 groupes
- 7 300 km parcourus/an
- **Impact fort sur la motorisation** : 13 emprunteurs sur 17 ont évité ou repoussé l'achat d'un véhicule

Assurance et coûts

- **Assurance spécifique** Groupama, négociée à 3 territoires
- Protection du propriétaire contre le malus
- 60 €/véhicule/an (initial) puis calcul au km : 975 € pour 7 000 km
- **Assurance prise en charge par le PNR** → principale clef du modèle

Facteurs clefs de succès

- **Ingénierie humaine** (réunions, médiation, animation)
- **Assurance** collective solide (difficulté partagée par le Pays Nivernais Morvan)
- Groupes à taille humaine
- Éléments déclencheurs de la vie (retraite, télétravail, départ des enfants...)

Limites identifiées

- Dépendance critique au financement de l'assurance
- Dispositif non pérennisé sans relais par les AOM
- Besoin d'un porteur très impliqué

→ Inspirations pour le Morvan

- Tester l'autopartage **dans des micro-bassins de vie**
- Prioriser les zones à faible motorisation
- Mutualiser avec d'autres territoires (effet de masse pour l'assurance)
- Ne pas le vendre comme solution universelle
- Prévoir dès le départ la **sortie d'expérimentation**
- **Capitaliser et comparer avec les initiatives dans le Morvan**



? Comment fonctionne l'autopartage en milieu rural et quels sont ses usages principaux ?

- Mise à disposition de véhicules partagés dans des points stratégiques (villages, gares).
- Usages : déplacements moyens/courts pour rejoindre les centres-bourgs, accéder aux services, ou se rendre dans les villes-portes (Chambéry, Grenoble, Voiron) pour des consultations médicales ou des achats spécialisés.
- Fonctionnement en flotte : groupes de 16 personnes mutualisent 6 véhicules spécialisés (utilitaires, citadines).

? Comment est gérée la problématique de l'assurance, principale barrière au développement ?

- Contrat expérimental avec Groupama (via une convention entre plusieurs territoires), assurance flotte, coût au prorata des km parcourus.
- Solutions identifiées :
 - Engagement de l'État pour négocier avec les assureurs (à la suite des journées nationales de l'autopartage).
 - Multiplication des demandes territoriales pour créer un effet de masse.
 - Développement d'études statistiques sur les risques réels.

? Quels sont les profils des propriétaires et des utilisateurs ?

- Propriétaires : véhicules souvent uniques du foyer (télétravailleurs, retraités, utilisateurs de bus/vélo électrique).
- Déclencheurs : changements de vie (retraite, départ d'un enfant, déménagement).
- Utilisateurs : tous publics, avec un accompagnement pour les publics éloignés du numérique.

? Quels sont les autres freins et solutions pour l'autopartage en zone rurale ?

- **Caution financière** : 150-200 € → prise en charge par le département pour les bénéficiaires du RSA, intervention d'associations.
- **Durcissement des conditions assurantielles** : abandon du carnet de bord papier, exigence d'application numérique → risque de sortie du dispositif pour certains territoires.
- **Cohabitation routière** : partage de l'espace entre différents modes de transport, surtout sur les départementales sous-utilisées.

Micro-hubs de mobilité ruraux – exemple de PIM Mobility

Finalités

- Traiter le **dernier kilomètre** en milieu très peu dense
- Connecter train, car, vélo, covoiturage, marche (**intermodalité**)

Caractéristiques techniques

- Infrastructures modulaires et réemployables
- Du simple abri vélo au hub multimodal
- **Solutions sobres**, non numériques complexes
- Bois PEFC, fabrication française (filières locales possibles)

Facteurs clés de succès

- **Modularité et adaptabilité locale** (dont matériaux locaux)
- Sobriété technologique (pas d'application, usage intuitif)
- Articulation mobilité / tourisme / cadre de vie
- Réversibilité (pouvoir tester sans figer)

→ Pour le Morvan

- Travailler **autour des gares, haltes, bourgs-relais**
- Faire des hubs des lieux de services, pas seulement de passage
- Mêler réflexions et financements mobilité + tourisme + énergie
- Utiliser le bois local comme levier territorial
- Penser les hubs comme **outils pédagogiques de l'intermodalité**



Source : PIM Mobility



? Qu'est-ce qu'un micro-hub de mobilité et comment s'adapte-t-il aux territoires ruraux ?

Un micro-hub est un point de mobilité partagée (vélos, voitures, covoiturage...) en zone rurale ou périurbaine, conçu pour faciliter l'intermodalité.

L'adaptation passe par :

- Une cartographie des flux et des infrastructures existantes
- Des modules modulables (ex : arrêt de bus multiservices, bornes dynamiques pour les horaires)
- Une réponse aux besoins locaux identifiés, sans déploiement hasardeux

? Comment le projet Locobrac a-t-il participé au sauvetage de la ligne ferroviaire locale ?

