



Tims
Pour une mobilité durable et inclusive



DIAGNOSTIC DE LA MOBILITE DURABLE ET INCLUSIVE EN MORVAN



Avril 2025 – février 2026



SOMMAIRE

1	Contexte et introduction à la démarche	p 9
2	L'écosystème d'acteurs du territoire	p 15
3	Caractérisation socio-économique du territoire	p 22
4	Analyse de la demande de mobilité	p 41
5	L'offre de mobilité actuelle et en projet	p 114
6	Synthèse de l'écosystème de mobilité par AOM	p 176
7	Les enjeux issus du diagnostic	p 194
8	Parangonnage de solutions	p 196
9	Projections et fiches action	p 214

TABLE DES MATIERES

1

Contexte et introduction à la démarche

p 9

Introduction p 10

Méthodologie et déroulé de l'étude p 12

Différentes sources d'enseignement p 14

2

L'écosystème d'acteurs du territoire

p 15

Périmètres territoriaux p 16

Acteurs et compétences p 17

3

Caractérisation socio-économique du territoire

p 22

Structure du territoire p 23

Polarités du territoire p 25

Profil de la population p 26

Emploi p 27

Flux structurants p 29

TABLE DES MATIERES

Insertion professionnelle	p 30
Fragilités économiques	p 31
Précarité énergétique	p 32
Santé	p 33
Vieillesse, handicap et fragilités sociales	p 34
Synthèse (AFOM et PESTEL)	p 35

4

Analyse de la demande de mobilité

p 41

Entretiens avec les acteurs	p 42
PUBLIC JEUNES	p 44
Restitution de l'atelier « acteurs sociaux »	p 45
Entretiens : analyse du besoin des jeunes	p 46
Focus groupe auprès des jeunes à Arnay-le-Duc	p 48
PUBLIC EN INSERTION PROFESSIONNELLE ET ACTIFS	p 52
Restitution de l'atelier « acteurs sociaux »	p 53
Entretiens : analyse du besoin des actifs/insertion	p 54

TABLE DES MATIERES

Attentes des entreprises lors des entretiens p 56

PUBLIC SENIORS p 58

Restitution de l'atelier « acteurs sociaux » p 59

Entretiens : analyse du besoin des séniors p 60

TOUT PUBLIC p 61

Entretiens : analyse du besoin tout public p 62

ELEMENTS ISSUS DE L'ENQUETE GRAND PUBLIC p 64

Résultats de l'enquête habitants p 65

Synthèse des publics p 104

Synthèse AFOM et PESTEL p 108

5

L'offre de mobilité actuelle et en projet

p 114

LA VOITURE INDIVIDUELLE ET PARTAGÉE p 114

Réseau routier p 115

Accidentologie p 116

TABLE DES MATIERES

	La voiture autrement	p 118
Restitution des ateliers d'avril sur les constats et pistes		p 120
	Dispositifs recensés	p 122
	LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET SOLIDAIRES	p 123
	Lignes régulières d'autocars	p 124
	Focus groupe auprès de demandeurs d'asile	p 125
	Offre ferroviaire	p 126
	Possibilités de séjour	p 132
	Intermodalité en gare	p 134
	Grille tarifaire	p 140
	Transport à la demande	p 141
Restitution des ateliers d'avril sur les constats et pistes		p 153
	Dispositifs recensés	p 154
	LES MODES ACTIFS (VELO ET MARCHE)	p 155
	Aménagements, projets et stratégie cyclable	p 155
	Synthèse des politiques cyclables des EPCI	p 160

TABLE DES MATIERES

Restitution des ateliers d'avril sur les constats et pistes p 161

Dispositifs recensés p 163

DES ACTEURS ET DES DISPOSITIFS D'AIDE À LA MOBILITÉ p 164

Exemples de dispositifs existants p 165

Synthèse AFOM et PESTEL p 170

6

Synthèse de l'écosystème de mobilité par AOM

p 176

Présentation du service Mobigo p 177

Fiches EPCI p 178

7

Les enjeux issus du diagnostic

p 194

8

Parangonnage de solutions

p 196

TABLE DES MATIERES

9

Projections et fiches action

p 214

PORTRAITS-TYPES ISSUS DE L'ANALYSE DU QUESTIONNAIRE GRAND PUBLIC p 215

Synthèse d'ateliers : portraits-types d'habitants p 216

Ateliers solutions : territoire rêvé en 2035 et conditions de réussite p 222

FICHES ACTION p 226

Méthodologie p 227

5 orientations prioritaires pour la mobilité durable et inclusive en Morvan p 229

9 orientations secondaires pour la mobilité durable et inclusive en Morvan p 252

Synthèse des dispositifs p 264

1 Contexte et introduction à la démarche

Contexte territorial

- x La démarche TEPOS
- x Un territoire **hyper rural** et de l'**habitat semi-dispersé**
- x Une population avec **peu de revenus et vieillissante**
- x 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 **développer la mobilité durable et inclusive**

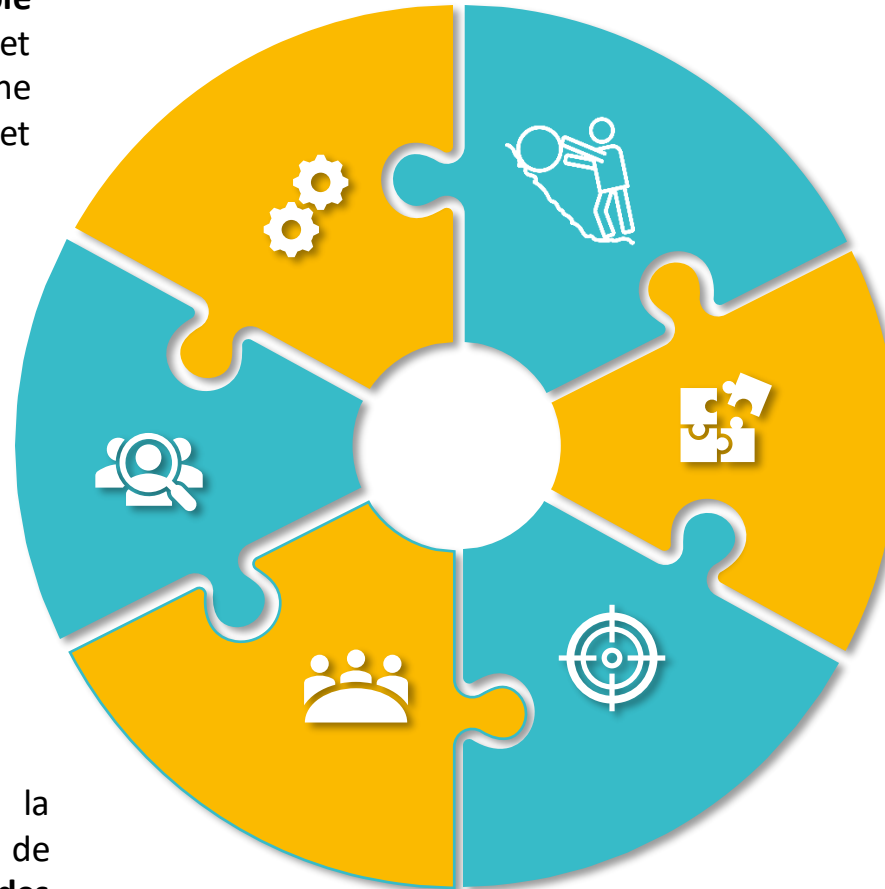
- 70 projets locaux**
- 9 territoires pour identifier les politiques les plus efficaces** afin de formuler des recommandations et d'orienter les politiques nationales.

- 1.** Diagnostic de l'écomobilité inclusive
- 2.** Gouvernance dédiée
- 3.** Stratégie à visée 2035

Porter une réflexion intégrant l'ensemble des besoins de mobilité (tous publics et tous motifs) et dans une approche multiscalaire (centralités/périurbains et rural)

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

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



Des internalités négatives structurelles présentes sur le territoire (absence d'alternatives modales à la voiture autosoliste, enclavement du territoire, vieillissement et précarité des habitants, éloignement des services...) qui sont **autant d'enjeux qu'il faut essayer de relever** d'un point de vue **technique** (solutions) et **politique** (gouvernance)

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

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



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

1 Méthodologie et déroulé de l'étude

Déroulé détaillé par volet



VOLET PAR APPROCHE
GEOGRAPHIQUE ET
TECHNIQUE

A

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



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

B

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



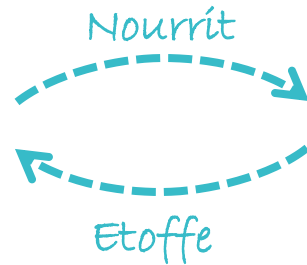
VOLET PAR APPROCHE
THEMATIQUE

C

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

2

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



2

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

3

Croisement niveau offre/usage
Hiérarchisation des enjeux de mobilité

3

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

2

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

4

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

La mise en exergue des publics-cibles, des besoins des différents profils et des solutions envisagées relève d'un croisement de 5 analyses :



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



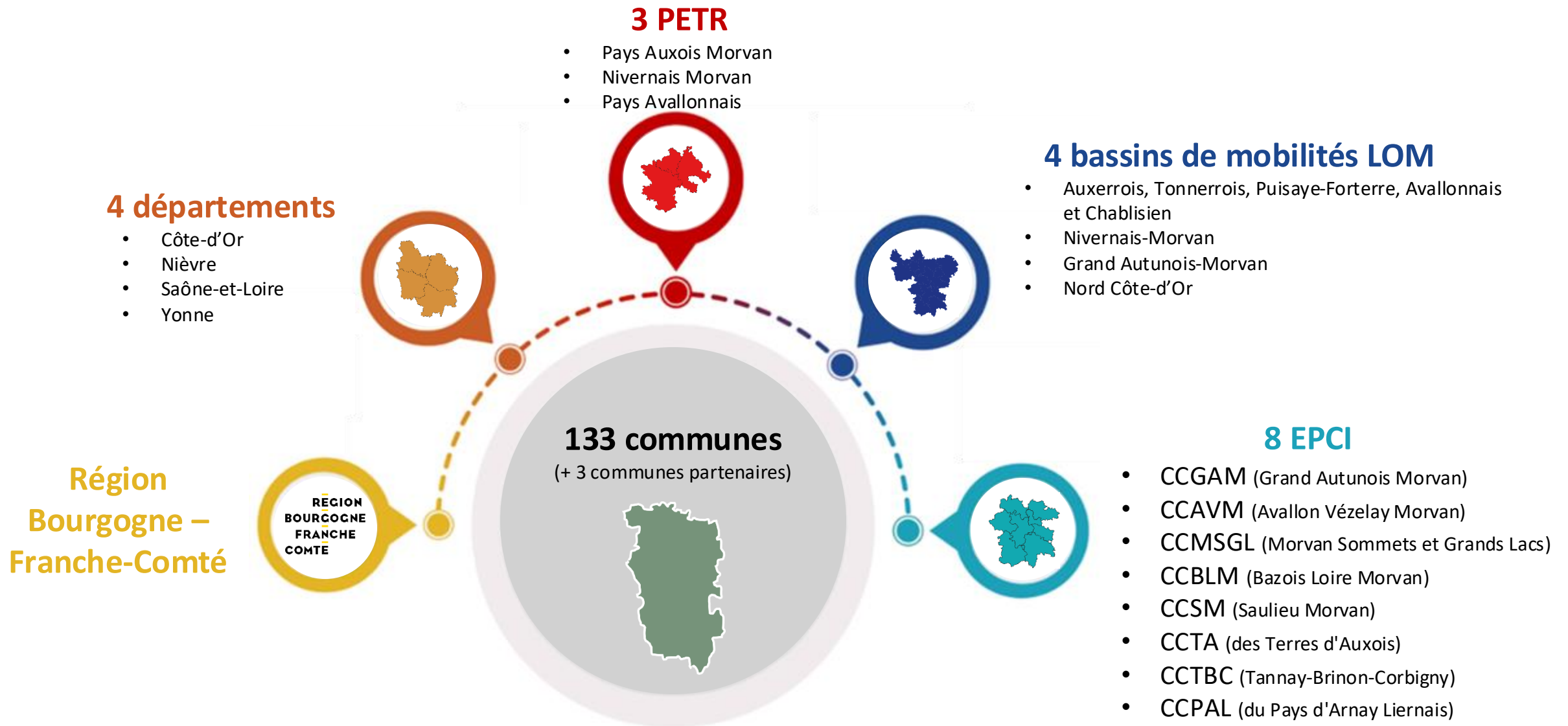
Webinaire de solutions



Ouverture sur des exemples inspirants

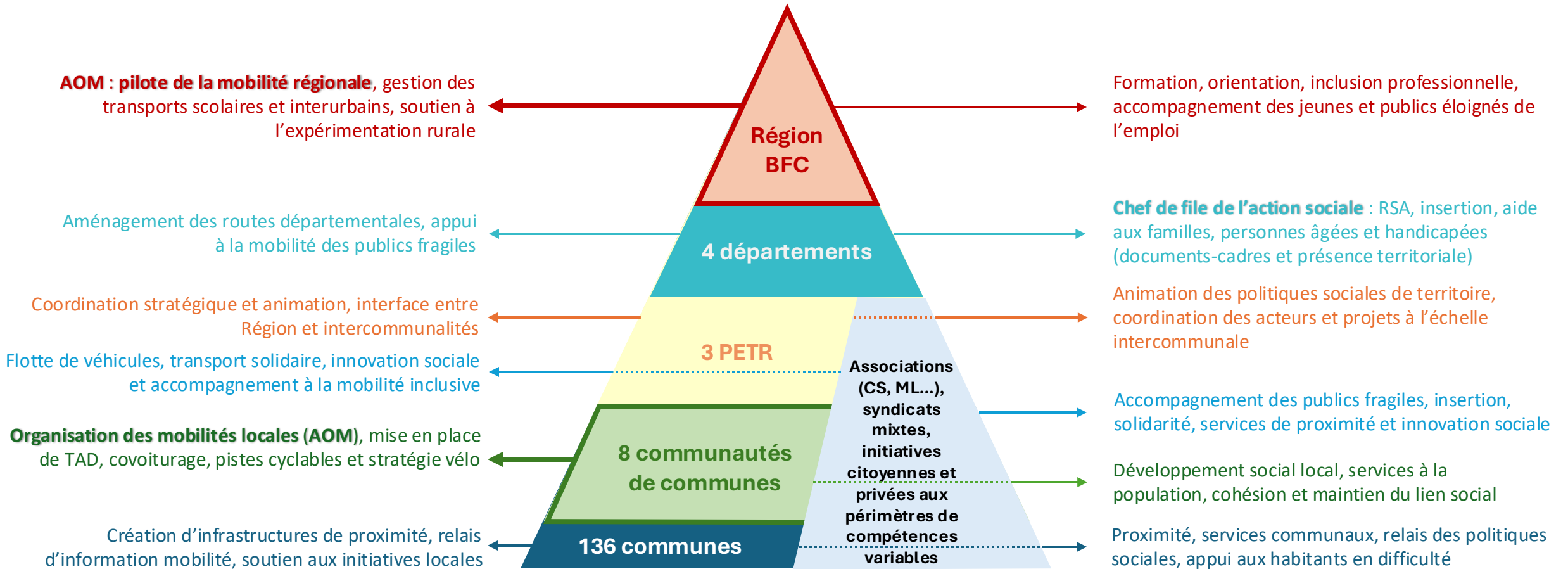
2

L'écosystème d'acteurs du territoire



MOBILITÉ

SOCIAL



Accompagnement éducatif, périscolaire et vie citoyenne

(services Jeunesse des départements, Secteur Jeunes des EPCI, Espaces Solidarités, IME...)

Mission locale

(Nivernais Morvan, permanence de Saulieu, antenne d'Arnay-le-Duc, Marches de bourgognes (Montbard-hors parc), Tonnerrois et Avallonnais (antenne d'Avallon))

Hors mention contraire, les acteurs mentionnés sont présents sur le PNR du Morvan ou à proximité.

Acteurs institutionnels et publics**Dispositifs face au décrochage et pour l'autonomie**

(Contrat d'Engagement Jeune, Dispositif Garantie Jeunes, PACEA, appels à projet régionaux « jeunesse/compétences/NEET »...)

Maison des Adolescents et des Jeunes

(de la Nièvre, de Côte-d'Or et de leurs parents...)

CRIJ, CIDJ et Bureau Information Jeunesse

(Point Information Jeunesse – Saulieu, Grand Autunois Morvan, Château-Chinon...)



Publics Jeunes

Structures périscolaires et tiers-lieux
(café-restaurant-salle de spectacle d'Arleuf, associations sportives et culturelles...)

Auto-école sociale et solidaire (GREN dans l'Auxois par exemple)

E2C Nièvre – Plateforme Morvan

Acteurs de l'éducation, des loisirs et de l'autonomie

AFEV (Bourgogne-Franche-Comté mais implantation loin du PNR)

ULIS, GRETA et CFA
(CFPPA-CFA du Morvan, ULIS de Semur-en-Auxois hors PNR)

Hébergement et accompagnement

Village d'Enfants Pierre et Paule Saury, La vie pour l'école, Enfance et jeunesse en Avallonnais...

France Travail
(agences d'Avallon,
Montbard-Châtillon,
Autun, point relais de
Château-Chinon)

Accompagnement aux démarches
(15 lieux Frances services, Missions locales,
services Insertion des départements,
médecine du travail, CARSAT...)

Cap Emploi
(21 permanence Saulieu,
Cap emploi 58...)

**Épiceries solidaires et
associations locales**

**Structures d'ingénierie et
d'accompagnement des clauses sociales**
(La Fabrique Emploi et Territoires)

Acteurs institutionnels et publics

Services intercommunaux d'insertion
(S2I Bazois Loire Morvan, chantier
d'insertion de la CCMSGL...)

**Dispositifs d'accompagnement
vers l'emploi** (PLI Autunois
Morvan, Territoire Zéro chômeur
de Longue Durée, CEP, Parcours
Emplois Compétences, Coup de
pouce à l'emploi, contrats aidés,
schémas territoriaux d'inclusion...)

**Syndicat d'initiative et
office de tourisme**
(emploi saisonnier)

Comités territoriaux pour l'emploi

Solutions de garde
Dispositif Avip



**Publics Insertion
professionnelle/emploi**

Acteurs de l'ESS et Structures d'insertion par l'activité économique

EBE
(Clamecy, Lormes, Moulins-
Engilbert et Pays Luzicois)

**Ateliers-chantiers d'insertion (ACI),
entreprises d'insertion (EI), associations
intermédiaires (AI), entreprises de travail
temporaire d'insertion (ETTI)**
(23 structures dans la Nièvre, Réussir dans la
Nièvre, Autun Morvan Initiatives, Vie de
quartiers, Allô Coup d'Main, Emeraude, Agir
(Eco Mobilis)...))

**Organisme de
formation (CILEF)**

GRETA et CFA
(CFPPA-CFA du Morvan)

Acteurs de la formation et de l'hébergement

AFPA

**Établissement ou service
d'aide par le travail**
(Avalonnais, Montsauche-les-
Settons) **et associations/services
pour les personnes en situation
de handicap** (DREAM, MDPH...)

**Chambres
consulaires**

**Foyer de jeunes
travailleurs et
bailleurs sociaux**
(Espace Saint-Ex)

Entreprises locales (notamment commerces et
artisans pour stages et alternances)

Acteurs du secteur privé

**Coopératives agricoles et
forestières**

Réseaux d'entreprises
(GEIQ ID'ÉES intérim)

Accompagnement public de santé et retraites

(ARS BFC et contrats locaux de santé, services sociaux des départements, MSA Bourgogne, CARSAT BFC, Kalivi (ex-Gie IMPA), Mutualité Française BFC, services départementaux, Services Autonomie à Domicile...)

Acteurs institutionnels et publics**Dispositifs pour l'autonomie et le bien vieillir**

(« accompagner les séniors » dans la Nièvre, « Les Ateliers Bons Jours », appel à projets « Prévention perte d'autonomie », appel à candidature IDRA, « Service Civique Solidarité Séniors »)

Initiatives publiques

(logement intergénérationnel, inclusion numérique, services itinérants, coliving séniors à Saint-André-en-Morvan, Ouroux-en-Morvan, Alligny-en-Morvan...)

**Publics Séniors****Acteurs de soin et d'hébergement****Hôpitaux et cliniques**

(CH de Clamecy, CH d'Arnay-le-Duc, CH d'Autun, hospice de Château-Chinon, hôpital de proximité de Saulieu, CH d'Avallon, Les Cygnes à Lormes...)

EHPAD et résidences autonomie

(Le Beau Meunier, le Parc fleuri, le Champ Saunier, association EHPAD Précy-sous-Thil, Moulins-Engilbert, Œuvre hospitalière Corbigny, Maison de famille de Bourgogne, résidences Sainte-Anne et Saint-Antoine...)

Etablissements thermaux

(Saint-Honoré-les-Bains)

Réseau d'entraide de voisinage (Auxois Morvan Entraide, Voisins solidaires, hors PNR « Faire compagnie » dans la CC des Portes du Morvan...)

Acteurs de l'aide à domicile, de l'autonomie, de la prévention et de la lutte contre l'isolement

ADMR (« Aide & accompagnement à domicile » dans la Nièvre, Arnay-le-Duc...)

Associations d'aide à domicile et d'entraide (SAAD Morvan, les Petits frères des Pauvres...)

Services de téléassistance séniors et outils numériques (Smille à Cussy-en-Morvan par exemple)

Fragilités physiques ou psychologiques

Situations de handicap

(DREAM, MDPH, SAMSAH de l'Isle-sur-Serein et Corbigny, APAJH Lormes, FHT La Croix Blanche à Autun, Papillons blancs autunois, les Coquelicots...)

Santé publique : CPAM de Château-Chinon, Autun et Avallon, centres médico-sociaux, hôpitaux et cliniques (*voir séniors page précédente*)

Isolement : du soleil dans la voix

Maintien à domicile : AILES

Centres sociaux et CIAS

CIAS GAM (Animations « Printemps des retraités », Semaine Bleue, portage de repas, guide des aînés...)

Centre social Arnay
Centre social / Saulieu-Morvan
Centre social du Pays d'Arnay
Centre social du Bazois
Centre social du Haut Morvan
CIAS des portes du Morvan
Centre social et culturel de Luzy

Centre social des Grands lac du Morvan
Centre social de Moulins-Engilbert et ses environs
Centre social et culturel du pays Corbigeois
Centre social Prieuré Saint-Martin
Espace solidarité famille
Espace Simone-Veil



Tout public

Fragilités économiques ou sociales

Association de charité et d'action sociale

Secours Catholique 21 / Equipe de Saulieu
SC 21 / Equipe d'Arnay-le-Duc
SC 58 / Equipe de Corbigny
SC 58 / Equipe de Luzy
SC 58 / Equipe de Château-Chinon
SC 71 / Equipe d'Autun
Secours populaire antenne de Saulieu
Secours populaire comité de l'Avallonnais
Secours populaire antenne de Montsauche

Croix-Rouge délégation territoriale 21
Croix-Rouge délégation territoriale 58
Croix-Rouge française - Unité Locale Nivernais Morvan
Croix-Rouge délégation territoriale de 71
Croix-Rouge française - Unité Locale de l'Autunois Morvan
Croix-Rouge - Unité Locale de l'Avallonnais

Fragilités économiques ou sociales

CAF

Permanence Saulieu
Permanence Arnay-le-Duc...

SAMU social

Centres d'Hébergement et de Réinsertion Sociale (CHRS)

Banques alimentaires, épiceries sociales et solidaires

Restos du Cœur - Centre d'activités de Saulieu
Restos du Cœur - Centre d'activités d'Arnay-le-Duc
Restos du Cœur - Centre d'activités de Lormes
Restos du Cœur - Centre d'activités de Corbigny
Restos du Cœur - Centre d'activités de Luzy
Restos du Cœur - Centre d'activités de Château-Chinon
Restos du Cœur - Centre d'activités de Moulins-Engilbert
Restos du Cœur - Centre d'activités de Châtillon-en-Bazois

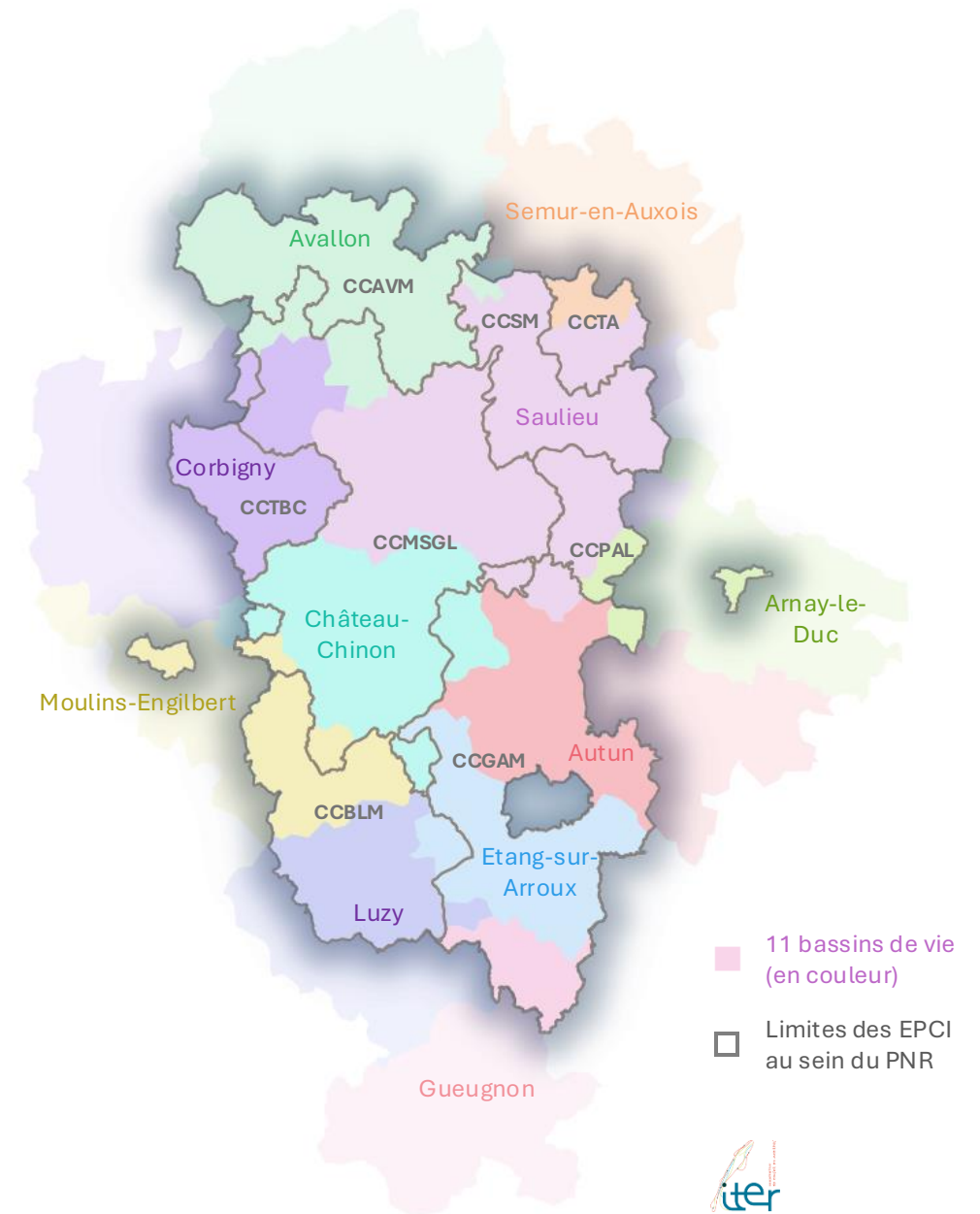
3 Caractérisation socio-économique du territoire

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

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

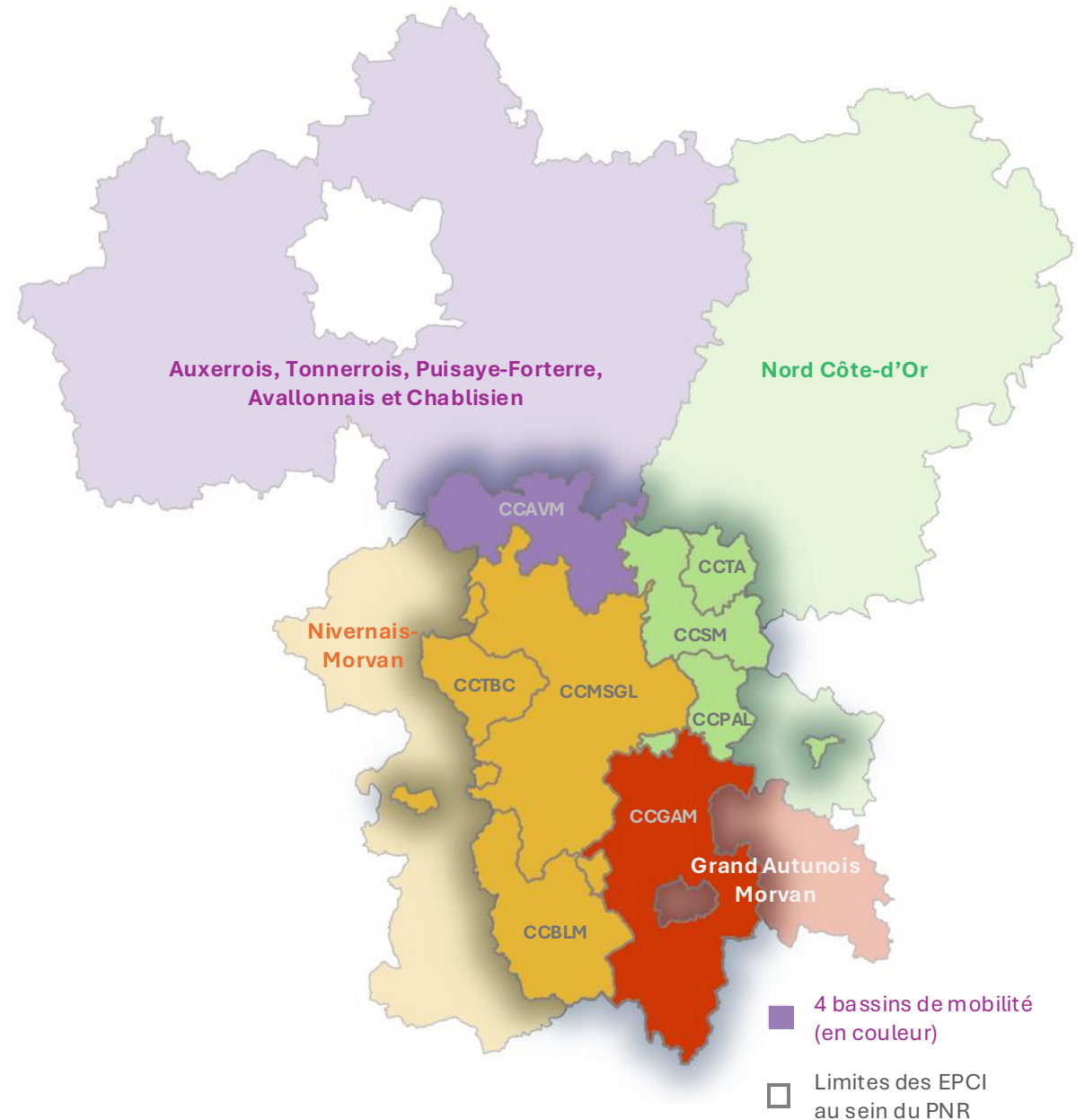
Par exemple, alors que la CC Saulieu Morvan est largement homogène autour du bassin de vie de Saulieu, la CCMSGL est partagée entre plusieurs bassins de vie. Hormis pour l'extrême sud (bassin de vie de Gueugnon) et la pointe nord-est du territoire (bassin de vie de Semur-en-Auxois), les bourgs-centres des bassins de vie sont situés dans le PNR (au titre des communes partenaires parfois).

Des bassins de vie souvent en dissonance avec les périmètres des EPCI au sein du Parc, compliquant l'accès aux équipements et services déjà peut présent sur le territoire.



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

Des bassins de mobilité dont les périmètres présentent certaines cohérences (un bassin de mobilité Nivernais-Morvan qui correspond en partie au Pays, la CCGAM qui constitue un bassin à elle-seule) **et de nombreux enjeux de coordination** (liaisons entre le nord-est du PNR et Semur-en-Auxois et Montbard au sein du bassin Nord Côte-d'Or et dynamiques de l'Avallonnais vers le nord).



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

4 pôles complets quadrillant le territoire :

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

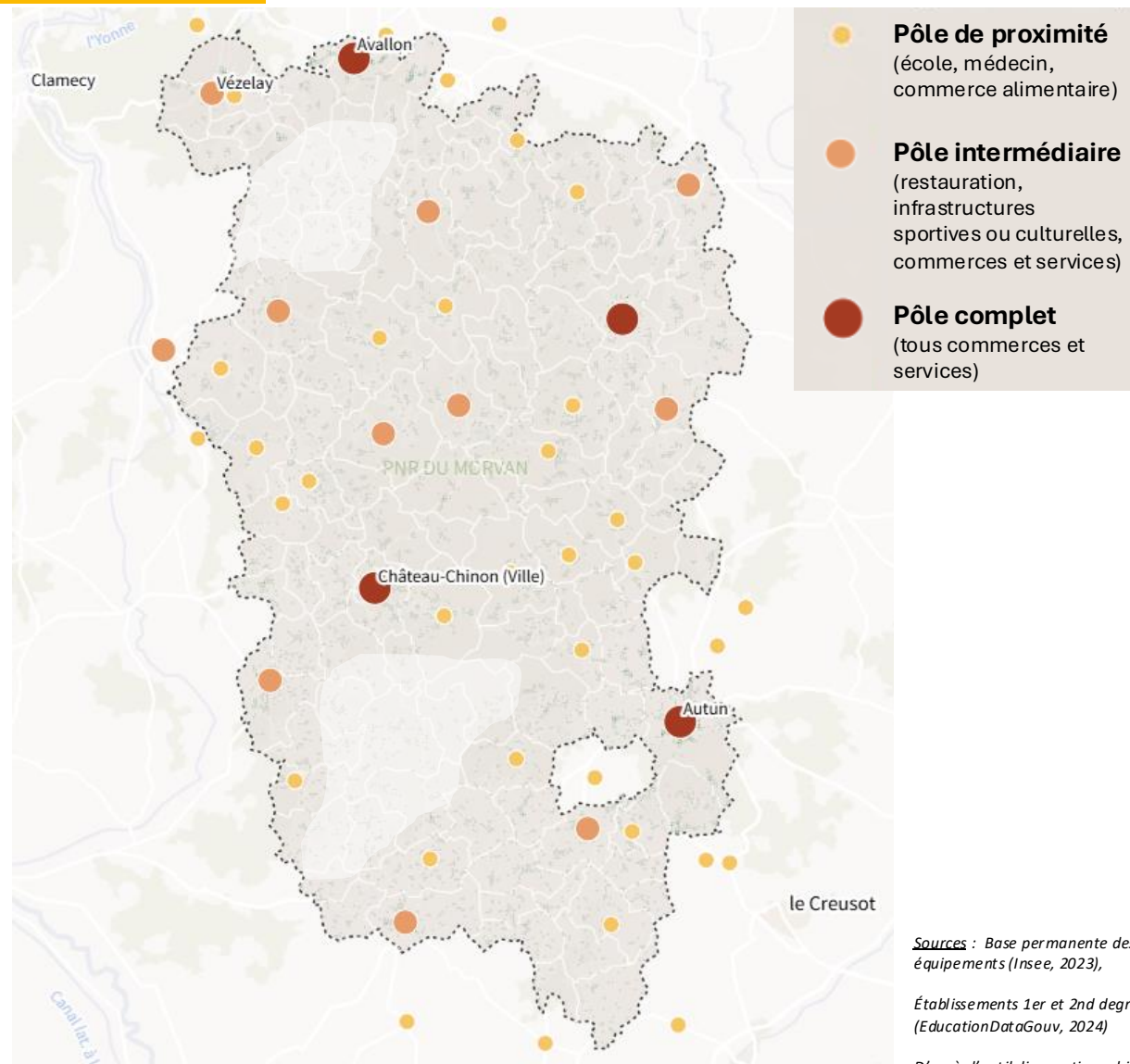
Deux principales zones d'éloignement aux services :

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

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

Une densité de 20 habitants /km²

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



64 017 habitant.es pour **31 909 ménages**

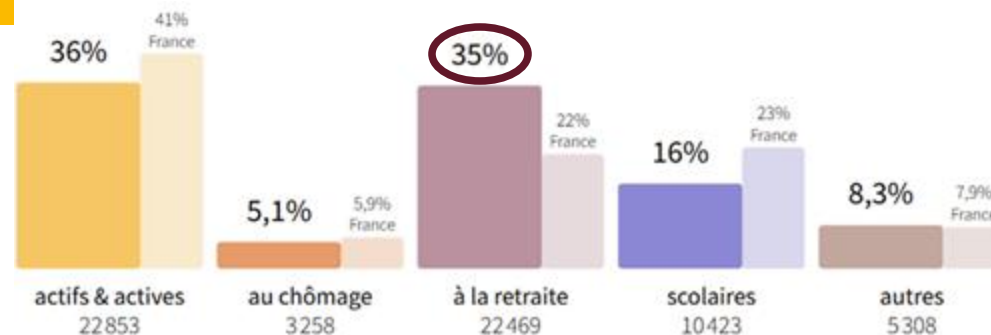
- **8 287 habitant.es** entre 15 et 29 ans

Une concentration de cette catégorie d'âge en périphérie du PNR et des principales polarités

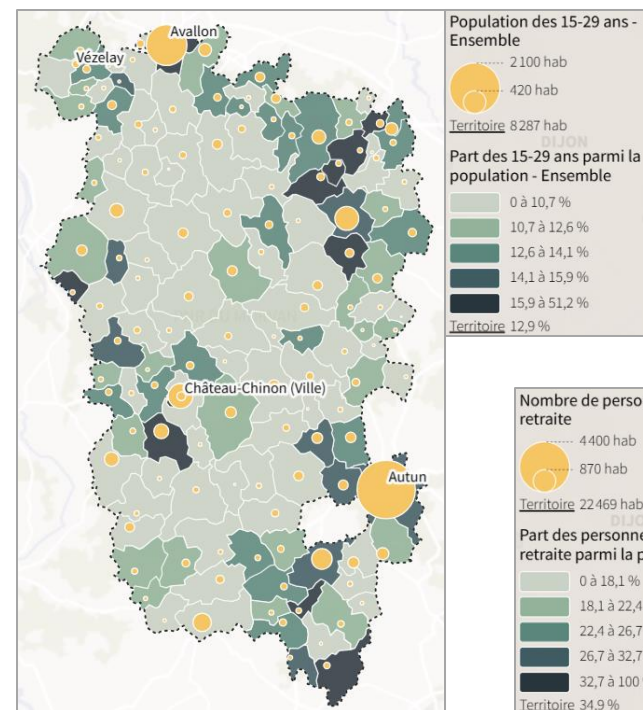
- **22 469 habitant.es** à la retraite

35 % des habitant.es du territoire sont à la retraite

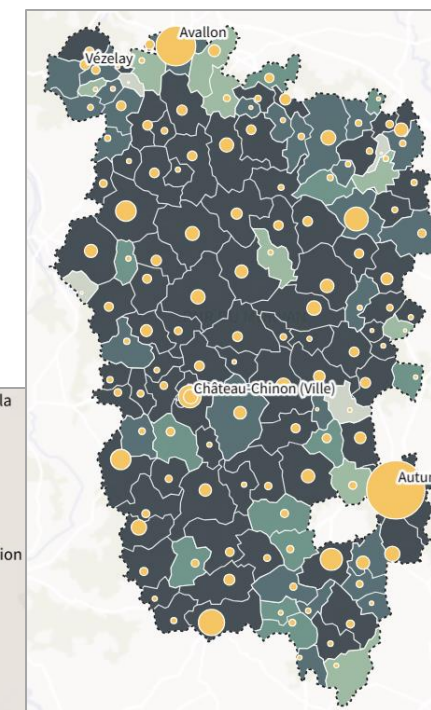
Une répartition de cette catégorie de statut sur l'ensemble de la zone d'étude



15-29 ans



Retraités



Un territoire intégrant **5 bassins d'emploi** différents (périmètres Insee 2020)

Figure dans le périmètre d'étude une partie importante des bassins d'emploi de :

- Avallon
- Autun (zone d'emploi la moins peuplée de BFC)

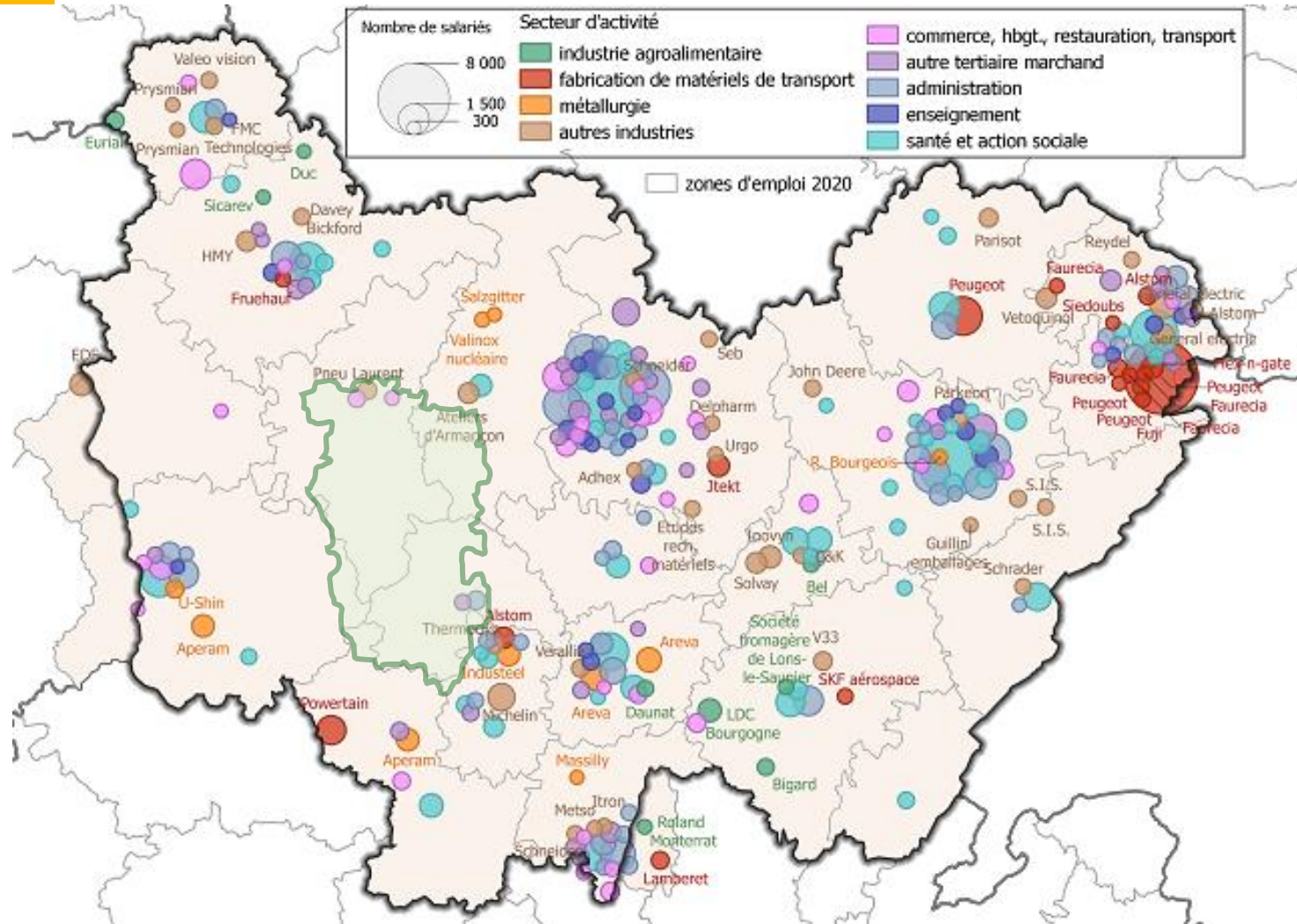
Ainsi qu'une partie minoritaire des bassins d'emploi de :

- Châtillon – Montbard
- Nevers
- Charollais

Une absence d'employeurs de plus de 1 000 salariés sur le territoire (hormis Schiever).

Une **spécialisation économique globale dans l'agriculture**, et plus localement dans la maroquinerie de luxe autour de Semur-en-Auxois et Saulieu.

La **proximité du pôle industriel du Creusot-Montceau** au sud-est.



Source : Insee, Fichier localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié (Flores) 2017

26 123 emplois sur le territoire

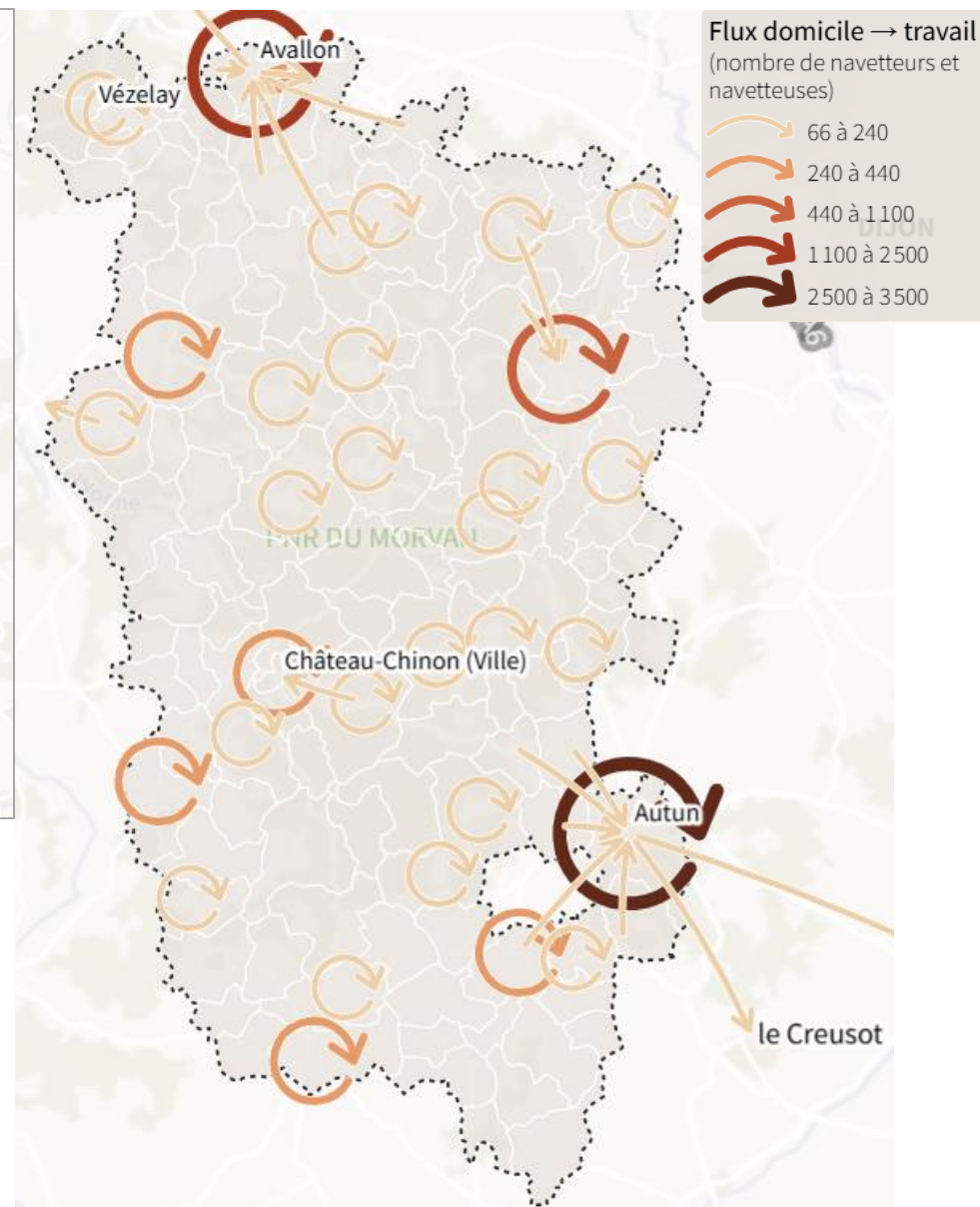
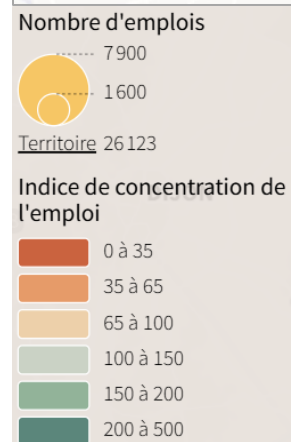
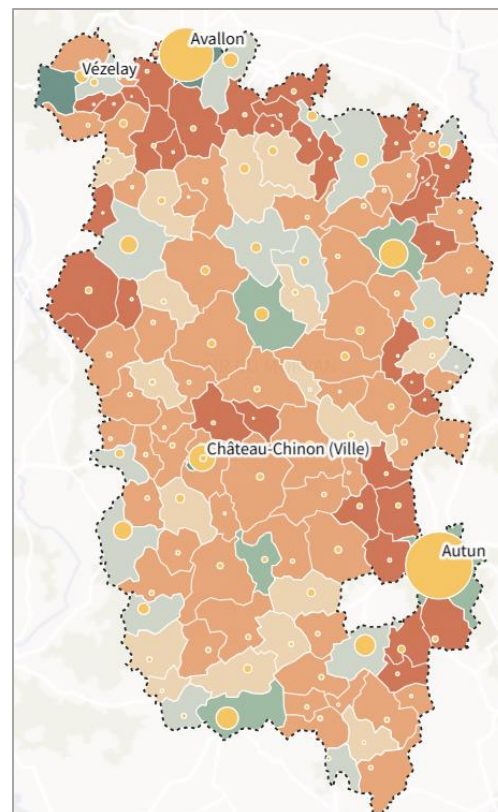
50 % des emplois sont concentrés à Avallon et Autun

Une très faible concentration des emplois en périphérie des centralités urbaines

Des flux domicile-travail essentiellement intra communaux ou de rabattement vers Avallon et Autun

Relativement **peu de flux domicile-travail sortants**. A noter cependant quelques flux :

- entre Autun et le pôle creusotin, Chalon et Dijon
- Entre Avallon et Auxerre
- Entre Précý-sous-Thil et Semur-en-Auxois (en raison notamment des activités de maroquinerie)



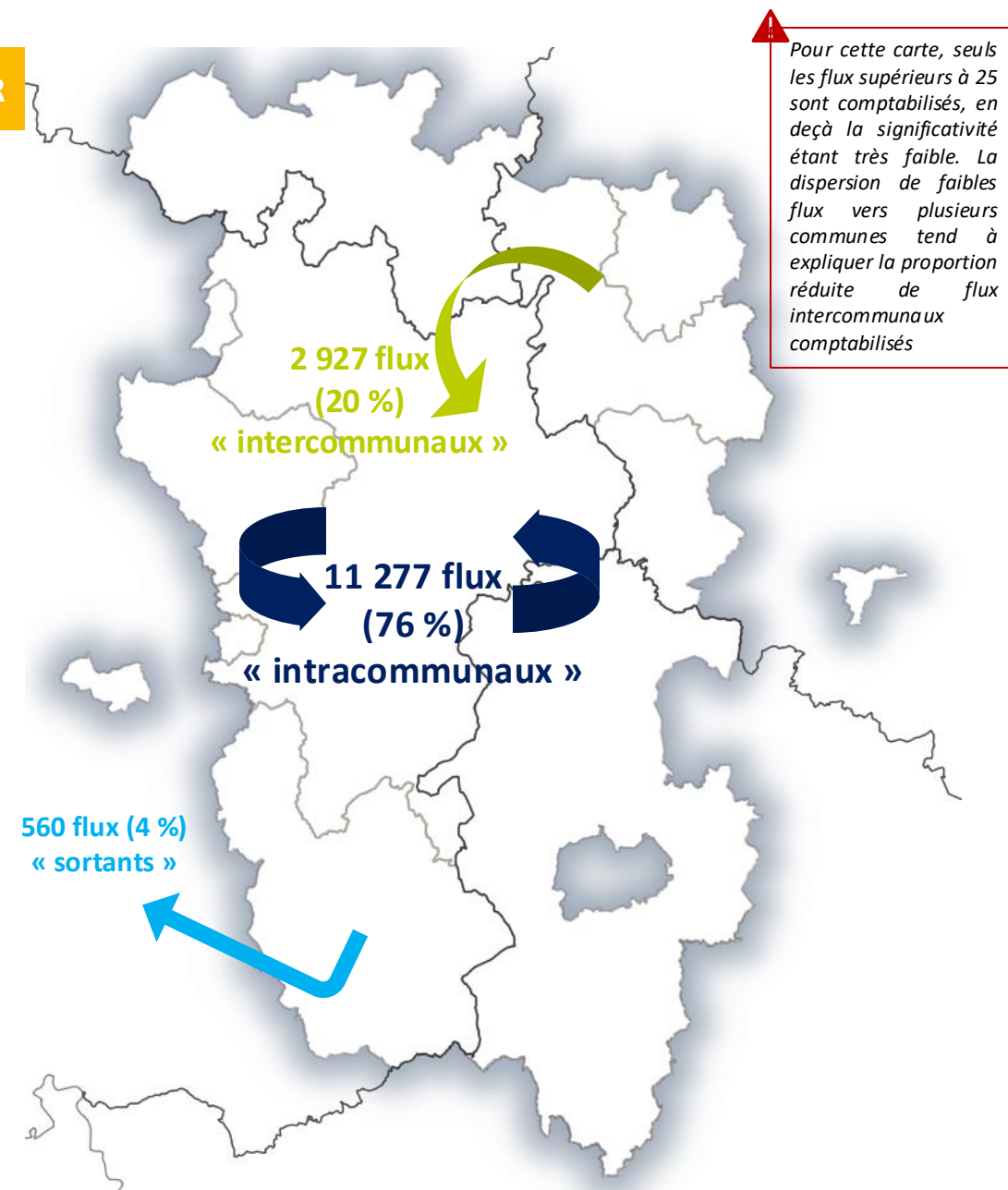
Sources : Insee, Fichier localisé des Rémunérations et de l'Emploi Salarié (Flores) 2017
D'après l'outil diagnostic-mobilite.fr

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 %.

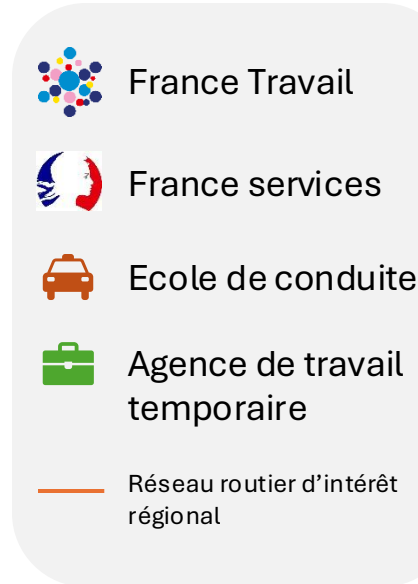


Des établissements relatifs à l'insertion professionnelle peu présents en cœur de PNR, laissant de vastes zones sans structures

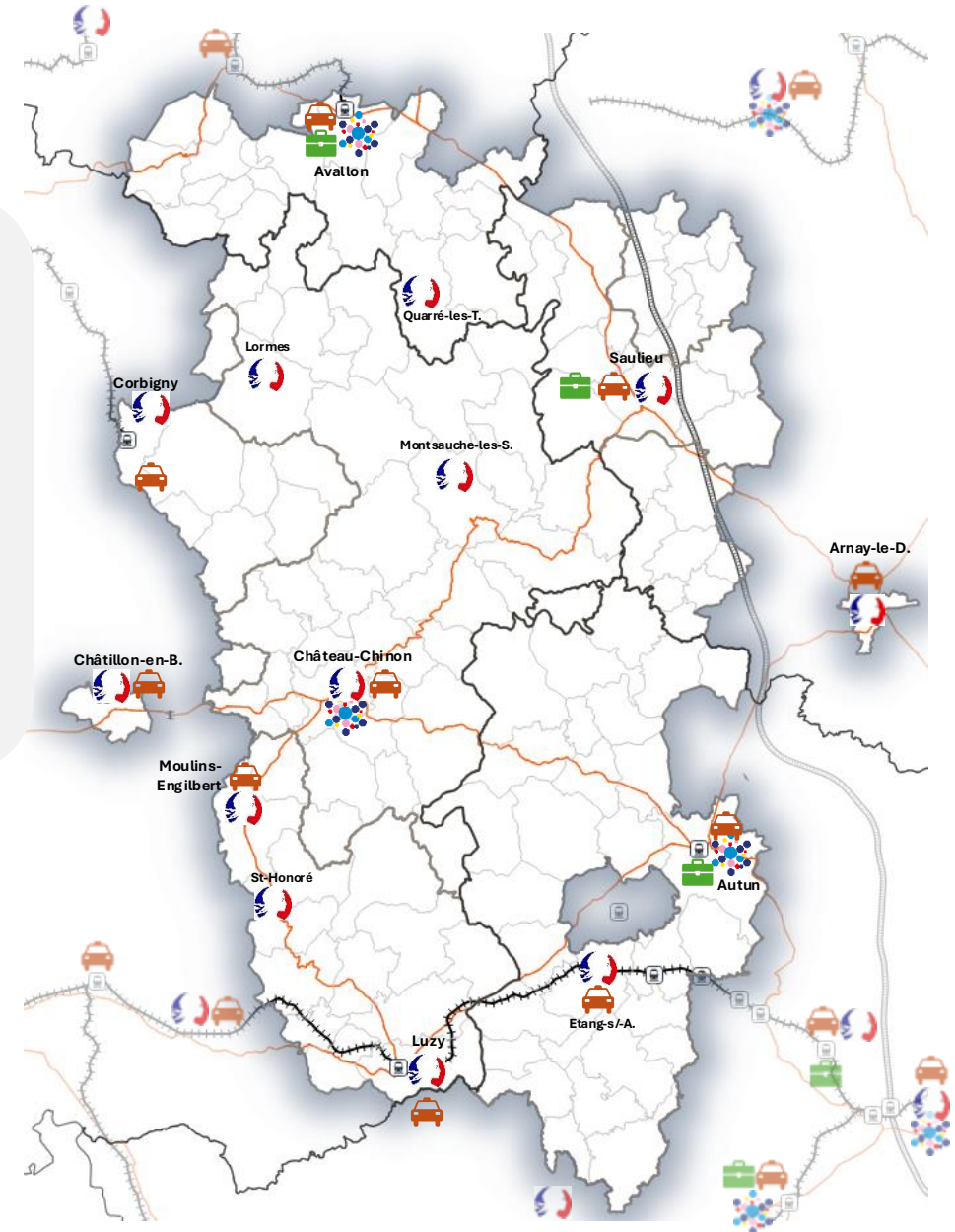
Les services publics de France services bénéficient d'un maillage relativement équilibré :

- pôles de proximité (Lormes, Montsauche-les-Settons et Quarré-les-Tombes) dans le nord du territoire
- mais une absence dans les hauts sommets du sud et le nord-ouest de l'Autunois

Des écoles de conduite globalement absentes du cœur du PNR et des agences de travail temporaire absentes de tout l'ouest du territoire



⚠ Ces données issues de la BPE de 2023 ne sont pas exhaustives et ne permettent pas d'appréhender l'itinérance de certains services



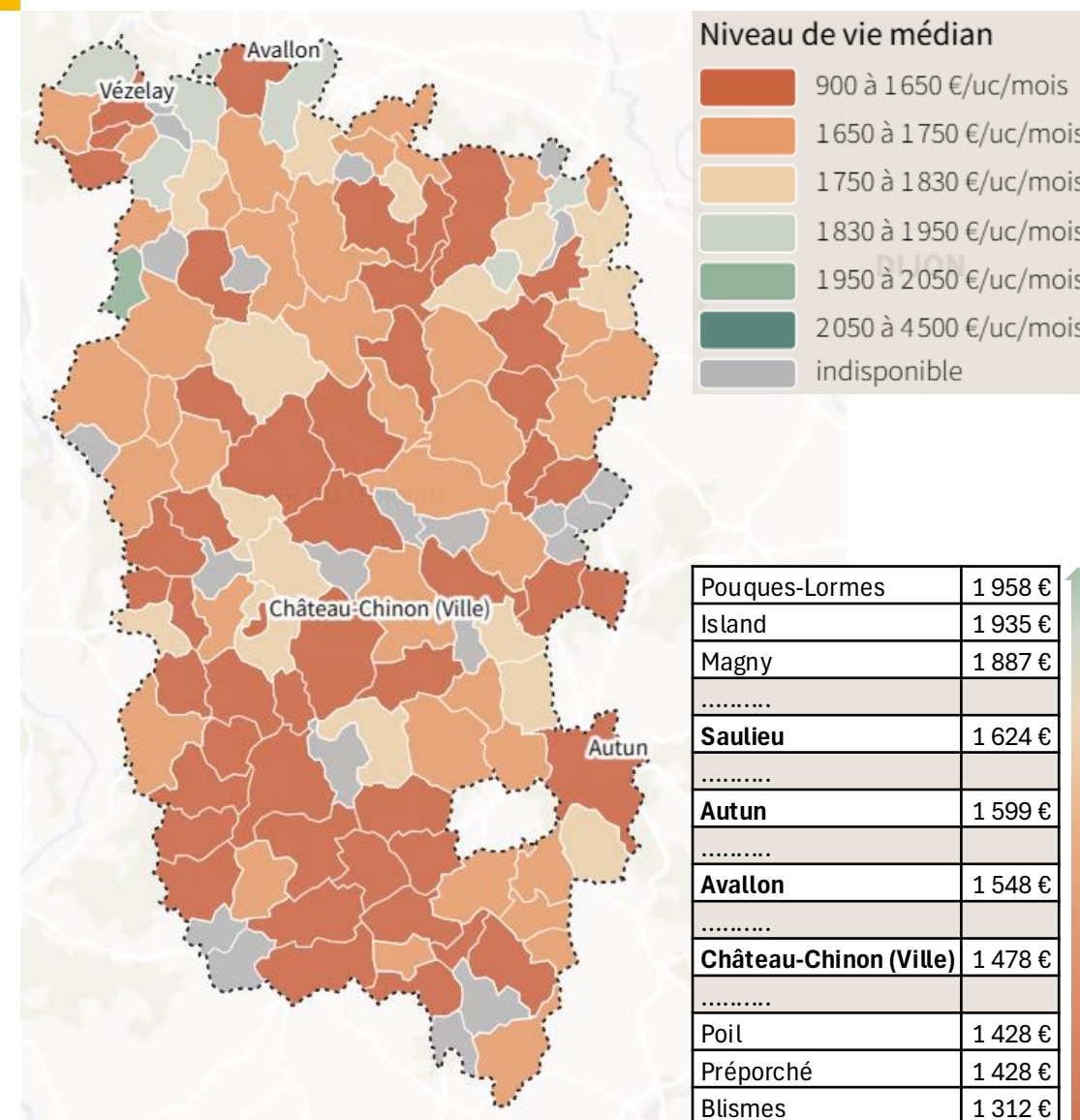
Source : Base permanente des équipements (Insee, 2023)

Un niveau de vie médian de 1 665 €/unité de consommation/mois à l'échelle du PNR

- France : 1697€
- Côte d'or : 1954€
- Saône-et-Loire : 1805€
- Yonne : 1801€
- Nièvre : 1772€

Un niveau de vie médian, qui reste inférieur à celui des 4 départements, notamment dans la partie située au nord de Château-Chinon et à l'ouest d'Autun.

*Sources : Structure et distribution des revenus, inégalité des niveaux de vie (Insee Filosofi 2019)
D'après l'outil diagnostic-mobilite.fr*

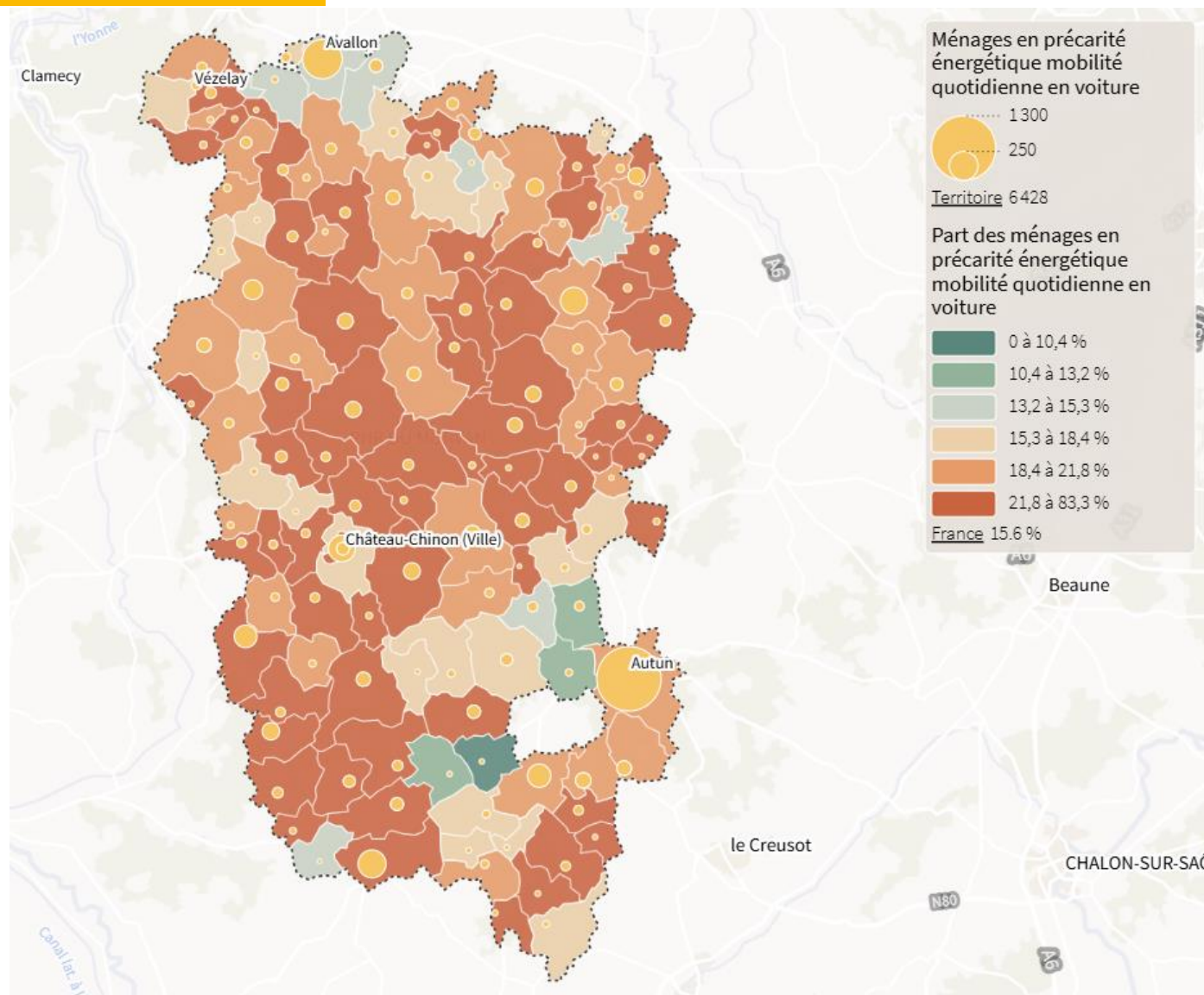


Les revenus médians de la population sont inférieurs à la moyenne nationale dans **94 % des communes** du territoire.

6 428 ménages (soit 20 %, 3 points de plus que la moyenne régionale) en situation de précarité énergétique de mobilité quotidienne en voiture sur le territoire. **90 % des communes** présentent une part des ménages en situation de précarité énergétique de mobilité quotidienne en voiture supérieure à la moyenne nationale.

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

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



66 médecins sur le territoire (selon la Base permanente des équipements de l'Insee en 2023)

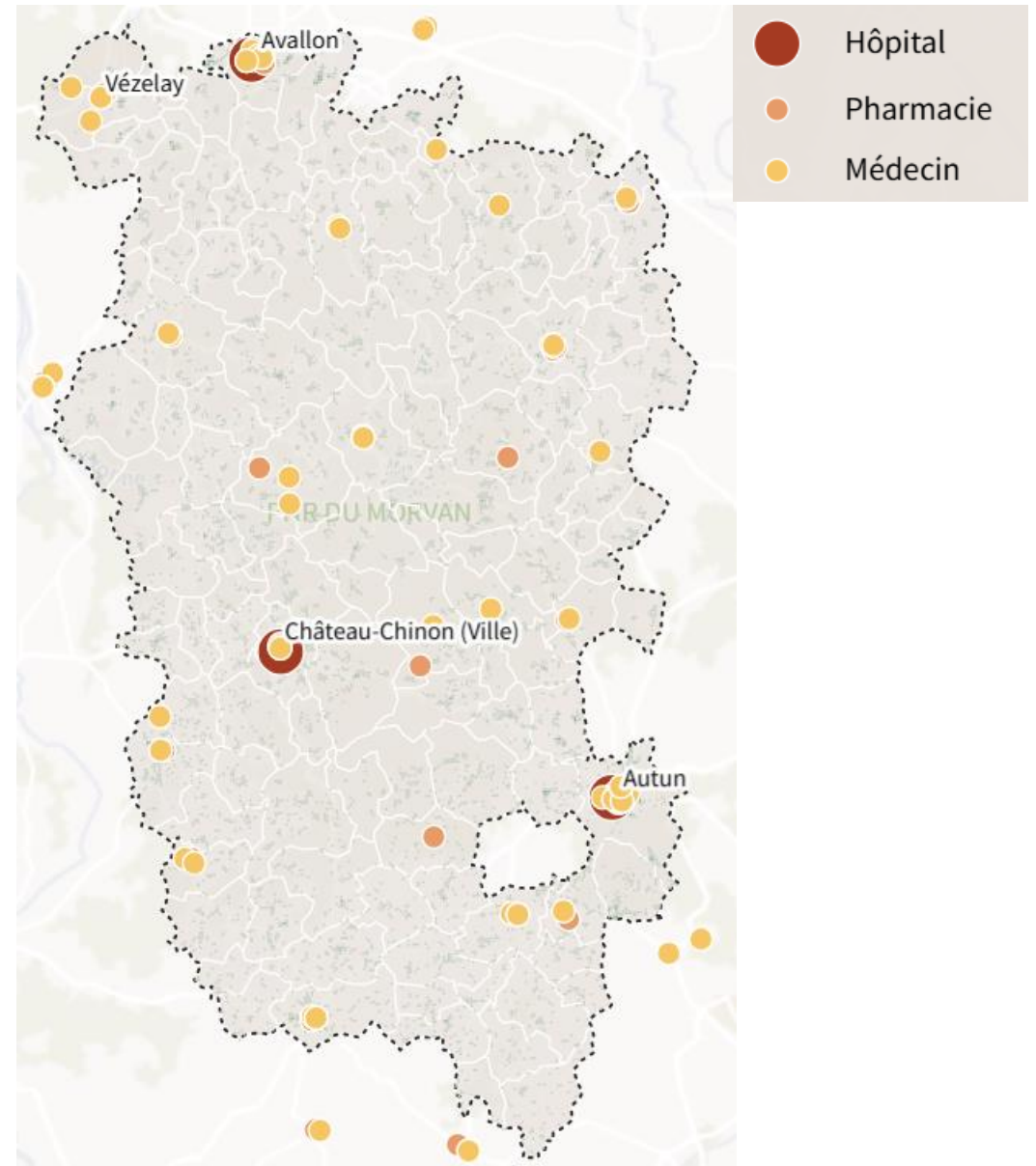
Seules **16 % des communes disposent d'un médecin généraliste**

Seules **15 % des communes disposent d'une pharmacie**

Des hôpitaux à Autun, Avallon, Saulieu, Château-Chinon et Lormes, ainsi qu'en dehors du territoire à Semur-en-Auxois, Arnay-le-Duc, Clamecy, au Creusot...

La confirmation d'un « désert médical » qui accentue les difficultés de déplacement (prise de RDV, éloignement) pour des besoins de santé de proximité, et encore plus exacerbées pour les besoins plus spécialisés.

*Sources : Base permanente des équipements (Insee, 2023)
D'après l'outil diagnostic-mobilite.fr*



Des établissements dédiés aux personnes âgées, aux personnes handicapées et à l'aide sociale peu présents en cœur de PNR

De vastes zones sans structures, en particulier :

- autour de Château-Chinon
- dans le nord-ouest de l'Autunois

Des équipements pour les enfants handicapés a priori absents dans le Bazois



Personnes âgées
(hébergement, soins à domicile, services)



Enfants handicapés
(hébergement, soins à domicile, services)



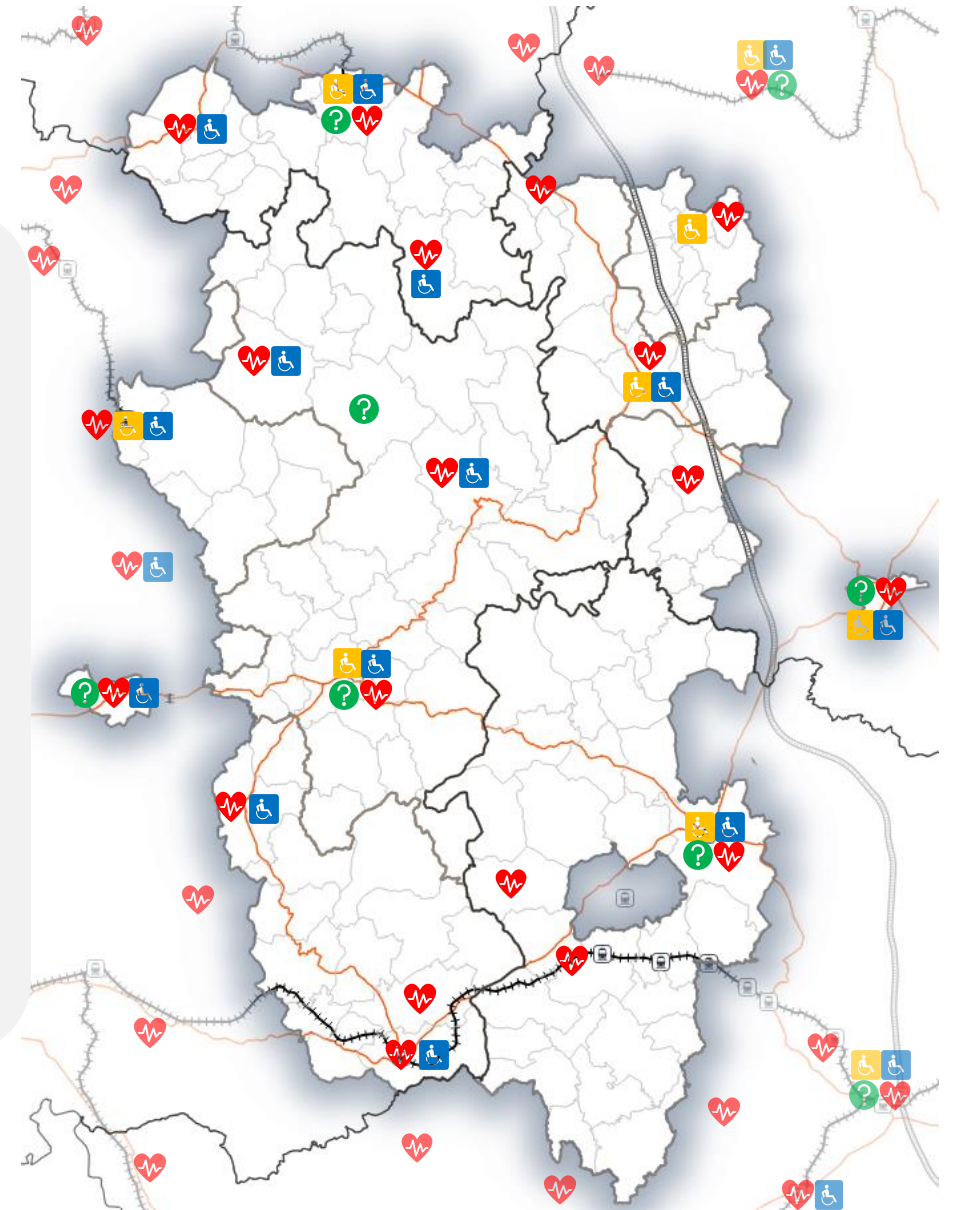
Adultes handicapés
(hébergement, soins à domicile, services, travail protégé)



Aide sociale (à l'enfance, aux adultes et aux familles)

Réseau routier d'intérêt régional

⚠ Ces données issues de la BPE de 2003 ne sont pas exhaustives et ne permettent pas d'appréhender l'itinérance de certains services



Source : Base permanente des équipements (Insee, 2023)

3 Caractérisation socio-économique du territoire

Synthèse



ATOUTS

- Un taux de motorisation élevé (85 %), similaire à la moyenne régionale, mais la possession d'un véhicule n'exclut pas de nombreux freins à l'usage (coût, réparations, handicap...). De plus, la possession d'une voiture sans ressources complémentaires (essence, réparations, permis) ne permet pas seule d'être mobile.
- Des flux domicile-travail principalement intracommunaux (76 %), concentrés vers Autun et Avallon (les deux villes représentant la moitié des emplois du PNR)

FAIBLESSES

- Faible nombre de pôles de services (seuls 4 pôles complets et près de ¾ des communes ne bénéficiant pas du premier niveau de services de proximité)
- Une tendance démographique au vieillissement, qui interroge à terme les mobilités sur le territoire (perte d'autonomie, difficultés d'accès aux équipements de proximité)
- 1 ménage sur 5 en situation de précarité énergétique de mobilité quotidienne en voiture
- Une spécialisation économique (agriculture, artisanat) et l'absence de très gros employeurs offrant peu d'opportunités d'emplois
- Des équipements (santé, insertion professionnelle...) peu présents en cœur de PNR, laissant de vastes zones sans structures, et entraînant des trajets parfois importants
- Des fragilités économiques constatées à travers le faible niveau de vie médian des habitants du Morvan

- Un potentiel de développement des modes actifs (vélo et marche) pour des déplacements domicile-travail de courte distance

- Des dynamiques démographiques et socio-économiques qui ne semblent pas devoir s'infléchir au regard de la situation actuelle
- Une difficulté à voir émerger des alternatives tangibles à la voiture individuelle sans action d'ampleur aidant à leur déploiement



OPPORTUNITES



MENACES

L'analyse PESTEL permet d'éclairer les facteurs externes pouvant affecter de manière positive (opportunités) ou négative (menaces) le projet. Ainsi, cette méthode vient structurer la réflexion et complète la matrice AFOM (opportunités et menaces)

1. Cadrer l'objectif de la recherche , par exemple : évaluer les facteurs externes pouvant influencer la mise en œuvre d'un plan de mobilité inclusive en milieu rural
2. Identifier les facteurs pertinents
3. Analyser les données issues de la phase diagnostic (rapports institutionnels, études et enquêtes, données socio-éco., retours des interviews des parties prenantes et experts,...)
4. Prioriser les facteurs en fonction de leur impact potentiel sur le projet

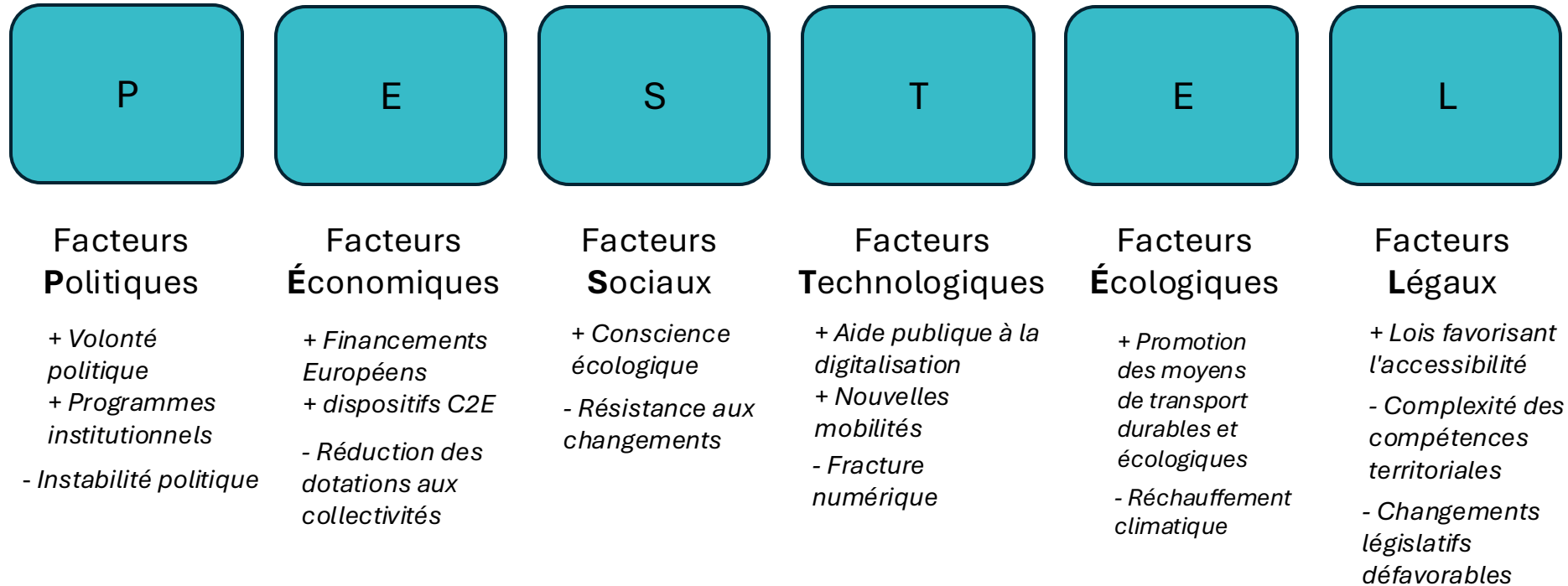
Objectifs de l'analyse PESTEL

1. Examiner les facteurs (externes) de l'environnement du projet qui vont exercer une influence
2. Approfondir l'analyse AFOM – facteurs externes

Quelques exemples

+ Opportunités

- Menaces



L'analyse PESTEL complète les opportunités et menaces de l'AFOM



Un potentiel de développement des modes actifs (vélo et marche) pour des déplacements domicile-travail de courte distance

Politique

- Le vélo bénéficie d'une **attention politique importante** depuis la LOM (aides financières, accompagnement technique (Cerema), programmes institutionnels dédiés (Fond vert, Avélo, OEPV, Alvéole...)
- Un **plan vélo et marche mis en place par l'Etat** sur la période 2023-2027, dédiant 1,25 Md€ aux aménagements cyclables, pour un objectif de 80 000 km de réseau cyclable
- Tendance à **la baisse des subventions** liées au contexte budgétaire national
- **Incertitude et enjeux du portage politique** local des AOM, notamment dans un contexte de nouveau exécutif en 2026

Economique

- Des **coûts d'aménagement** importants, mais pouvant bénéficier de **financements** (Etat, Région, Fonds Mobilités Actives, etc)
- Un **intérêt économique pour les ménages**, qui en s'émancipant de la dépendance à la voiture individuelle réduisent leurs dépenses.
- Un **intérêt économique pour les trajets domicile-travail**, pour des habitants avec un revenu moyen inférieur aux moyennes départementale et régionale.

Socio-culturel

- Des déplacements domicile-travail **propices aux modes actifs**, avec **75 %** des flux au sein d'une même commune
- Un **potentiel touristique** légitimant la culture du vélo et des pratiques associées

Technologique

- Un **potentiel des outils numériques** (plateformes de mobilité, cartographie des itinéraires, services de suivi) pour améliorer la lisibilité et l'attractivité des trajets

Environnemental

- Une **adéquation des modes actifs** avec les objectifs climatiques nationaux et locaux (réduction des émissions de gaz à effet de serre)
- Un **cadre attractif** (territoire forestier et fortement vallonné), mais nécessitant un travail en termes d'accessibilité et de confort pour rendre les itinéraires réellement praticables

Légal

- Un **cadre structuré par la LOM et le plan vélo national** et propice à l'encouragement des mobilités actives par **les employeurs** (Forfait mobilités durables, programmes type Objectif Employeur Pro Vélo)
- Des **appels à projets** « Fonds mobilités actives – territoires peu ou moyennement denses » dédiés aux territoires ruraux et ouvrant des possibilités d'aménagements
- Des **normes de sécurité routière et d'accessibilité favorables** aux modes actifs (trottoirs, zones 20 et 30 km/h, cheminements continus), mais pouvant contrarier l'usage de la voiture individuelle et provoquer une gêne pour ces usagers



Des dynamiques démographiques et socio-économiques qui ne semblent pas devoir s'infléchir au regard de la situation actuelle

Politique

- Une **faible dynamique démographique et socio-économique** (population vieillissante et en baisse) limitant la capacité des collectivités à **justifier des investissements mobilité**, dans un contexte où les besoins en mobilité et le nombre de personnes fragilisées augmentent

Economique

- Une **faible rentabilité des services de mobilité** (population peu nombreuse, dispersée et à faible pouvoir d'achat) avec un équilibre économique menacé **sans subventions** conséquentes et pérennes

Socio-culturel

- Une **population vieillissante**, avec des besoins en mobilités davantage motorisés
- Des **freins culturels à la mobilité** (autocensure, attachement au domicile, dépendance à la voiture familiale) favorisés par la combinaison de la précarité sociale et de l'éloignement des services

Technologique

- Des opérateurs **peu enclins à investir dans des infrastructures** ou solutions numériques avancées (Morvan à l'écart des grands couloirs de transport, et une population peu densifiée et en baisse)
- Des **coûts unitaires élevés** qui limitent le déploiement d'infrastructures et services à grande échelle dans un territoire avec pourtant un besoin de desserte fine croissant
- Une **fracture numérique individuelle**, avec des niveaux d'équipements informatiques variables selon les foyers et une couverture réseau inégale sur le territoire

Environnemental

- Une **forte dépendance à la voiture** rendant la réduction des émissions de gaz à effet de serre plus compliquée pour le Parc

Légal

- Des **obligations nationales** en matière de transition énergétique, de lutte contre les inégalités territoriales et d'accessibilité **difficiles à appliquer** (territoire dont les bases démographiques et fiscales restent faibles)



Une difficulté à voir émerger des alternatives tangibles à la voiture individuelle sans action d'ampleur aidant à leur déploiement

Politique

- Des **alternatives marginales** et ne concurrençant pas la voiture individuelle **sans stratégie publique à grand échelle** (bouquet de solutions, financement, gouvernance dédiée)

Economique

- Des **solutions alternatives** nécessitant une ingénierie et des investissements important, dépassant les capacités des collectivités en l'absence d'**action globale et à plus grande échelle**

Socio-culturel

- Une **forte culture de la voiture individuelle**, y compris pour des trajets très courts : plus de **80 %** des répondants à l'enquête habitants affirment utiliser davantage la voiture pour se rendre à leur lieu d'activité (travail, formation ou bénévolat).

Technologique

- Des solutions alternatives (véhicules partagés, lignes d'auto-stop ou de covoiturage organisées, véhicules intermédiaires, vélo) encore **à l'état d'expérimentation**, souvent à petite échelle, sans maillage structurant ni support numérique
- Une **couverture numérique inégale**, qui complique l'accès à l'information et le développement d'un support numérique

Environnemental

- Des **gains environnementaux marginaux** et des **émissions en hausse ou stagnation** en l'absence d'une **échelle globale** de déploiement des alternatives

Légal

- Un cadre fourni par le programme TIMS et les politiques nationales de mobilité durable pour **développer un « bouquet » d'offres** (modes actifs, partagés, solidaires), à condition qu'une **mobilisation importante** de moyens humains et financiers soit faite
- Une nécessité pour le Parc d'**inscrire ces projets** et plans de mobilité dans sa charte afin d'**éviter la dispersion** des alternatives et **leur invisibilisation**

4

Analyse de la demande de mobilité

La mise en exergue des éléments saillants sur la demande des publics-cibles et des besoins des différents profils relève d'un croisement de 4 analyses :



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



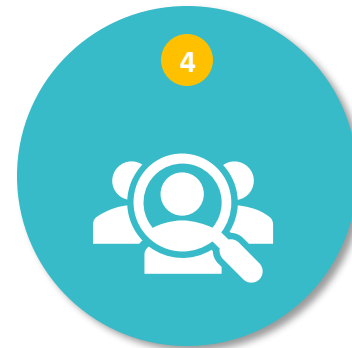
Freins, solutions et idées par catégorie de public-cible



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



+ des échanges déjà réalisés par le PNR

Région

3 départements

6 EPCI

2 PETR

12 acteurs
institutionnels

12

Centres sociaux

Missions locales

SIAE

France services

Associations de solidarité,
de charité et d'action
sociale

Établissements de santé
et aide à domicile

...

17 acteurs
sociaux

17

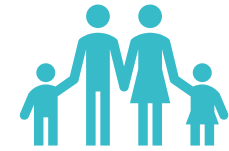
Maroquinerie Thomas

Schiever

JRS Brenil

3 acteurs
économiques

3



2 échanges
téléphoniques ciblés
avec des habitant.e.s du
Morvan ayant laissé
leurs coordonnées dans
l'enquête grand public

Une **quarantaine d'acteurs** institutionnels, sociaux ou économiques rencontrés pour des entretiens.
Les comptes rendus des échanges ne figurent pas dans le présent livrable de diagnostic.

4 Analyse de la demande de mobilité



Public jeunes



Synthèse des observations et remarques des participants des 2 tables de discussion :

- **Différentes sous-catégories** représentatives du public des jeunes ont été évoquées : les jeunes sans formation/en décrochage/stagiaire découverte, les jeunes parents (actifs ou actifs sans voiture) et les nouveaux arrivants (autour de la trentaine généralement).
- Pour les jeunes sans formation, en décrochage ou stagiaire découverte du milieu professionnel, le **manque de formations et d'emplois diversifiés** et les **zones blanches pour l'accès au permis** tendent à favoriser la **reproduction d'un schéma familial** et l'**ancrage local** de ces profils. Point positif, les artisans locaux accepteraient assez facilement les jeunes pour un stage de découverte par exemple. Il est par ailleurs mentionné une **difficulté psychologique et pratique à sortir du Morvan**, malgré les **initiatives des secteurs jeunes** des centres sociaux permettant de sortir du territoire et d'être accompagné dans l'appréhension des milieux urbains. Des solutions informelles de **covoiturage entre parents** existent sur le territoire, même si cette solution est souvent compliquée pour des parents en emploi. Les échanges appellent à **démocratiser l'accès aux formations**, à **développer les outils numériques** et leur prise en main comme facteurs émancipateurs, ainsi qu'à favoriser l'accès aux métiers touristiques pour les jeunes du territoire.
- Pour les jeunes parents, le **manque d'aides et d'équipements pour les enfants** constitue un frein majeur, malgré une solidarité par connaissance qui s'organise. D'autant qu'en situation d'urgence, la garde des enfants entraîne une complexité supplémentaire dans la gestion du quotidien pour des parents en emploi.
- Le cas de nouveaux arrivants sur le territoire, **néo-ruraux et jeunes trentenaires**, est évoqué sans qu'il soit aisé d'affirmer si l'isolement est de nature subie ou souhaitée.
- Certaines structures et équipements sont évoqués, comme la Coopérative des savoirs à Brassy, l'École de la seconde chance à Château-Chinon, les cinémas à Lormes et Ouroux. Le dynamisme de la vie associative de Saulieu est relevé par les participants.



Constats et causes Freins psychologiques

Appréhension des transports collectifs et de la densité urbaine

Appréhension du passage du permis (notamment chez les NEETS)

Repli sur soi, sédentarisation exacerbée par les outils virtuels (e-commerce et e-services, post-covid)



Constats et causes Freins physiques

Coûts du permis et du véhicule (achat et entretien), absence de solutions de location pour les personnes sans permis

Un savoir rouler à vélo parfois absent

Faible pouvoir d'achat, difficulté à planifier les dépenses de mobilité

Isolement et enclavement territorial



Conséquences induites

De nombreux jeunes ne passent pas le permis de conduire

Du fait de l'isolement/enclavement territorial, de nombreux jeunes du Morvan quittent leur commune au profit de polarités plus attractives (Dijon, Chalon-sur-Saône...)

Difficultés d'accès aux activités culturelles, sportives ou de loisirs pour les jeunes éloignés des pôles urbains



DISPOSITIFS ET SOLUTIONS	ACTUEL		ABANDONNE	EN REFLEXION
Prêt de vélos ou de scooters	ML Nivernais Morvan			
Flotte de véhicules partagés type véhicules légers électriques (ex. Citroën AMI) ou pas				
Mini bus/navettes (y compris vers des ZA) Transport péri-scolaire	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan)	CCSM (Saulieu Morvan)	Centre social du pays Corbigeois	

Acteurs sociaux
Acteurs de l'ESS et insertion
Acteurs institutionnels et publics

A partir des entretiens avec les différents acteurs (sociaux, de l'insertion et institutionnels), nous avons pu capitaliser de manière non exhaustive, les solutions de mobilité existantes, abandonnées ou en réflexion.

Pour les jeunes, ils se limitent à quelques solutions, souvent portées par les missions locales.