Porté par le Parc naturel de l'Aubrac et des EPCI, le projet Locobrac a valorisé les écosystèmes autour de la ligne ferroviaire de l'Aubrac, menacée de fermeture. L'objectif était d'améliorer l'expérience voyageur et de maintenir l'attractivité de la ligne, en partenariat avec les collectivités locales et avec des subventions régionales ponctuelles.

? Quels sont les défis de coordination entre les différents acteurs (Région, Département, EPCI) ?

- Complexité de la coordination, surtout pour les projets ferroviaires
- Solutions : contournement du cadre strict AOM (Autorité Organisatrice de la Mobilité) pour une gestion plus autonome, comme pour le projet Locobrac
- Nécessité de clarifier les motifs de déplacement et d'optimiser l'implantation des hubs (ex : jeux de rôle pour sensibiliser les élus)

Département de la Lozère (voiturettes électriques sans permis type Ami / Topolino)

Publics cibles

- Bénéficiaires du RSA
- Personnes en insertion / demande d'asile / maîtrise limitée du français
- Femmes (accès à l'emploi, aide à la personne)
- Personnes sans permis ou avec retrait de permis
- **Usage transitoire**, comme marchepied vers une solution durable

Caractéristiques techniques

- Véhicules électriques légers, sans permis (permis AM)
- Autonomie annoncée ~50 km A/R → **rayon d'usage limité à 30 km**
- Vitesse max 45–50 km/h
- Sensibilité au relief et froid ($\approx -15\%$ d'autonomie avec chauffage)
- Bonne cohabitation si le conducteur **prend sa place sur la route**

Montage et gouvernance

- Pilotage par le **Département via la compétence sociale**
- Centralisation logistique (base unique à Mende + livraison à domicile)
- Articulation avec auto-écoles, structures d'insertion et associations (caution)
- Modification du règlement RSA pour **prendre en charge la caution**

Financement et coûts

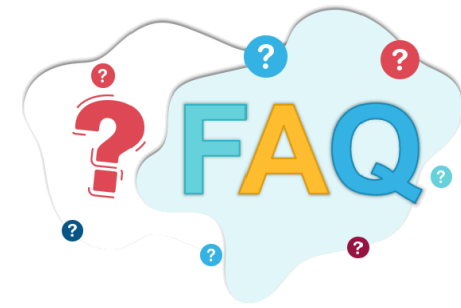
- Financements État (Pacte des solidarités, enveloppe exceptionnelle 2023)
- MSA (financement partiel de véhicules)
- Leasing 2 ans avec concessionnaires locaux
- Caution : 150 € (barrière levée par aides sociales ou associations)
- Coûts principaux : - achat/leasing
- maintenance
- accompagnement humain (poste dédié)

Facteurs clefs de succès

- **Choix politique fort** : la mobilité comme levier d'insertion
- Accompagnement intensif, pas seulement prêt de véhicule
- Formation intégrée : 42h FLE + 10h conduite ou ASR + permis AM
- Expérimentation visible → normalisation progressive du véhicule
- Dispositif simple, très ciblé, non généralisé

→ Inspirations pour le Morvan

- Utiliser la **compétence sociale** (Département) comme porte d'entrée
- Positionner les véhicules intermédiaires comme **outil temporaire**
- Adapter fortement les rayons d'usage au relief morvandiau
- Travailler la **sécurité perçue** (plus que réelle)
- Coupler véhicule + formation + accompagnement social
- S'appuyer sur les associations locales pour lever les freins financiers



? Comment ont évolué la répartition et l'utilisation des véhicules intermédiaires sur le territoire ?

« Initialement, les 10 véhicules étaient répartis équitablement (2 par bassin de vie), mais cette approche s'est avérée inefficace. Aujourd'hui, tous les véhicules sont concentrés à Mende (préfecture), avec une remorque permettant la livraison à domicile. Le garage central est souvent vide, signe d'une forte utilisation. L'objectif est d'acquérir 2-3 nouveaux véhicules en 2026, dont un pour les courtes durées ou en remplacement. »

? Quels sont les profils des bénéficiaires et leurs retours ?

- Majorité de femmes, tous âges (surtout 25-40 ans)
- Peu de préoccupations sur la sécurité (formation et permis AM obligatoires)
- Principaux retours : libération (autonomie, fin de la dépendance aux cars ou au covoiturage), accompagnement vers des solutions pérennes, roulement des véhicules plus rapide que prévu

? Comment sont financés ces véhicules ?

- Enveloppe exceptionnelle de l'État en 2023 pour les projets innovants
- Pacte des solidarités : financement partiel du temps RH et du reste à charge pour la mise à disposition
- Leasing de 2 ans avec option de reprise ou achat par les bénéficiaires

? Comment est gérée la caution financière, souvent obstacle pour les bénéficiaires du RSA ?

- Caution fixée à 150 €
- Solutions mises en place :
 - Modification du règlement départemental pour intégrer la caution dans les aides RSA
 - Intervention d'associations caritatives (Secours populaire, Secours catholique...) pour se porter caution ou avancer les frais



Merci de votre participation !