Des relations tournées vers Dijon et Beaune pour l'enseignement supérieur

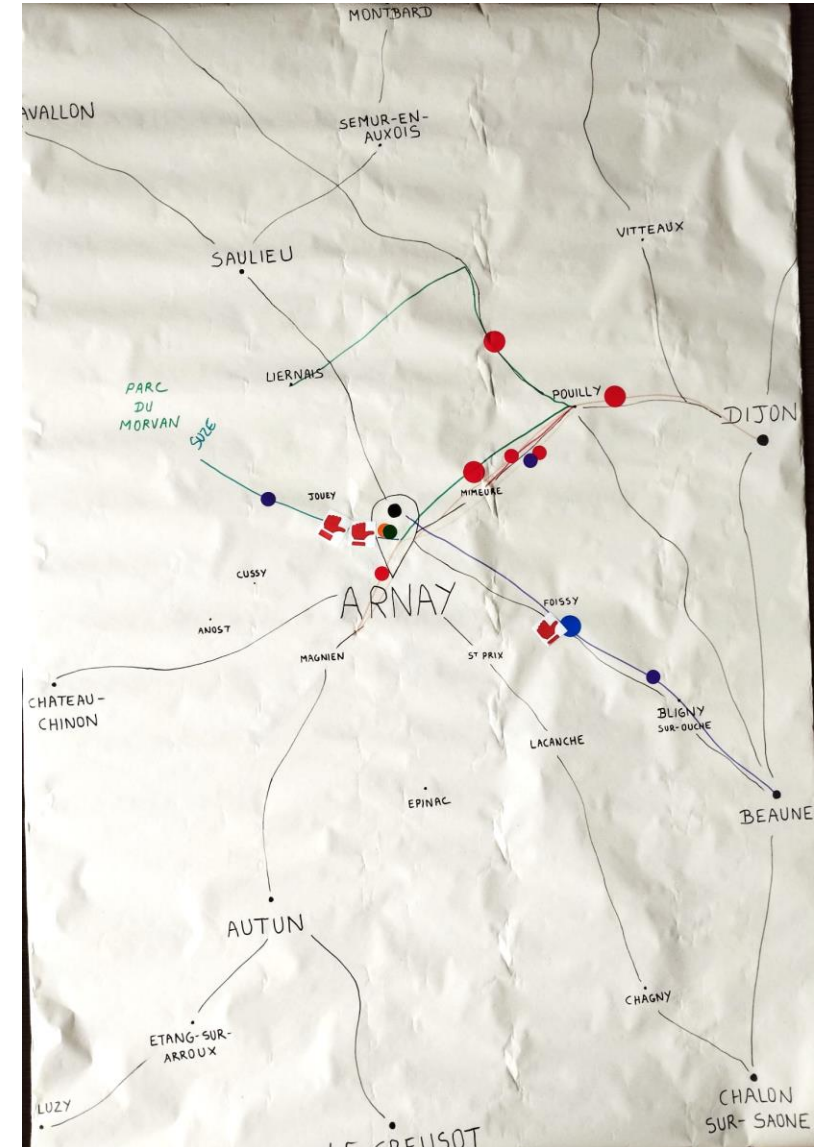
- Les jeunes participant.e.s effectuent surtout des déplacements vers Dijon et Beaune au-delà du collège, et aucun déplacement ne concerne les principales villes du PNR
- Le manque d'établissements supérieurs dans le Morvan est évoqué

Des temps de trajets parfois extrêmement longs, compliqués et stressants

- Les jeunes participant.e.s détaillent leurs chaînes de déplacement, souvent intermodales, avec des voyages particulièrement longs et sources d'incertitude : « *tu rates le dernier t'es mort* »
- Malgré un usage des transports collectifs, la dépendance à la voiture et aux proches pour certains déplacements est grande
- Des conditions climatiques défavorables viennent aggraver un sentiment d'isolement

Des avis critiques sur le traitement des modes actifs à une échelle fine

- La sécurité des déplacements piétons et à vélo sur les grands axes est jugée problématique



Des relations tournées vers les axes Dijon, Beaune, Chalon-sur-Saône mais aussi Autun

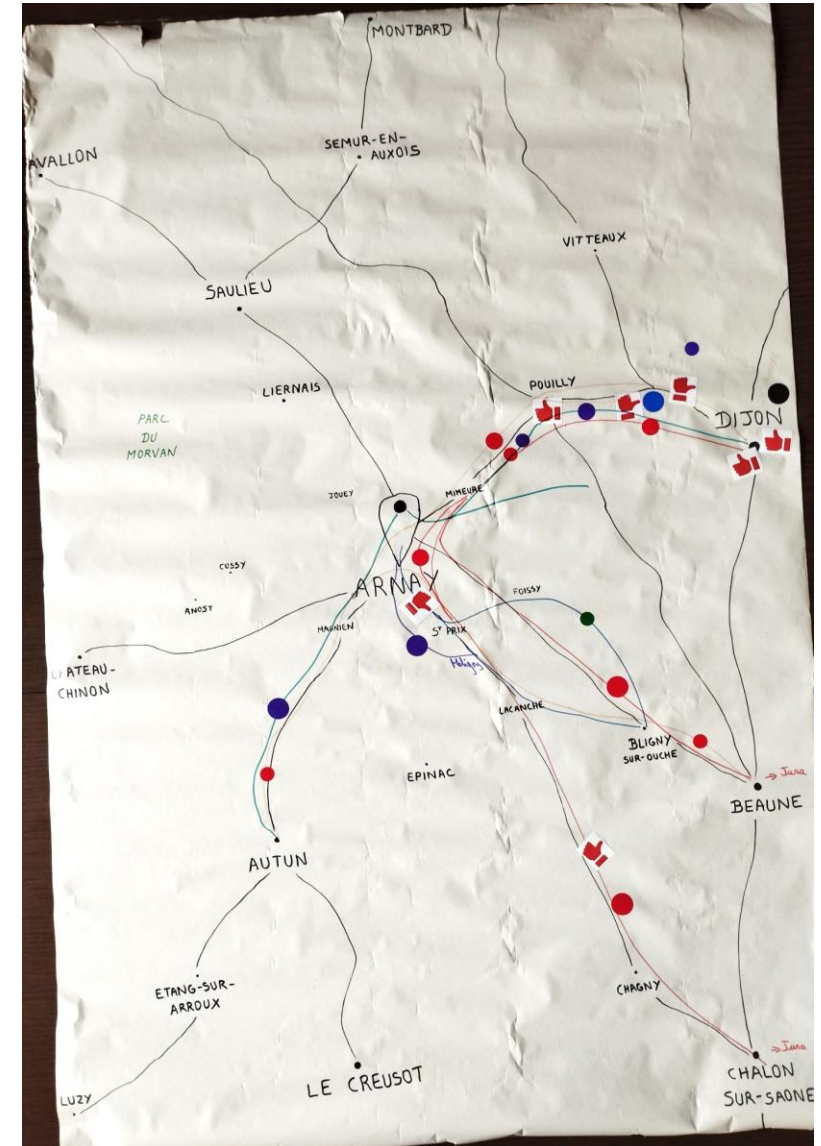
- Alors que le périmètre du PNR ne figurait pas dans le territoire vécu des jeunes participant.e.s pour les déplacements contraints, des motifs de loisirs sont évoqués à Autun

Une complexité et une pénibilité des trajets en transports collectifs accrue en heure creuse

- Les constats de pénibilité exprimés par les jeunes participant.e.s pour les déplacements en semaine classique sont exacerbés par les horaires en fin de semaine ou pendant les vacances scolaires

Famille, voisins et amis mobilisés pour les déplacements

- Le covoiturage entre amis est souvent mobilisé, tout comme la conduite par un membre de la famille ou des voisins



La beauté des paysages et des balades sur le territoire

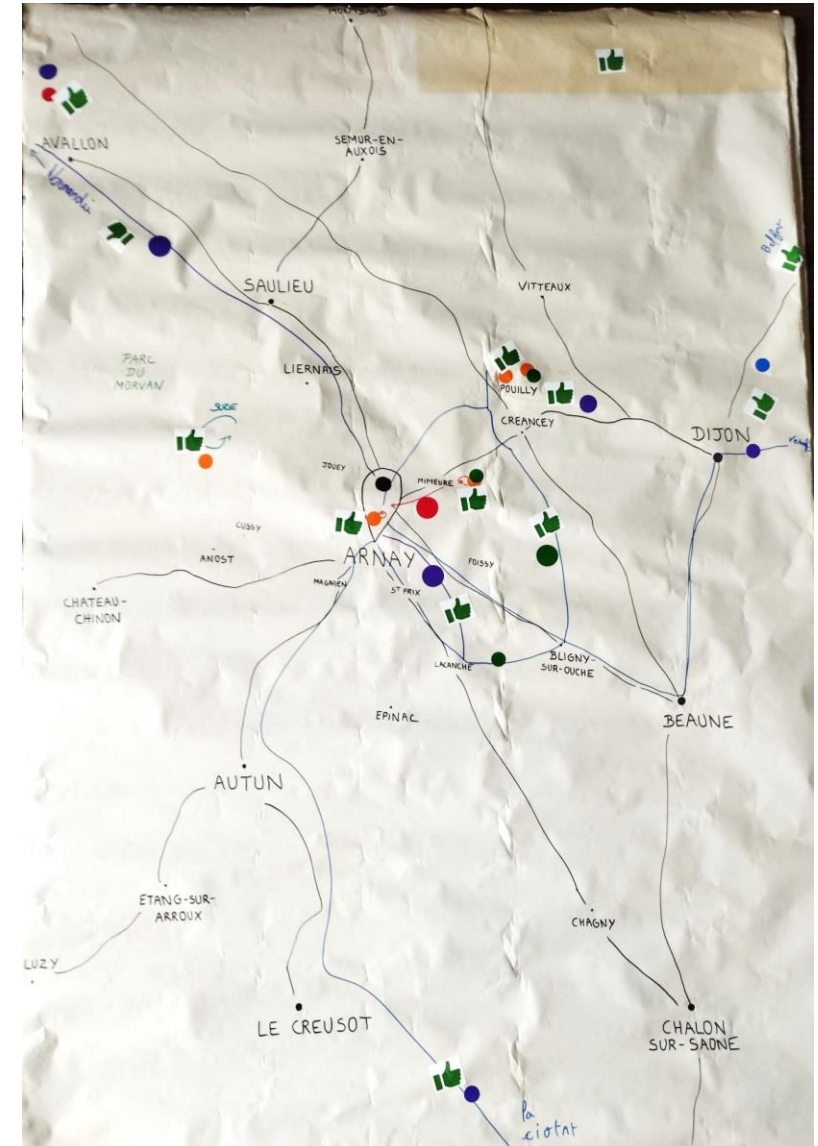
- La nature est magnifiée dans les propos des jeunes participant.e.s. Point intéressant, cet environnement privilégié n'a pas été évoqué rapidement, mais une fois le constat formulé, il a rapidement été partagé et a inspiré les jeunes participant.e.s.

Des souvenirs agréables de grands voyages

- A l'inverse de la valorisation du capital naturel local, la longue distance et l'évasion qu'elle sous-entend est mise en avant par les jeunes participant.e.s. La mobilité a ainsi une force émancipatrice. La pénibilité du trajet est transformée en découverte.

Le PNR du Morvan, quasiment pas évoqué comme espace de liberté préféré

- Le territoire du PNR ne figure une nouvelle fois pas dans l'espace vécu par les jeunes participant.e.s pour ce qui est des déplacements préférés.
- Le PNR, ni à proximité immédiate de la localisation des jeunes participant.e.s. ni lointain et exotique comme le Sud ou la Normandie évoqués, n'est pas mentionné.





Enseignements sur les freins et pour les portraits-types d'habitants

Une très bonne connaissance de l'offre d'autocars et de trains :

→ Les lignes, les horaires et les itinéraires sont globalement connus des participant.e.s avec une grande précision

Une projection dans l'espace plutôt facile :

→ Des cartes schématiques qui ne semblent pas désorienter ni perturber la perception de l'espace de la grande majorité des participant.e.s

Une certaine appréhension de la conduite et de l'environnement routier dense :

→ La conduite en ville, mais surtout les difficultés de stationnement à Dijon, sont des éléments mentionnés par plusieurs participant.e.s

Une crainte de covoiturer avec des hommes pour l'une des participantes :

→ Une appréhension de l'inconnu et du covoiturage sans référencement chez les femmes qui transparait également de l'enquête grand public

Des déplacements appréciés assez évocateurs :

→ Ces déplacements appréciés ont été difficilement partagés par les participant.e.s, du moins pas spontanément

→ Les paysages locaux, les aménités naturelles et la proximité d'espaces de détente sont finalement très valorisés par les participant.e.s



Principaux souhaits

- 1 Davantage de cars, notamment en période creuse
- 2 Améliorer les cheminements, notamment les passages piétons
- 3 Aménager davantage pour le vélo
- 4 Avoir une voiture ou le permis

4

Analyse de la demande de mobilité



Public en insertion professionnelle et actifs



Synthèse des observations et remarques des participants des 2 tables de discussion :

- La **question du genre** est à intégrer dans les problématiques de mobilité liée au travail, avec des difficultés d'employabilité plus forte pour les femmes et de proximité d'accès à l'emploi par rapport au lieu de résidence, ce qui génère des difficultés connexes (garde d'enfants, possession et entretien d'un véhicule, carburant...).
- Il est mentionné un **manque d'acteurs intermédiaires** à France Travail comme des structures de type IAE (S2I dans le Bazois Loire Morvan et Autun). A l'époque des échanges, au cours du mois d'avril 2025, les participant.e.s sont dans l'attente des périmètres des Comités Locaux pour l'Emploi (CLE) en cours de déploiement au niveau régional.
- Les **plateformes de mobilité** à l'instar de Mobigam à Autun se limitent à l'Autunois (55 communes) et à la région de Château-Chinon (via la Mission locale), les autres bassins d'emploi ne bénéficient pas de ce type de services dédiés à la mobilité.
- La **complexité de l'écosystème d'acteurs** de la sphère sociale qui diffère selon les départements.
- Des initiatives pour faciliter l'accès à l'emploi ont été mises en exergue par les participants, à l'instar :
 - de la plateforme de mobilité **Mobigam** (information offres et alternatives, prêt de véhicules, ateliers de mobilité...),
 - de la plateforme de mobilité **AGIRE** (le Creusot) avec le prêt de véhicules (intermédiaire, sans permis, Vélo à assistance électrique, aide au permis...) et l'association Tremplin Homme en Patrimoine (Brancion),
 - de l'**EBE du Pays Luzicois** qui propose un service de transport (avec la commune de Luzy) et des prêts de véhicules (2 Ami et de la location de vélos,
 - d'un bus pour les vendanges financés par le Medef et le département en Saône-et-Loire,
 - du ramassage qui été organisé par l'entreprise Pneus Laurent.
- Les Sites d'Actions Médicaux-Sociaux (SAMS) dans la Nièvre, les Espaces Solidarités Côte-d'Or (ESCO), les Maisons de la Solidarité. sont des structures qui s'appuient sur le **réseau des assistantes sociales**, lesquelles peuvent intervenir sur la mobilité.



Constats et causes Freins psychologiques

Isolement (invisibilité sociale) et précarité des femmes

Conciliation garde d'enfants et emploi exacerbée pour les familles monoparentales

Difficultés à intégrer de nouvelles formes de mobilité, notamment partagées, avec peur de l'inconnu et de l'accident



Constats et causes Freins physiques

Dépendance matérielle à la voiture liée à l'inadéquation des offres de transport collectifs (desserte en lien avec l'habitat dispersé, horaires pour les lieux d'emploi), même en contexte urbain

Manque de structures locales telles que les CIDFF (malgré des permanences et relais locaux)

Une nécessité de la voiture accrue chez les femmes du fait d'emplois dans l'aide à la personne (travail libéral, trajets individuels à la différence de chantiers qui peuvent permettre de mutualiser des moyens)



Conséquences induites

Certaines entreprises renoncent à recruter faute de solutions de transport

Des services d'information, d'aide à l'emploi et de formations non accessibles, sauf en distanciel, lesquels ne sont pas toujours adaptés à tous les publics (faible équipement, illettrisme...)



DISPOSITIFS ET SOLUTIONS	ACTUEL				ABANDONNE		EN REFLEXION		
Plateforme de mobilité locale (location de véhicules à tarif solidaire, vélo)	Autun Morvan Initiatives/CILEF	ML Nivernais Morvan			ML des Marches de Bourgogne	PETR du Pays d'Auxois	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan)		
Prêt de vélos ou de scooters	EBE Pays Luzicois	Agir (EcoMobilis)			CC de Sémur-en-Auxois				
Flotte de véhicules partagés type véhicules légers électriques (ex. Citroën AMI) ou pas	Agir (EcoMobilis)	ML Nivernais Morvan	Croix Rouge de Corbigny	CS du Pays Corbigeois			Autun Morvan Initiatives/CILEF	ID'EES 21Intérim	Ouroux-en-Morvan
Ecole de conduite solidaire	CS du Pays Corbigeois								
Aides au permis	EBE Pays Luzicois	CD21	CS du Pays Corbigeois						
Chèque mobilité	Centre Social de Lormes								
Garage solidaire/Atelier de réparation de vélo	EBE Pays Luzicois	Asso GREN (Chatillon-sur-Seine)	Autour du Vélo (Saulieu)						
Subvention vélo/VAE	CC Saulieu Morvan								
Covoiturage solidaire	Asso "Entoor" CD58 Appli "TooOToor"								
Mini bus/navettes (y compris vers des ZA)	Centre Social Saulieu								

Acteurs sociaux
Acteurs de l'ESS et insertion
Acteurs institutionnels et publics

A partir des entretiens des différents acteurs (sociaux, de l'insertion et institutionnels), nous avons pu capitaliser de manière non exhaustive, les solutions de mobilité existantes, abandonnées ou en réflexion.

Pour les publics en insertion, de nombreux dispositifs existent, souvent éparés et limités à des portages locaux, pour certains d'initiative privée.

Quelques acteurs économiques ont été interrogés dans le cadre de l'étude : la [Maroquinerie Thomas](#), [JRS Brenil](#) et [Schiever](#).



Premier employeur privé de l'Yonne, le groupe emploie **1 000 collaborateurs autour d'Avallon** :

- 250 employés dans l'entrepôt frigorifique de Magny (20 000 m²)
- 400 personnes au siège
- 600 personnes dans l'entrepôt sec

L'activité principale est la distribution alimentaire grossiste avec 200 magasins, mais également le bricolage (Weldom), le textile et le sport en (Normandie et Bretagne). Le groupe dispose de sa propre **flotte logistique de 60 camions**. Les initiatives sur la mobilité incluent :

- Participation au challenge mobilité
- Sensibilisation à Mobigo covoiturage
- Intranet avec annonces de covoiturage
- Promotion de la mobilité douce



Situé au sein de l'Ecopôle bois, le site de La Roche-en-Brenil est spécialisé dans la transformation de bois local en fibres végétales, notamment pour la fabrication de litières pour animaux et de pellets de bois à haute valeur environnementale. Il emploie une vingtaine de personnes en simultanément, avec **une activité en 3x8 ou 2x8** selon les besoins de production.

Les horaires atypiques et l'éparpillement des collaborateurs sont des contraintes pour les mobilités partagées. JRS Fiber Brenil recrute régulièrement des opérateurs en industrie.



Le groupe est sous-traitant du luxe pour de grandes marques, chaque usine ayant un client distinct. Il compte 9 sites dont :

- Semur-en-Auxois, site principal et historique avec 500 collaborateurs,
- Saulieu, 210 collaborateurs.

La mobilité représente le premier poste d'émissions carbone sur lequel l'entreprise a la main dans son bilan carbone annuel. Les horaires de travail constituent un frein majeur : 7 h – 7 h 30 à 16 h 30 pour la majorité des collaborateurs. L'entreprise fait face à des difficultés de recrutement liées à l'éloignement des métropoles comme Dijon. Les candidats préfèrent se tourner vers les métropoles plutôt que de s'installer en zone rurale. Pour attirer les talents depuis Dijon, l'entreprise propose 2 jours de télétravail pour les cadres, mais cela reste souvent insuffisant.

Besoins

Réduction de l'empreinte carbone

- La **mobilité est un des premiers postes d'émissions de GES**, mais peu inscrit dans la RSE (Maroquinerie)
- Volonté de **réduire les trajets en voiture individuelle** et d'**inciter au covoiturage**

Amélioration de l'attractivité et du recrutement

- **Difficultés à recruter** du personnel qualifié, surtout depuis les grandes villes
- Besoin d'offrir des **alternatives aux longs trajets domicile-travail** (meilleures connexions aux gares)

Souplesse et sécurité des déplacements

- Une nécessaire **adaptation aux horaires atypiques**
- Des **solutions fiables** en cas d'imprévu

Freins et échecs

Des projets avortés

- Navettes vers les gares (Venarey-les-L., Montbard) souhaitées par la Maroquinerie
- Flotte de vélos partagés un temps envisagée par la Maroquinerie

Des difficultés pour le covoiturage

- **Horaires spécifiques** peu compatibles avec les horaires d'autres entreprises ou des transports publics
- Des **places de parking dédiées au covoiturage** peu utilisées à la Maroquinerie
- La voiture est utilisée pour **d'autres déplacements avant/après le travail**

Des zones d'activités mal reliées

- Des pôles d'emploi mal reliés aux centres bourgs par des **liaisons douces**
- Un **éparpillement** des domiciliations des collaborateurs (JRS Brenil)

Pistes d'amélioration

Flexibilité et organisation du travail

- **Polyvalence des équipes** pour permettre des horaires plus flexibles, facilitant le covoiturage (Maroquinerie)
- Maintien voire amplification du **télétravail** lorsque possible
- Des opérateurs de covoiturage proposant une **garantie retour**, en partenariat avec les collectivités (usage de Karos par Schiever)

Accroître les partenariats entre employeurs

- Dans l'**Auxois**, contacts envisagés entre les hôpitaux, la Maroquinerie et l'Écopôle bois (horaires atypiques)
- Favoriser les démarches inter-entreprises sur les zones d'activité

Développer les liaisons cyclables et la sécurité à vélo

- Une **absence d'infrastructures** cyclables (malgré le projet de Via Morvan) et un sentiment d'insécurité aux abords des grands axes

Améliorer la communication avec/par les EPCI

- Un **besoin d'accompagnement** manifeste par les EPCI
- La **méconnaissance des obligations légales** de la LOM pour les employeurs de plus de 50 salariés sur un même site

4 Analyse de la demande de mobilité



Publics séniors



Synthèse des observations et remarques des participants des 2 tables de discussion :

- Les différences mentionnées par les participants concernant les publics de séniors seraient liées à l'**âge**, au **genre** et à l'**antériorité de présence dans le Morvan**.
- Les jeunes séniors disposent bien souvent de capacités de mobilité importantes, participent grandement à la vie associative locale : ils sont donc **acteurs des mobilités et de la solidarité** à part entière. Cela concerne des personnes originaires du Morvan ou des jeunes retraités qui s'installent sur le territoire en transformant leur résidence secondaire en résidence principale à la retraite. Une forme de dépendance est toutefois évoquée pour de jeunes retraitées qui s'occupent régulièrement de leur mère âgée en perte d'autonomie, en les accompagnant dans leurs déplacements en voiture. Certaines lignes d'autocars calées sur les horaires des marchés de Saulieu et Château-Chinon permettent parfois une relative autonomie.
- A un âge avancé, les séniors perdent en autonomie et la **solidarité dans les familles morvanelles** est d'autant plus précieuse. Les **services de livraison à domicile** et l'offre de soin à domicile sont évoqués, même si le **manque d'infrastructures et de professionnels de santé** est criant sur le territoire. A noter que selon les participants, certains néo-ruraux installés à la retraite dans le Morvan repartent du territoire lorsqu'un état de grande dépendance est atteint.
- Sont cités comme points positifs les **services de taxi** sur le territoire, notamment pour rejoindre les établissements de santé et les gares, ou bien l'expérimentation de TUS à Pouilly-en-Auxois. En revanche, le **déclin des commerces de bouche et de l'itinérance des services** de proximité constitue une carence pour les publics séniors.



Constats et causes Freins psychologiques

Isolement du à un ressenti d'insertion sociale difficile pour un néo-retraité dans le Morvan et un éloignement des cercles familiaux

Peur de la perte d'autonomie et de ne plus pouvoir rester chez soi (attachement au domicile)

Ancrage des habitudes et réticence au changement



Constats et causes Freins physiques

Problématique forte des hameaux isolés, qui accentue la dépendance à la voiture et ne favorise pas les transports collectifs réguliers

Difficulté d'accès aux services et commerces (distances importantes)

Isolement et enclavement territorial



Conséquences induites

Renoncement à des soins médicaux

Accentuation de l'isolement social ou forte dépendance vis-à-vis d'un tiers de la sphère amicale ou familiale (qui fonctionne encore bien)

Le premier niveau de perte d'autonomie se fait par la mobilité, ce qui peut remettre en cause à terme le maintien à domicile et obliger la personne à s'installer dans une polarité urbaine.

Pour les séniors, les solutions sont **souvent ouvertes à tous les publics** (voir pages suivantes), à quelques exceptions (projet de transport à destination des personnes âgées par l'EBE Pays Luzicois).

4 Analyse de la demande de mobilité



Tout public



Constats et causes Freins psychologiques

Une multiplicité d'acteurs (Région, EPCI, centres sociaux), créant un « millefeuille » difficile à appréhender pour les usagers

Difficultés de compréhension des fiches horaires, notamment des lignes de transport collectif



Constats et causes Freins physiques

Combinaison « vieillissement », « précarité » et « isolement » qui augmente les difficultés de déplacements des habitants du territoire

Dangerosité des routes, notamment en période hivernale (météo, baisse de la durée du jour, de la luminosité) qui rend les déplacements moins confortables et augmente les risques

Couverture numérique insuffisante qui limite l'utilisation des applications et des services numériques

Absence de coordination territoriale, qui limite la mise en place de dispositifs territoriaux (plateforme de mobilité élargie...)



Conséquences induites

Amplification de la confusion pour l'accès aux dispositifs d'aide ou de mobilité, génère des doublons et freine l'identification des bons interlocuteurs (notamment pour les personnes isolées ou en situation de précarité)

Des limites à l'autonomie de déplacement des personnes, particulièrement sur les lignes régulières où les horaires ne sont pas toujours lisibles

La précarité limite l'accès aux moyens de transport individuels (véhicule, carburant, entretien) et rend les déplacements coûteux

L'accumulation des freins psychologiques et physiques aboutit à une exclusion renforcée pour les publics vulnérables, limite sévèrement leur autonomie et leur capacité à accéder aux soins, aux emplois ou à la vie sociale



DISPOSITIFS ET SOLUTIONS	ACTUEL						ABANDONNE	EN REFLEXION				
Maison de la Mobilité							PETR du Pays Avallonnais	Maison de la Mobilité Luzy				
Location/Prêt de vélos ou de scooters	Asso A l'entoor Application tootOtoor	CCGAM (1)	Office de tourisme de Saulieu	CCBLM (location scooters électriques et location vente vélo)								
Flotte de véhicules partagés type véhicules légers électriques (ex. Citroën AMI) ou pas	Centre social du pays Corbigeois							Projet d'autolib rurales à Uchon (Nièvre hors PNR)	CCGAM (Grand Autunois Morvan) (2)	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan) (3)	Pays Nivernais Morvan (4)	
Ecole de conduite solidaire								CCMSGL (Atchoum) (5)				
Aides au permis	CCMSGL (Morvan Sommets et Grands Lacs) (6)	Centre social du pays Corbigeois										
Chèque mobilité	CC Bazois Loire Morvan (7)											
Garage solidaire/Atelier de réparation de vélo	Asso La Bougeotte	Atelier Nomade										
Vélo-école sociale							Les Ateliers Nomades					
Subvention vélo/VAE	CC Saulieu Morvan											
Covoiturage local	Asso La Bougeotte							CCGAM (Grand Autunois Morvan) (8)	Centre social du pays Corbigeois (9)	Pays Nivernais Morvan		
Social Truck/service ambulancier	Secours catholique (La Roche-en-Brenil, Rouvray)						Centre social du pays Corbigeois/ CCTBC (Tannay-Brinon-Corbigny)	CD Nièvre				
Transport à la Demande (TAD) / Transport d'Utilité Sociale (TUS)	CD Nièvre	PETR du Pays Avallonnais	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan)	CCTBC (Tanay-Brinon-Corbigny)	CCMSGL (Morvan Sommets et Grands Lacs)	CS Le Pays Arnay Liernais		CC Saulieu Morvan	EBE Pays Luzicois	EBE Pays Luzicois		
Mini bus/navettes (y compris vers des ZA)	CS Saulieu Morvan	CCSM (Saulieu Morvan)	Centre social du pays Corbigeois					PETR du Pays d'Auxois				

Acteurs sociaux
Acteurs de l'ESS et insertion
Acteurs institutionnels et publics

Les entretiens ont mis en exergue des solutions qui ne ciblent pas obligatoirement **un public mais l'ensemble des habitants**.

A noter, **la diversité des dispositifs existants**, dont certains concernent de l'équipements (prêts/partages de véhicules, de transport à la demande, de navettes...), des aides à l'achat de vélos/VAE, ou d'accompagnement individualisé (chèque mobilité, aide aux permis...).

Certains dispositifs ont été abandonnés faute de portages et surtout de financement, mais surtout **de nombreuses solutions sont en gestation** à l'instar de solution d'autopartage, de covoiturage de courte distance et de transport d'utilité sociale (TUS) à l'initiative des EPCI et PETR.

4

Analyse de la demande de mobilité

Éléments issus de l'enquête grand public



Dans le cadre du diagnostic et pour cerner au mieux les difficultés rencontrés et les attentes des habitants, une enquête a été diffusée sur l'ensemble du territoire.

- L'objectif de cette étude est de faire émerger **des informations parlantes pour les élus du territoire**, et de faire remonter les difficultés, les besoins et les attentes des usagers.
- Il s'agit également d'identifier **les freins à la mobilité et les leviers** à l'usage d'alternatives à la voiture individuelle.

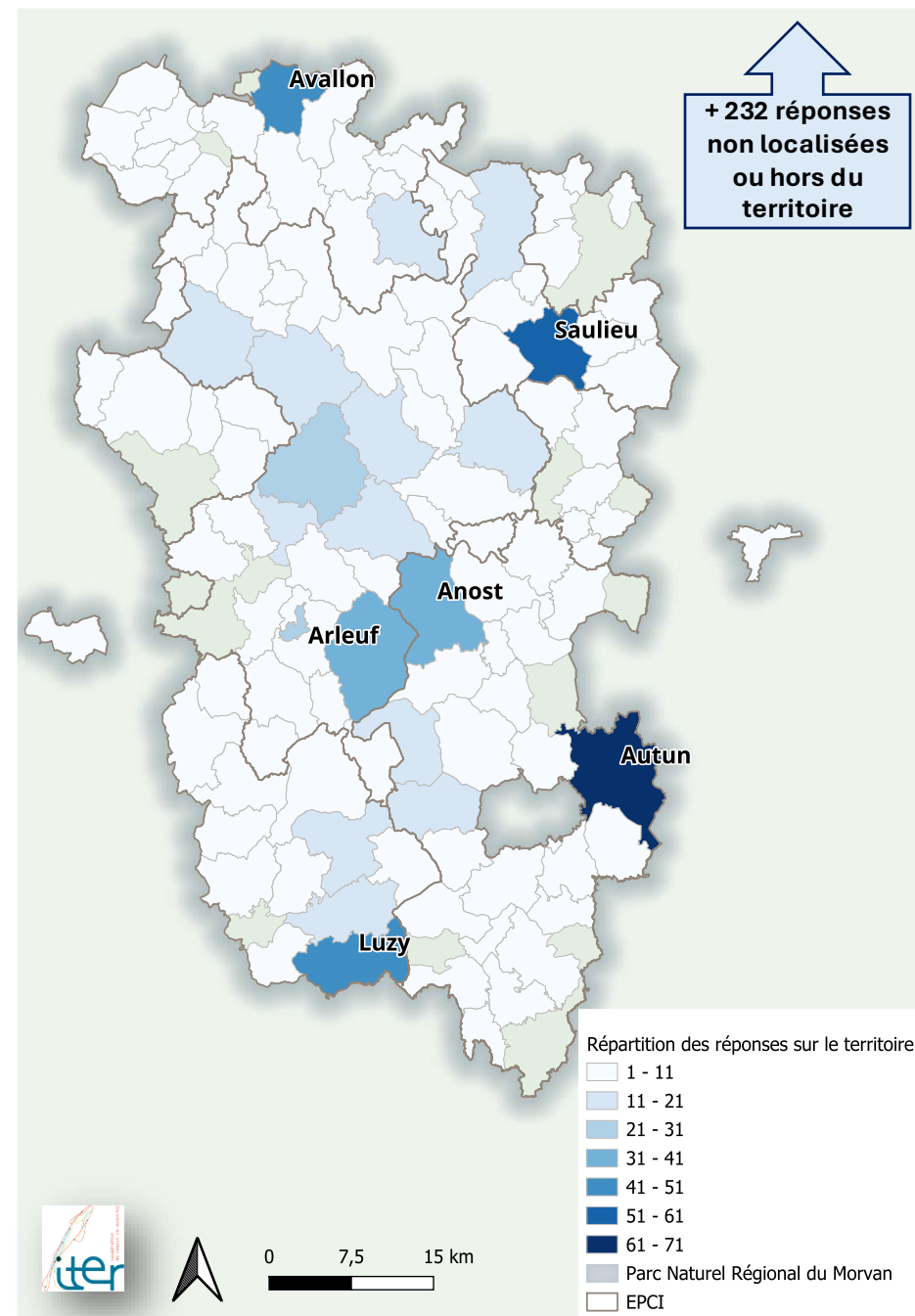
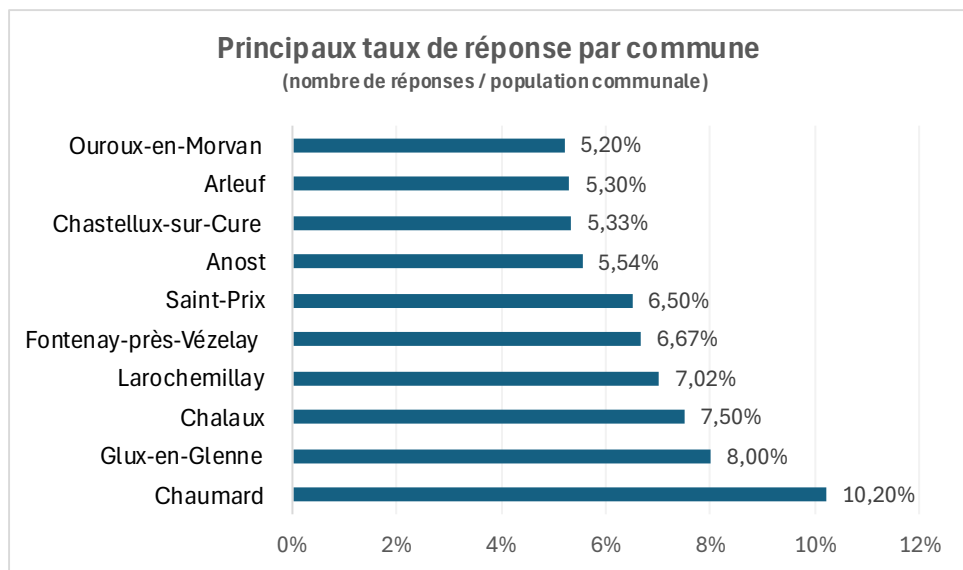
Pour chaque question traitée, l'échantillon des réponses étudiées sera précisé dans le coin supérieur de la page, ou dans l'intitulé des documents présentés.

Une représentation du territoire assez inégale

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

Les communes les plus peuplées telles que Autun, Avallon et Saulieu sont également celles produisant le plus de réponses.

Plus de **la moitié** des communes n'ont pas produit plus de 11 réponses, et une vingtaine d'entre elles sont sans données.



Une représentation socio-démographique assez inégale

La part des répondants de **plus de 60 ans** est de **41 %**. Pour la suite de l'étude et pour des raisons pratiques, les différents âges seront regroupés selon 3 catégories : les **jeunes** (moins de 25 ans), les personnes **d'âge moyen** (25 à 59 ans) et les **séniors** (60 ans et plus).

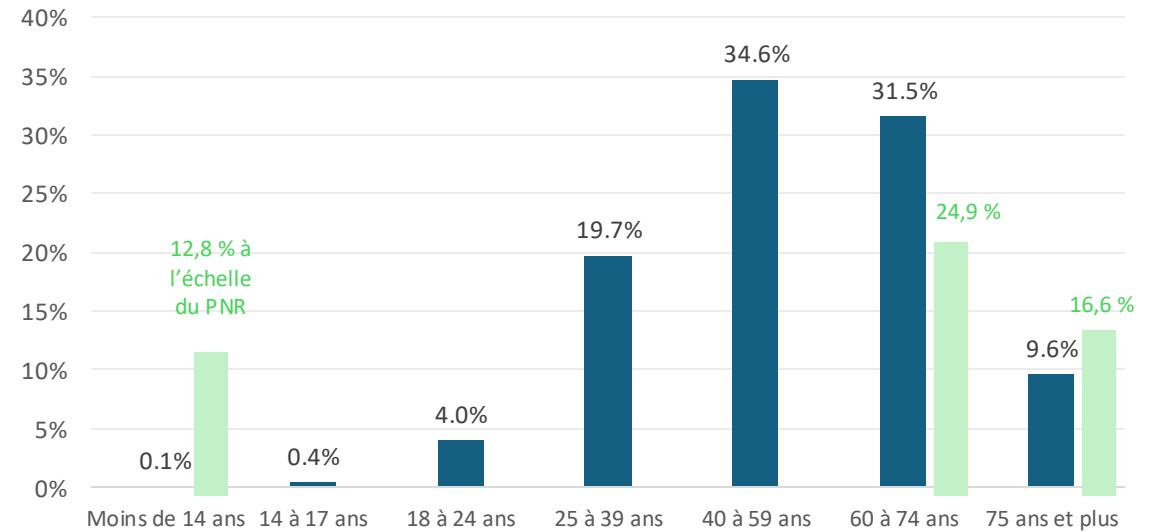
La part des répondants estimant leur **situation financière compliquée** ou très compliquée est de **36 % soit plus d'une personne sur 3**.

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

L'échantillon témoigne d'une **forte sous-représentation des moins de 25 ans** et d'une sur-représentation des adultes entre 25 et 60 ans. La représentation des plus de 60 ans est fidèle à la population générale, mais avec des répondants jeunes séniors proportionnellement plus nombreux dans l'enquête.

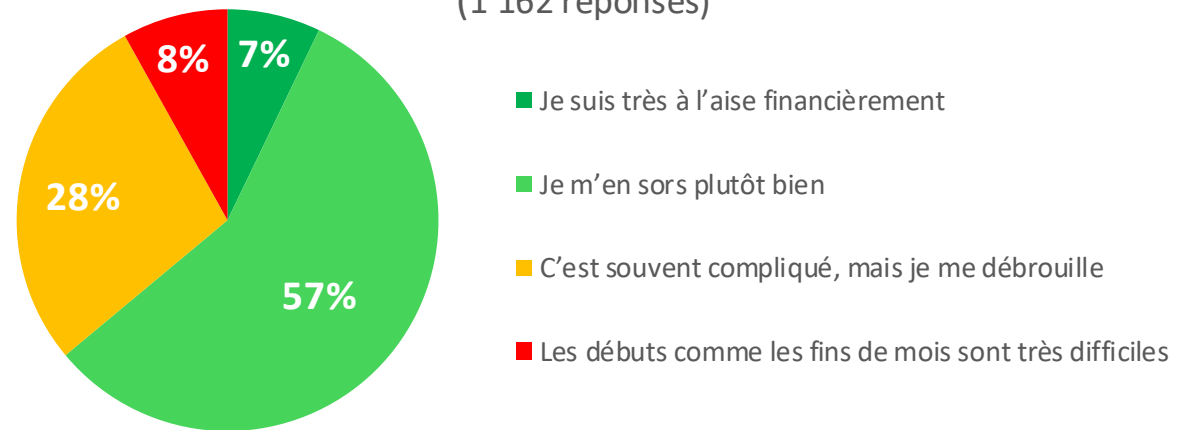
Tranche d'âge des répondants

(en comparaison avec la population totale du territoire)
(1 173 réponses)



Ressenti sur la situation financière des répondants au quotidien

(1 162 réponses)



Une dépendance à la voiture individuelle

Le moyen de transport privilégié

L'utilisation de la voiture personnelle est largement répandue, quelle que soit la nature du trajet effectué.

Plus de **80 %** des personnes interrogées pour ce territoire affirment que la voiture individuelle fait partie de leurs moyens de transport les plus fréquemment utilisés. Un chiffre qui peut augmenter jusqu'à **89 %** selon le type de trajet effectué.

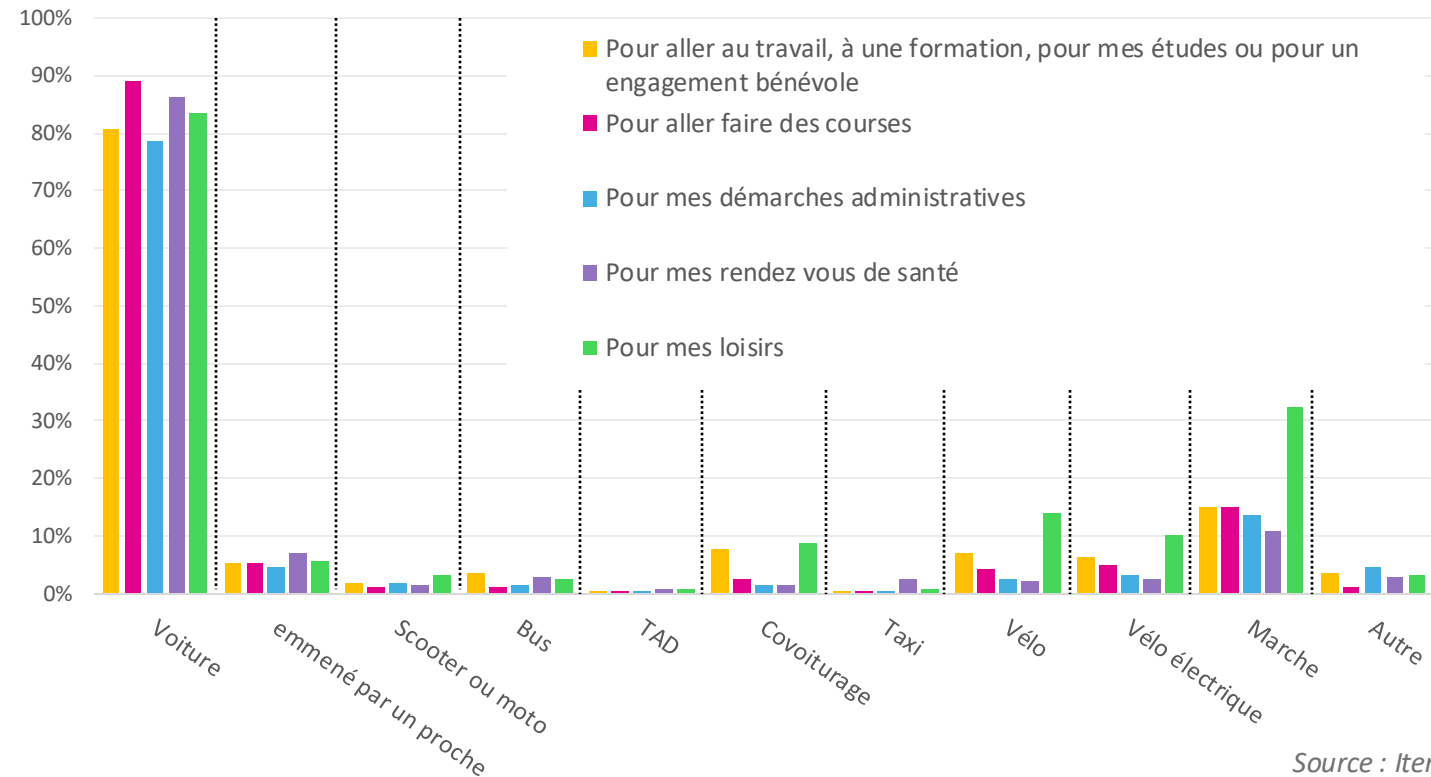
A l'exception de la marche en particulier pour les loisirs, les autres types de mobilité sont assez peu représentés : la plupart ne sont pas cités par plus de **15 %** des participants.

Quelques chiffres

95 % des répondants ont le permis de conduire

92 % des personnes interrogées possèdent leur propre voiture individuelle ou la partagent avec d'autres personnes

Quels sont les moyens de transport que vous utilisez le plus souvent ?
(choix multiples)



Source : Iter

51 % emmène régulièrement un proche dans un autre endroit

51 % évoque l'emprunt d'une voiture comme une des solutions principales en cas de panne

Une dépendance à la voiture individuelle

Une coopération entre proches existante mais qui n'est pas toujours mobilisée

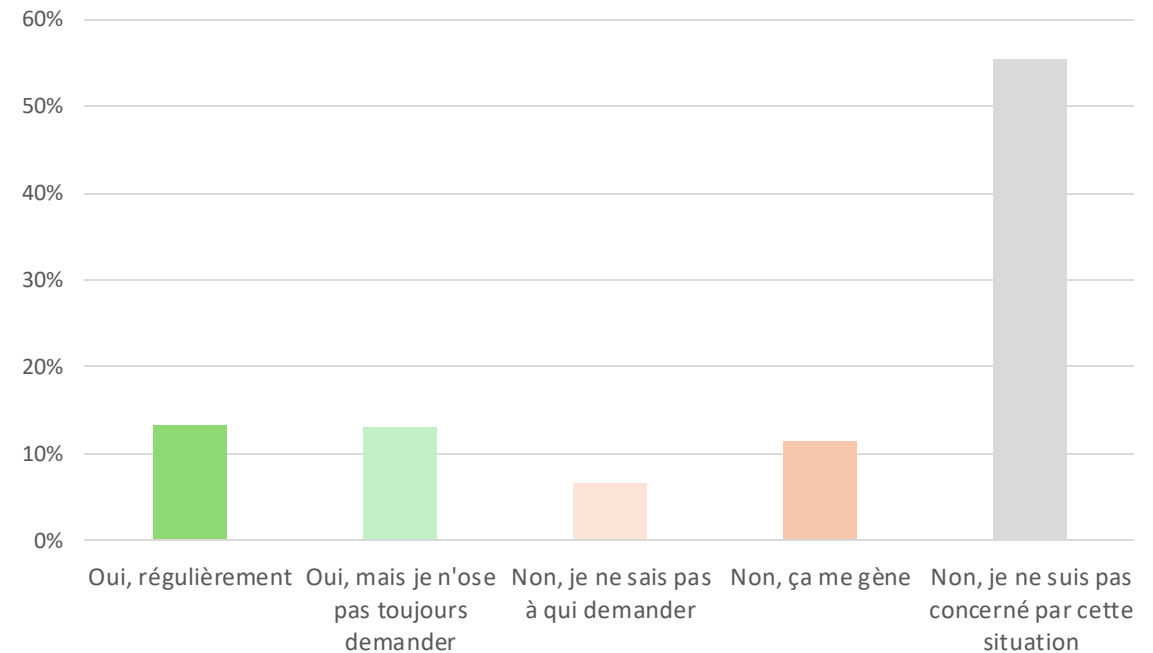
13 % des répondants affirment faire appel régulièrement à quelqu'un de leur entourage.

31 % des répondants n'osent pas, sont gênés de demander ou ne savent pas à qui demander lorsqu'ils ont besoin qu'un membre de leur entourage les emmène quelque part.

55 % des répondants n'ont pas l'habitude de demander à leur entourage de les emmener quelque part.

La collaboration entre les personnes est développée. Elle est jugée importante au quotidien par une grande partie de la population. Cependant, des freins existent pour faire appel à cette entraide.

Demandez-vous souvent à quelqu'un de votre entourage de vous emmener quelque part ?



Source : Iter

Une dépendance à la voiture individuelle

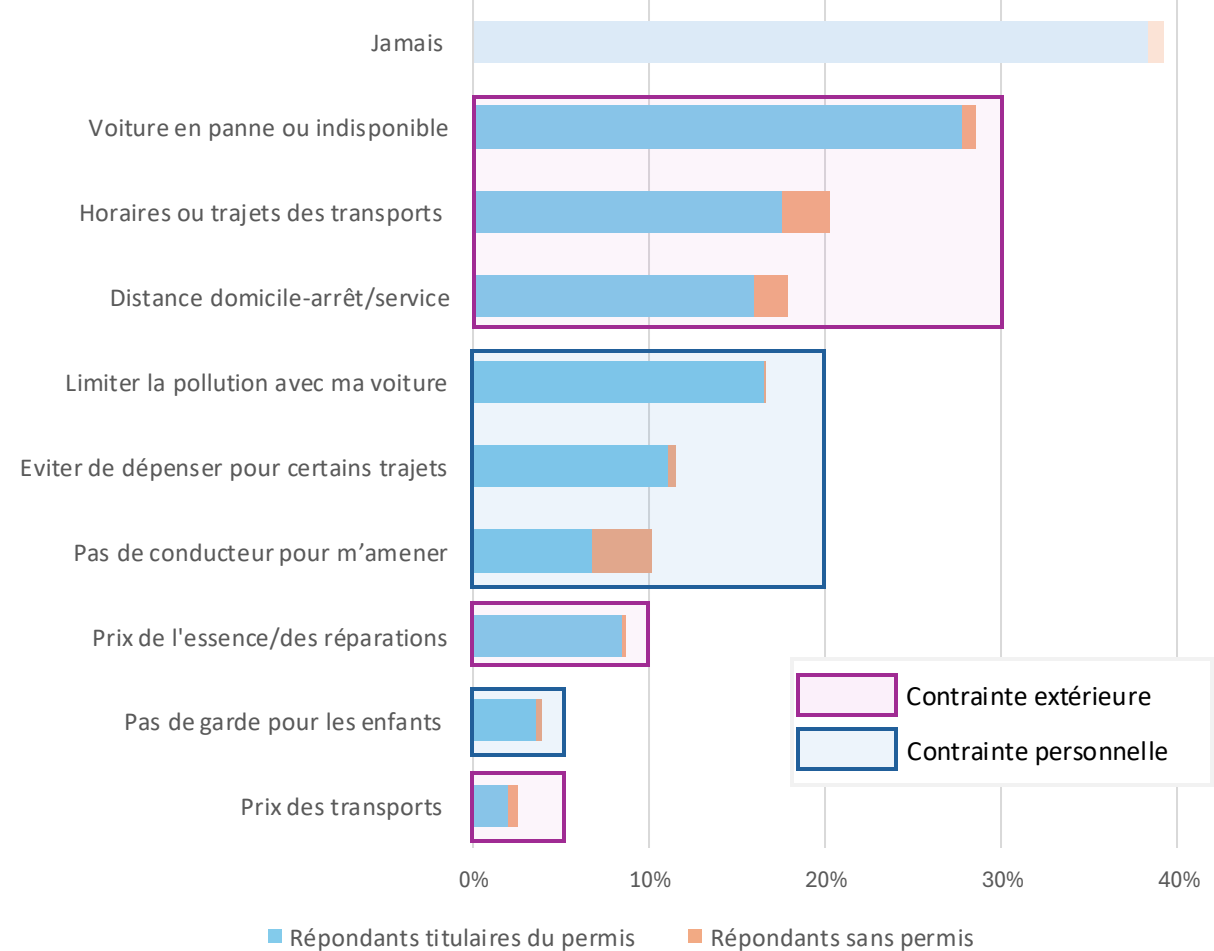
Une immobilité forcée sans voiture

On remarque sur la globalité du territoire un renoncement occasionnel à la mobilité, qu'il soit contraint ou forcé. Près de **30 %** des individus de l'étude affirme avoir renoncé à un déplacement pour cause de **panne ou d'indisponibilité** de leur véhicule.

20 % renonce à leur trajet par **insatisfaction des horaires ou trajet des transports** et **18 %** le font à cause de **l'éloignement** des services et arrêts de leur domicile.

Cela traduit une certaine dépendance à la voiture et plus largement une potentielle inadaptation des services et infrastructures du territoire.

Avez-vous déjà dû renoncer à un déplacement ?
Si oui pour quelle(s) raison(s) ?
(Choix multiples)



Des freins à la mobilité sur le territoire

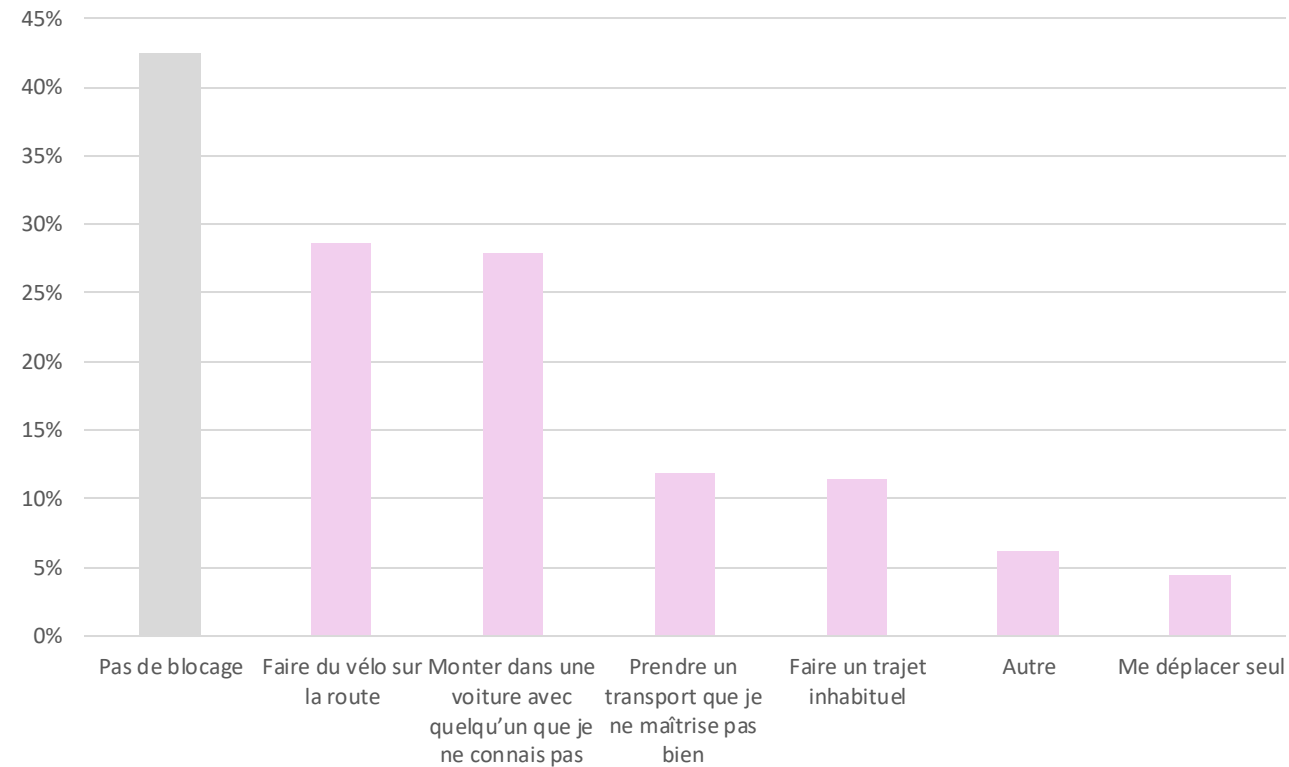
Il est fréquent de rencontrer des freins à la mobilité sous de nombreuses formes. Près de **30 %** des habitants **hésitent ou renoncent à prendre la route à vélo.**

28 % sont freinés **par les modes de transports partagés** comme l'autostop ou le covoiturage, car ils ne connaissent pas systématiquement les autres usagers.

La plupart des freins évoqués par les répondants proviennent d'une peur de l'inconnu.

Est-ce que certaines choses vous font peur ou vous bloquent quand vous vous déplacez ?

(Choix multiples)



Source : Iter

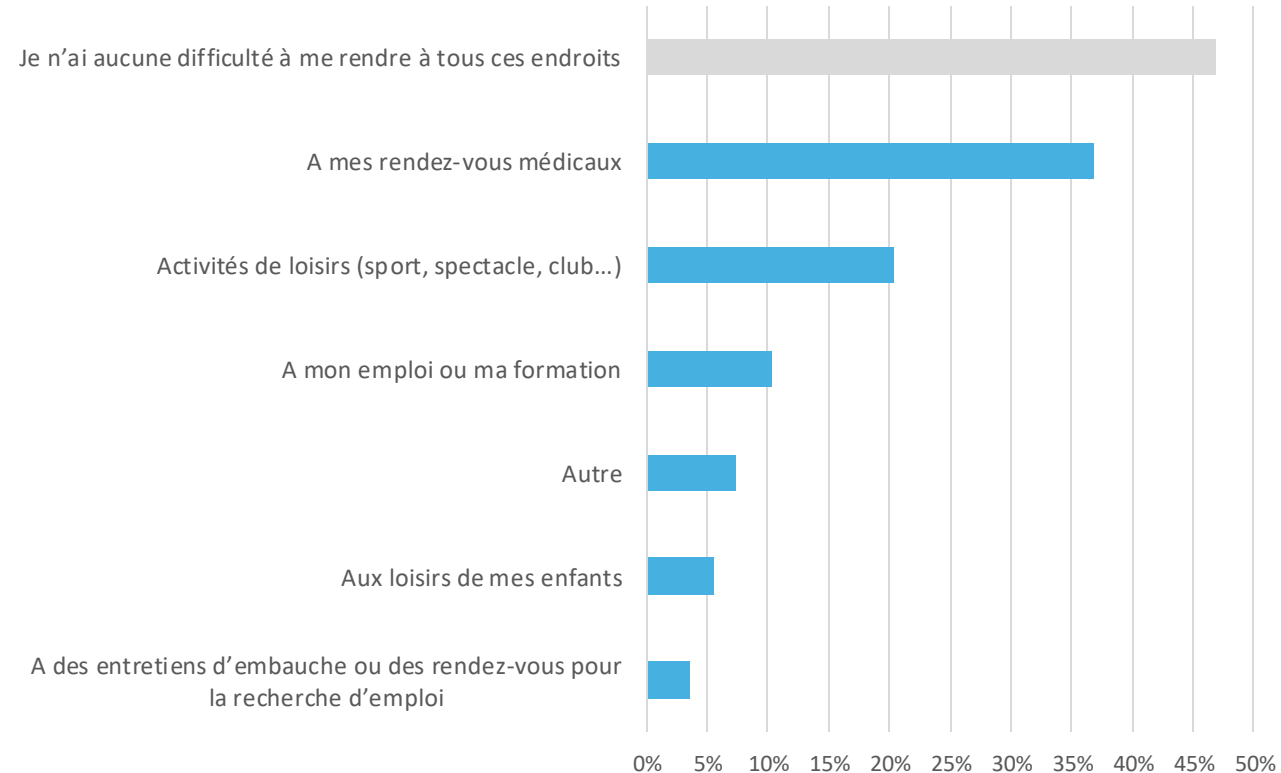
Des freins à la mobilité sur le territoire

Plus d'**une personne sur deux** affirme rencontrer des **difficultés pour se rendre dans un endroit spécifique**. Pour la majorité des répondants, ce sont généralement **les rendez-vous médicaux** qui posent le plus de problèmes (**37 %** des répondants). Dans le Verbatim, plusieurs répondants ont affirmé devoir se rendre à **Paris** pour trouver un médecin pouvant les prendre en charge, notamment dans les cas nécessitant des médecins spécialisés.

On remarque aussi des difficultés rencontrées pour se rendre aux loisirs (**20 %**) et à son emploi (**10 %**).

L'accès à de nombreux lieux est difficile pour les habitants, en particulier pour la santé. Cela témoigne d'un manque de structures et de services dans le Morvan.

Où est-il le plus compliqué de vous rendre ? (réponses multiples)



Source : Iter

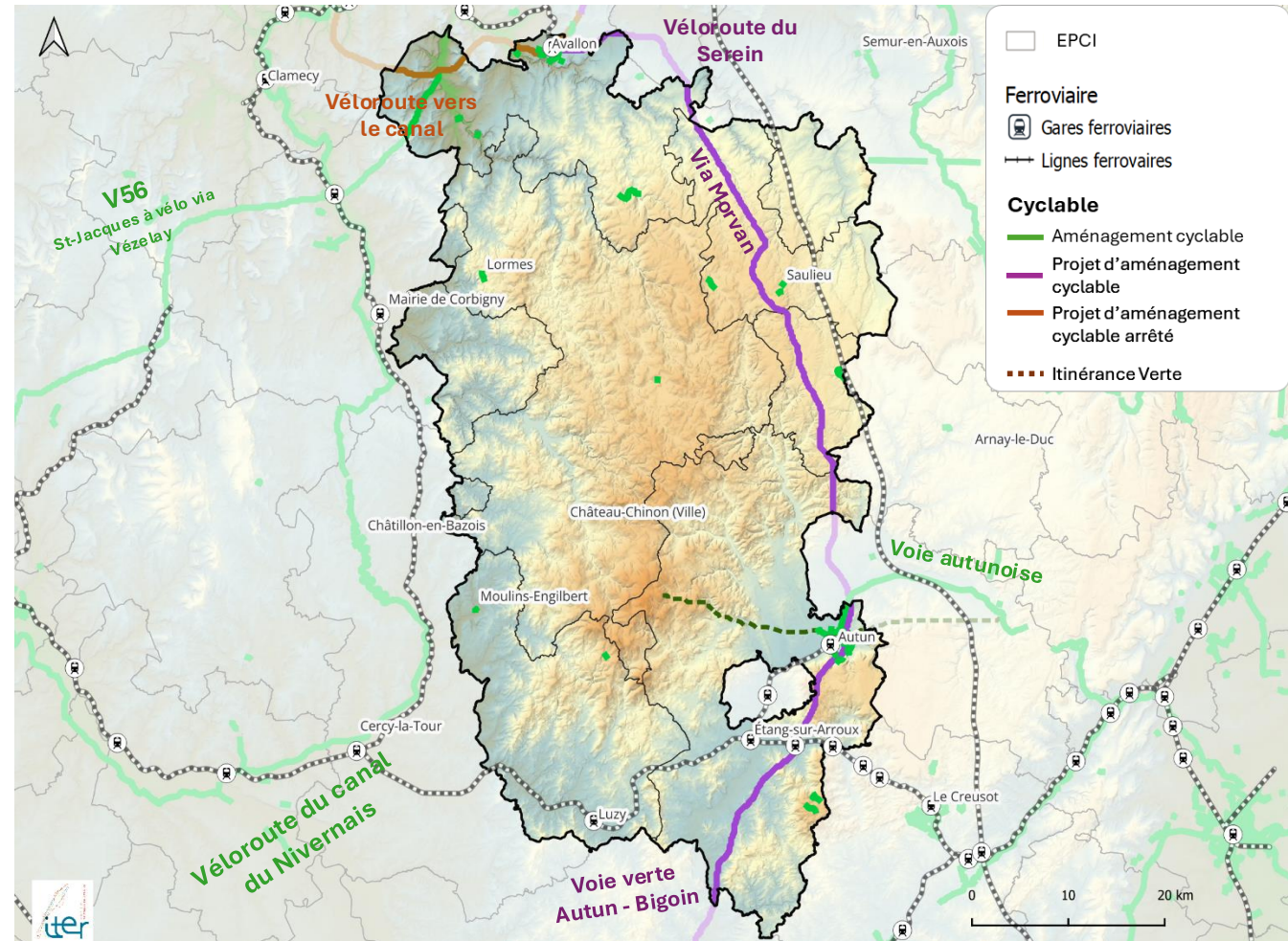
Des freins à la mobilité sur le territoire

Focus vélo : un terrain vallonné et des chemins décourageant la pratique

L'enquête fait ressortir un manque de **voies cyclables aménagées** sur le territoire, forçant les cyclistes à emprunter les routes et rendant ainsi les trajets **difficiles et dangereux**.

Parmi les **305** répondants ayant affirmé pratiquer le vélo, **33 %** déclarent **craindre de rouler en utilisant les routes**, et **69 %** demandent **des aménagements cyclables sécurisés**.

Le **paysage vallonné** du terrain pourrait également être un frein à la pratique du vélo ou de la marche.



Des freins à la mobilité sur le territoire

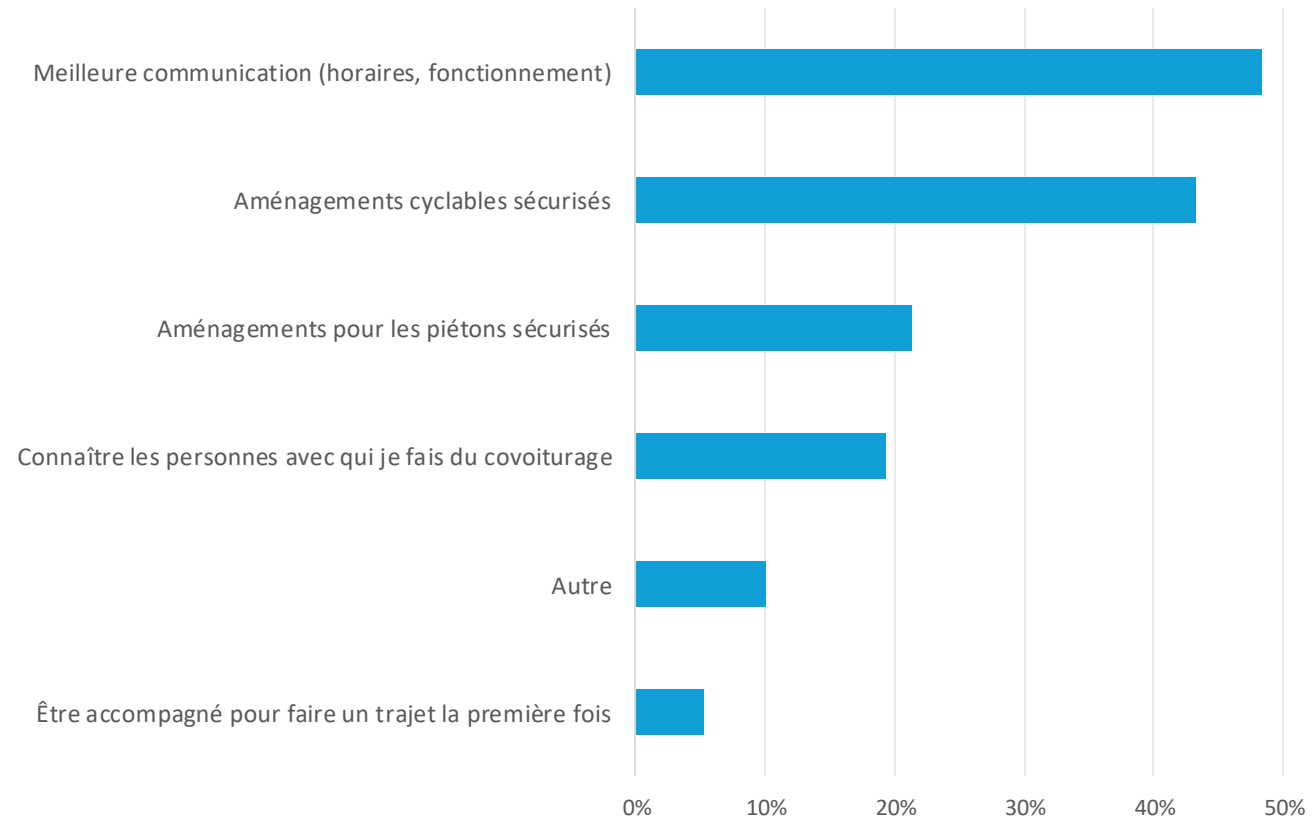
Près de **48 %** des individus estiment qu'une **meilleure communication sur les horaires et le fonctionnement** des dispositifs en place pourraient remédier aux freins précédents.

43 % des individus affirment que des **aménagement cyclables** participeraient à fortifier un sentiment de sécurité dans le Morvan. Parmi ces réponses, **41 %** proviennent de cyclistes. **21 %** des individus affirment la même chose pour les **aménagement piétons**.

Enfin, **19 %** des répondants affirment que **connaître les personnes** avec qui ils covoiturent leur permettrait d'être moins freinés pour faire appel à cette solution.

Quelles mesures vous permettraient de vous sentir plus en confiance pour vous déplacer ?

(choix multiples)



Repenser le territoire et la mobilité

La plupart des répondants jugent les commerces et services trop éloignés de chez eux : **52 %** jugent que développer ces lieux **plus près de leur domicile** réduirait leurs déplacements.

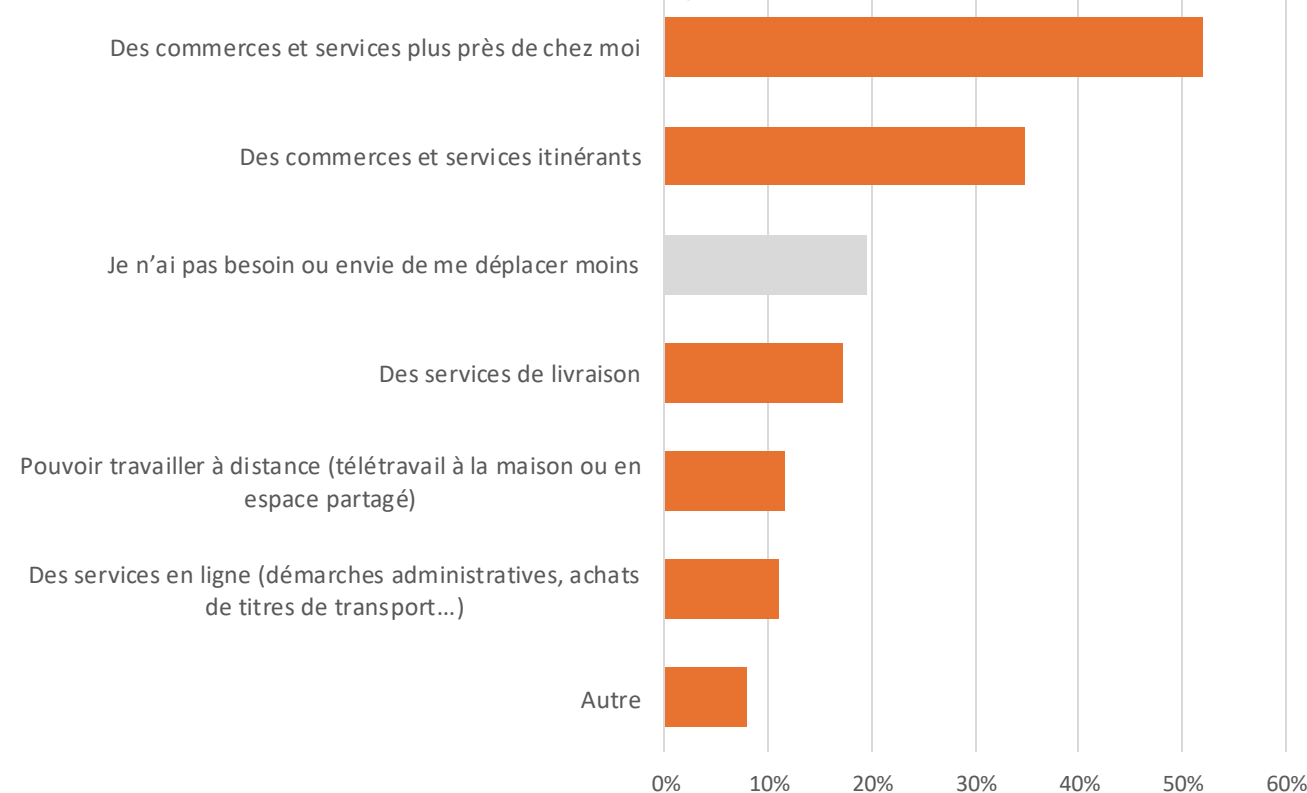
Une autre solution existe : plutôt que d'envisager la mise en place de transport pour rejoindre un lieu précis, on pourrait rapprocher ce lieu des habitants : **35 %** des répondants souhaiteraient la mise en place de **commerces et services itinérants** et **17 %** des habitants mentionnent des **services de livraison**.

Les réponses témoignent d'un **isolement** vis-à-vis des commerces et services du territoire, bien que **20 %** des répondants à la question estiment **ne pas avoir besoin** ou **n'ont pas envie** de se déplacer moins.

Il s'agit de rompre l'isolement des habitants et de faciliter l'accès aux commerces et services.

Pour vous éviter de vous déplacer, trop souvent ou trop loin, que faudrait-il développer en priorité ?

(Choix multiples)



Source : Iter



Les différentes informations et impressions recueillies au début du diagnostic ont permis d'établir 7 hypothèses sur les dynamiques, freins et points d'amélioration de la mobilité sur le Morvan :

- 1. Les personnes n'ont pas accès aux informations sur l'offre de transport existante et sur les aides liées à la mobilité**
- 2. Les plus touché(e)s par la précarité mobilité sont les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les familles monoparentales et les personnes à faibles revenus**
- 3. Le réseau d'entraide familial, amical ou entre voisins est une solution de mobilité largement utilisée dans le Morvan.**
- 4. Les freins psychologiques pèsent beaucoup dans l'accès à la mobilité.**
- 5. Les difficultés de mobilité impactent beaucoup l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi**
- 6. La mobilité durable n'est pas très « populaire » sur le territoire**
- 7. Le manque de solutions de garde d'enfants est un frein à la mobilité**

Chaque hypothèse a pu être confirmée ou infirmée, en croisant les profils et caractéristiques des répondants avec les différents freins rencontrés et les améliorations souhaitées. Les résultats suivants décomposent souvent une hypothèse en plusieurs sous-hypothèses.

	Hypothèses	Principaux résultats	Validation
1	Les personnes n'ont pas accès aux informations sur l'offre de transport existante et sur les aides liées à la mobilité	77 % des répondants affirment n'avoir jamais eu connaissance d'aides ou services pour faciliter les déplacements dans le Morvan. 8 % ne savent pas où obtenir des informations sur les offres locales.	Validation claire
2	Les plus touchées par la précarité mobilité sont les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les familles monoparentales et les personnes à faibles revenus	Les seniors (+ 60 ans) ne sont pas les plus touchés, relativement aux jeunes, aux familles monoparentales (souvent des femmes) et aux personnes à faibles revenus, touchées par le coût de la voiture et son indisponibilité. Un biais lié au faible nombre de réponses de seniors isolés n'est pas à exclure.	Validation hormis les seniors (à relativiser, biais probable)
3	Le réseau d' entraide familial, amical ou entre voisins est une solution de mobilité largement utilisée dans le Morvan	45 % des répondants se sentent concernés par des situations qui appellent souvent l'aide de son entourage pour se déplacer (les proches souvent). 19 % des répondants ne sollicitent pas d'aide malgré un besoin fréquent.	A nuancer, à reformuler
4	Les freins psychologiques pèsent beaucoup dans l'accès à la mobilité	La peur de l'inconnu sur les conditions du trajet constitue un frein psychologique important chez les répondantes (mais moins chez les seniors).	Validation pour certains publics
5	Les difficultés de mobilité impactent beaucoup l' accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi	Relativement aux autres motifs de déplacement, les trajets pour l'emploi et la formation ne sont pas jugés comme les plus compliqués. Mais rejoindre son lieu de formation constitue la principale difficulté des étudiants.	A nuancer au global, mais important pour certains publics
6	La mobilité durable n'est pas très « populaire » sur le territoire	Si la mobilité durable est parfois une cible dans les propos, le développement des alternatives de mobilité est assez largement souhaité.	A nuancer au global
7	Le manque de solutions de garde d'enfants est un frein à la mobilité	Le manque de solutions de garde constitue un frein à la mobilité, mais qui semble négligeable dans la hiérarchie des entraves pesant sur les parents.	A nuancer par rapport à d'autres motifs

Hypothèse 1 : les personnes n'ont pas accès aux informations sur l'offre de transport existante et sur les aides liées à la mobilité

Un problème de communication ?

8 % ne savent pas où obtenir des informations sur les offres locales.

77 % des interrogés affirme n'avoir jamais eu connaissance d'aides ou services pour faciliter les déplacements dans le Morvan.

Les répondants cherchent en priorité les informations sur les offres de transport sur **les sites internet (de la mairie, Mobigo, SNCF) (64 %) ou en mairie (40 %)**. En ce qui concerne les sites internet, 60 % des répondants sont des personnes d'âge moyen et 34 % des séniors. Pour ce qui est de la mairie, la moitié sont des personnes d'âge moyen et 46 % des séniors. On remarque une proportion de séniors plus à même de se rendre à la mairie pour rechercher des informations que de se rendre sur internet.

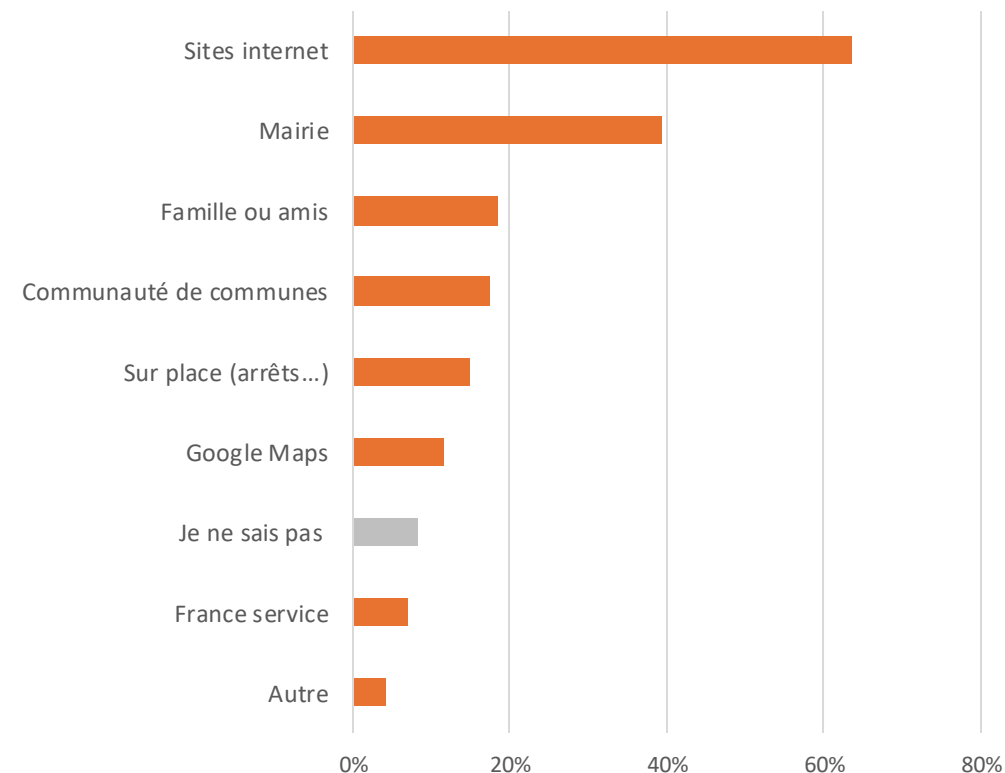
- Malgré la présence de sources d'information diverses, une partie non négligeable de la population n'a pas connaissance d'aides disponibles et ne sait pas où trouver l'information sur les offres de mobilité.
- Chez certaines tranches d'âge est constatée une préférence pour une plateforme physique par rapport à une plateforme virtuelle.



Sous-hypothèse validée !

Si vous cherchiez des infos sur les offres de transport, vers qui ou quoi iriez-vous en priorité ?

(choix multiples)



Un résultat similaire a été constaté également dans l'enquête réalisée à Cervon dans le cadre de l'accompagnement Permis d'expérimenter porté par le Pays Nivernais Morvan (CF Lauréat saison 2024-2025). L'enquête réalisée dans le cadre du PDMS de la CCAVM révèle elle que 52% des répondants n'ont pas connaissance du service de TAD, 39% de la navette CITÉO et 29% des lignes régionales MOBIGO.

Une inégalité dans l'accès à l'information

Plus l'âge des répondants augmente, plus ces derniers affirment ne pas savoir où chercher l'information.

La proportion de personnes sujettes à un handicap ou à une autre difficulté (14 %), et ne sachant pas où chercher l'information est deux fois plus importante que celle des personnes sans handicap (7%). Les personnes au foyer sont également d'avantage touchées par ce problème (20 % contre moins de 10 % pour les autres catégories).

Les étudiants et personnes retraitées affirment davantage n'avoir jamais entendu parler d'aides ou de services (environ 80 %). La même affirmation vient des jeunes et des seniors (77 et 78 %).

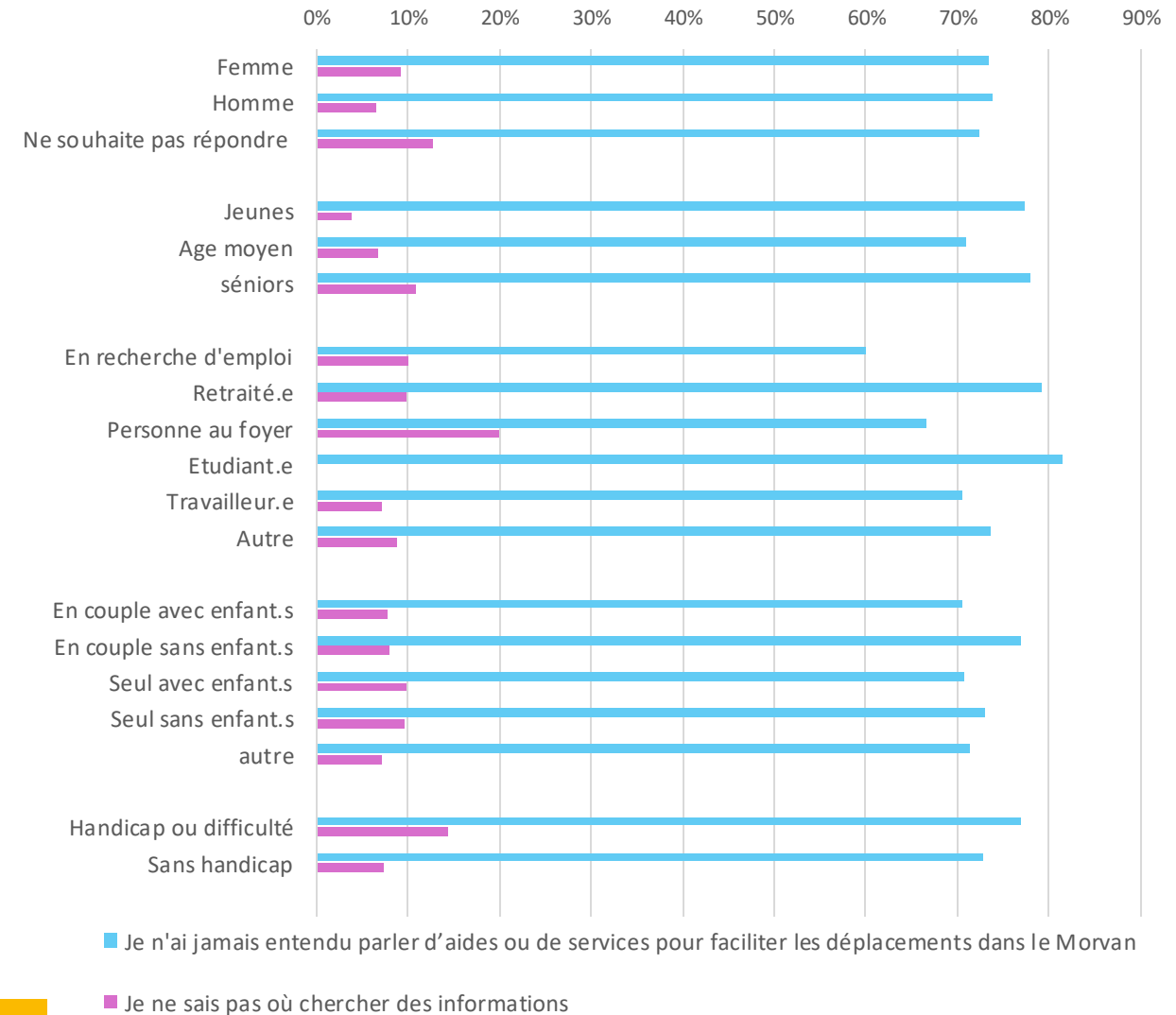
→ On retrouve des inégalités marquées, principalement liées à l'âge, à la situation professionnelle et à l'état de santé.



Sous-hypothèse validée !

Echantillons multiples

Une inégalité dans l'accès à l'information



Hypothèse 2 : les plus touchés par la précarité mobilité sont les jeunes, les personnes âgées, les femmes, les familles monoparentales et les personnes à faible revenus

Une précarité liée au genre ?

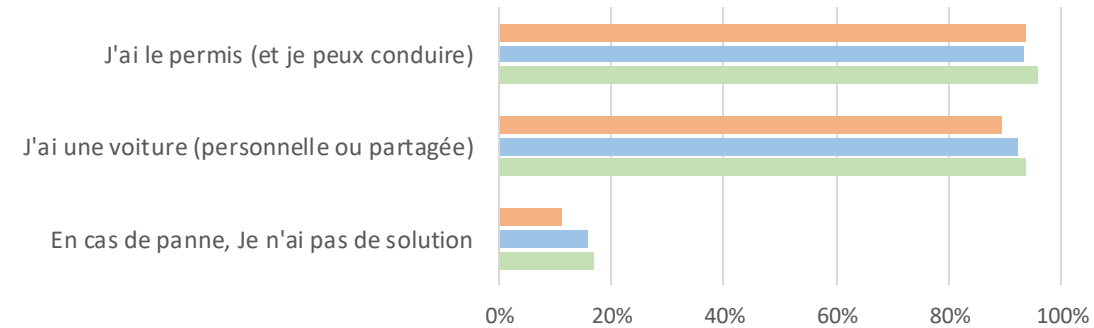
Les taux de motorisation sont élevés et équivalents, tout comme ceux de possession du permis. On retrouve en revanche un déséquilibre dans le cas d'une panne de véhicule : **16 %** et **17 %** des répondants **femmes et non-précisés** précisent **ne pas avoir de solution**, contre seulement **11 % des répondants hommes**.

On remarque assez **peu de différences marquantes** entre les genres pour les lieux suscitant des difficultés. Comme pour les statistiques générales, ce sont **les rendez-vous médicaux** où il est le plus difficile de se rendre, quel que soit le genre (plus de **35 % des répondants de chaque genre**, jusqu'à **40 %** pour les genres non-précisés (19 parmi les 47 réponses)). On retrouve ensuite **les loisirs personnels** (autour de 20 % des répondants) et **le travail ou la formation** (autour de 10 %).

Si l'on ne retrouve ici pratiquement aucune trace d'inégalité en termes de genre, **il n'en va pas de même pour la suite de l'hypothèse**.

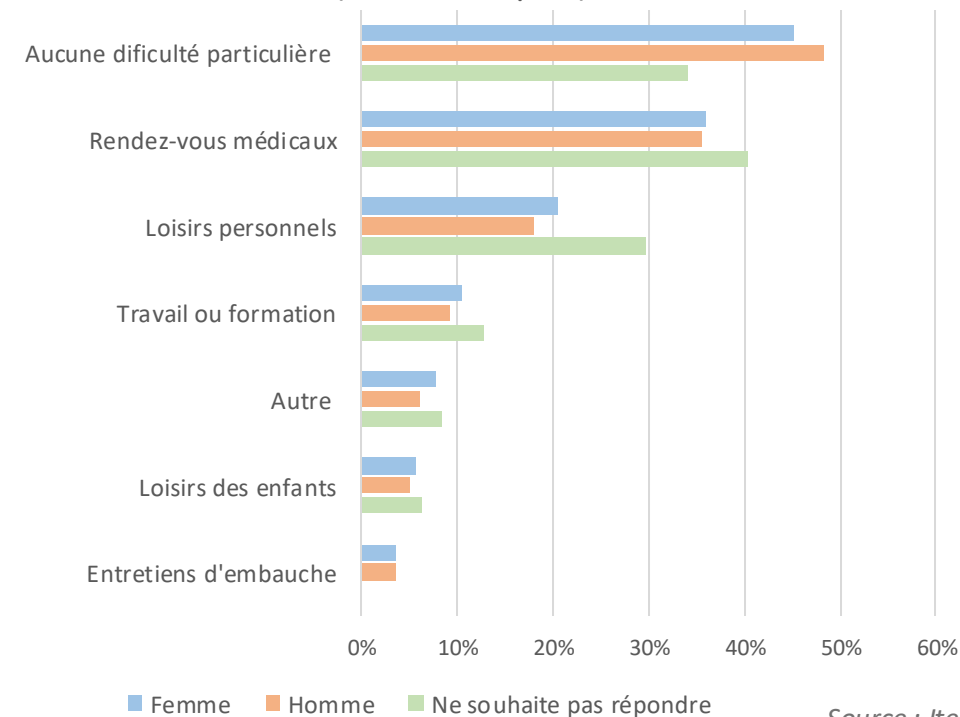
Echantillon :
1173 répondants

La présence importante de la voiture personnelle



Où est-il le plus compliqué de vous rendre ?

(Choix multiples)



Une précarité liée au genre ?

On constate cette fois-ci un taux de renoncement en moyenne plus élevé chez les répondants féminins.

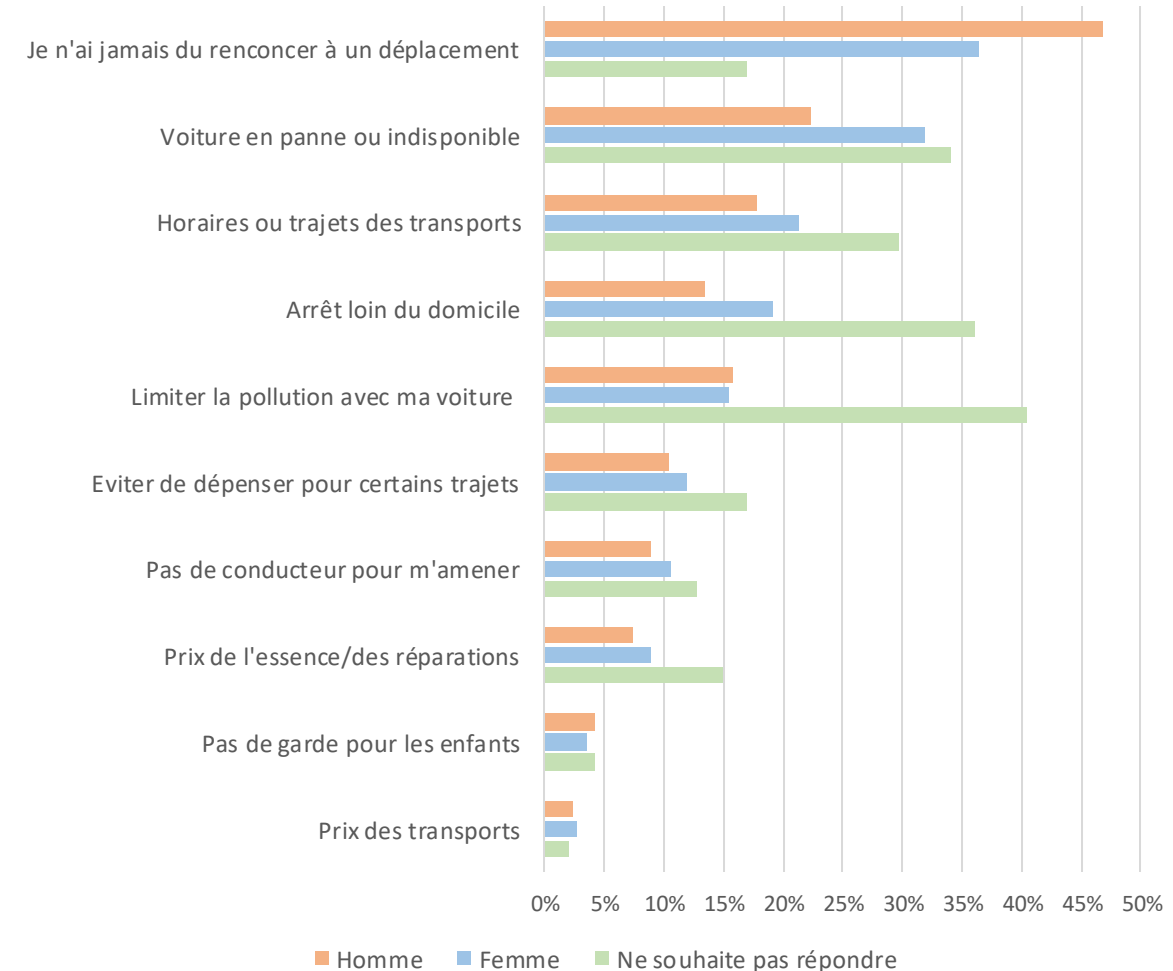
Les répondants masculins répondent avoir déjà renoncé à un déplacement à **53 %** (contre **64 %** pour les femmes et **83 %** pour les non-précisés). Le taux de renoncement varie selon la raison de ce renoncement : ainsi on note un écart net entre le taux de renoncement féminin pour une **voiture en panne ou indisponible (32 %)** et le taux masculin (**22 %**). Les autres motifs présentent également des écarts, bien que plus faibles.

→ Il existe bien une inégalité entre les genres, principalement liée à l'indisponibilité du véhicule.

✓ **Sous-hypothèse validée !**

Echantillon :
1173 répondants

Avez-vous déjà du renoncer à un déplacement ? Si oui, donnez la ou les raisons (choix multiples)



Une précarité touchant les plus jeunes et les plus âgés ?

Le **taux de motorisation et de possession du permis** chez les jeunes est assez faible par rapport aux autres catégories (**62 %** chacun, contre plus de **90 %** pour les autres catégories). En revanche, **89 %** des jeunes affirment **disposer d'une autre solution** en cas de panne, contre **83 %** des séniors.

Les jeunes affirment globalement plus rencontrer **des difficultés pour se rendre dans un endroit spécifique** que les adultes d'âge moyen et les séniors. **69 %** d'entre eux affirment **rencontrer des difficultés**, contre un peu plus de **50 %** des autres tranches d'âge. C'est particulièrement le cas pour **les entretiens d'embauche** (**23 %** des répondants contre moins de 5 % pour les autres catégories), **le travail ou la formation** (**26 %** contre 15 % et moins) et **les loisirs** (**34 %** contre 22 % et moins).

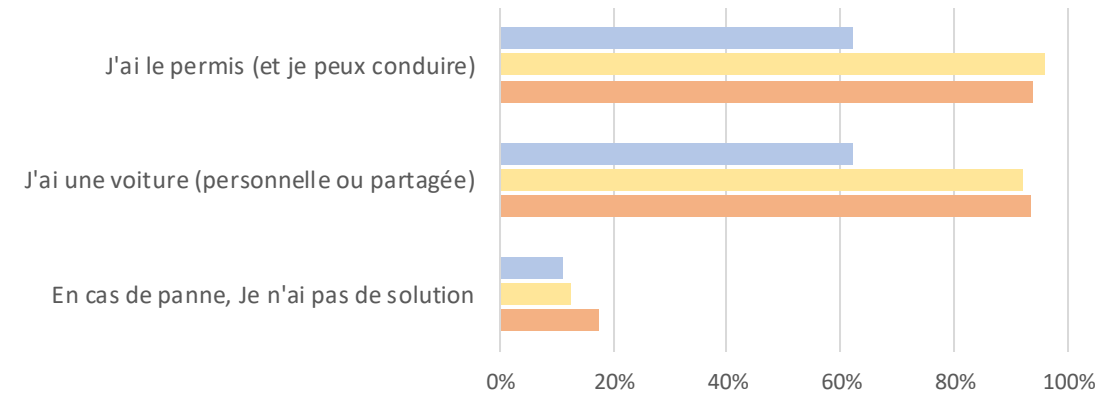
On peut cependant observer plusieurs exceptions notables : **les rendez-vous médicaux** (**40 %** des répondants séniors contre environ 30 % des autres catégories, montant jusqu'à **50 %** pour les séniors de plus de 75 ans) et **les loisirs des enfants** (**10 %** des personnes d'âge moyen contre moins de 5 % des autres tranches d'âge).

→ Il existe bien des inégalités entre les différentes tranches d'âge sur les possibilités d'accès à certains lieux, certaines touchant d'avantage certains publics que d'autres.

A noter : la part des séniors du 4ème âge (plus de 75 ans) représente **23 %** des répondants séniors

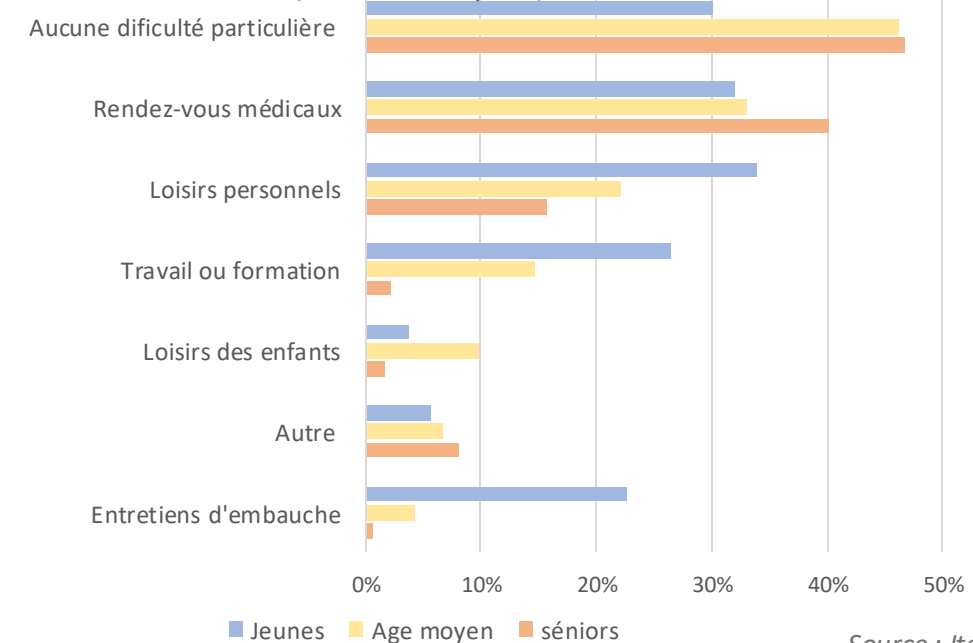
Echantillon :
1173 répondants

L'importance de la voiture personnelle



Où est-il le plus compliqué de vous rendre ?

(Choix multiples)



A noter : **70 %** des séniors considèrent leur situation financière satisfaisante ou très satisfaisante.

Echantillon :
1173 répondants

Une précarité touchant les plus jeunes et les plus âgés ?

Les jeunes semblent plus touchés par la précarité mobilité. **74 %** des 14-24 ans **ont déjà du renoncer** à un déplacement. Les principaux motifs évoqués sont **les horaires et trajets incompatibles** des transports en commun ainsi que **l'absence d'arrêt** à proximité du domicile (**34 % chacun**). **28 %** affirment aussi avoir du renoncer à un déplacement car **personne ne pouvait les conduire**. En revanche, les personnes **séniors** semblent **moins touchées** par cette précarité. On retombe sur une corrélation avec **le taux de motorisation et de possession du permis**.

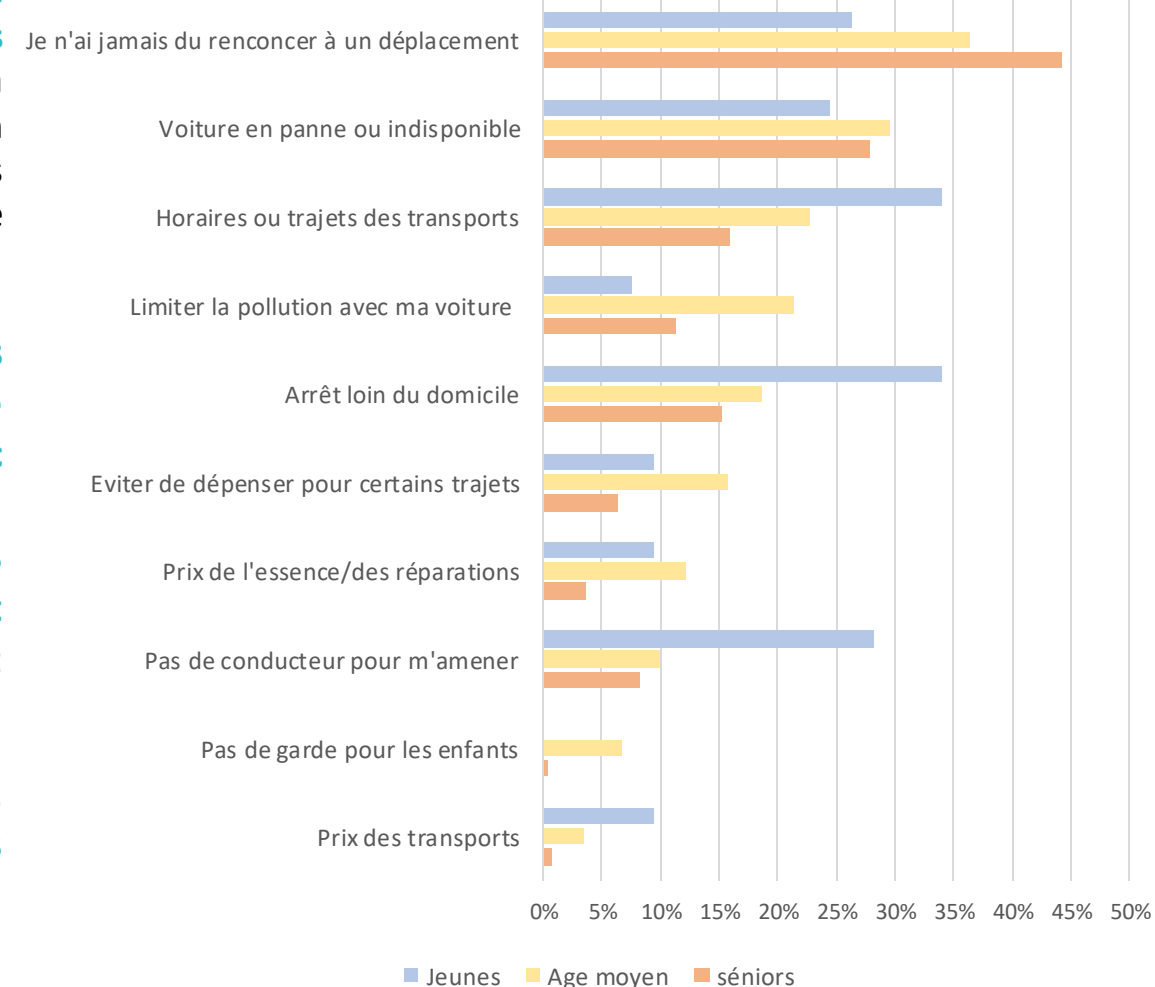
→ Contrairement à ce qui était envisagé, les séniors sont moins touchés par la précarité mobilité que les jeunes. Cela peut s'expliquer par une motorisation plus importante des séniors, qui s'en remettent donc moins à d'autres services de transport. Ce résultat reste cependant à nuancer : moins d'un quart des répondants séniors ont plus de 75 ans et la grande majorité considère leur situation financière comme étant bonne ou très bonne. La question mériterait un approfondissement d'une autre manière.

→ Les jeunes sont en revanche assez touchés par la précarité mobilité. Une motorisation plus faible couplée à des transports insatisfaisants est en grande partie à l'origine de cette précarité.

✓ **Sous-hypothèse semi-validée !**

Avez-vous déjà du renoncer à un déplacement ? Si oui, donnez la ou les raisons

(choix multiples)



Une précarité touchant davantage certaines catégories socio-professionnelles ?

Les taux de motorisation et de possession du permis sont là encore plus faibles chez les étudiants, les personnes au foyer et les personnes en recherche d'emploi que pour les autres catégories (respectivement **63 et 67 %** pour les **étudiants**, **80 %** pour chaque pour les **personnes au foyer** et **63 et 73 %** pour les **personnes en recherche d'emploi**). En revanche **93 % des étudiants** ont une solution en cas de panne, contre **87 % des personnes au foyer** et **80 % des personnes en recherche d'emploi**.

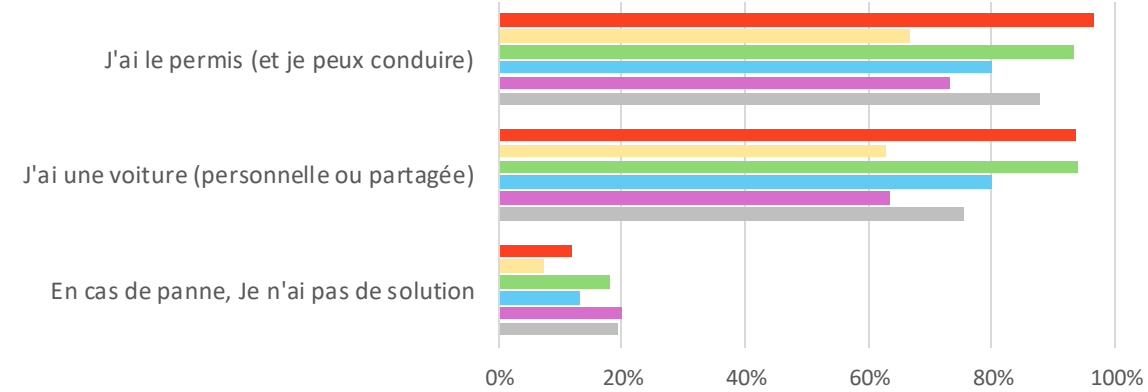
Plus de **50 %** des personnes estiment **rencontrer des difficultés** pour rejoindre un endroit spécifique. Il s'agit pour la majorité des publics des rendez-vous médicaux, mentionnés par plus de **30 %** des répondants (ce chiffre monte à plus de **40 %** pour les **retraités** et les mentionnés « autre »). Seule exception : les étudiants chez qui ce taux de difficulté atteint **22 %**.

En ce qui concerne les autres catégories, les **personnes en recherche d'emploi** et les **étudiants** sont souvent les plus concernées, notamment pour les **loisirs** (**33 et 26 %**), le **travail ou la formation** (**27 et 26 %**), et les **entretiens d'embauche** (**23 et 19 %**). On retrouve également un fort pic chez les personnes au foyer dans la catégorie loisirs (**33 %**), et dans une moindre mesure pour le travail ou la formation (**13 %**).

3 profils rencontrant des difficultés (**étudiants, personnes au foyer et en recherche d'emploi**) se dégagent de cette première analyse.

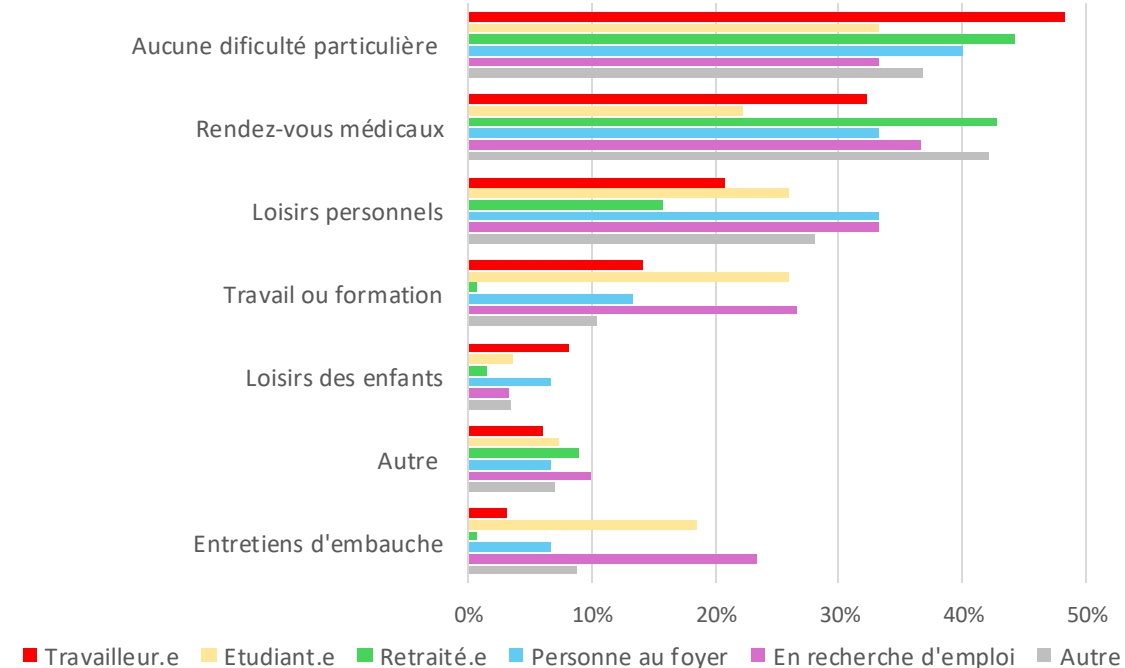
Echantillon : 1171 répondants

L'importance de la voiture personnelle



Où est-il le plus compliqué de vous rendre ?

(Choix multiples)



Une précarité touchant davantage certaines catégories socio-professionnelles ?

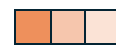
Les personnes au foyer, en recherche d'emploi et les étudiants semblent être les plus touchés par le renoncement à la mobilité. **87 %** des personnes au foyer, **77 %** des personnes en recherche d'emploi et **78 %** des étudiants ont **déjà dû renoncer** à un déplacement. Le motif principal de renoncement pour les personnes au foyer est **la panne ou indisponibilité** de la voiture (**53 %** des personnes), tandis que les étudiants évoquent d'avantage **l'absence d'arrêt de transport** à proximité de leur domicile (**37 %** des étudiants). Les personnes en recherche d'emploi sont elles aussi touchées : **40 %** d'entre elles évoquent les **horaires et trajets** des transports en commun, l'absence d'arrêt à proximité du domicile et le manque de conducteur pour être amené à destination.

→ **3 catégories socio-professionnelles ressortent car soumises à une précarité mobilité : les personnes au foyer, les étudiants et les personnes en recherche d'emploi.**

 **Sous-hypothèse validée !**

Avez-vous déjà dû renoncer à un déplacement ?
(si oui, donnez la ou les raisons)
(choix multiples)

	Travailleur.e	Etudiant.e	Retraité.e	Personne au foyer	En recherche d'emploi	Autre
Je n'ai jamais dû renoncer à un déplacement	38%	22%	45%	13%	23%	40%
Voiture en panne ou indisponible	29%	33%	26%	53%	33%	28%
Horaires ou trajets des transports	21%	30%	16%	20%	40%	30%
Limiter la pollution avec ma voiture	20%	11%	11%	20%	27%	14%
Arrêt loin du domicile	18%	37%	14%	13%	40%	23%
Eviter de dépenser pour certains trajets	14%	7%	6%	13%	23%	14%
Prix de l'essence/des réparations	11%	7%	3%	27%	10%	9%
Pas de conducteur pour m'amener	8%	22%	9%	40%	40%	18%
Pas de garde pour les enfants	7%	0%	0%	7%	0%	0%
Prix des transports	3%	15%	1%	0%	10%	7%

 Les 3 catégories d'habitants les plus touchées par le motif de renoncement

Une précarité touchant davantage les familles monoparentales ?

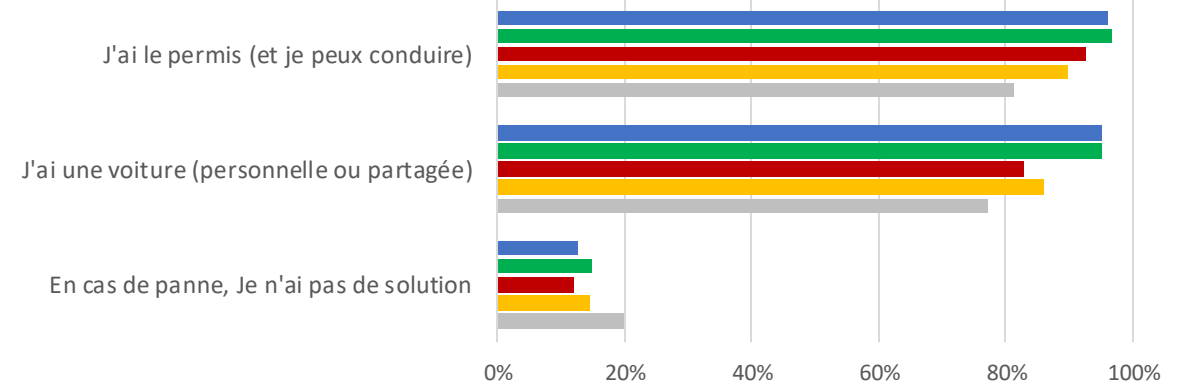
Le **taux de possession du permis** pour **les familles monoparentales** est équivalent à celui des autres catégories (**93 %**). Ce n'est pas le cas du **taux de motorisation** qui atteint **83 % des familles monoparentales** et **86 % des personnes seules** (contre plus de **90 % pour les ménages**).

Les familles monoparentales sont celles rencontrant le plus des difficultés pour se rendre dans un lieu précis (près de **70 %** d'entre elles sont concernées). Cela se retrouve principalement dans l'accès aux rendez-vous médicaux (**51 %**), celui au travail ou à la formation et enfin aux loisirs (**22 %** pour chaque).

Les familles monoparentales semblent rencontrer davantage de difficultés dans la mobilité et l'accès aux lieux de vie.

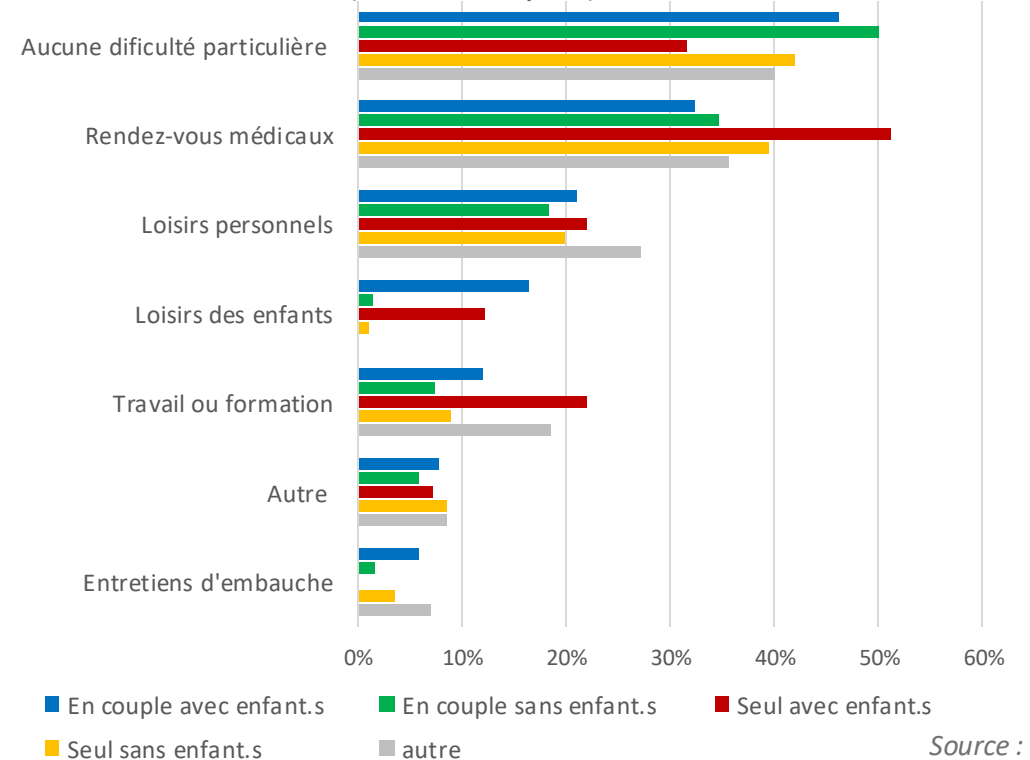
Echantillon :
1165 répondants

L'importance de la voiture personnelle



Où est-il le plus compliqué de vous rendre ?

(choix multiples)



Une précarité touchant davantage les familles monoparentales ?

Les familles monoparentales et les mentions « autre » (souvent des jeunes vivant chez leur famille, ou des familles et personnes seules avec des enfants majeurs à proximité) sont les plus touchées par la précarité mobilité. **Respectivement 73 et 69 %** d'entre elles **ont déjà du renoncer** à un déplacement. Les principaux motifs sont **l'indisponibilité de la voiture (39 et 23 %)**, les **horaires et trajets incompatibles** des transports en commun (**27 et 29 %**) et **l'absence d'arrêt** à proximité du domicile (**20 et 31 %**). Les personnes vivant seules sont également confrontées à la précarité mobilité.


Le **taux de possession du permis** est équivalent aux autres catégories (**93 %**). Ce n'est pas le cas du **taux de motorisation** qui atteint **83 % des familles monoparentales** et **86 % des personnes seules** (contre plus de **90 % pour les ménages**).

→ **Les familles monoparentales sont plus touchées par la précarité mobilité, tout comme les personnes seules et les jeunes vivant encore au domicile familial.**

 **Sous-hypothèse validée !**

Avez-vous déjà du renoncer à un déplacement ? (si oui, donnez la ou les raisons) (choix multiples)

	En couple avec enfant.s	En couple sans enfant.s	Seul avec enfant.s	Seul sans enfant.s	autre
Je n'ai jamais du renoncer à un déplacement	37%	47%	27%	31%	31%
Voiture en panne ou indisponible	31%	27%	39%	30%	23%
Horaires ou trajets des transports	20%	17%	27%	23%	29%
Limiter la pollution avec ma voiture	16%	18%	12%	15%	20%
Arrêt loin du domicile	18%	14%	20%	21%	31%
Eviter de dépenser pour certains trajets	11%	9%	17%	16%	9%
Prix de l'essence/des réparations	11%	5%	17%	10%	10%
Pas de conducteur pour m'amener	8%	5%	15%	19%	19%
Pas de garde pour les enfants	12%	0%	17%	0%	0%
Prix des transports	5%	1%	2%	1%	9%

 Les 3 catégories d'habitants les plus touchées par le motif de renoncement

Une précarité touchant les personnes à faibles revenus ?

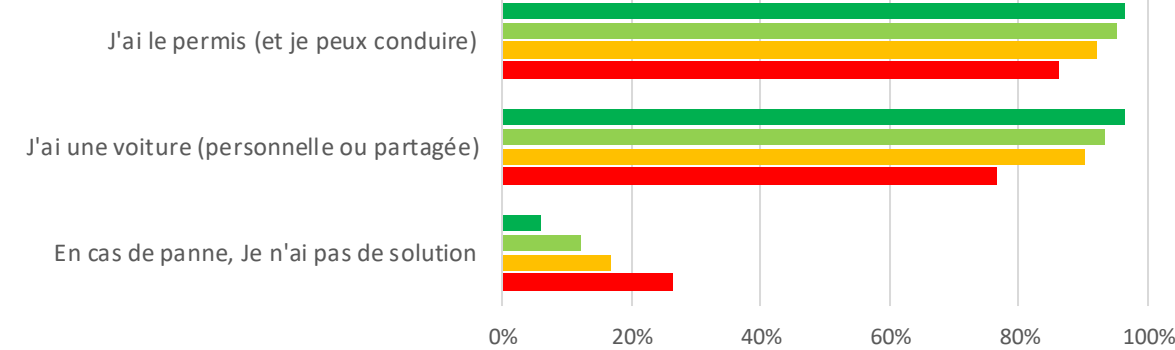
On remarque des taux de **motorisation et de possession du permis** plus faibles chez les personnes se considérant **en situation financière difficile** (respectivement **77% et 86%**) mais aussi une proportion de manque de solution plus importante (**27%**).

En général, plus les revenus des ménages baissent, plus il devient **difficile** pour eux de se rendre à **un endroit spécifique**. **66%** des ménages considérant leur situation financière comme **très difficile** affirment rencontrer des difficultés, contre seulement **30%** des personnes se considérant comme étant **à l'aise financièrement**. Les difficultés sont principalement rencontrées encore une fois dans l'accès **aux rendez-vous médicaux** (**47%** des personnes affirmant rencontrer des difficultés élevées), dans l'accès **aux loisirs personnels** (**22%**) et dans l'accès **au travail ou à la formation** (**17%**).

On constate en premier lieu un lien entre la situation financière et la facilité à se déplacer.

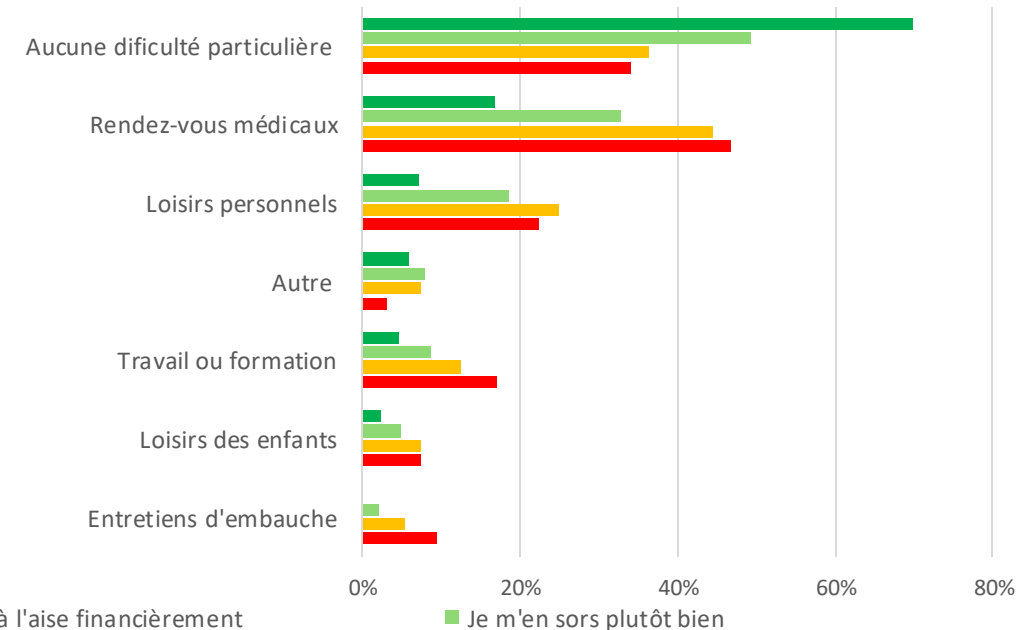
Echantillon :
1162 répondants

La présence importante de la voiture personnelle



Où est-il le plus compliqué de vous rendre ?

(choix multiples)



■ Je suis très à l'aise financièrement

■ Je m'en sors plutôt bien

■ C'est souvent compliqué mais je me débrouille

■ Les début comme les fins de mois sont très difficiles

Source : Iter

Une précarité touchant les personnes à faibles revenus ?


Le niveau de revenu n'est pas directement demandé dans l'enquête. Les personnes estimant que les débuts comme les fins de mois sont très difficiles sont très touchées par la précarité mobilité. Plus la pression quotidienne du revenu augmente, plus la proportion de personnes ayant **déjà du renoncer** à un déplacement **augmente** (passage de **46 à 72 %**). Les principaux motifs de renoncement sont l'indisponibilité de la voiture (**37 % des répondants** pour les personnes **en situation difficile**), **l'absence d'un autre conducteur** pour être amené (**30 %**) et **les horaires et trajets incompatibles** au même titre que **l'absence d'arrêt** à proximité du domicile (**29 %**). On remarque également que le prix de l'essence ou des réparations est bien plus souvent mentionné comme un frein (**28 % contre 16 %** pour les personnes en situation jugée moyennement compliquée).

→ Les personnes supposées à faibles revenus sont en effet confrontées à la précarité mobilité. L'indisponibilité de la voiture ainsi que le prix des réparations et de l'essence représentent des freins importants à l'utilisation de la voiture.

→ Les personnes à faibles revenus se retrouvent donc rapidement en difficulté sans véhicule.

Avez-vous déjà du renoncer à un déplacement ? (si oui, donnez la ou les raisons) (choix multiples)

	Je suis très à l'aise financièrement	Je m'en sors plutôt bien	C'est souvent compliqué mais je me débrouille	Les débuts comme les fins de mois sont très difficiles
Je n'ai jamais du renoncer à un déplacement	54%	43%	30%	28%
Voiture en panne ou indisponible	17%	25%	36%	37%
Horaires ou trajets des transports	16%	20%	21%	29%
Limiter la pollution avec ma voiture	18%	19%	15%	4%
Arrêt loin du domicile	7%	15%	22%	29%
Eviter de dépenser pour certains trajets	7%	8%	18%	18%
Prix de l'essence/des réparations	1%	3%	16%	28%
Renoncement : personne pour être amené	5%	6%	13%	30%
Pas de garde pour les enfants	2%	3%	6%	5%
Prix des transports	2%	1%	4%	7%

 Les 3 catégories d'habitants les plus touchées par le motif de renoncement

Hypothèse 3 : le réseau d'entraide familial, amical ou entre voisins est une solution de mobilité largement utilisée dans le Morvan

Un peu moins de la moitié des répondants (45 %) se sent concernée par des situations qui appellent souvent l'aide de son entourage pour se déplacer. Pour autant, seul **un quart des répondants estime souvent demander de l'aide à leur entourage** pour leurs déplacements (13 % régulièrement, 13 % n'osant pas toujours demander), ce qui signifie que **19 % des répondants ne sollicitent pas d'aide malgré un besoin fréquent** (12 % par gêne et 7 % ne sachant pas à qui demander).

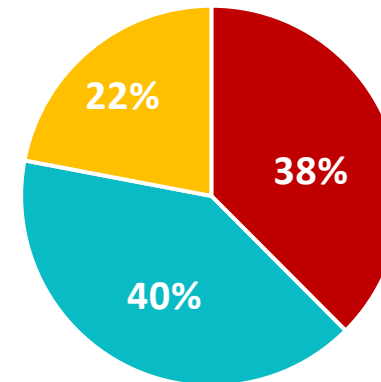
Les demandes sont principalement faites **auprès des proches** (73 %), mais également auprès des voisins (39 %). Environ deux tiers des **étudiants** comptent sur leur entourage et la moitié des **personnes en recherche d'emploi**, tandis que les actifs et retraités apparaissent relativement plus autonomes.

Environ la moitié des répondants déclare emmener régulièrement une connaissance quelque part. **Celles et ceux ne demandant pas d'aide participent autant que celles et ceux qui en bénéficient.**



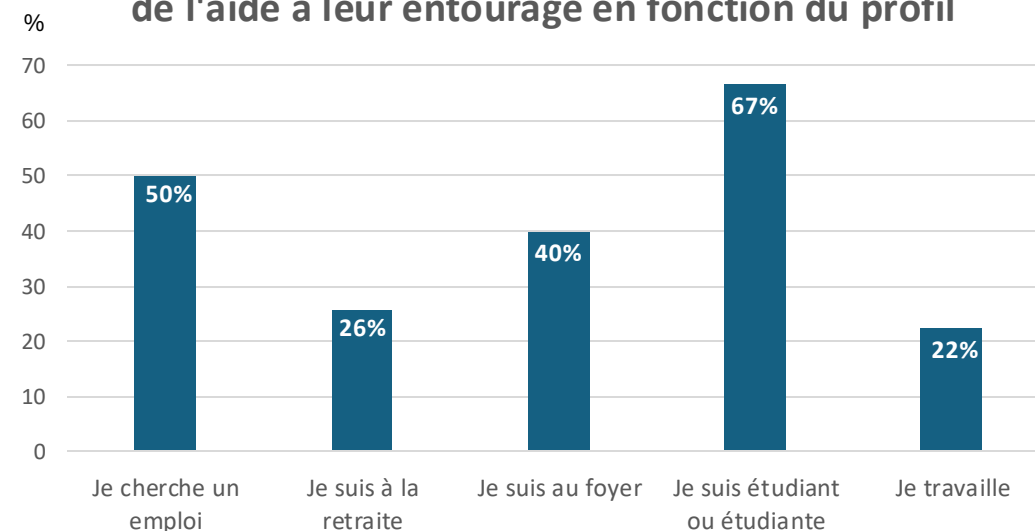
Hypothèse validée !

L'entraide pour les déplacements est :



- Une solution subie car il n'y a pas d'autre choix
- Une solution utile pour dépanner
- Une vraie solution adaptée au territoire

Part des personnes demandant fréquemment de l'aide à leur entourage en fonction du profil



Hypothèse 4 : les freins psychologiques pèsent beaucoup dans l'accès à la mobilité

Les femmes sont davantage freinées ?

Il existe une inégalité marquée entre les répondants de genres différents. **65 %** des femmes précisent rencontrer **des problématiques les freinant** dans leurs déplacements, contre seulement **45 %** des hommes. Les freins les plus fréquemment évoqués sont **l'utilisation du vélo sur la route** (**30 %** des femmes, **25 %** des hommes) et **l'accomplissement d'un trajet avec un inconnu** (**36 %** des femmes, **25 %** des hommes).

On remarque que les réponses les plus différenciées sont celles concernant des activités avec **une forte incertitude** (personne ou trajet inconnu, déplacement seul.e, dangerosité du vélo sur les routes).

En réponse à ces freins, on retrouve des choix de solutions axés sur **l'accès à l'information** et **l'incertitude du transport** utilisé : les répondants demandent d'avantage d'**informations**, des **aménagements cyclables et piétons** sécurisés et la possibilité de **connaître** les personnes avec qui ils covoitent.

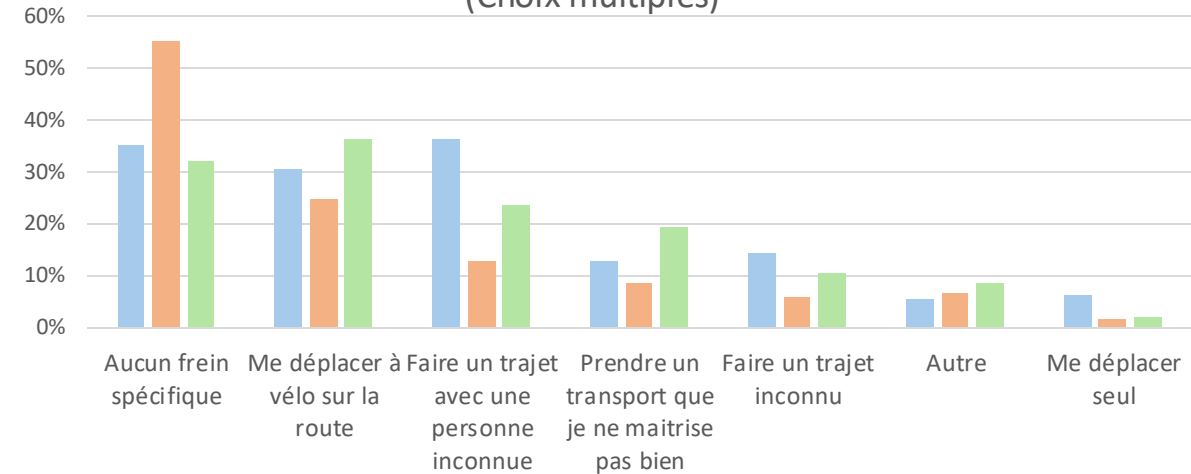
→ La peur de l'inconnu couplée à l'incertitude sur les conditions du trajet constitue un frein psychologique important, spécialement pour les répondantes.



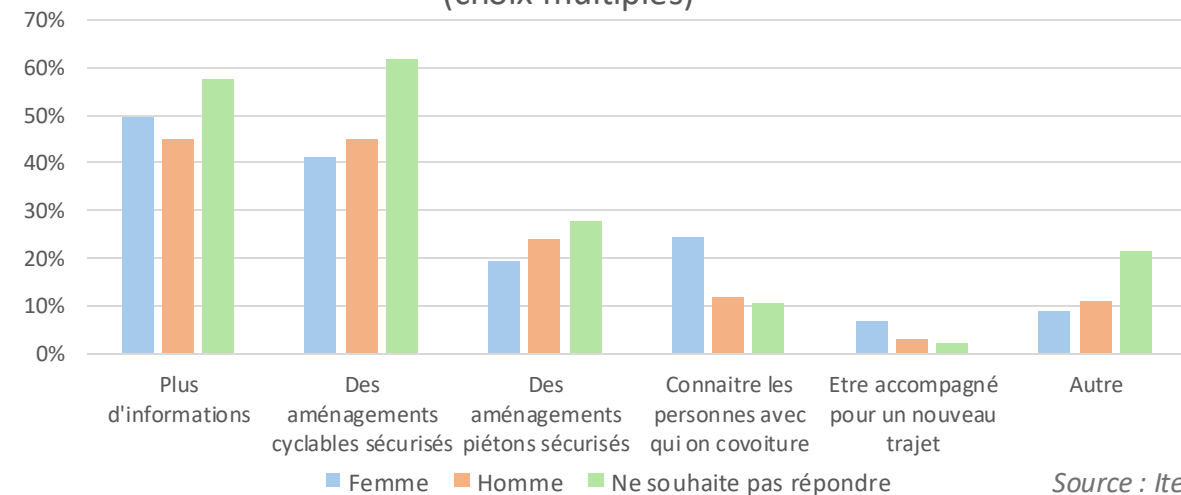
Sous-hypothèse validée !

Echantillon :
1173 répondants

Existe-t-il des choses qui vous freinent ou vous bloquent dans vos déplacements ? (Choix multiples)



Qu'est ce qui vous aiderait à vous sentir plus en confiance pour vous déplacer ? (choix multiples)



Hypothèse 4 : les freins psychologiques pèsent beaucoup dans l'accès à la mobilité

Les personnes âgées sont davantage freinées dans leurs déplacements ?

Une part importante des répondants (jeunes, médiums, seniors) n'est pas freinée dans sa mobilité (respectivement 43, 40 et 45 % des répondants).

Les seniors ne sont jamais la catégorie la plus freinée, peu importe le frein observé. Les freins les plus évoqués sont l'utilisation du vélo sur la route (26 %) et le trajet avec une personnes inconnue (25 %).

A l'inverse, **les jeunes affirment davantage rencontrer des freins** dans leurs déplacements (à l'exception du vélo).

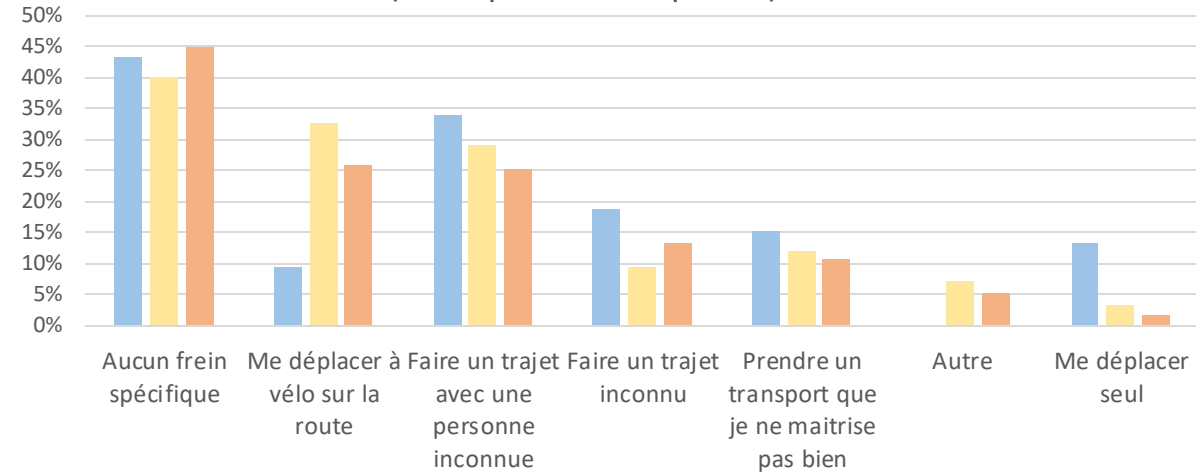
Les actions souhaitées par les habitants répondent aux freins évoqués précédemment. On retrouve les aménagements pour les modes les moins sécurisés, ainsi que l'accès aux informations (sur la mobilité en général, ainsi que sur les personnes avec qui on covoiture). Quelle que soit la mesure proposée, les seniors ne sont jamais ceux qui en font le plus la demande.

→ **Contrairement à ce qui était envisagé, les seniors (du moins ceux ayant répondu à l'enquête) ne constituent pas la catégorie la plus soumise aux freins psychologiques.**

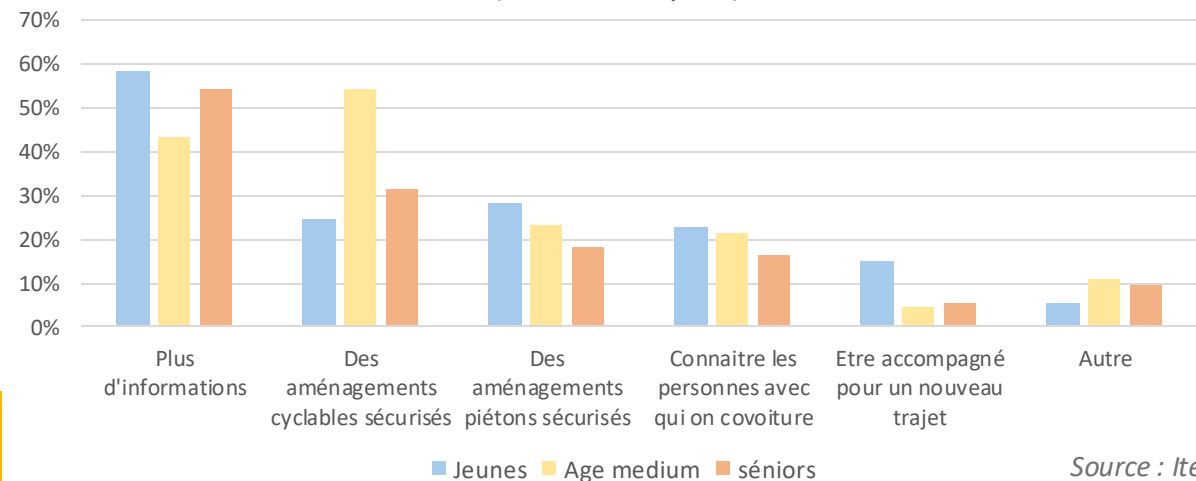
✗ Sous-hypothèse non validée

Echantillon :
1173 répondants

Existe-t-il des choses qui vous freinent ou vous bloquent dans vos déplacements ? (si oui précisez lesquelles)



Qu'est ce qui vous aiderait à vous sentir plus en confiance pour vous déplacer ? (choix multiples)



Source : Iter

Hypothèse 5 : les difficultés de mobilité impactent beaucoup l'accès à l'emploi et le maintien dans l'emploi

Les déplacements pour le travail, pour une formation ou pour des entretiens d'embauche sont globalement jugés **bien moins compliqués que le motif des soins**. En revanche, **rejoindre son lieu de formation constitue la principale difficulté rencontrée par les étudiants**.

Comme évoqué dans l'analyse de l'hypothèse 2, **les personnes en recherche d'emploi et les étudiants s'estiment parmi les plus touchés par le renoncement à la mobilité** : 77 % des personnes en recherche d'emploi et 78 % des étudiants ont déjà du renoncer à un déplacement. Parmi les blocages identifiés par ces publics figurent les horaires et trajets des transports en commun, l'absence d'arrêt à proximité du domicile et le manque de conducteur pour être amené à destination.

→ Si l'enquête fournit finalement assez peu d'enseignements sur la relation entre mobilité et emploi/formation, les entretiens conduits avec les acteurs tendent à démontrer l'importance du couple mobilité/emploi dans les enjeux du territoire (déséquilibre du marché du travail local, difficulté de recrutement des employeurs...).



Hypothèse validée !

Hypothèse 6 : la mobilité durable n'est pas très populaire

En général, **17 %** des répondants affirment avoir déjà renoncé à la mobilité pour **limiter la pollution avec leur voiture personnelle**. Ce chiffre apparaît non négligeable. Ce motif de renoncement se place **après les contraintes logistiques des transports en commun et l'indisponibilité** des véhicules, mais **devant le coût d'usage de la voiture**. L'importance accordée à la mobilité durable varie également selon les publics étudiés. Ainsi, les personnes **d'âge moyen** se sentent plus impliquées que les autres tranches d'âge (**21 %** des répondants de la même tranche d'âge). A l'inverse, **les étudiants** et **retraités** se disent moins impliqués (**11 %** chacun). Les personnes possédant une **difficulté ou un handicap** sont également moins susceptibles de renoncer à leur trajet (**moins de 10 %**). Enfin, plus les **situations financières** des répondants sont considérées comme difficiles, moins ces derniers affirment renoncer à leur trajet pour diminuer la pollution (**moins de 5 %**).

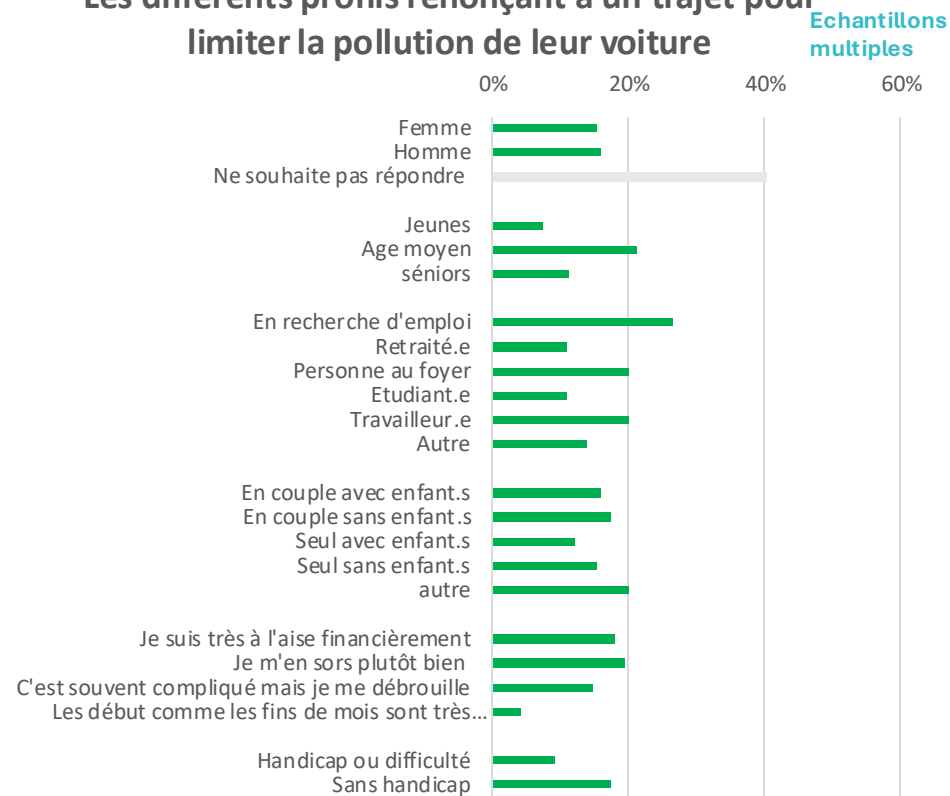
Dans les expressions libres, certains ont parfois exprimé **leur mécontentement** par rapport à la visée environnementale de l'étude. Du fait de la **dépendance** des habitants du Morvan à la **voiture individuelle**, la croyance de se voir retirer la voiture au profit de moyens de transport plus durables provoque **un rejet de cette mobilité**.

Extrait du verbatim : « *Nous sommes parfaitement heureux de notre voiture, si seulement on arrêtait d'essayer de nous dissuader de l'utiliser.* »

→ Pour beaucoup, la mobilité durable n'est pas une priorité du fait de la facilité d'usage de la voiture, mais les habitants sont néanmoins demandeurs d'une offre sécurisée de la pratique cyclable.

✓✗ **Hypothèse semi-validée !**

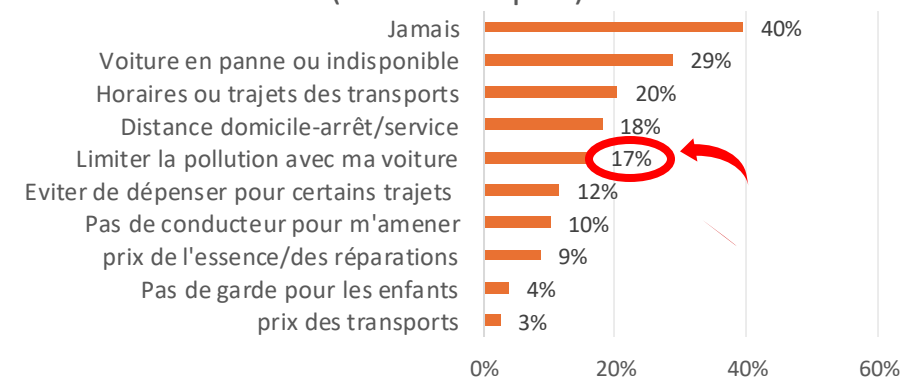
Les différents profils renonçant à un trajet pour limiter la pollution de leur voiture



Les principaux motifs de renoncement à la mobilité

(Choix multiples)

Echantillon : 1174 répondants



Hypothèse 7 : le manque de solutions de garde d'enfants est un frein à la mobilité

Comme évoqué dans l'analyse de l'hypothèse 2, les familles monoparentales sont les plus touchées par la précarité mobilité parmi les catégories de situations familiales considérées dans l'enquête. En revanche, **l'absence de solution de garde d'enfants ne figure pas parmi les principaux motifs pouvant conduire au renoncement du déplacement**, cette contrainte étant loin derrière l'indisponibilité de la voiture ou l'absence d'arrêt à proximité du domicile. Les couples avec enfants disposent naturellement de contraintes moindres par rapport aux familles monoparentales, du fait de possibilités de garde supérieures et de plusieurs véhicules potentiels.

→ **Le manque de solutions de garde d'enfants constitue évidemment un frein à la mobilité, mais négligeable dans la hiérarchie des entraves qui pèsent sur les parents dans le Morvan. L'entraide importante constatée pour effectuer des déplacements est peut-être également applicable à la garde d'enfants, réduisant dès lors le poids de cette contrainte chez les parents morvandiaux.**

 **Hypothèse semi-validée !**

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

Le thème le plus fréquent chez les répondants est celui **des transports publics routiers réguliers**. Plus de **80 %** des sondés font état de services jugés largement insuffisants.

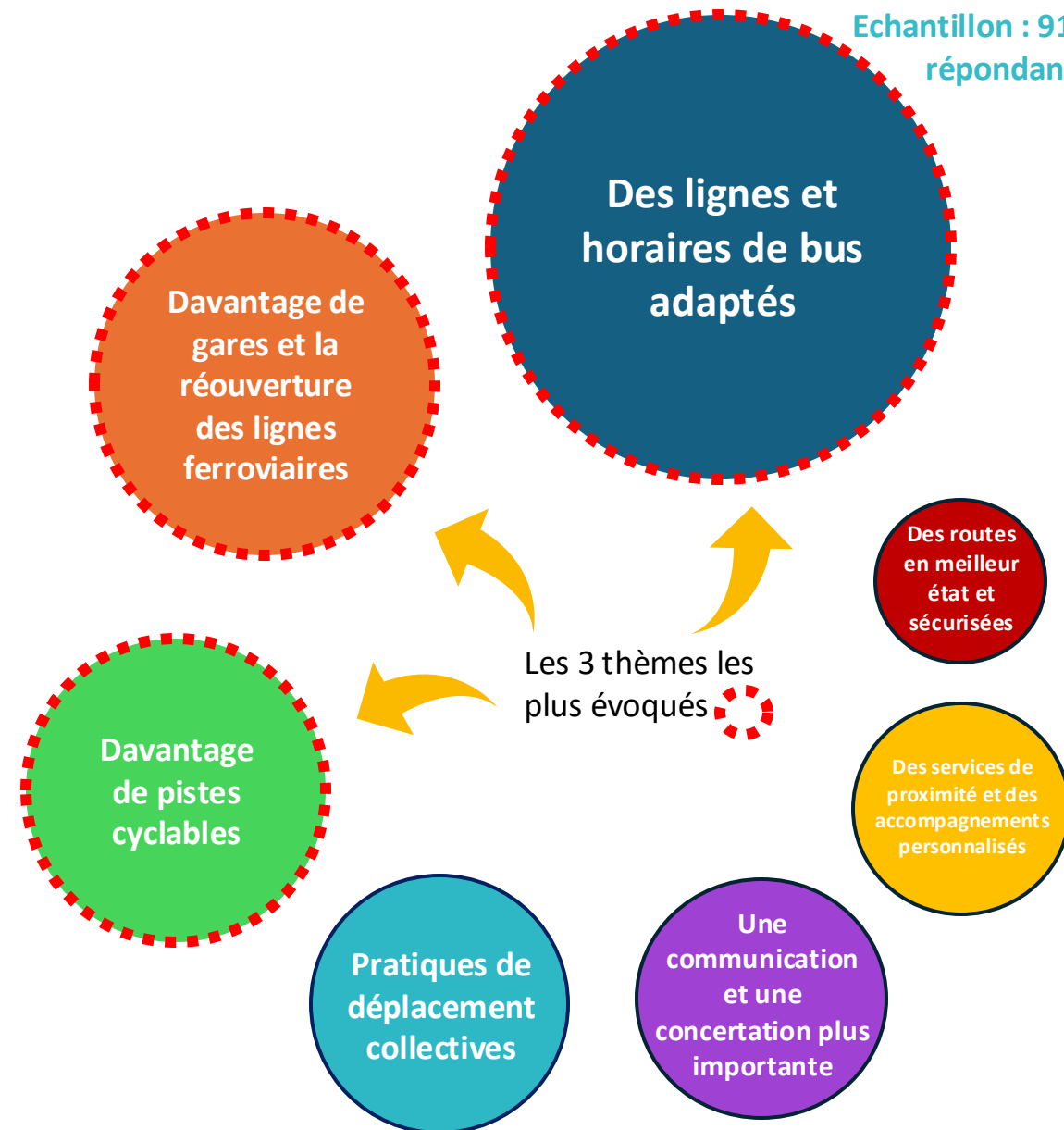
En suivant on retrouve **le train et les infrastructures associées**, cités par près de **la moitié** des répondants. Ces derniers demandent notamment davantage de lignes et de gares, ainsi que la réouverture des lignes ferroviaires désaffectées.

Les **mobilités douces** font également l'objet d'une forte demande (plus **d'un tiers** des répondants). Les attentes s'articulent autour de la création de pistes cyclables pour permettre une pratique sécurisée.

On retrouve également de nombreuses mentions de pratiques de **déplacement collectives** (un quart des répondants) : davantage de TAD plus accessibles, mais aussi des aires et services de covoiturage et autopartage.

Les répondants réclament également davantage de **communication** sur la mobilité dans le Morvan, ainsi que **des services de proximité** et des **accompagnements dans la mobilité**, notamment pour les personnes en difficulté.

Enfin, une proportion non-négligeable de répondants évoquent **l'état des routes** dans le Morvan et leur dangerosité, notamment pour les cyclistes.



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

Des enseignements sur la mobilité en Morvan

Les résultats extraits de l'enquête ont permis la confirmation d'un certain nombre d'hypothèses émises sur les besoins et les difficultés rencontrées par les habitants.

Il est ainsi possible de tirer de ces résultats plusieurs **enseignements** sur les différents attendus des habitants pour la mobilité durable et inclusive en Morvan. Ces enseignements sur les besoins exprimés sont détaillés selon les modalités thématiques ci-contre et illustrés par des **exemples du verbatim** extraits des expressions libres dans l'enquête auprès du grand public.



Voiture individuelle



Transports collectifs



Transports ferroviaires



Mobilité cyclable



Mobilité piétonne



Voiture autrement



Communication



Concertation



Entraide

Réduire la dépendance à la voiture individuelle et faciliter la transition vers des alternatives

- **Développer les transports en commun** : il s'agit d'établir une couverture suffisante du territoire pour que les habitants aient la possibilité de choisir un autre transport
- **Accompagner la transition de mobilité**, afin de faciliter la transition vers des modes plus doux
- **Sensibiliser à la question de la mobilité durable**, un défi avec une population qui est encore réticente

“Si nous n'avons pas de voiture, nous sommes bloqués”

“Voiture indispensable quand on habite en pleine campagne”

“Voiture, pas le choix”

Améliorer la desserte des transports publics

- **Assurer la couverture** du territoire : il est demandé de couvrir au maximum le territoire du Morvan pour desservir les habitants au plus proche de leur lieu de vie
- **Volonté de réouverture et de maintien de gares et de ligne de train**
- **Adapter les horaires** : des horaires en plus grand nombre, et plus arrangeants pour les habitants
- **Améliorer l'offre de TAD existante** pour desservir davantage de communes
- **Améliorer les conditions d'intermodalité** : organiser la communication des différents modes de transports entre eux, afin de faciliter les déplacements des différents usagers, créer des **bouquets de solutions**

“ Des bus qui ne seraient pas limités au périmètre d'une communauté de communes ”

“ Des transports en commun (bus/navettes) entre les villages ”

“ Réhabiliter certaines lignes de train ”

“ Un service de transport plus régulier dans les horaires. ”

“ Des tad tous les jours avec des horaires cohérents ”

“Maintenir les lignes de bus régulières et les lignes de train”

“ En priorité des bus (ou TAD) depuis les bourgs du Morvan [...] et si possible avec des correspondances pour arriver jusqu'à des gares ferroviaires [...] ”

Créer des aménagements et encourager la pratique des mobilités douces

- Créer un maillage de nouveaux axes cyclables et piétons, dans la mesure du possible, afin de permettre la pratique des mobilités douces en toute sécurité sans emprunter les axes routiers
- Développer le mobilier urbain lié aux mobilité douce (arceaux, bancs, ...)
- Sécuriser les routes, dans le cas où la création de voies douces est impossible
- Communiquer sur ces mobilités, afin d'en encourager la pratique

“ De réels aménagement cyclables sécurisés, des infrastructures piétonnes sécurisées, des moyens de garage à vélos sécurisés ”

“ des itinéraires bien sécurisés pour la pratique du vélo au quotidien ”

“ Des infrastructures piétonnes sécurisées dans les villes et villages [...] ”

“ Des routes correctement entretenues [...] ”

“ [...] des pistes cyclables, toutes bien répertoriées et accessibles facilement. ”

“ Bornes pour emprunter des vélos en ville [...] ”

Développer l'usage de la voiture autrement (voitures à faibles émissions, covoiturage, autostop et autopartage)

- Encourager l'usage des véhicules à faibles émissions (voitures et deux-roues à motorisation électrique, véhicules hybrides...)
- Développer de nouvelles initiatives permettant la mise en commun de véhicules individuels, comme l'autopartage, l'autostop et le covoiturage
- Favoriser l'installation d'infrastructures en lien avec ces nouveaux usages (bornes de recharges, aires de covoiturage...)

“ Des véhicules électriques à disposition dans chaque village à se partager entre habitants ”

“ [...] des bornes électriques installées dans tous les villages [...] ”

“ Un service d'auto-partage et de location de véhicules utilitaires ”

“ Sensibiliser pour que ceux qui ont un véhicule puisse proposer leurs déplacements à ceux qui n'en possèdent pas. ”

“ Matérialiser des arrêts de stop aux sorties de bourgs avec abris et banc pour les anciens [...] ”

“ des lignes de bus et de covoiturage pour rabattement vers les gares ”

“ Le covoiturage pourrait être encouragé, récompensé et bien entendu proposé directement sur le site de réservation en ligne de la mairie ”

Améliorer la communication et la concertation

- Assurer une communication complète et multimédia, afin de répandre au maximum l'information sur l'offre de transport et les aides en Morvan
- Communiquer sur les points d'intérêts du territoire (santé, vie quotidienne, administration...) et les transports associés, afin de faciliter les trajets vers ces lieux
- Simplifier et regrouper l'information des transports sur une plateforme généralisée propre au Morvan (tout en gardant une communication multimédia)



“ Des informations claires à destination de personnes en périphérie des villes ou en campagne ”

“ Une information mieux diffusée plus ciblée et pour les lieux dont on a le plus besoin... la santé, les courses, les activités de loisirs... ”



“ Faire connaître autrement que par internet les services existants notamment le Tad et le développer. ”



“ Un site en ligne propre à notre secteur Morvan et alentour ”

Création de nouveaux services de proximité et aides financières

→ **Déploiement de services de proximité** (commerces itinérants, pôles de santé et de prise en charge...), afin d'assurer l'accès de tous les habitants aux ressources dont ils ont besoin

→ **Mettre en place des aides financières** (permis, déplacement) plus adaptées à la réalité des habitants

“ Peut-être plus de magasins dans nos villages ”

“ Des médecins généralistes et spécialistes sur le territoire ”

“ Des commerces ambulants pour les personnes âgées ”

“ Des aides pour ceux qui veulent passer le permis ou pour l'achat d'une voiture. ”

4

Analyse de la demande de mobilité

Synthèse



Constats et freins majeurs

- **Forte précarité mobilité des jeunes :**
 - 74 % des 14-24 ans ont déjà renoncé à un déplacement (enquête grand public)
 - Taux de permis et de motorisation faibles (≈ 62 %, contre > 90 % chez les autres publics)
- **Offre de transport inadaptée :**
 - Horaires et trajets incompatibles, absence d'arrêt à proximité (1er motif de renoncement chez les jeunes)
- **Freins psychologiques et sociaux :**
 - Appréhension fréquente du permis et/ou de la conduite en ville dense
 - Une certaine réticence au covoiturage non référencé (notamment chez les femmes)
 - Difficulté et culpabilité à demander de l'aide malgré le besoin (gêne, isolement)
- **Freins matériels :** coûts du permis et du véhicule, absence de solutions sans permis, savoir-rouler à vélo parfois absent
- **Manifeste peu d'intérêt pour les enjeux de durabilité** (moins prioritaire que les contraintes pratiques)

Conséquences

- Renoncements fréquents pour les **loisirs, la formation, le travail et les entretiens d'embauche**
- Dépendance forte à l'entourage (proches, voisins), mais aides parfois non sollicitées
- **Départs vers les pôles urbains** plus attractifs
- Inégalités renforcées pour les jeunes parents, familles monoparentales et jeunes vivant au domicile familial

Attentes prioritaires

- **Davantage de cars**, y compris en périodes creuses
- **Chemins piétons sécurisés** et **aménagements vélo**
- **Accès facilité au permis ou à la voiture** (aides, accompagnement, alternatives)
- Meilleure **lisibilité des aides et services existants**
- Formations accessibles et **opportunités locales**, notamment dans le tourisme

Ressources et leviers

- **Structures** et dispositifs existants (loisirs, culture...)
- Artisans locaux ouverts aux **stages découverte**
- Usage technologique et **capacité à utiliser les canaux de communication**
- **Solidarités** locales et covoiturage informel



Constats et freins majeurs

- **Forte dépendance à la voiture pour l'accès à l'emploi :**
 - Inadéquation des transports collectifs (habitat dispersé, horaires des lieux de travail)
 - Taux de permis et de motorisation plus faibles chez les personnes en recherche d'emploi (≈ 63–73 %)
 - Peu de démarches de mobilité durable chez les grands employeurs du territoire
- **Freins genrés marqués :**
 - Difficultés d'employabilité et d'accès à l'emploi de proximité pour les femmes
 - Conciliation emploi / garde d'enfants, surtout pour les familles monoparentales
 - Nécessité accrue de la voiture dans les métiers de l'aide à la personne (déplacements individualisés)
- **Freins psychologiques et sociaux :** isolement, invisibilité sociale, difficulté à demander de l'aide malgré le besoin
- **Écosystème de solutions complexe et inégal :**
 - Manque d'acteurs intermédiaires selon les territoires
 - Dispositifs de mobilité existants mais épars, localisés et peu lisibles

Conséquences

- Renoncements fréquents à la mobilité (77 % des personnes en recherche d'emploi, enquête)
- Certaines **entreprises renoncent à recruter** faute de solutions de transport
- Déploiement de formations et d'accompagnement **en ligne** incompatibles avec l'illectronisme, le manque d'équipements personnels et la couverture numérique inégale

Attentes prioritaires

- **Solutions de mobilité pour l'emploi** (bassins, adéquation offre/demande...)
- **Renforcement et maillage des plateformes de mobilité**
- **Prise en compte du genre** dans les politiques de mobilité et d'emploi
- **Meilleur accompagnement des employeurs** par les AOM
- **Alternatives à la voiture individuelle** (prêt, location, mobilité accompagnée)

Ressources et leviers

- **Plateformes**, services et initiatives locales
- **Prêts** de véhicules, aides au permis, ramassages
- **Réseaux d'acteurs sociaux** et d'**employeurs** (connaissance des problématiques)
- Forte mobilisation de l'**entourage** (proches, voisins), mais aide souvent sous-sollicitée par gêne



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 séniors 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 séniors 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 séniors 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)



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)

- 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



OPPORTUNITES



FAIBLESSES

- Dépendance matérielle à la voiture liée à l'inadéquation des offres de transport collectif
- 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

- 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)



MENACES



Un potentiel de changement de pratiques exprimé sous réserve de solutions crédibles, lisibles et pérennes

Politique

- Une démarche **BIMM fortement participative** (grande enquête mobilité, ateliers, instances de gouvernance), formant une base solide pour légitimer de futures mesures dès lors qu'elles paraissent crédibles et viables
- Un enjeu important autour des élections municipales de 2026
- Une stratégie de planification adoptée dans 2 Comcom à travers un PDMS

Economique

- **Un intérêt économique** pour des alternatives à la voiture sous réserve de fiabilité, avec les difficultés liées aux coûts de la voiture ou à l'absence de permis
- Un financement possible par des programmes tels que TIMS pour des solutions structurées (véhicules partagés, covoiturage, vélo, services solidaires) à condition qu'elles soient conçues pour durer

Socio-culturel

- **Des habitants prêts à changer** leurs habitudes (marcher, faire du vélo, covoiturer davantage) à condition d'avoir accès à une offre simple à comprendre, fiable et régulière (selon les enquêtes déployées par le Parc).
- Une **culture importante de la voiture individuelle** et des aménagements principalement **conçus pour un usage automobile**

Technologique

- Un **bouquet de solutions envisagé** (véhicules partagés, lignes d'autostop ou de covoiturage organisées, véhicules intermédiaires, vélo) pouvant changer les pratiques des habitants, à condition de disposer d'itinéraires sécurisés, de points d'arrêt identifiés et d'outils numériques simples.
- Une **crédibilité et lisibilité** assurées par une **information claire** (cartes, appli ou site unique, communication locale) et par la stabilité des services dans le temps

Environnemental

- Des **solutions reconnues comme durables et pérennes** (modes actifs, mobilité partagée) pouvant améliorer la qualité de l'air et limiter le trafic routier, en étant présentées comme des améliorations du quotidien et non une contrainte environnementale

Légal

- Un **cadre national** (LOM, programme TIMS, politiques de mobilité durable inclusive) encourageant l'accompagnement au changement des pratiques et comportements actuels



Un ensemble d'acteurs aux prises avec les réalités quotidiennes des différents publics

Politique

- Une reconnaissance du PNR du Morvan comme **territoire à mobilité durable et inclusive** (TÉMI), lui offrant un cadre politique et des moyens pour structurer cette collaboration d'acteurs autour d'une gouvernance partagée.

Economique

- **Une identification du coût de la mobilité** dans les budgets des ménages et des employeurs par les différentes organisations (structures d'insertion, associations, organismes sociaux et acteurs économiques. Cette identification permet :
 - Un **ciblage des solutions les plus efficaces** (mobilité solidaire, covoiturage, aide à la mobilité)
 - Une **optimisation** de l'usage des financements TIMS et locaux
- Une possibilité **d'amélioration de la viabilité** économique des services de mobilité via la **mutualisation** entre acteurs (partage de véhicules, cofinancement de services, mise en commun de locaux ou de personnels, réponse commune aux appels à projet)

Socio-culturel

- Des **travailleurs sociaux et structures** en contact direct avec les publics en précarité-mobilité et connaissant leurs contraintes de déplacement
- Une implication de ces mêmes travailleurs et structures dans **le diagnostic BIMM** renforçant la légitimité des projets et la confiance des habitants

Technologique

- Des travailleurs habilités à repérer **les limites et les éléments manquants** dans les services en application (horaires mal adaptés, absence de liaisons vers les lieux d'emploi, de soin ou de formation, manque d'abris ou d'aires de covoiturage, couverture numérique inégale) et orientant ainsi les choix vers les usages réels

Environnemental

Légal

- Une présence de **8 communautés de communes** dotées de la compétence mobilité et de **4 départements** disposant de compétences d'action sociale
- Une présence des acteurs qui **facilite la rédaction** de cahiers des charges et l'intégration des actions de mobilité dans les documents de planification du Parc (charte, stratégie 2035, futurs plans de mobilité et simplifiés).



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)

Politique

- La région Bourgogne Franche-Comté, le territoire accueillant le plus de Jeunes **NEETS** (Jeunes sans emploi, ni scolarisés, ni en formation). Dans un territoire isolé comme le Morvan, ils sont éloignés des services de santé, de formation, de sport et de culture, ce qui **fragilise leur insertion sociale et professionnelle** et interpelle les politiques publiques régionales et locales

Economique

- Des jeunes **enclavés** cumulant plus souvent chômage, faibles ressources financières et recours aux prestations sociales, ce qui **limite leurs capacités à financer** des déplacements et favorise le repli au domicile (cercle sans fin)

Socio-culturel

- Une **fragilisation** de la santé mentale des jeunes, ainsi que de leur engagement associatif et dans la vie locale, réduisant finalement **leur visibilité**

Technologique

- Une tendance à la **numérisation** des services et des relations sociales
- Une **offre de transports et déplacement** inadaptée aux jeunes

Environnemental

Légal

- Des **programmes au niveau régional et national** (FSE+, inclusion jeunesse, politiques de lutte contre la pauvreté, programmes d'accès aux soins et aux services) insistant sur la nécessité de réduire l'isolement des jeunes ruraux



Des solutions émergentes et innovantes souvent non reconduites à l'issue d'expérimentations (budgets contraints et moyens humains souvent limités)

Politique

- Plusieurs solutions de mobilité rurale sont aujourd'hui financées sur 2 à 3 ans via des appels à projets ou des expérimentations, qui s'arrêtent souvent **faute de financements récurrents et de capitalisation**.
- Le projet BIMM du PNR du Morvan vise à dépasser cette logique de « coups » ponctuels avec une gouvernance dédiée, mais reste dépendant de **programmes** comme TIMS limités dans le temps.
- Le **VMRR** et la **nouvelle loi-cadre** Tabarot annoncée dans quelques semaines sur le financement pérenne des mobilités durables sont des projections à long terme.

Economique

- En milieu rural, les budgets de fonctionnement des collectivités, associations et opérateurs sont contraints, ce qui rend difficile la **prise en charge durable de services coûteux** en animation (TAD, covoiturage organisé, véhicules partagés...).
- L'absence de financement pérenne empêche de **stabiliser des modèles économiques** (recettes faibles, coûts fixes élevés), ce qui conduit à interrompre des services pourtant utiles une fois l'expérimentation terminée.

Socio-culturel

- Pour les habitants, l'apparition et la disparition des services alimente un **sentiment de défiance et de lassitude**, et renforce l'idée que « seule la voiture est fiable ». Les publics fragiles sont particulièrement pénalisés par ces discontinuités de services.

Technologique

- De nombreuses innovations (plateformes numériques, lignes de covoiturage, autopartage, véhicules intermédiaires...) nécessitent un **accompagnement humain et technique** dans la durée, pas toujours facile à pérenniser.
- Le manque de moyens humains dédiés à la mobilité dans les petites collectivités du Morvan limite la capacité à suivre les projets pilotes, analyser les données, ajuster les services et assurer la maintenance des outils numériques.

Environnemental

- La discontinuité rend **difficile la transformation durable des comportements** de déplacement, alors que les bénéfices environnementaux ne se construisent que sur le long terme, au-delà de simples phases de test.

Légal

- Le cadre actuel d'**appels à projets successifs** (nationaux, régionaux, européens) favorise l'innovation mais pas toujours la sécurisation juridique et financière des services une fois la phase pilote achevée.
- Pour le PNR du Morvan, cette menace plaide pour inscrire la mobilité durable et inclusive dans les documents de planification avec des **engagements pluriannuels** et des conventions stables.

5 L'offre de mobilité actuelle et en projet

5

L'offre de mobilité actuelle et en projet



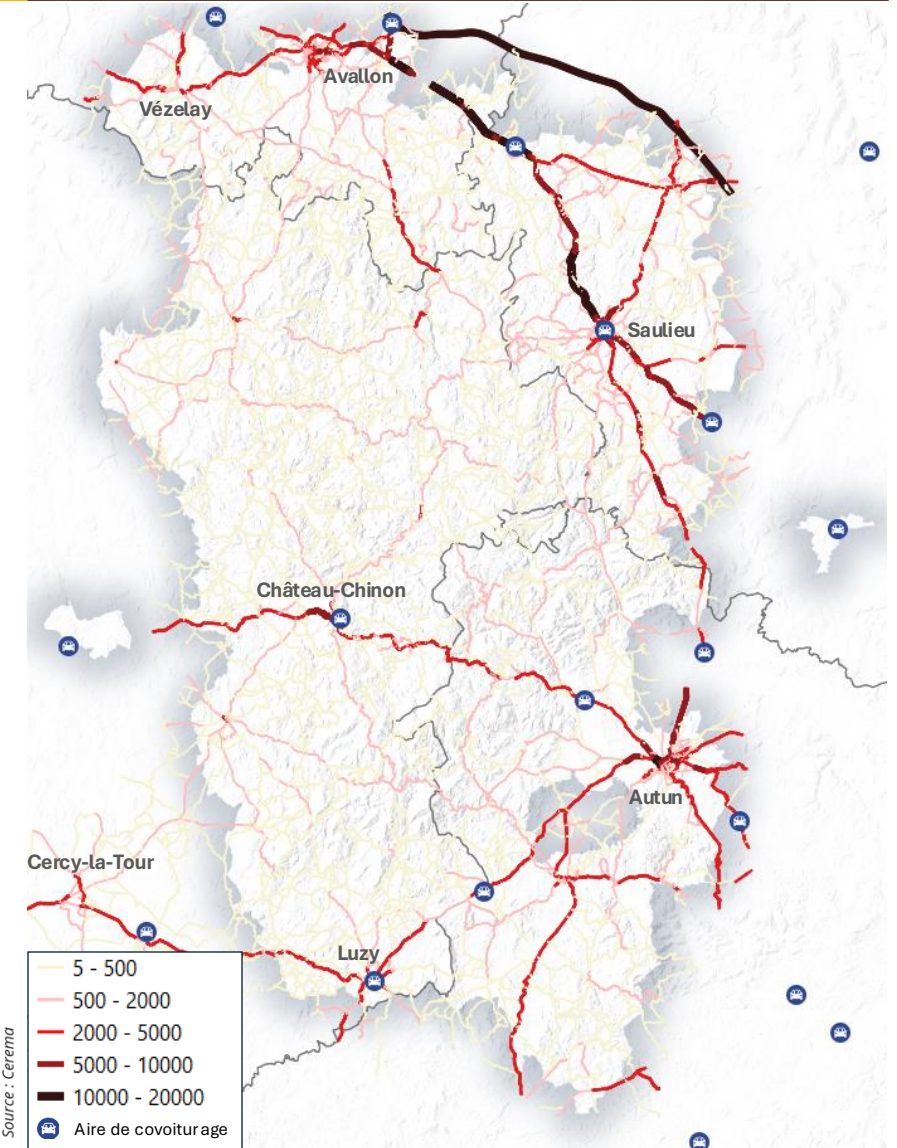
La voiture individuelle et partagée

Le projet BIMM bénéficie des contributions d'Atmo Bourgogne Franche-Comté pour l'exploitation des données de flux routiers sur le périmètre du PNR.

Les premiers enseignements montrent des flux de véhicules particuliers et de poids lourds importants sur l'autoroute (hors PNR, flux principalement de transit) et sur la D606/906 comme itinéraire de contournement de l'autoroute.

Les données et la carte ci-contre révèlent 3 axes structurants majeurs 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**



VBS VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	
	> 4000			

Idées et recommandations :
Des compléments d'analyse, séparant les types de flux (poids lourds, transit, saisons), intégrant les vitesses pratiquées et réglant la focale sur les tronçons à très faible trafic, pourraient orienter les réflexions sur les aménagements cyclables (tableau ci-contre).

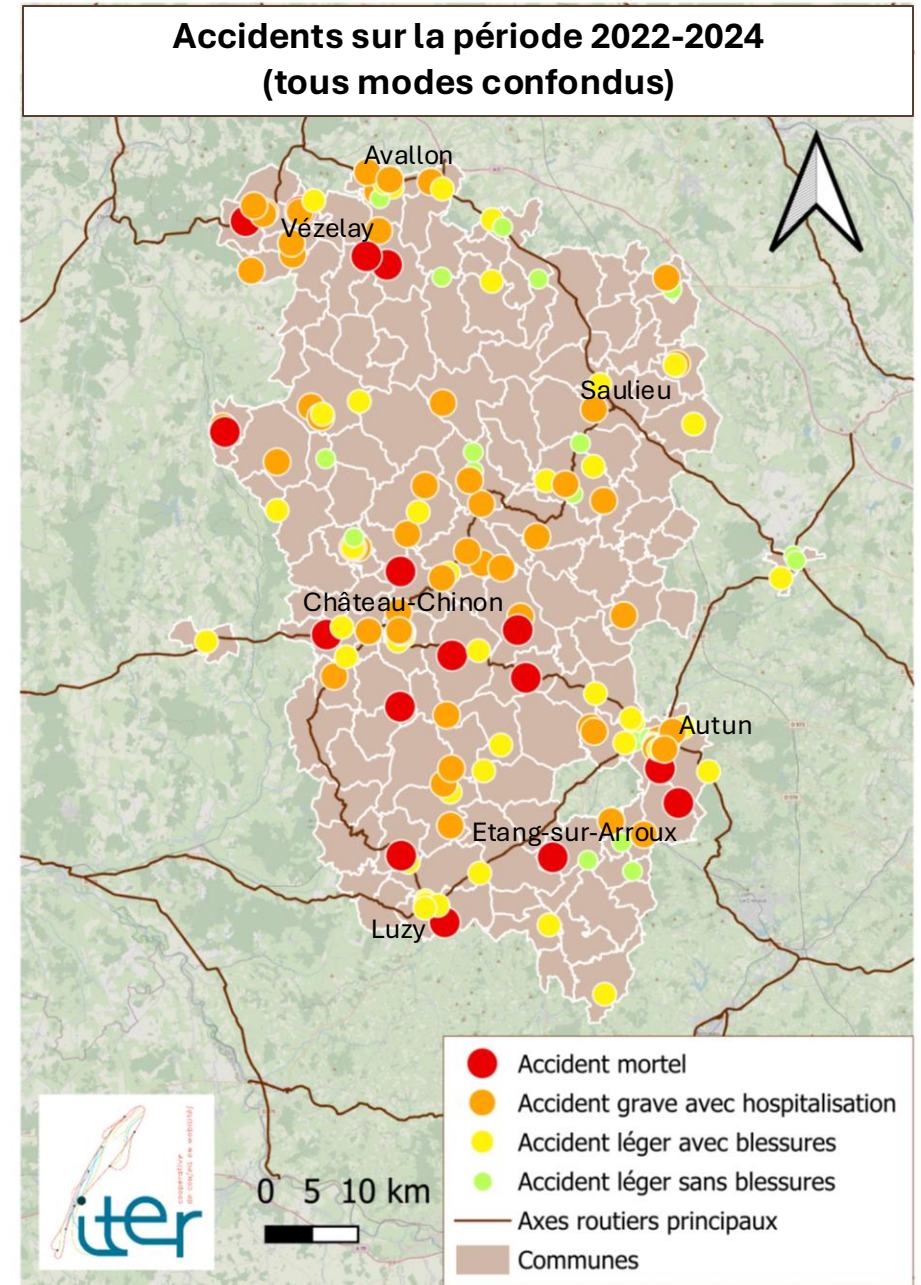
Les accidents en Morvan sont répartis sur l'ensemble du parc, en ville et autour des **axes routiers principaux**, mais aussi sur **les petites routes sillonnant le Parc**, où on constate de nombreux accidents sur la période étudiée.

Sur la période 2022-2024, on dénombre **155 accidents**, dont **54 accidents graves** nécessitant une hospitalisation (un tiers des accidents) et **16 accidents mortels**.

Certains endroits sont davantage sujets aux accidents graves. Le centre du Parc entre Château-Chinon, Saulieu et Autun est marqué par les accidents graves voir mortels. C'est aussi le cas autour des communes de Vézelay, Château-Chinon et Autun par exemple.

Une majorité de véhicules sont des **voitures individuelles**. On retrouve également un grand nombre de **deux-roues motorisés**, ainsi que des **véhicules utilitaires** ou encore **des poids-lourds**.

→ Une problématique d'accidents à prendre en compte à l'échelle du Morvan, des villes aux territoires ruraux



Parmi les accidents recensés, **15 impliquent un mode actif ou un EDPM***.

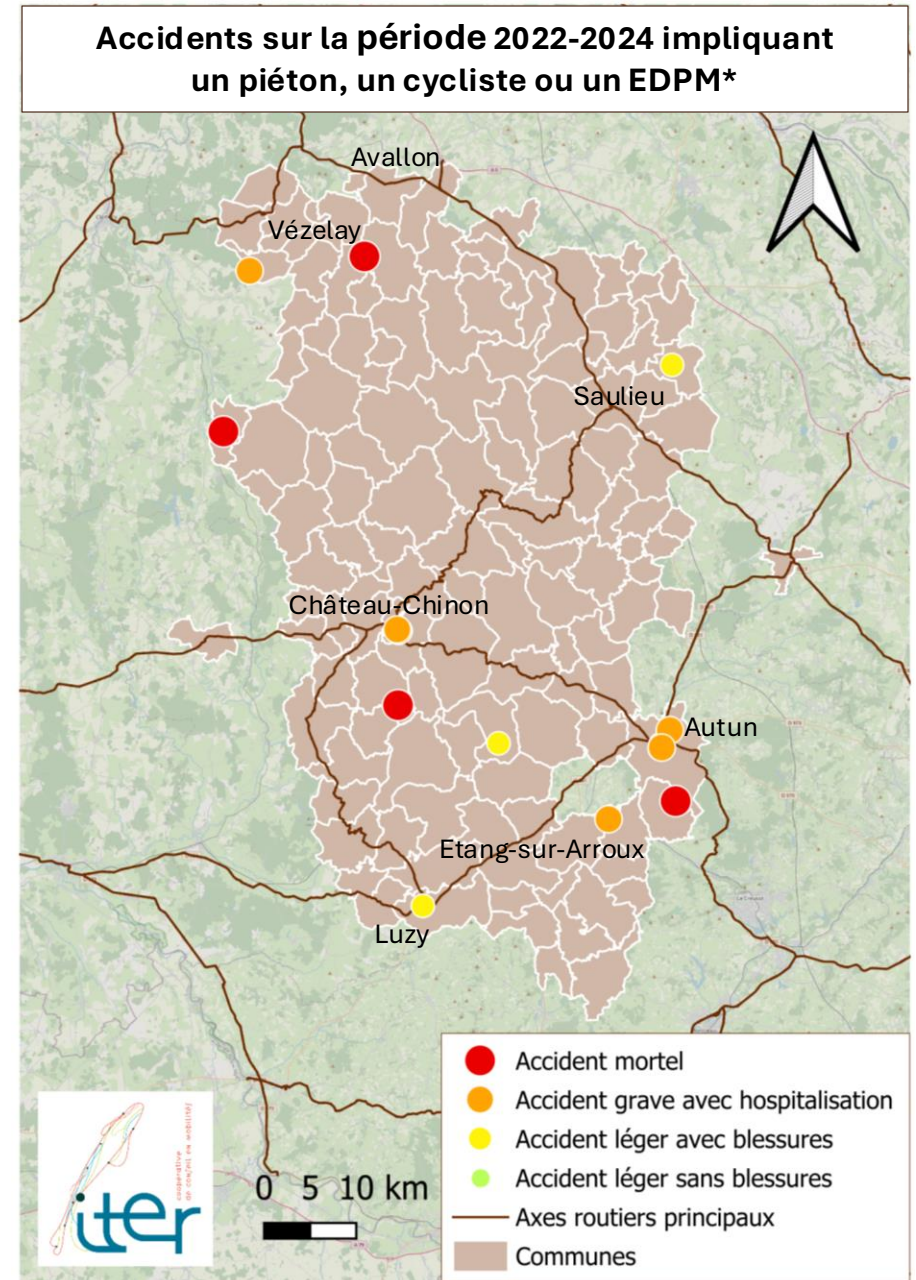
Ces accidents sont situés sur certaines des principales villes du territoire, mais aussi sur les plus petites voies routières, ce qui témoigne de leur dangerosité.

On remarque chez les modes actifs et EDPM une **proportion d'accidents mortels bien plus importante** que pour les autres types de transports (4 accidents sur 15 modes actifs, soit **près d'un quart**, contre 12 accidents sur 140 véhicules motorisés, soit **8 %**).

Cette part trois fois plus importante de la gravité des accidents s'explique en partie par **la vulnérabilité des modes actifs et EDPM** face aux autres véhicules et à leur environnement, mais peut aussi s'expliquer par **le manque d'aménagements sécurisés** pour les modes actifs en Morvan.

→ **Une problématique importante de sécurisation des axes cyclables et piétons**

* Engin de Déplacement Personnel Motorisé, par exemple une trottinette électrique ou un hoverboard



Projet d'autopartage avec déploiement de véhicules sur plusieurs CC :

- 3 véhicules sur la CCBLM (Châtillon-en-Bazois, Luzy et Cercy-la-Tour)
- 4 véhicules sur la CCMSG (Château-Chinon, Lormes, Brassy)
- 1 véhicule sur la CC Amôgnes, Cœur du Nivernais

Modèle de financement :

- Région : environ 30 % de l'investissement via contrat Pays-Région
- Fonds vert de l'État : 50 % de l'investissement et 50 % du fonctionnement pendant 2 ans
- Autofinancement partagé : 10 % communautés de communes, 10 % communes via fonds de concours

Mise en service envisagée : 2026



Au sein du Morvan, un grand nombre de personnes ont recouru à **du covoiturage** et **aires** de covoiturage **informels**, ce qui encourage le développement de ces pratiques à l'échelle du PNR.

Une quinzaine d'aires de covoiturage officielles (dont 8 au sein du périmètre du parc), mais une zone blanche au nord-ouest.

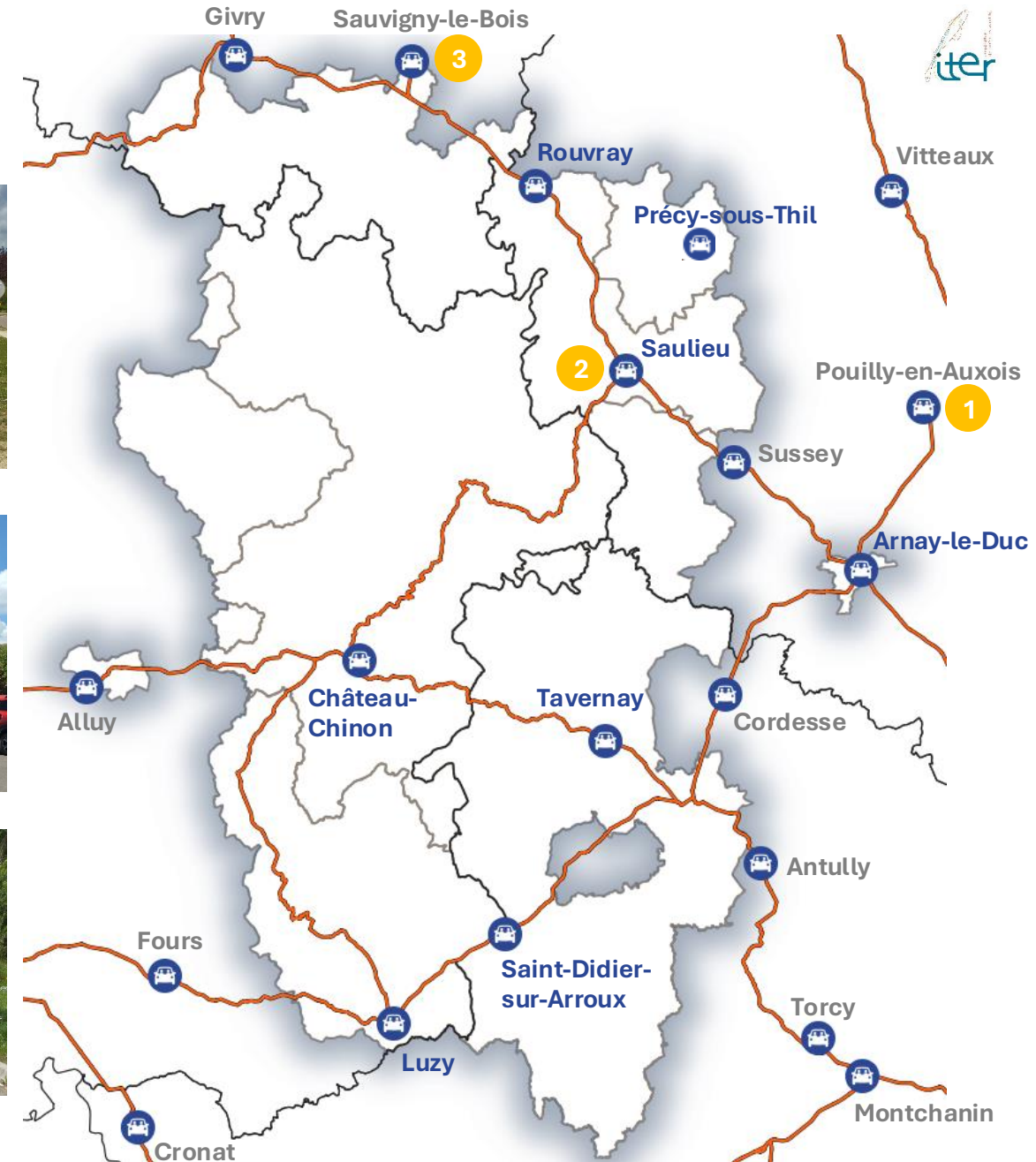
Certaines aires sont des modèles en termes d'équipements (Pouilly-en-Auxois notamment, avec une approche intermodale modes actifs, autocars et véhicules personnels).

Mobigo intègre le covoiturage dans son calculateur et permet la création de communautés. L'application Toototoor créée initialement dans le Pays Nivernais Morvan favorise les pratiques de covoiturage et d'entraide entre habitants.

Hors du PNR, la CC Les Bertranges (58) réalise une étude de faisabilité pour développer un système de covoiturage imaginé par un collectif citoyen.



Source : Iter, 2025



Sources : BFC opendata et Mobigo, réalisation Iter, 2025

Les ateliers en avril 2025 avec les acteurs institutionnels et de la sphère sociale ont permis d'esquisser un **constat sur les points positifs et négatifs actuels de la voiture individuelle et partagée sur le territoire**. Des pistes d'améliorations ont également émergé.



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



- **Projet Tous en gare de Luzy et Cercy-La-Tour :**
 - Développement de bouquets de mobilité attirants de nouveaux usages
 - Traitement de l'espace public et service d'autopartage
- **Outils de covoiturage :**
 - Pratique informelle, mais des initiatives existent (TootOtoor, plateformes)
 - Des corridors de flux structurants à diagnostiquer
- **Mobigo et Mobigam :**
 - Plusieurs outils de mobilité modale ou multimodale (covoiturage, TAD...)
- **Initiatives privées et publiques :**
 - Des solutions d'autopartage existent ailleurs (Clem, Citiz, Crédit Agricole...)



- **Aires de covoiturage :**
 - Manque d'aires, mal placées, connaissance limitée des flux
- **Habitat diffus :**
 - Difficulté à concentrer les flux de déplacement pour des offres régulières structurantes
- **Limites de la plateforme Mobigo :**
 - Bugs fréquents, manque de notoriété et d'ergonomie
- **Ingénierie des mobilités :**
 - Manque de ressources dédiées pour définir et déployer des stratégies locales



Pistes d'amélioration évoquées

- 1 **Accroître la sensibilisation :**
 - Fresque de la mobilité/climat, challenges mobilité (vélorution à Autun, Semaine Européenne...)
- 2 **Inciter les acteurs économiques :**
 - Accompagnement des entreprises pour des Plans de mobilité employeur (PME) ou des Plans de Mobilité En Commun (PMEC)
- 3 **Unification des applications :**
 - Promouvoir une seule application de mobilité (Mobigo ?)
- 4 **Étudier la pertinence locale des véhicules intermédiaires :**
 - Autopartage pour publics sans véhicule ni permis ?

Les différents temps de concertation, et notamment les entretiens avec les acteurs, ont permis de dégager les **dispositifs existants, passés et en réflexion sur la voiture partagée pour tous les publics**. D'autres dispositifs existent, notamment portés par les missions locales auprès des jeunes, mais ne sont pas listés ci-dessous. Sans viser l'exhaustivité, ce travail a vocation à être enrichi par les échanges.

DISPOSITIFS ET SOLUTIONS	ACTUEL		ABANDONNE	EN REFLEXION			
Location/Prêt de scooters	Asso A l'entoor Application tootOtoor	CCBLM (location scooters électriques et location vente vélo)					
Flotte de véhicules partagés type véhicules légers électriques (ex. Citroën AMI) ou pas	Centre social du pays Corbigeois			Projet d'autolib rurales à Uchon (Nièvre hors PNR)	CCGAM (Grand Autunois Morvan) (2)	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan) (3)	Pays Nivernais Morvan (4)
Ecole de conduite solidaire							
Garage solidaire	Asso GREN (Châtillon-sur-Seine, hors PNR)						
Aides au permis	CCMSGL (Morvan Sommets et Grands Lacs) (6)	Centre social du pays Corbigeois					
Covoiturage local	Asso La Bougeotte	CCMSGL (Atchoum) (5)		CCGAM (Grand Autunois Morvan) (8)	Centre social du pays Corbigeois (9)	Pays Nivernais Morvan	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan) (10)

Acteurs sociaux
Acteurs de l'ESS et insertion
Acteurs institutionnels et publics

- (1) Service de location de vélos avec assistance électrique, à l'Espace Mobilité Ça Roule
 (2) Lancement d'un véhicule autopartage Citiz
 (3) Projet de mutualisation à l'échelle du Pays Nivernais-Morvan
 (4) Mutualisation à l'échelle du Pays Nivernais Morvan
 (5) Plateforme en cours de mise en place entre particuliers
 (6) Projet lancé et financé par une convention avec la MSA, possibles évolutions
 (7) Dispositif questionné, à analyser, étendre ou renforcer
 (8) Dans le cadre du PDMS : développement des usages partagés (covoiturage, autopartage, autostop) :
 • Aires informelles (gare d'Autun, etc.), 5 à 6 aires officielles (2-3 places).
 • Sensibilisation prévue auprès des employeurs.
 (9) Covoiturage informel à développer davantage, notamment pour les réunions inter-cantons
 (10) Réflexions globales dans le cadre de l'action 2.1. du PDMS



Idées et recommandations :

Le relevé des dispositifs existants souligne le manque d'initiatives locales d'écoles de conduite et de garages solidaires. Des propositions pour réfléchir au développement de garages solidaires sont présentées dans la partie 9 (fiches-actions) du livrable.

5

L'offre de mobilité actuelle et en projet



Les transports collectifs et solidaires

Devant un ensemble d'images de modes de transport et de situations de déplacement, **l'ensemble des participants sans exception choisit l'autocar comme la plus parlante** quand on évoque les transports au quotidien au CADA de Rouvray*.

+ Le prix et le seul moyen de transport crédible

« Je préfère le bus au taxi, c'est moins cher »

« On est enfermés, il n'y a que le bus mais enfin il est loin »

- Eloignement, horaires, complexité de paiement et de compréhension

« On veut sortir, voir ailleurs mais le bus est très loin »

« Je comprends pas les horaires, ça me fatigue, c'est trop compliqué »

« Il faut payer en espèce ou en CB, mais on ne peut pas mettre l'allocation de l'OFI sur une CB classique »

« C'est très stressant, pour nous mais surtout avec les enfants »

* Un biais a pu être introduit dans la méthode de sélection de l'image la plus parlante, dans la mesure où certains se sont peut-être rattachés aux choix précédents des participants, tous portés sur l'autocar. Pour autant, le consensus semble certain autour de ce mode.

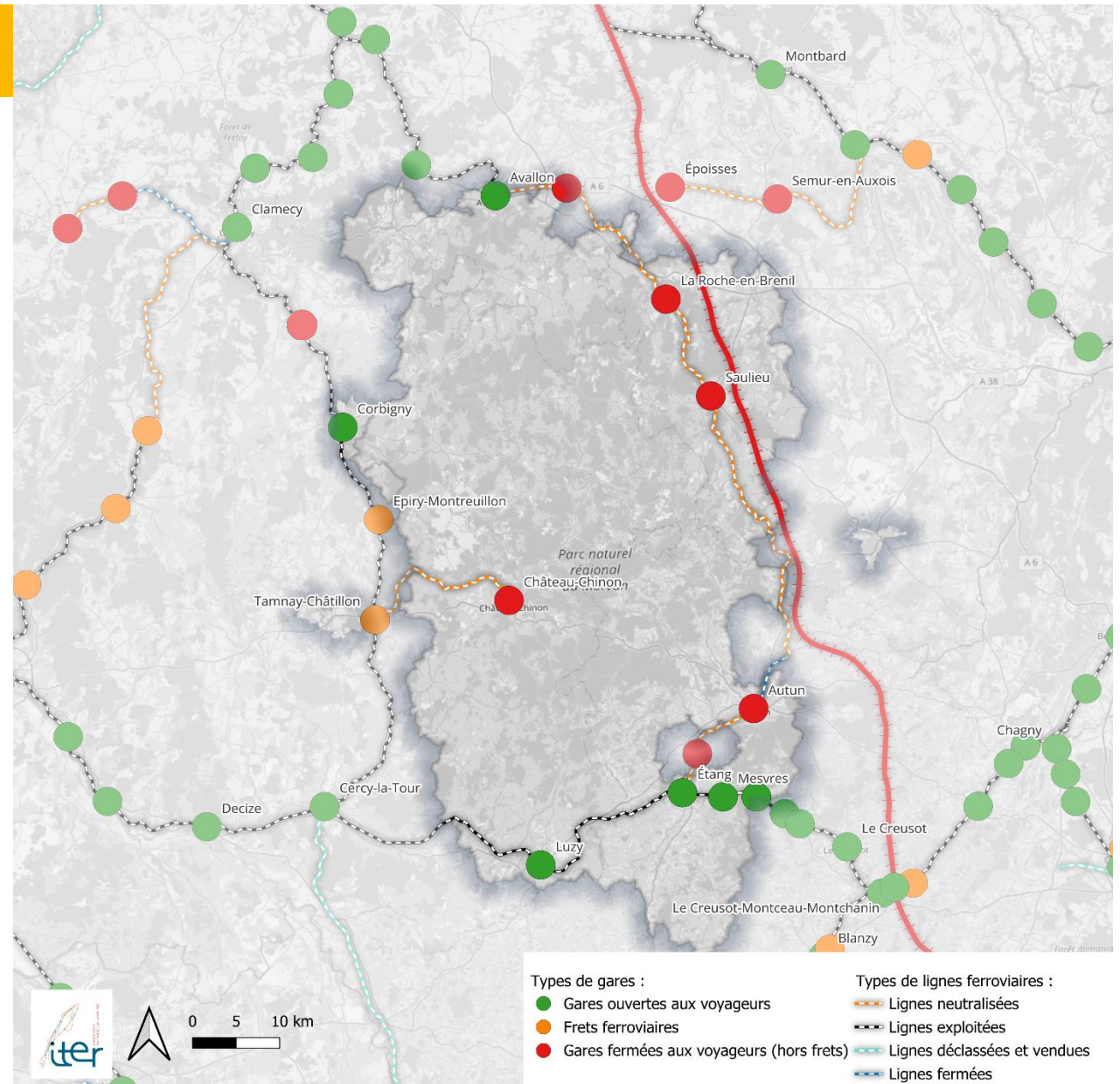


Une offre ferroviaire insuffisante

L'offre des services ferroviaires est concentrée **sur la partie sud** du territoire. Des gares ou haltes ouvertes aux services ferroviaires de voyageurs sont présentes à **Luzy, Etang-sur-Aroux, Mesvres et Avallon**. A l'inverse, les gares d'**Autun, Saulieu, Corbigny, La Roche-en-Brenil et Château-Chinon** sont fermées aux services ferroviaires et les lignes associées sont **neutralisées ou dédiées au fret**.

En **l'absence de services TGV** sur le territoire malgré le tracé de la LGV, les usagers peuvent se rendre à la gare du Creusot-Montceau TGV.

- **L'isolement de la population s'intensifie** à cause du **manque d'offre** et des **fermetures de lignes**.
- L'usage de la voiture est **indirectement encouragé** pour se déplacer sur et en dehors du territoire.



Une fréquentation disparate

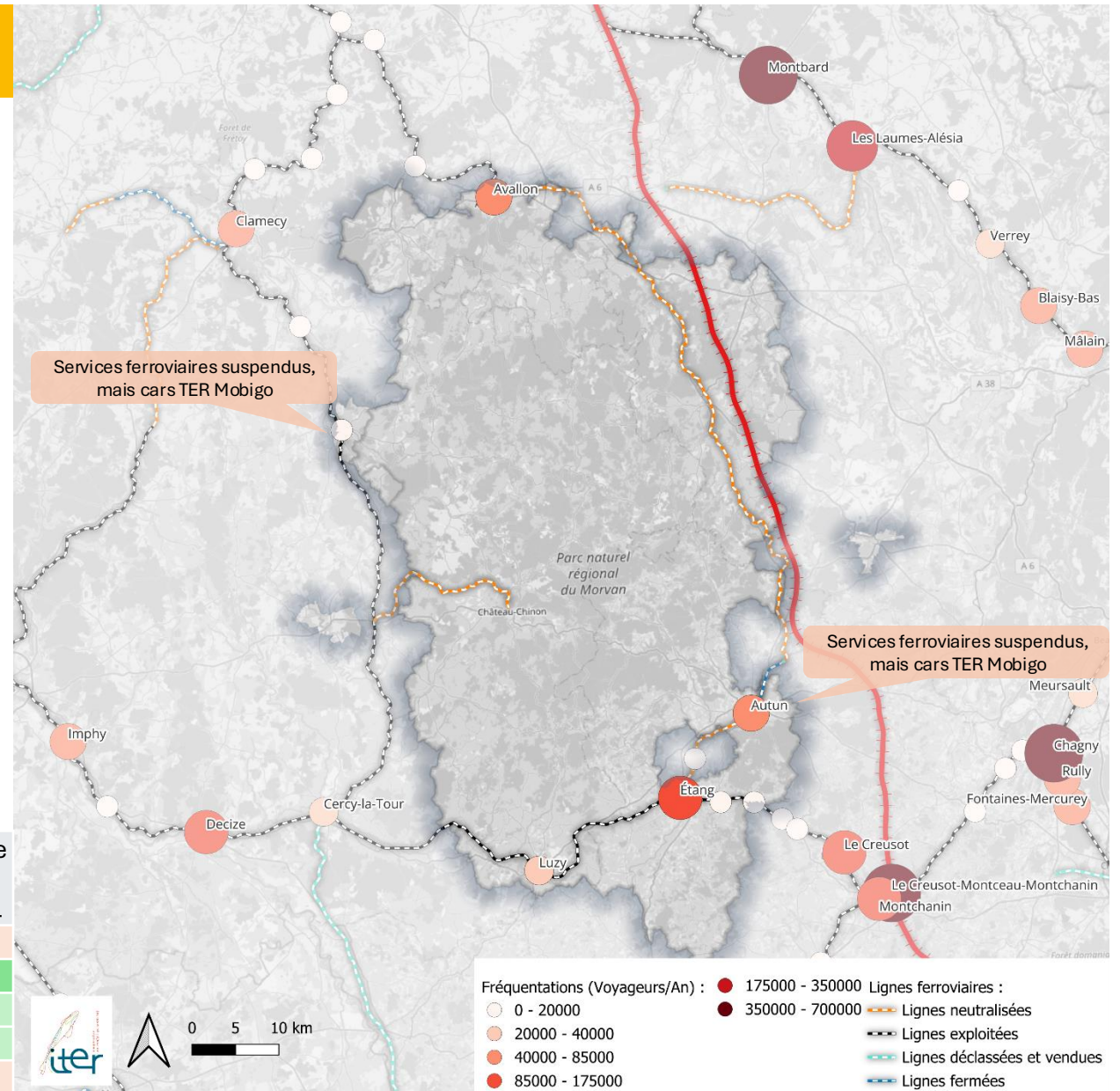
La fréquentation du réseau ferroviaire est faible sur le territoire, inférieures aux pôles extérieurs voisins de Montbard, Le Creusot TGV ou Chagny.

La gare la plus fréquentée sur le territoire est celle d'**Étang-sur-Aroux** avec 85 075 voyageurs annuels en 2024, soit en moyenne 230 voyageurs par jour.

La gare d'**Avallon** connaît une forte hausse de sa fréquentation entre 2018 et 2024. Le trafic augmente également dans les gares de Luzy et Etang-sur-Aroux, ainsi que sur d'autres territoires ruraux.

En revanche, les gares d'Autun (service d'autocars de substitution depuis 2020) et de Mesvres voient leur fréquentation diminuer.

Nom de la gare	Taux d'évolution de la fréquentation entre 2018 et 2024
Autun	- 25 %
Avallon	77 %
Étang-sur-Aroux	26 %
Luzy	30 %
Mesvres	- 29 %



Une disparition progressive de l'offre ferroviaire en Morvan

Historiquement, l'offre de transport ferroviaire a connu **un déclin important**. Plusieurs lignes de transport voyageurs ont vu leur desserte diminuer progressivement, avant de complètement disparaître.

La ligne Avallon-Autun est par exemple fermée aux voyageurs depuis décembre 2011, avec des services de remplacement par des autocars.

En outre, la gare d'Autun n'est plus desservie par des trains depuis juillet 2020, date à laquelle la liaison ferroviaire entre Étang-sur-Arroux et Autun a été définitivement suspendue. Depuis, seuls des autocars de substitution (TER Mobigo) assurent la desserte. Sa fonction de gare routière a ainsi succédé à celle de gare ferroviaire.



La gare d'Autun, pôle routier important mais dépourvu de trafic ferroviaire

Un sursaut récent et limité de l'offre ferroviaire en Morvan

L'expérimentation du train léger FLEXY entre Etang-sur-Arroux et Autun

Face à la difficulté de réouverture des gares et portions de voies ferrées désaffectées, de nouvelles solutions sont imaginées pour exploiter ces voies toujours aménagées. C'est l'objectif du dispositif **FLEXY**, une navette électrique capable de circuler **à la fois sur le réseau ferré**, mais aussi **sur les axes routiers**. Elle peut accueillir jusqu'à 12 personnes et atteindre une vitesse de 70 à 80 km/h respectivement sur rail et sur route.

Le dispositif FLEXY répond ainsi à plusieurs problématiques :

- **l'utilisation du réseau ferré non-exploité**
- La question de l'intermodalité en **réduisant le nombre de transports intermédiaires**
- La limitation **du besoin de remise en état** du réseau ferré
- **Le renforcement** de la desserte
- La limitation de son impact environnemental grâce à **sa motorisation électrique**.

Des essais sont prévus sur le tronçon de ligne fermé Autun - Etang-sur-Arroux, dès fin 2026.

La conservation de la ligne Clamecy-Auxerre

Après plusieurs mois d'incertitude quant à son avenir, le tronçon Clamecy-Corbigny situé sur la ligne Clamecy-Auxerre a bénéficié en octobre 2025 d'un financement régional de 3,6 M€ permettant sa sauvegarde.

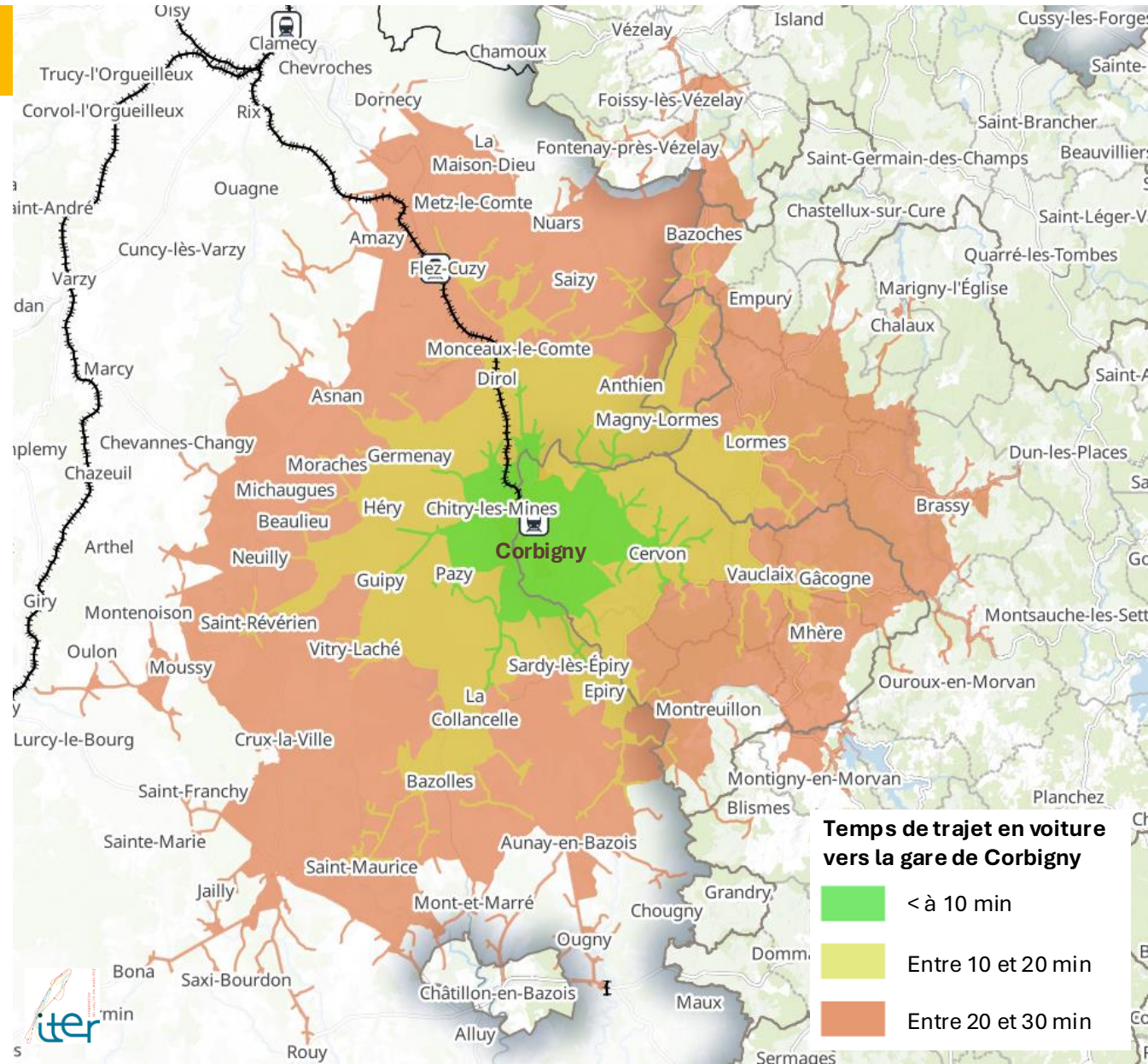


Navette électrique CARFLEX, mise en circulation par la SNCF

La préservation d'une accessibilité

Le maintien de la section ferroviaire entre Clamecy et Corbigny permet de **préserver une accessibilité au réseau ferroviaire d'une partie du territoire du PNR du Morvan** (dont la grande majorité du territoire de la CCTBC inclus dans le PNR).

Comme le montre la carte ci-contre, la gare de Corbigny est en effet accessible en une vingtaine de minutes de voiture depuis Lormes par exemple, ainsi qu'en une trentaine de minutes depuis Brassy, Vézelay, Châtillon-en-Bazois ou bien encore Ouroux-en-Morvan et le lac de Pannecières.

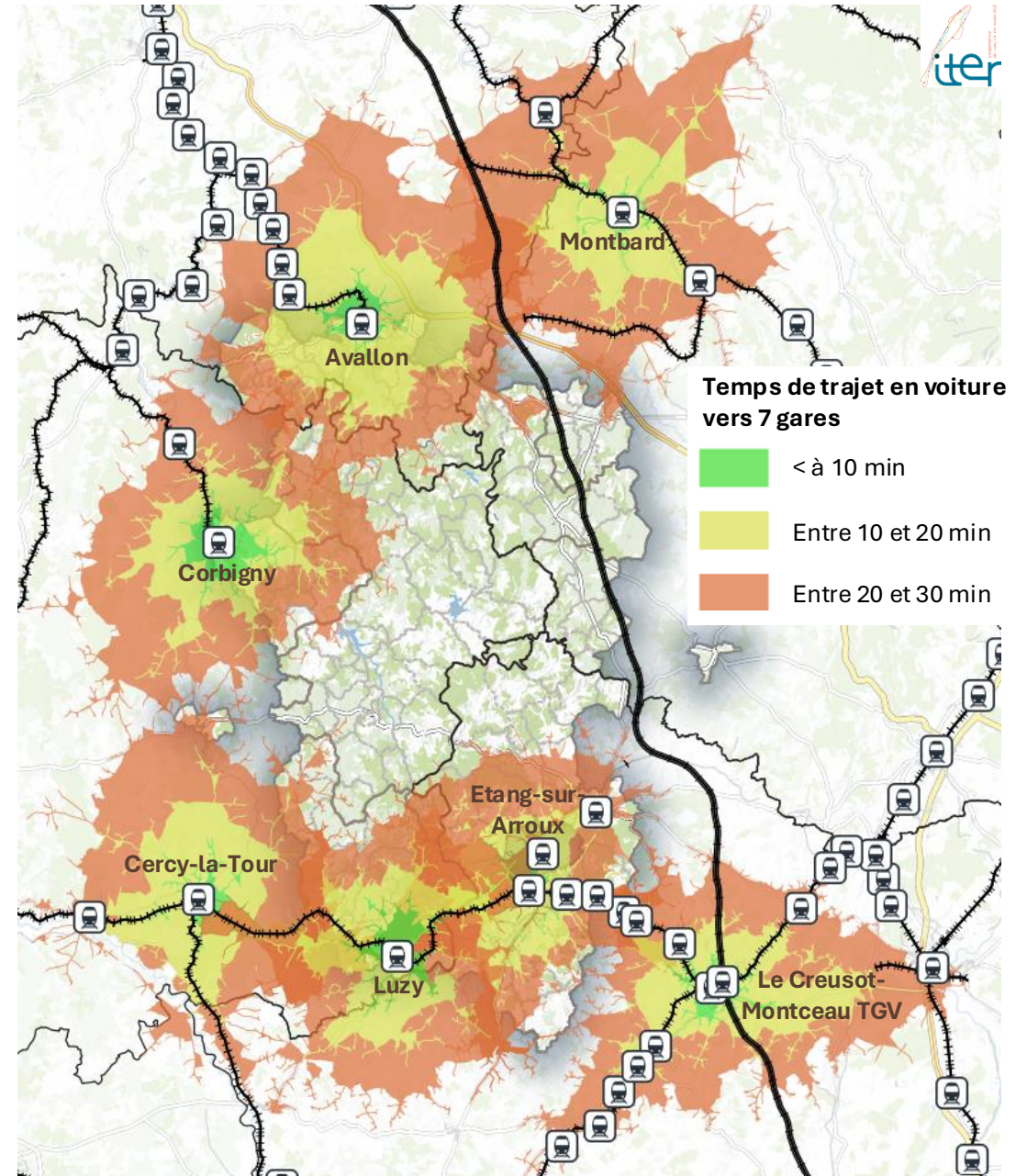


5 Transports collectifs Desserte des gares ferroviaires

La poursuite du travail sur l'accessibilité au réseau ferroviaire à l'échelle du Morvan permet d'obtenir la carte ci-contre. Les **aires d'accès en voiture vers 7 gares** (Corbigny, Avallon, Montbard, Cercy-la-Tour, Luzy, Etang-sur-Arroux et Le Creusot-Montceau TGV) sont représentées.

La gare du Creusot-Montceau TGV n'est pas accessible en moins de 30 min (l'aire isochrone s'arrête quasiment parfaitement aux limites du PNR). Celle de Montbard est accessible depuis l'extrême nord-est du PNR (Précy-sous-Thil) en 30 min environ. La gare d'Avallon couvre une part importante de la CCAVM et son accessibilité entre 20 et 30 min apparaît à certains endroits équivalente à la gare de Corbigny. Au sud, la concentration des gares conduit à la superposition partielle des aires d'accessibilité. La gare de Luzy est accessible en 30 min environ depuis Autun, Moulins-Engilbert, Etang-sur-Arroux et Cercy-la-Tour. La gare de Cercy-la-Tour complète la possibilité d'accès en 30 min au réseau ferroviaire depuis Châtillon-en-Bazois et Moulins-Engilbert.

→ Une part importante du centre et du nord-est du PNR est située à plus de 30 min d'une gare ferroviaire ouverte aux services voyageurs.



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	Montsauche-les-Settons	Moulins-Engilbert	Rouvray	Saulieu	Vézelay
Arnay le Duc		117 118 129						129						115							115 117 118	
Autun	704	Ligne TER (Nevers-Dijon) 129	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			501											
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									
Montsauche-les-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

A l'exception de la ville de Dijon desservie de façon quasi-optimale, les autres villes proposant une desserte véritable ne proposent qu'**un seul aller-retour réaliste**. Les autres destinations sont en théorie desservies, mais pas aux horaires recherchés, ou avec des jours supprimés de façon hebdomadaire.

→ Une desserte **très partielle et incomplète**, avec de nombreux horaires non-adaptés à des déplacements domicile-travail.

Il est question ici des possibilités de séjour **non-obligées**, c'est-à-dire ne concernant pas les déplacements pendulaires domicile-travail.

OFFRE TRANSPORT COLLECTIF (ferroviaire et routier)

Principaux pôles	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	Montsauche-les-Settons	Moulins-Engilbert	Rouvray	Saulieu	Vézelay
Arnay le Duc		A1R pas de desserte L-117 et 118						L-129						L-115								pas d'aller ni retour L-115
Autun	1/2 j et journée (L-704)	Journée (L-129) pas de desserte Ligne TER (Nevers-Dijon)	Ligne TER (Nevers-Dijon)			Ligne TER (Nevers-Dijon)	Journée L-129		L-123	L-718			1/2 J et journée Ligne CAR TER (Autun-Étang)	L-123		Ligne TER (Nevers-Dijon)	Ligne TER (Nevers-Dijon)			pas de desserte L-123	pas de desserte L-123	
Avallon		1/2 j et journée (L-119)		Journée L-813				L-123						L-123						pas de desserte L-123	pas de desserte L-123	Journée L-813
Château-Chinon (ville)						1/2 j et journée (L-501)		1/2 Journée ou Journée (L-718)			1/2 j et journée (L-501)											
Chatillon-en-Bazois						1/2 j et journée (L-501)				1/2 j et journée (L-501)									1/2 journée (L-504)			
Corbigny																						1/2 journée ou journée (L-505)
Étang-sur-Arroux			Journée (L-719)					Journée Ligne CAR TER (Autun-Étang)									Journée (L-719)					
Liernais				Journée : L-120			1/2 j (L-115)	Journée (L-123)	L-123											pas de desserte L-123	Journée (L-120) pas	
Lormes							(L-501)															
Luzy						Ligne CAR TER (Nevers-Luzy)																
Mesvres			Journée (L-719)										Journée (L-719)									
Montsauche-les-Settons																						
Moulins-Engilbert											L-504											
Rouvray								L-123	Plage horaire insuffisante L-123					L-123							pas de desserte L-123	
Saulieu		L-117 0A0R 1/2 J ou Journée : L-118		Journée : L-120			1/2 j (L-115) Pas de desserte (L-501)	Journée (L-123)	Plage horaire insuffisante L-123					1/2 j et journée (L-115 L-123) (pas d'horaires : L-120)						pas de desserte L-123		
Vézelay				L-813					Journée L-813				1/2 journée (L-505)									

Offre inexistante

Offre inadaptée (horaires trop tôt ou trop tard)

Possibilité de séjour hebdo 1 à 3 fois par semaine (1/2 journées ou journée)

Possibilité de séjour de (1/2 journée ou journée) tous les jours

Possibilité de séjour de (une 1/2 journée ou journée à au moins deux reprises) tous les jours

→ Une desserte là encore **très partielle**, bien qu'on retrouve davantage de possibilités de séjours sur les villes principales du parc.

Gare	Autun
Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> Lignes urbaines : Lignes A et A2 (à noter : certains arrêts de la ligne A sont desservis sur réservation la veille au préalable. Les arrêts de la ligne A2 sont toujours sur réservation selon les mêmes conditions.) Lignes interurbaines Mobigo : <ul style="list-style-type: none"> - LR123 Avallon-Saulieu-Autun - LR129 Dijon-Autun via Arnay-le-Duc - LR704 Autun-Chalon/Saône - LR705 Autun-Chagny - LR706 Autun-Gare TGV Le creusot Montceau - LR718 Château-Chinon-Autun
Transports ferroviaires	X
Taxis & TAD	Taxi sans réservation, appel téléphonique gratuit + prix appel , TAD ça roule
Vélos	Location de vélos à assistance électrique Appuis vélos et bornes de recharge disponibles Parking vélo
Voitures et motos	Parking voiture et moto Emplacements bornes de recharge électriques

Informations datées de septembre 2025 sauf indication contraire ; source : SNCF Gares et connexions

La gare d'Autun est un pôle multimodal important, avec plusieurs lignes interurbaines d'autocars et des aménagements pour les autres véhicules (notamment des IRVE). Elle n'est cependant plus utilisée en tant que gare ferroviaire depuis 2020, bien que des tronçons de rails subsistent (la section entre Autun et Étang-sur-Arroux est neutralisée mais n'est ni fermée, ni déposée).



Source : Iter, 2025

Gare	Avallon
Transports en commun	Lignes interurbaines Mobigo : - LR119 Avallon-Dijon - LR123 Avallon-Saulieu-Autun - LR807 Tonnerre-Avallon (1 horaire d'aller et de retour du lundi au vendredi, différent le samedi). - LR813 Clamecy-Avallon-Montbard (2 horaires d'aller le lundi et de retour le vendredi, différents en vacances et jours fériés) - Navette interquartier CITEO
Transports ferroviaires	Lignes TER Bourgogne-Franche-Comté Liaison indirecte vers Paris via Montbard
Taxis & TAD	TAD CCAVM et taxi TER
Vélos	Parking vélo sécurisé
Voitures et motos	Parking voitures (40 places) et motos disponibles

Informations datées de septembre 2025 sauf indication contraire ; source : SNCF gares et connexions

La gare d’Avallon dispose de plusieurs modes de déplacements collectifs (bus interurbains et liaisons ferroviaires avec les villes alentour), ainsi que des espaces de stationnement (dont boxes) pour les vélos et engins de déplacement personnels. La navette inter-quartier Citéo, les taxis et le TAD complètent l’offre.



Source : Iter, 2025

5 Transports collectifs Intermodalité en gare

Gare	Luzy
Transports en commun	Lignes interurbaines Mobigo : La ligne LR506 Luzy-Decize dessert la ville de Luzy à la gare.
Transports ferroviaires	Liaisons directes vers Nevers, Dijon et Etang Liaison indirecte vers Paris
Taxis & TAD	TAD « Luzilien » et TAD du SIDT
Vélos	x
Voitures et motos	Une dizaine d'emplacements possibles pour le stationnement sont disponibles sur la place de la gare

Informations datées de septembre 2025 sauf indication contraire ; source : SNCF Gares et connexions

La gare de Luzy présente assez peu de possibilités d’intermodalité. Une unique ligne de bus interurbaine la dessert, ainsi qu’un TAD. Les possibilités de stationnement en gare sont également limitées.. La gare permet enfin des liaisons directes vers Dijon et Nevers. A noter qu’un projet de maison de la mobilité est en cours à proximité de la gare de Luzy.



Sources : Wikimedia Commons et Iter, 2025

Atelier de co-construction de la Maison de la Jeunesse et de la Mobilité à Luzy
Sources : Pays Nivernais Morvan (Tous en gare, Permis d’expérimenter), 2024

Gare	Etang-sur-Arroux
Transports en commun	Lignes interurbaines Mobigo : La ligne LR719 dessert la commune au niveau de la gare, tout comme les autocars TER effectuant la liaison avec Autun.
Transports ferroviaires	Liaisons directes vers Dijon et Nevers (et plus localement Mesvres et Broye sur le territoire de la CCGAM)
Taxis & TAD	TAD ça roule
Vélos	Emplacements abrités doté d'arceaux vélos
Voitures et motos	Parking voiture

Informations datées de septembre 2025 sauf indication contraire ; source : SNCF Gares et connexions

La gare d’Etang-sur-Arroux est desservie par deux lignes interurbaines d’autocars et permet des liaisons ferroviaires ou routières vers Dijon, Nevers, Autun et Le Creusot. Elle est dotée d’un parking pour les voitures et d’emplacements pour les vélos sous forme d’arceaux abrités.



Sources : Wikimedia Commons et Google Maps, 2025

5 Transports collectifs Intermodalité en gare

Gare	Montbard
Transports en commun	Lignes interurbaines Mobigo : LR120 Liernais <> Semur-en-Auxois <> Montbard LR122 Montbard <> Pouilly-en-Auxois LR126 Montbard <> Châtillon-sur-Seine
Transports ferroviaires	Liaisons directes vers Dijon, Paris et Lyon (dont TGV)
Taxis & TAD	4 compagnies de taxis différentes disponibles en gare (sans réservation, appel téléphonique gratuit + prix appel) TAD151 Semur-en-Auxois - Montbard
Vélos	Emplacements dotés d'arceaux à vélos Parking vélo sécurisé
Voitures et motos	Parking voitures et motos disponibles

Informations datées de septembre 2025 sauf indication contraire ; source : SNCF Gares et connexions

La gare de Montbard (hors PNR) possède un panel multimodal assez large. Trois lignes de bus interurbaines assurent la desserte de la gare, avec des liaisons vers les principales villes alentour. 4 compagnies de taxis sont présentes autour de la gare, ainsi qu'un service de TAD. Des emplacements de stationnement sont également à disposition : un parking pour les véhicules motorisés, un parking à vélos sécurisé et des arceaux à vélos.



Sources : Wikimedia Commons et Google Maps, 2025

Gare	Le Creusot-Montceau TGV
Transports en commun	<ul style="list-style-type: none"> Lignes interurbaines Mobigo : <ul style="list-style-type: none"> - LR702 Chalon/Saône <> Gare TGV <> Le Creusot - LR706 Autun <> Gare TGV Le Creusot Montceau - LR710 Digoin <> Gueugnon <> Montceau-les-Mines Lignes internes monRÉZO : <ul style="list-style-type: none"> Ligne TGV : Le Creusot Hôtel Dieu <> Gare TGV <> Montceau Gare (1) (janvier 2025)
Transports ferroviaires	Liaisons directes vers Lyon et Paris
Taxis & TAD	Taxis disponibles à la gare routière (sans réservation)
Vélos	Parking vélo couvert
Voitures et motos	Parking voiture payant Location de voitures : 2 enseignes disponibles

Informations datées de septembre 2025 sauf indication contraire ; source : SNCF Gares et connexions

La gare Le Creusot TGV (hors PNR) est la gare avec le meilleur panel multimodal. Elle est desservie par le TGV, et permet donc des liaisons directes vers Lyon et Paris. Elle est également desservie par trois lignes interurbaines d'autocars, ainsi qu'une ligne urbaine de bus. Un service de taxis est disponible autour de la gare, ainsi que deux enseignes de location de voitures. Enfin, un parking vélos et un parking voitures sont présents sur le site.



Sources : Wikimedia Commons et Google Maps, 2025



Organisme	Type	Titre	Description	Tarif (septembre 2025)
MOBIGO	TAD	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	1 € 50
MOBIGO	Lignes de marché	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	1 € 50
MOBIGO	Ligne ARCY/CURE > AVALLON	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	2 €
MOBIGO	Lignes bus régulières	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	2 €
MOBIGO	Lignes bus régulières	Abonnement mensuel	Déplacements illimités dans le mois	50 €
MOBIGO SNCF	SNCF- Ligne TER Dijon-Autun-Nevers	Billet unitaire	Valable pour un déplacement	Tarifification SNCF
MOBIGO SNCF	SNCF Lignes TER Paris Bercy > Corbigny/Avallon	Billet unitaire	Valable pour un déplacement	Tarifification SNCF
CCGAM-Ça roule	Lignes régulières Autun	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	1 €
CCGAM-Ça roule	Lignes régulières Autun	Carnet 10 tickets	Valable pour dix déplacements	8 €
CCGAM-Ça roule	Lignes régulières Autun	Abonnement mensuel	Déplacements illimités dans le mois	12 €
CCGAM-Ça roule	Lignes régulières Autun	Abonnement trimestriel	Déplacements illimités dans le trimestre	34 €
CCGAM-Ça roule	Lignes régulières Autun	TicketPASS	Déplacements illimités sur une journée	6 €
CCGAM-Ça roule	TAD Autun	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	3 €
CCGAM-Ça roule	TAD Autun	Carnet 20 tickets	Valable pour vingt déplacements	49 €
CCGAM-Ça roule	TAD Autun	TicketPASS	Déplacements illimités sur une journée	6 €
Avallon - Citéo	Navette inter-quartiers	Gratuité		
CCAVM	TAD	Ticket unitaire	Valable pour un déplacement	1,5 €

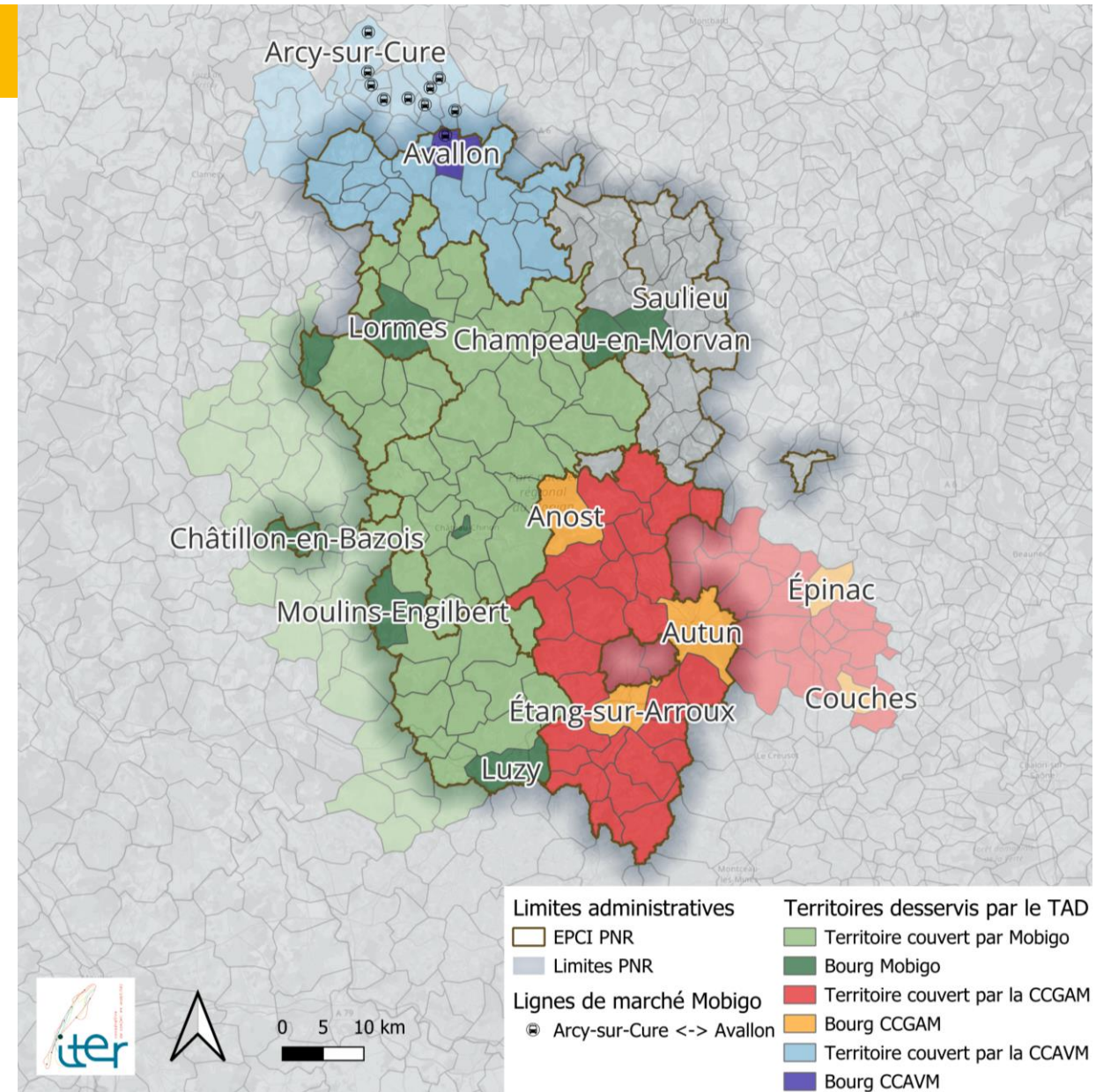
Des offres de transport à la demande sur l'essentiel du parc

7 offres de transport à la demande et une ligne de marché sont proposées par Mobigo sur le territoire.

Des offres de TAD sont également proposées par la CCGAM, la CCAVM et l'EBE de Luzy (« Luzylien »). Ces services permettent de se diriger vers le bourg le plus proche (CCGAM) ou la commune principale (CCAVM) ou au sein de l'ancien canton (Luzylien).

Toutefois, ces services restent **limités** :

- Des disponibilités uniquement **une à trois fois par semaine**.
- Une possibilité de séjour au maximum **d'une demi-journée**
- Un manque de trajets inter-EPCI
- Une possibilité de se rendre uniquement **sur les bourgs les plus proches**.
- Une partie au nord-est du territoire non couverte.



TAD de/vers Autun

Le service TAD permet de se rendre à **Autun** ou au bourg le plus proche.

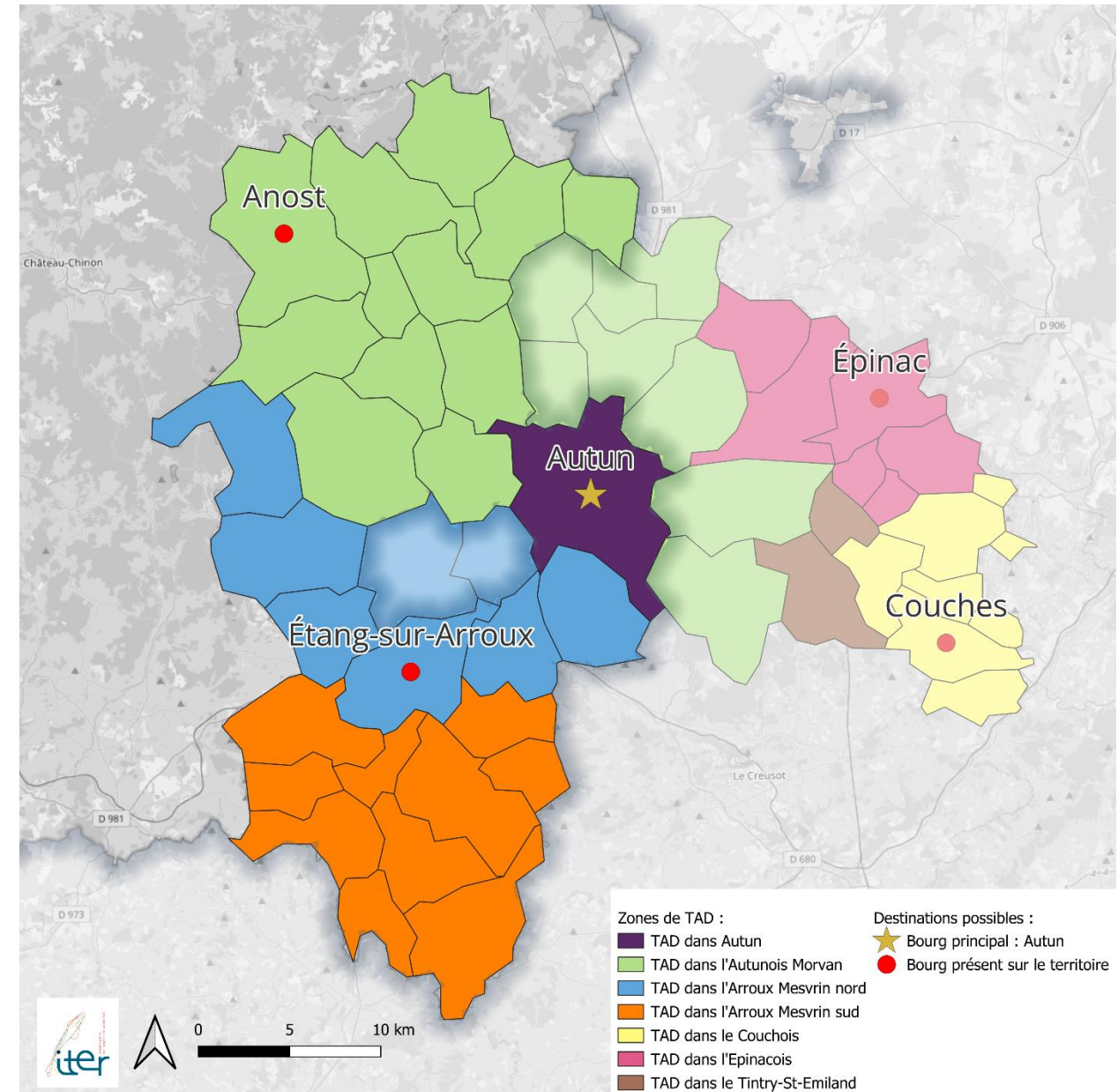
Il est disponible les **matins** du **mercredi au vendredi hors jours fériés** et accessible à tous (les enfants à partir de **14 ans** peuvent voyager seuls).

Il est également accessible aux **personnes à mobilité réduite**, qui représentent **84 %** des usagers.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par téléphone auprès de la **Communauté de communes du Grand Autunois Morvan**.

Le prix d'un déplacement est de **3 €** (soit 6 € l'aller-retour). Le règlement est possible auprès du conducteur ou à l'espace Mobilité en gare d'Autun.



TAD de/vers Avallon

Le service TAD porte-à-porte permet de se rendre à **Avallon** ou d'en revenir.

Selon les secteurs géographiques de la CCAVM, il est disponible tous les mardis, mercredis, jeudis et vendredis **de 8 h à 13 h**.

Il est accessible aux **personnes à mobilité réduite**.

Démarche de réservation

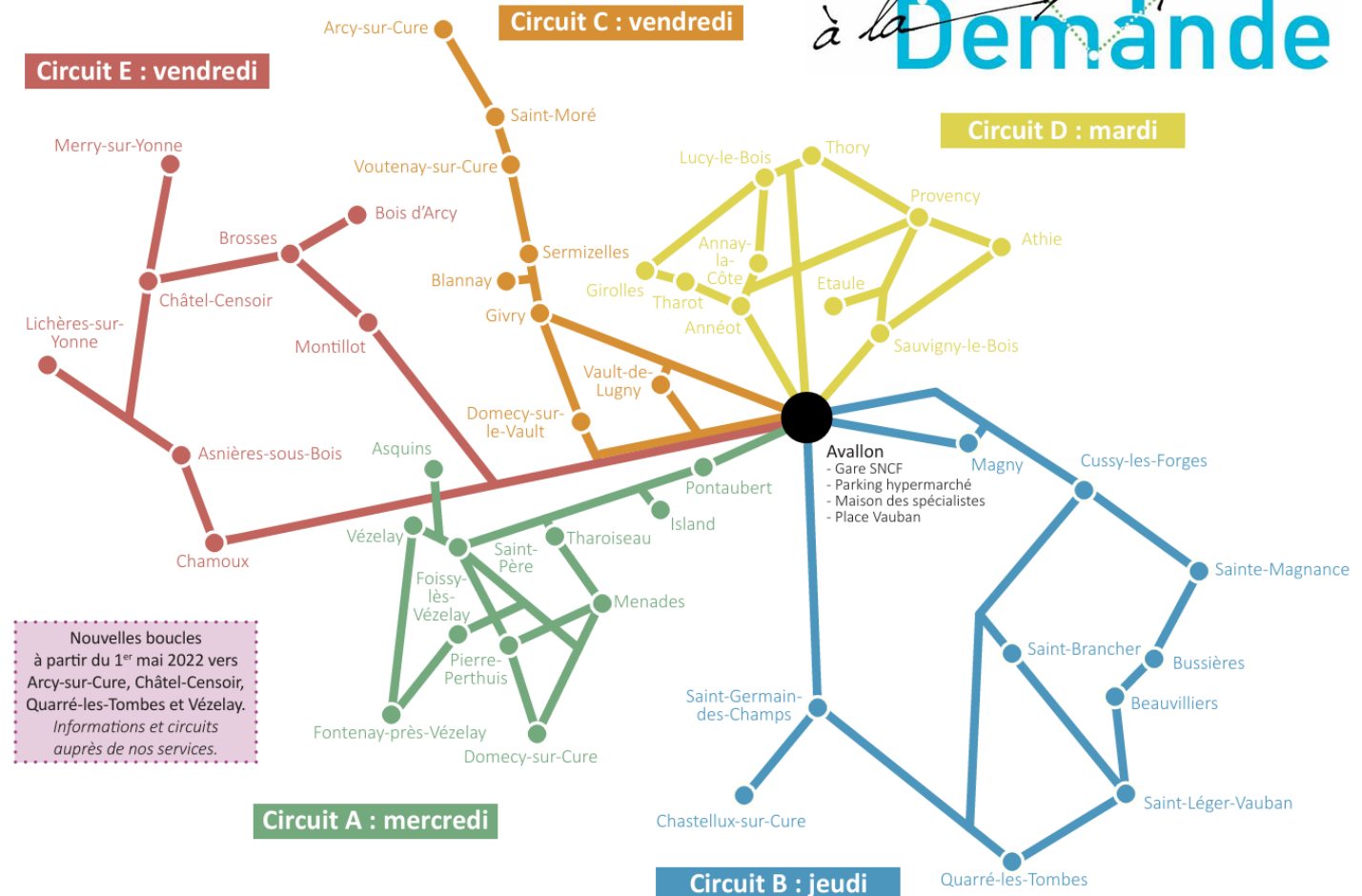
La réservation s'effectue par téléphone auprès des **Taxis Moffront la veille avant 12 h**.

Le prix d'un déplacement est de **1,5 €** (soit 3 € l'aller-retour).

Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

De chez vous à AVALLON et/ou d'AVALLON à chez vous !

Transport à la Demande





Ligne ARCY/CURE > AVALLON

Cette ligne permet de se rendre à **Avallon** pour se rendre au marché, faire ses courses ou autre.

Elle est disponible le **samedi** en période scolaire et **pendant les vacances**. L'arrivée sur site se fait à 9 h 15 et le retour à 11 h 30.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par **téléphone** ou sur le site **viamobigo.fr**.

Elle est possible du **lundi au vendredi**, la veille **avant 17 h** (sauf jours fériés) et jusqu'à **30 jours** avant le déplacement.

Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour)

Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

ALLERS

ARCY/CURE > AVALLON	Samedi
	🕒
ARCY/CURE 1 av. de la Gare	08:15
ST-MORE PL. de la Mairie	08:19
VOUTENAY/CURE Abri pl. de la Mairie	08:20
SERMIZELLES Église	08:26
GIROLLES PL. des Tilleuls	08:38
THAROT Église abri	08:43
ANNAY-LA-CÔTE PL. de l'Église	08:51
LUCY-LE-BOIS PL. de la Mairie	09:00
VASSY Mairie abri	09:05
ÉTAULES Abri rue du Crai	09:08
AVALLON Centre commercial	09:12
AVALLON Rue Maréchal Foch	09:15

RETOURS

AVALLON > ARCY/CURE	Samedi
	🕒
AVALLON Rue Maréchal Foch	11:30
AVALLON Centre commercial	11:35
ÉTAULES Abri rue du Crai	11:37
VASSY Mairie abri	11:40
LUCY-LE-BOIS PL. de la Mairie	11:45
ANNAY-LA-CÔTE PL. de l'Église	11:54
THAROT Église abri	12:02
GIROLLES PL. des Tilleuls	12:04
SERMIZELLES Église	12:10
VOUTENAY/CURE Abri pl. de la Mairie	12:15
ST-MORE PL. de la Mairie	12:16
ARCY/CURE 1 av. de la Gare	12:20

TAD 562 CHÂTEAU-CHINON

Ce transport permet de se rendre à **Château-Chinon**. Il est disponible les **mercredis, samedis et jours de foire** (2^{ème} lundi du mois), **hors jours fériés**.

- **Le samedi**, l'arrivée sur site se fait à 9 h 15 et le retour à 11 h 45.
- **Le mercredi et les jours de foire**, l'arrivée sur site se fait à 9 h et le retour à 12 h.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par **téléphone** ou sur le site viamobigo.fr :

- le **lundi** de 9 h à 12 h pour un trajet le mercredi
- Le **jeudi** de 9 h à 12 h pour un trajet le samedi ou un jour de foire.

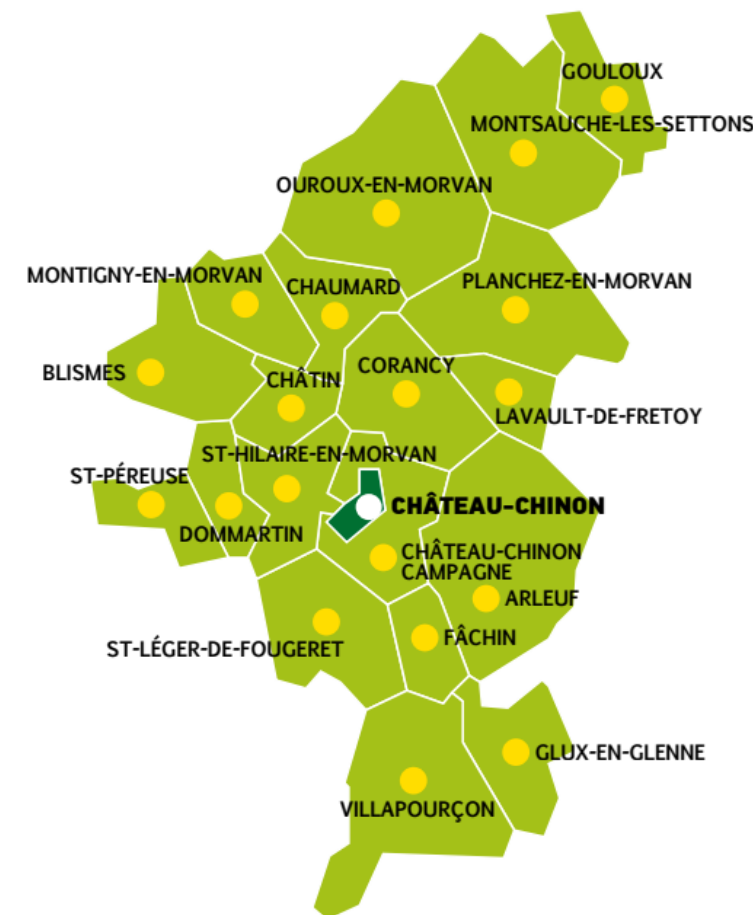
Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour). Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

INFORMATIONS PRATIQUES

	Allez à	CHÂTEAU-CHINON		
	Jours de fonctionnement	Mercredi	Samedi	2 ^{ème} lundi du mois (jour de foire)
	Durée du séjour	De 9h à 12h	De 9h15 à 11h45	De 9h à 12h
Vous habitez à	ARLEUF	X	X	X
	CHÂTEAU-CHINON CAMPAGNE	X	X	X
	CHÂTIN	X	X	X
	DOMMARTIN	X	X	X
	FÂCHIN	X	X	X
	GLUX-EN-GLENNE	X	X	X
	ST-HILAIRE-EN-MORVAN	X	X	X
	ST-LÉGER-DE-FOUGERET	X	X	X
	ST-PÉREUSE	X	X	X
	VILLAPOURÇON	X	X	X
	BLISMES	X	X	X
	CHAUMARD	X	X	X
	CORANCY	X	X	X
	GOULOUX	X	X	X
	LAVAUT-DE-FRÉTOY	X	X	X
	MONTIGNY-EN-MORVAN	X	X	X
	MONTSAUCHE-LES-SETTONS	X	X	X
	OUROUX-EN-MORVAN	X	X	X
	PLANCHEZ	X	X	X

La ligne ne circule pas les jours fériés

VOTRE TERRITOIRE



TAD 563 MOULINS-ENGILBERT

Ce transport permet de se rendre à Moulins-Engilbert. Il est disponible les **mardis et samedis matin**. L'arrivée sur site se fait à 8 h et le retour à 11 h 30.

Il est possible de se rendre à **Nevers** depuis Tamnay-en-Bazois grâce à la ligne 501 les **mercredis et jeudis** (correspondance à 8 h 18 et retour à 18 h 17 en période de vacances ou 19 h 26 en période scolaire).

Le service n'est pas disponible les **jours fériés**.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par **téléphone** auprès du Syndicat Intercommunal de Transport et de Gestion du collège de Moulins-Engilbert, **la veille du trajet** entre 11 h et 12 h.

Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4€ l'aller-retour).

Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

INFORMATIONS PRATIQUES

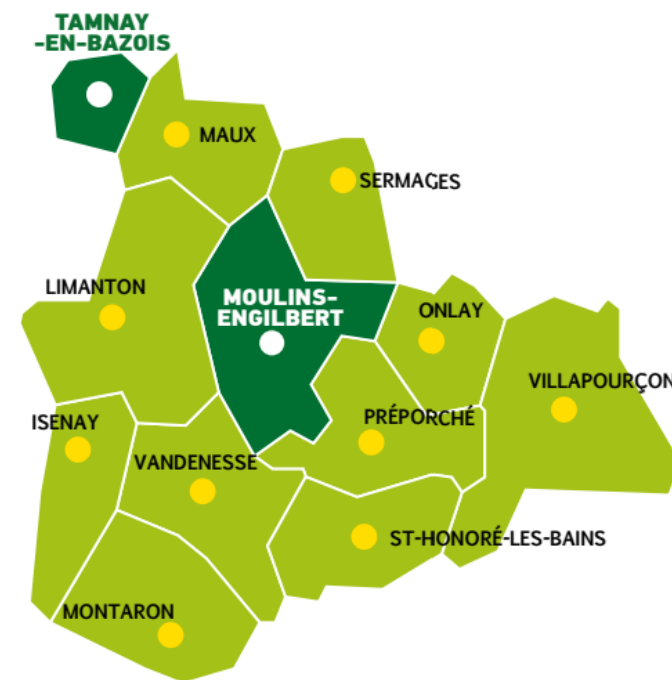
	Allez à	MOULINS-ENGILBERT			
	Jours de fonctionnement	Mardi matin	Samedi matin	Mercredi	Jeudi
Vous habitez à	ONLAY	X	X	X	X
	VILLAPOURÇON	X	X	X	X
	MAUX	X	X	X	X
	SERMAGES	X	X	X	X
	LIMANTON	X	X	X	X
	ISENAY	X	X	X	X
	MONTARON	X	X	X	X
	VANDENESSE	X	X	X	X
	PREPORCHE	X	X	X	X
	ST-HONORÉ-LES-BAINS	X	X	X	X
	MOULINS-ENGILBERT	X	X	X	X

La ligne ne fonctionne pas les jours fériés

① Correspondance à 08:18 avec la ligne LR501

Retour : départ de Tamnay-en-Bazois vers 18:17 en période de vacances scolaires et vers 19:26 en période scolaire

VOTRE TERRITOIRE



TAD 564 LUZY

Ce transport permet de se rendre à **Luzy**. Il est disponible **tous les vendredis hors jours fériés**. L'arrivée sur site se fait à 9 h et le retour à 11 h. Ce service est accessible aux **personnes à mobilité réduite**.

Démarche de réservation

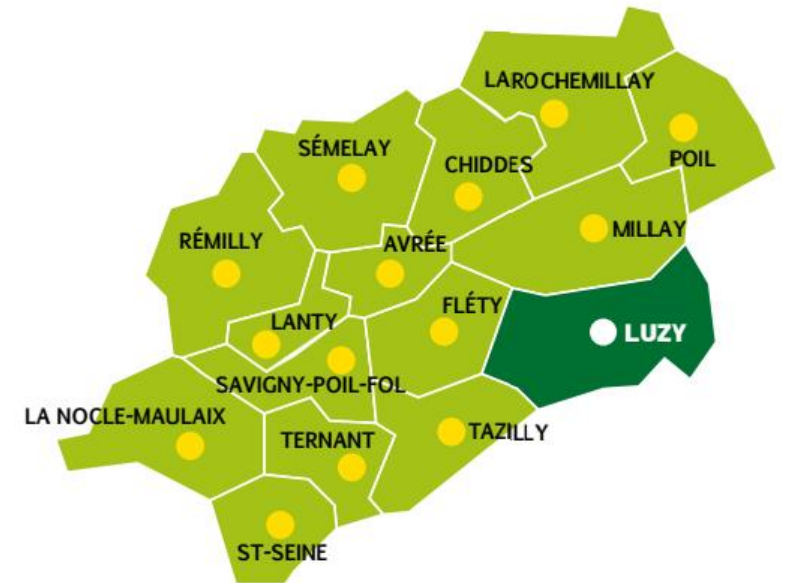
La réservation s'effectue par **téléphone** auprès du Syndicat Intercommunal de Transports à la Demande de Luzy, **le mardi** de 8 h 30 à 11 h 30. Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour). Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

INFORMATIONS PRATIQUES

Vous habitez à :		
<ul style="list-style-type: none"> • ST-SEINE • LA NOCLE-MAULAIX • TERNANT • TAZILLY • FLÉTY • SAVIGNY-POIL-FOL • LANTY • RÉMILLY • SÉMELAY • CHIDDES • AVRÉE • MILLAY • LAROCHEMILLAY • POIL • HAMEAUX L'HAUT-DE-L'ARCHE ET PETITON (VILLAPOURÇON) 		
Allez à LUZY		
Jour de fonctionnement	Heure d'arrivée à destination	Heure de départ vers domicile
Tous les vendredis	09:00	11:30

La ligne ne circule pas les jours fériés

VOTRE TERRITOIRE



TAD 566 CHÂTILLON-EN-BAZOIS

Ce transport permet de se rendre à **Châtillon-en-Bazois**. Il est disponible **tous les jeudis hors jours fériés**. L'arrivée sur site se fait à 9 h 15 et le retour à 11 h 15.

Il est possible de se rendre à **Nevers** entre 11 h et 17 h avec le LR501 en période scolaire (départ à 9 h 55 et retour à 18 h 22, puis prise en charge par le TAD pour le retour à domicile).

Ce service est accessible aux **personnes à mobilité réduite**.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par **téléphone** ou sur le site viamobigo.fr, du lundi au vendredi avant 17 h la veille.

Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour).

Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

INFORMATIONS PRATIQUES

Vous habitez à	Allez à	CHÂTILLON-EN-BAZOIS	NEVERS via la ligne LR 501 Château-Chinon - Nevers
	Jours de fonctionnement	Jeudi	Jeudi (en période scolaire uniquement)
		①	②
ACHUN		X	X
ALLUY		X	X
AUNAY-EN-BAZOIS		X	X
BAZOLLES		X	X
BICHES		X	X
BRINAY		X	X
CHOUGNY		X	X
CHÂTILLON-EN-BAZOIS Hameaux		X	X
DUN/GRANDRY		X	X
LIMANTON		X	X
MONTAPAS		X	X
MONT-ET-MARRÉ		X	X
MONTIGNY/CANNE		X	X
OUGNY		X	X
TAMNAY-EN-BAZOIS		X	X
TINTURY		X	X

La ligne ne fonctionne pas les jours fériés

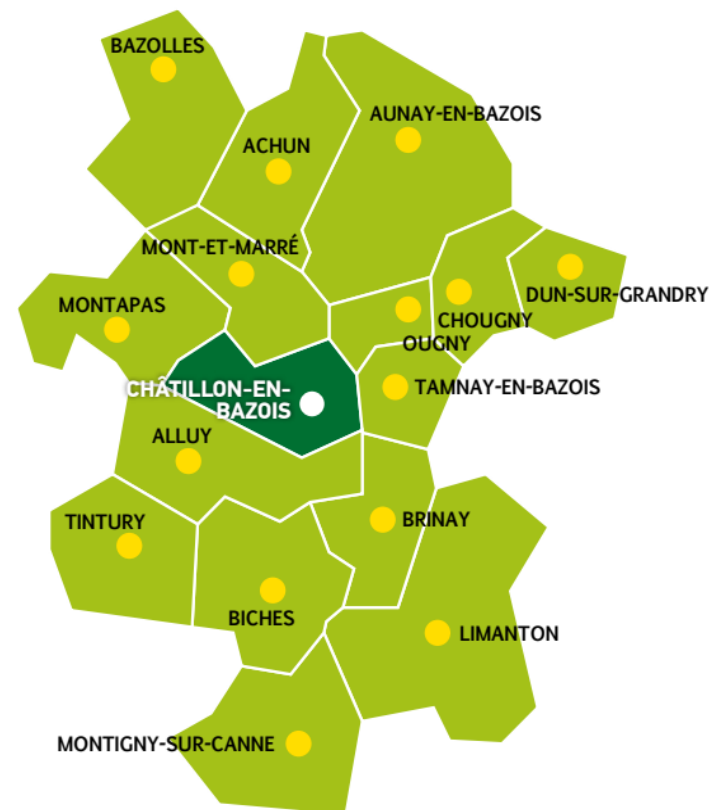
① Séjour sur place de 09 h 15 à 11 h 15

② En période scolaire uniquement, séjour possible à Nevers entre 11 h et 17 h via la LR 501 :

- Montée LR 501 à 9 h 55 à Châtillon-en-Bazois (Mairie)

- Retour LR 501 à 18 h 22 à Châtillon-en-Bazois (Mairie) puis prise en charge par le TAD 566 pour retour à domicile

VOTRE TERRITOIRE



TAD 569 PAYS CORBIGEOIS

Ce transport permet de se rendre à **Corbigny**.
Il est disponible **tous les vendredis et les 2èmes mardis du mois, hors jours fériés**.
L'arrivée sur site se fait à 9 h 30 et le retour à 12 h.
Le service est accessible aux **personnes à mobilité réduite**.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue en fonction du lieu de résidence :

- Par **téléphone** ou via le site **viamobigo.fr**
- Au près de la **commune de Bazolles (SITD)**

Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour).

Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

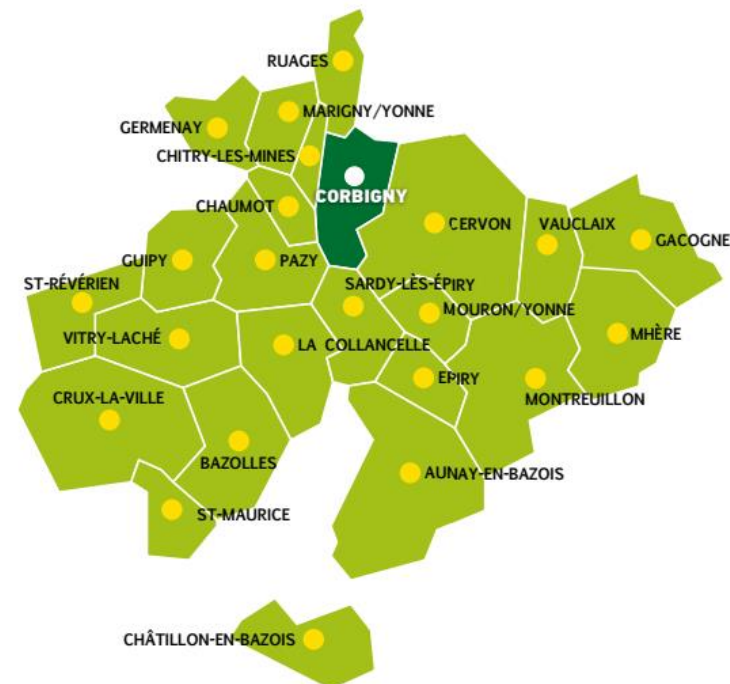
INFORMATIONS PRATIQUES

Vous habitez à :		
• BAZOLLES		
• CHAUMOT		
• CHITRY-LES-MINES		
• GERMENAY		
• GUIPY		
• LA COLLANCELLE		
• MARIGNY/YONNE		
• PAZY		
• RUAGES		
• VITRY-LACHÉ		
• AUNAY-EN-BAZOIS		
• CERVON		
• CHÂTILLON-EN-BAZOIS		
• CORBIGNY (HAMEAUX)		
• CRUX-LA-VILLE		
• EPIRY		
• GACOGNE		
• MHÈRE		
• MONTREUILLON		
• MOURON/YONNE		
• SARDY-LÈS-ÉPIRY		
• ST-AURICE		
• ST-RÉVÉRIEN		
• VAUCLAIX		

Allez à CORBIGNY		
Jour de fonctionnement	Heure d'arrivée à destination	Heure de départ vers domicile
Vendredi	09:30	12:00
2 ^e mardi du mois	09:30	12:00

La ligne ne circule pas les jours fériés

VOTRE TERRITOIRE



TAD 570 LORMES

Ce transport permet de se rendre sur **Lormes**.

Il est disponible **tous les jeudis hors jours fériés**.

- Pour les résidents de Brassy et de Dun-les-Places, l'arrivée sur site se fait entre 9 h – 9 h 30 et le retour entre 12 h 15 – 12 h 45 (horaires validés **au moment de la réservation**).
- Pour les autres communes, l'arrivée sur site se fait à 8 h 45 et le retour à 11 h 45.

Ce service est accessible aux **personnes à mobilité réduite**.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par **téléphone** auprès de la Communauté de communes du Morvan Sommets Grands Lacs, le **mardi** de 9 h à 12 h.

Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour).

Le règlement s'effectue directement auprès du conducteur.

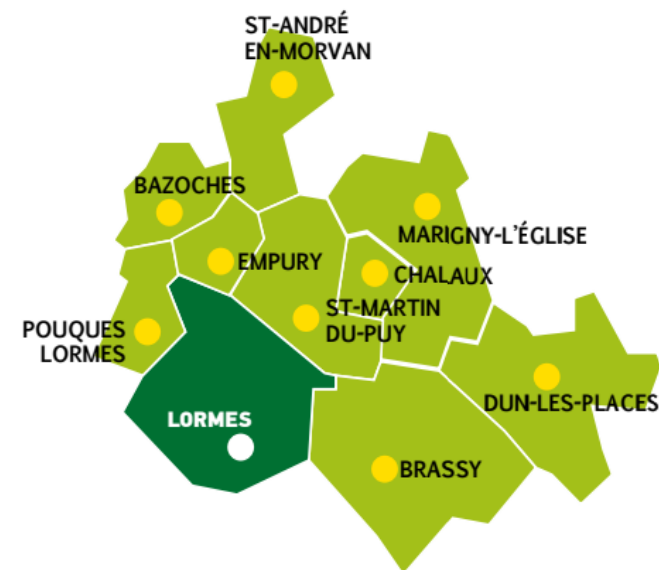
INFORMATIONS PRATIQUES

Vous habitez à :		
<ul style="list-style-type: none"> • CHALAUX • LORMES (HAMEAUX) • MARIGNY-L'ÉGLISE • ST-MARTIN-DU-PUY • ST-ANDRÉ-EN-MORVAN • BAZOCHES • EMPURY • POUQUES-LORMES 		
Allez à LORMES		
Jour de fonctionnement	Heure d'arrivée à destination	Heure de départ vers domicile
Judi	08:45	11:45
Vous habitez à :		
<ul style="list-style-type: none"> • BRASSY • DUN-LES-PLACES 		
Allez à LORMES		
Jour de fonctionnement	Heure d'arrivée à destination	Heure de départ vers domicile
Judi	de 09:00 à 09:30 *	de 12:15 à 12:45 *

La ligne ne circule pas les jours fériés

* Horaires définis au moment de la réservation

VOTRE TERRITOIRE



TAD 574 SAULIEU

Ce service permet de se rendre à **Saulieu**.

Il est disponible **tous les mercredis et 1^{er} et 3^{ème} samedi du mois hors jours fériés**.

- **Le mercredi**, l'arrivée sur site se fait à 14 h 30 et le retour à 17 h 30.
- **Le samedi**, l'arrivée sur site se fait à 9 h et le retour à 12 h.

Ce service est accessible aux personnes à mobilité réduite.

Démarche de réservation

La réservation s'effectue par **téléphone** auprès de la Communauté de communes Morvan Sommets Grands Lacs, le **lundi** de 9 h à 12 h.

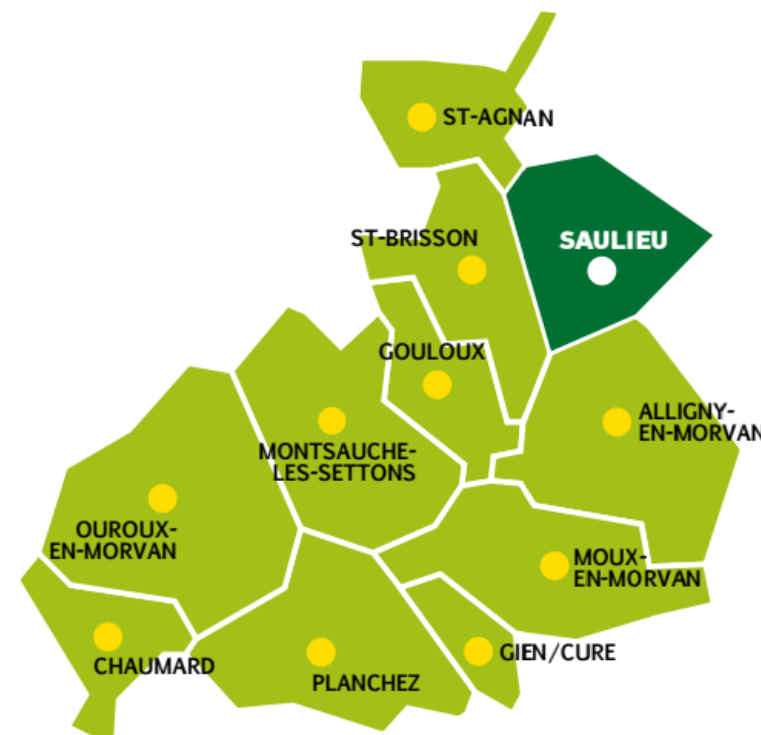
Le prix d'un déplacement est de **2 €** (soit 4 € l'aller-retour).

Le règlement s'effectue auprès du conducteur directement.

INFORMATIONS PRATIQUES

Vous habitez à :		
• ALLIGNY-EN-MORVAN		
• CHAUMARD		
• GIEN/CURE		
• GOULOUX		
• OUROUX-EN-MORVAN		
• MON TSAUCHE-LES-SETTONS		
• MOUX-EN-MORVAN		
• PLANCHEZ		
• ST-BRISSON		
• ST-AGNAN		
Allez à SAULIEU		
Jour de fonctionnement	Heure d'arrivée à destination	Heure de départ vers domicile
Mercredi	14:30	17:30
1 ^{er} et 3 ^e samedis du mois	09:00	12:00

VOTRE TERRITOIRE



Les ateliers en avril 2025 avec les acteurs institutionnels et de la sphère sociale ont permis d'esquisser un **constat sur les points positifs et négatifs actuels des transports collectifs sur le territoire**. Des pistes d'améliorations ont également émergé.



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



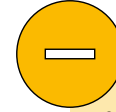
Webinaire de solutions



Ouverture sur des exemples inspirants



- **TAD (Transport à la demande) :**
 - Mis en place notamment par la CC Morvan Sommets et Grands Lacs
 - Vers Château-Chinon, Saulieu, Lormes, Clamecy, Nevers (via St-Saulge)
- **Ligne ferroviaire Nevers – Chagny (Dijon) :**
 - Bonne fréquence et régularité
- **Ligne ferroviaire Corbigny – Paris :**
 - Ligne essentielle mais fragile
- **Autocar Autun – Dijon :**
 - Fréquentation élevée, notamment par les étudiants
- **Autocar Saulieu – Montbard (TGV) :**
 - Bonne correspondance malgré des inadéquations des horaires
- **Liaison estivale Mobigo :**
 - Entre Autun et Bibracte (via Étang-sur-Arroux), 1 AR/jour



- **Fermetures passées de lignes ferroviaires :**
 - Avallon – Autun (85 km)
 - Trains n'arrivant plus en gare d'Autun
- **Diminution des lignes de bus depuis 10 ans :**
 - Couverture territoriale très réduite
- **Écart de perception entre le train et l'autocar :**
 - Autocar jugé moins confortable et moins pratique



Pistes d'amélioration évoquées

- 1 **Renforcer les liaisons internes :**
 - TAD ou transport solidaire pour relier villages et pôles du territoire
- 2 **Mieux faire connaître l'offre :**
 - Communication simplifiée, guichet unique, cas pratiques pour les usagers, relais des communes
- 3 **Intermodalité et coordination :**
 - Train + vélo, meilleures correspondances, dialogue entre opérateurs
 - Rupture Autun – Le Creusot TGV à corriger
- 4 **Optimiser l'usage des véhicules scolaires :**
 - Mutualisation avec le transport régulier ?

Les différents temps de concertation, et notamment les entretiens avec les acteurs, ont permis de dégager les **dispositifs existants, passés et en réflexion sur les transports collectifs ou solidaires pour tous les publics**. D'autres dispositifs existent à destination de publics plus ciblés mais ne sont pas listés ci-dessous. Sans viser l'exhaustivité, ce travail a vocation à être enrichi par les échanges.

DISPOSITIFS ET SOLUTIONS	ACTUEL					ABANDONNE	EN REFLEXION		
Chèque mobilité	CC Bazois Loire Morvan								
Social Truck/service ambulant	Secours catholique (La Roche-en-Brenil, Rouvray)					Centre social du pays Corbigeois/ CCTBC (Tannay-Brinon-Corbigny)	CD Nièvre		
Transport à la Demande (TAD)	CCGAM (Grand Autunois Morvan)	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan)	CCTBC (convention Région BFC)	CCMSGL (convention Région BFC)	CCBLM (convention Région BFC)		CC Saulieu Morvan		
Transport d'Utilité Sociale (TUS)	CCMSGL (Atchoum)	Des communes de la CCGAM (Atchoum)	CS Le Pays Arnay Liernais				CC Saulieu Morvan	EBE Pays Luzicois	CCAVM (Avallon Vézelay Morvan) (1)
Mini bus/navettes (y compris vers des ZA)	CS Saulieu Morvan	CCSM (Saulieu Morvan)	Centre social du pays Corbigeois				PETR du Pays d'Auxois		

Acteurs sociaux

Acteurs de l'ESS et insertion

Acteurs institutionnels et publics

(1) Dans le cadre de l'action 2.3. du PDMS

5

L'offre de mobilité actuelle et en projet



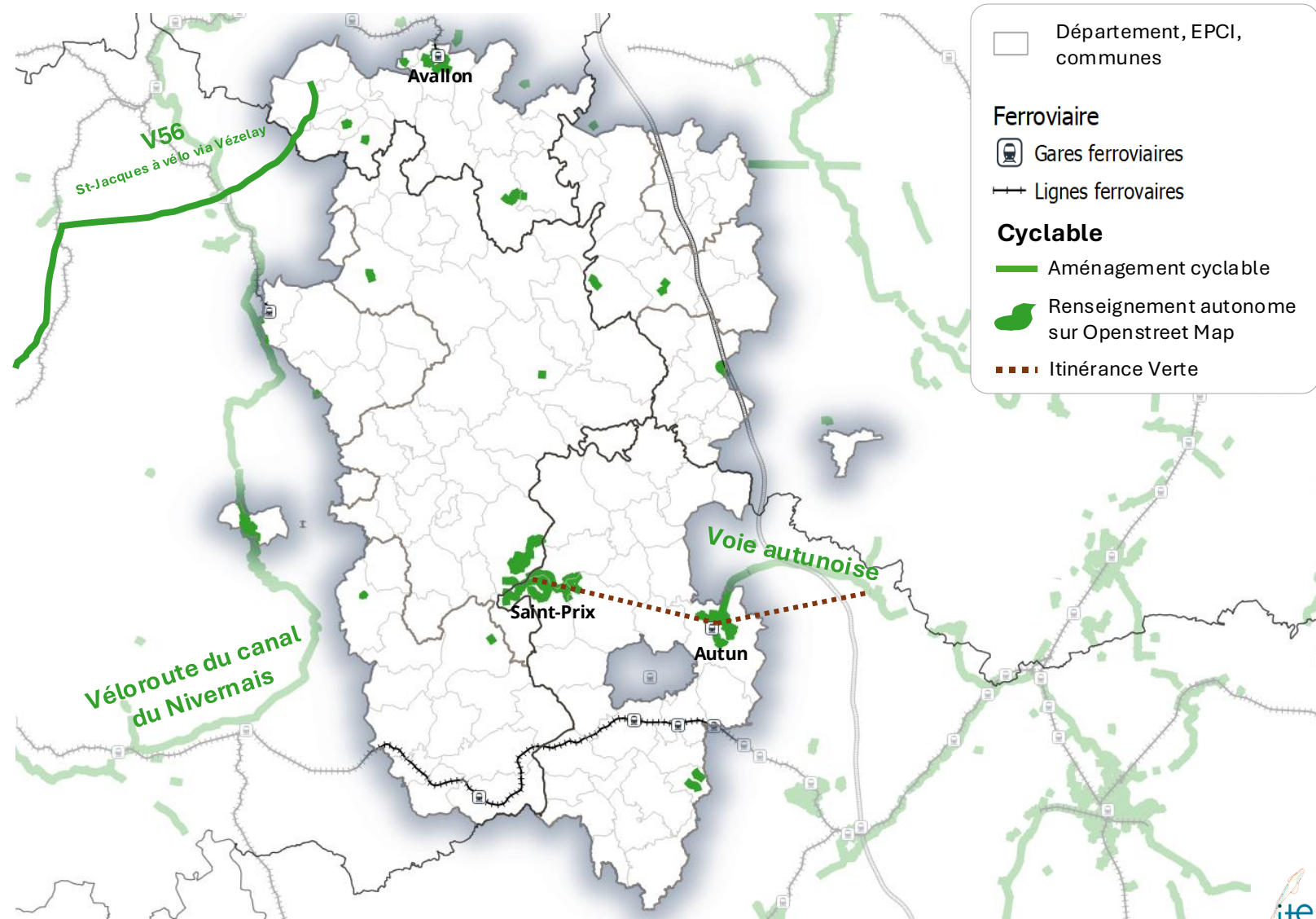
Les modes actifs (vélo et marche)

Des aménagements cyclables inégalement répartis (hors VTT)

- Quelques aménagements dans les centres urbains d'Autun et Avallon
- Une **concentration dans le Haut-Morvan** (autour d'Arleuf) et autour d'Autun
- **Plusieurs véloroutes et voies vertes à proximité** du parc (V56, V51, Véloroute du canal du Nivernais, Eurovélo 8...)
- **Absence d'aménagement cyclable** au cœur du territoire mais un potentiel de diffusion/rabattement à partir des grands itinéraires à proximité



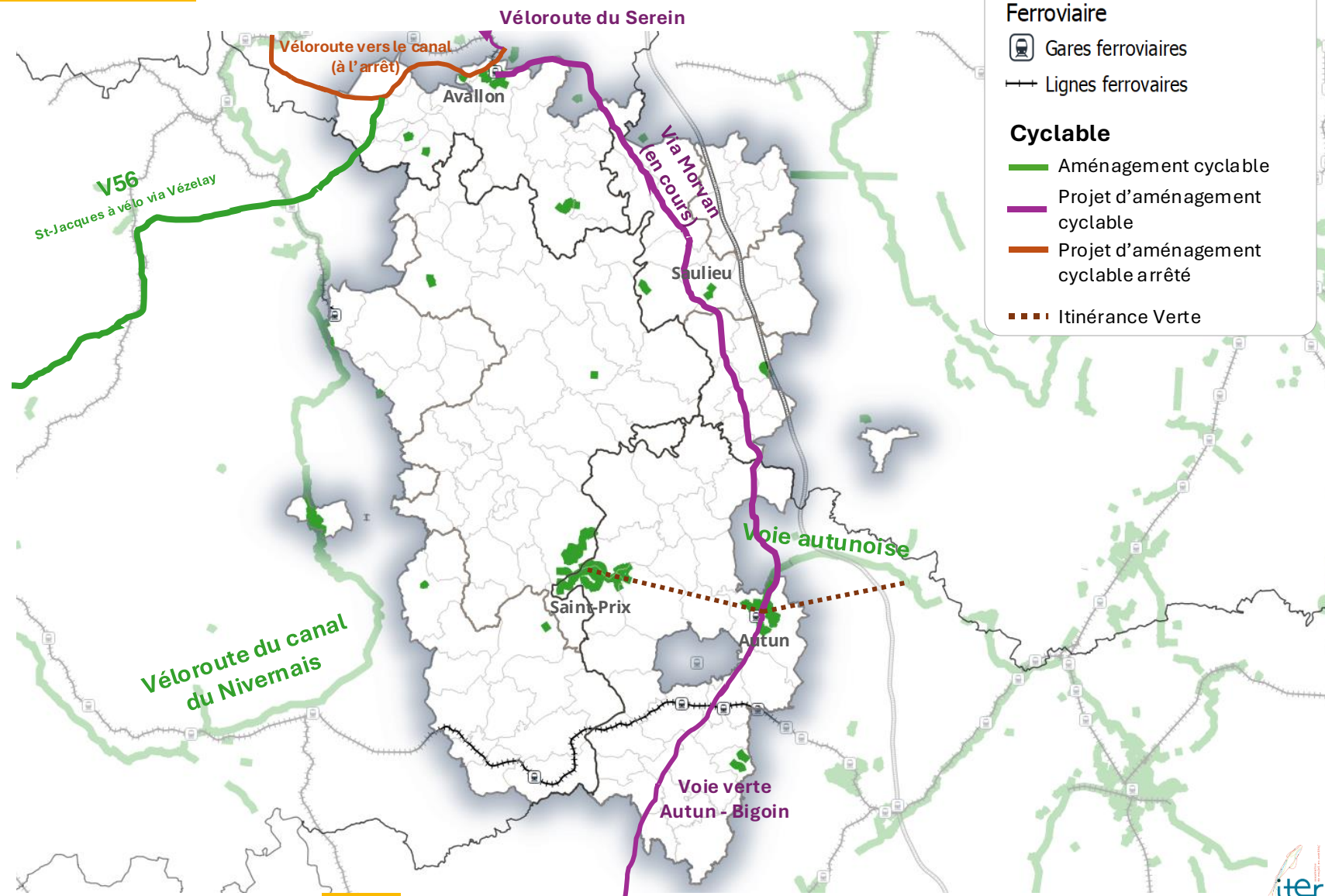
Canal du Nivernais à vélo



Des aménagements cyclables en projet sur le territoire

Des **projets** sur le territoire :

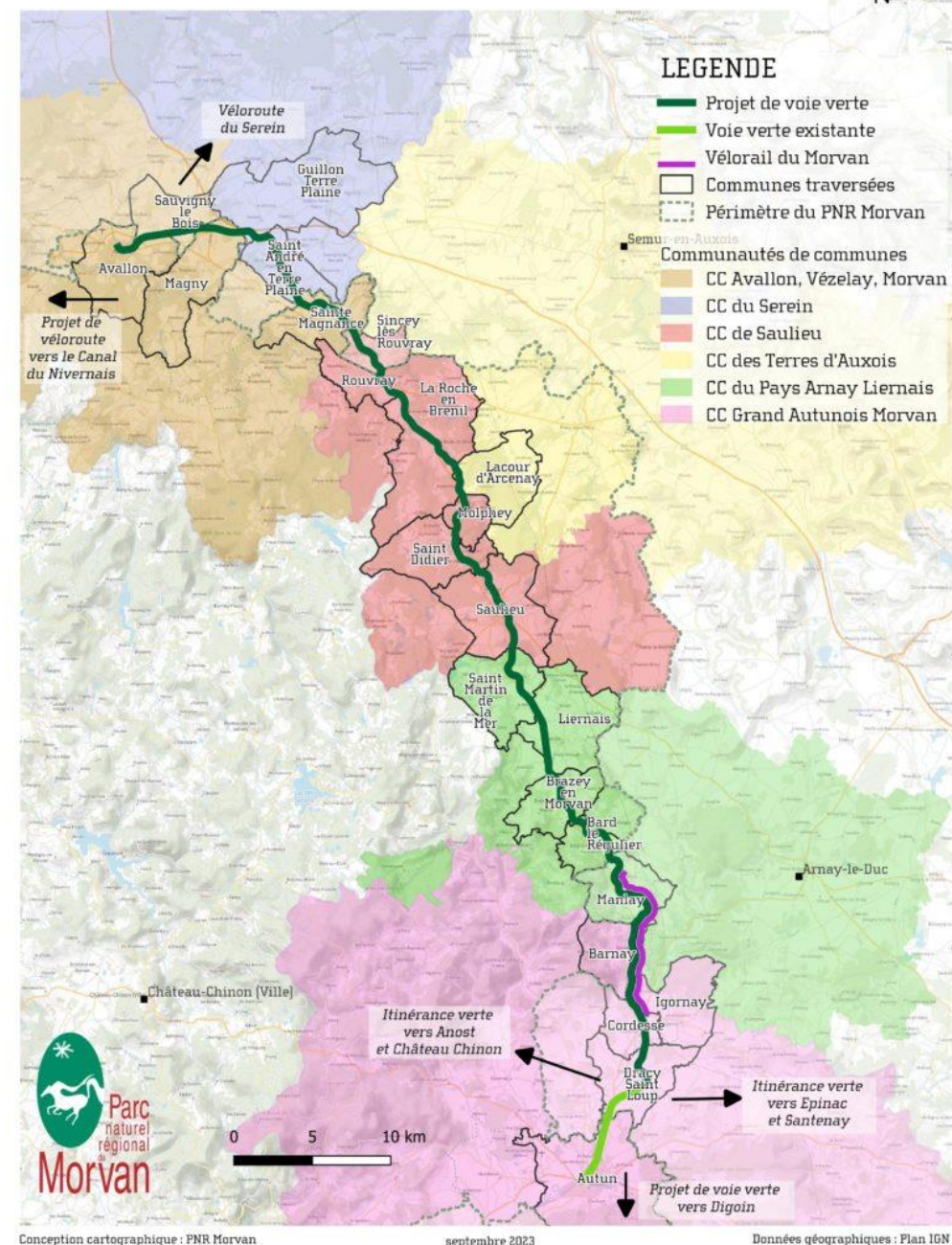
- Véloroute reliant le canal du Nivernais à la véloroute du Serein par la CCAVM. Ce **projet est aujourd’hui à l’arrêt** ;
- **Véloroute du Serein**, projet en cours à l’extérieur du PNR, au nord d’Avallon ;
- **Voie Morvan**, un projet d’envergure de 90 km de voie verte, prêt à démarrer en l’attente de financement. Voie cyclable entre Autun et Avallon traversant 15 communes du PNR, dont Saulieu ;
- **Voie verte d’Autun à Digoin** (3 phases de réalisation entre 2022 et 2040). Cette voie de 60 km sur l’axe nord-sud traversera plusieurs communes de la CCGAM (SDC Saône-et-Loire, 2024).



Zoom sur le projet de voie verte « Via Morvan »

- Le projet de la voie verte **Via Morvan** se fonde sur l'ancienne ligne ferroviaire désaffectée entre **Avallon** et **Autun**, via **Saulieu**.
- Il rassemble **6 communautés de communes** et regroupe **22 communes** dans les départements de l'Yonne, de la Côte-d'Or et de Saône-et-Loire, pour un linéaire d'environ **90 km**.
15 de ces 22 communes font partie du PNR.
- Le déclassement de la voie ferrée est en cours.
- Deux études de faisabilité ont été réalisées en 2024 par les bureaux d'étude Inddigo et Terr&Am, portant respectivement sur les mobilités du quotidien, et sur la faisabilité technique et le volet touristique (accès aux villages, les aménagements techniques, l'interconnexion, la signalisation et le revêtement).
- **Cette voie verte est un projet central pour le développement du vélo dans le PNR**, desservant Avallon, Saulieu et Autun, les principaux foyers de population du territoire. Elle sera aussi connectée aux autres projets de voies cyclables et aux deux itinérances vertes depuis Autun.

Projet de voie verte du Morvan (Avallon-Autun)

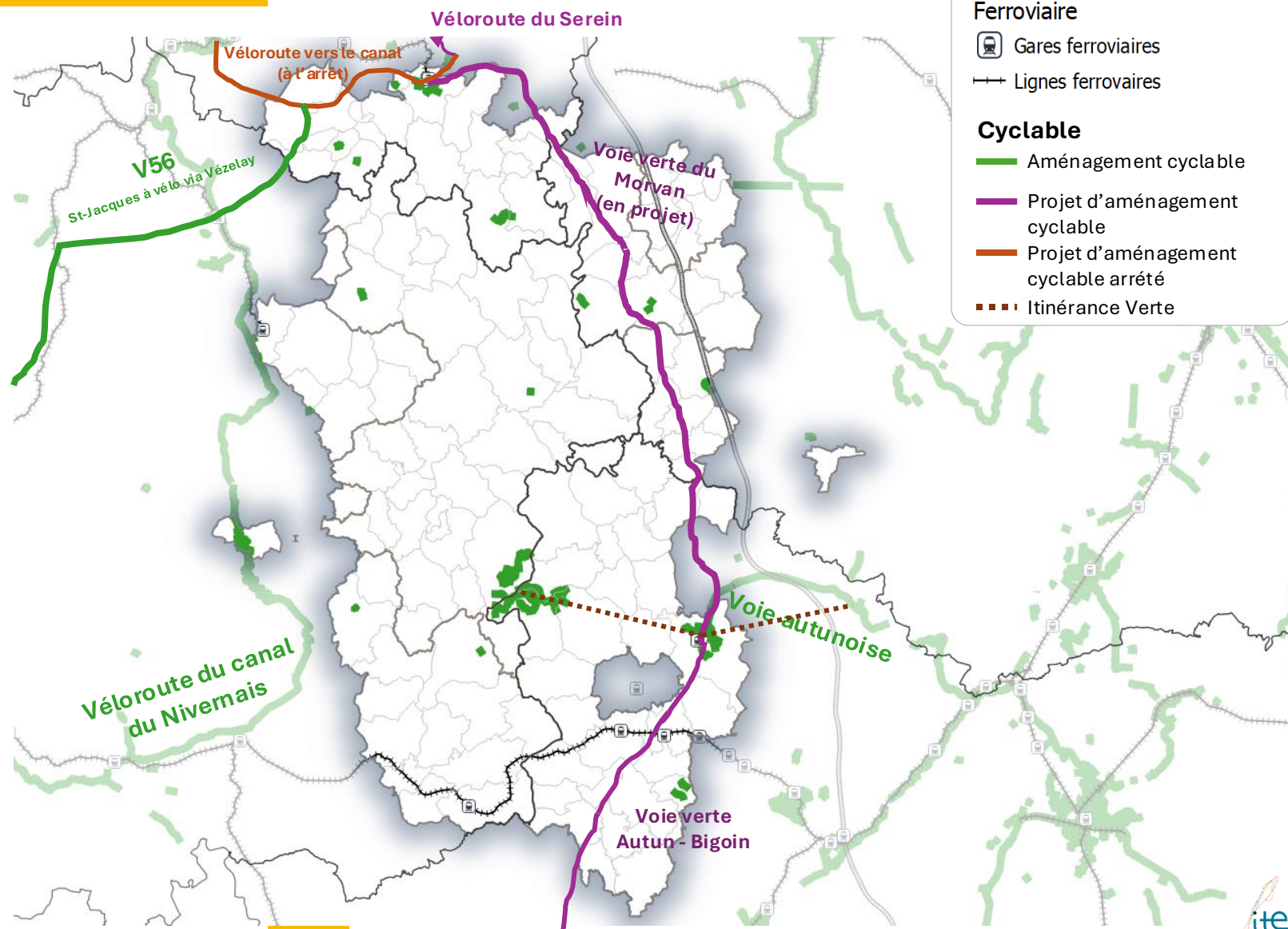


Des aménagements cyclables touristiques (hors VTT)

- Vélorail du Bazois-Morvan :
- Route des Grands Lacs du Morvan : itinéraire cyclable touristique
- V56 : St-Jacques à vélo via Vézelay au nord du PNR
- Des voies d'itinérances vertes (Autun-Epinac et Autun-Château-Chinon)
- Réflexion sur boudes cyclo touristiques depuis le canal et l'Eurovélo 6 vers le PNR
- Développement du Gravel via le réseau « Gravel Morvan »



Vélorail du Bazois-Morvan



Une approche du vélo différenciée selon les territoires

Des services vélos sur le territoire :

- Location longue durée de VAE, stationnement et bornes à la CCGAM
- Label « Accueil Vélo » de l'office de tourisme de la CCSM (locations)
- Aide à l'achat de VAE (CCSM – CCGAM)

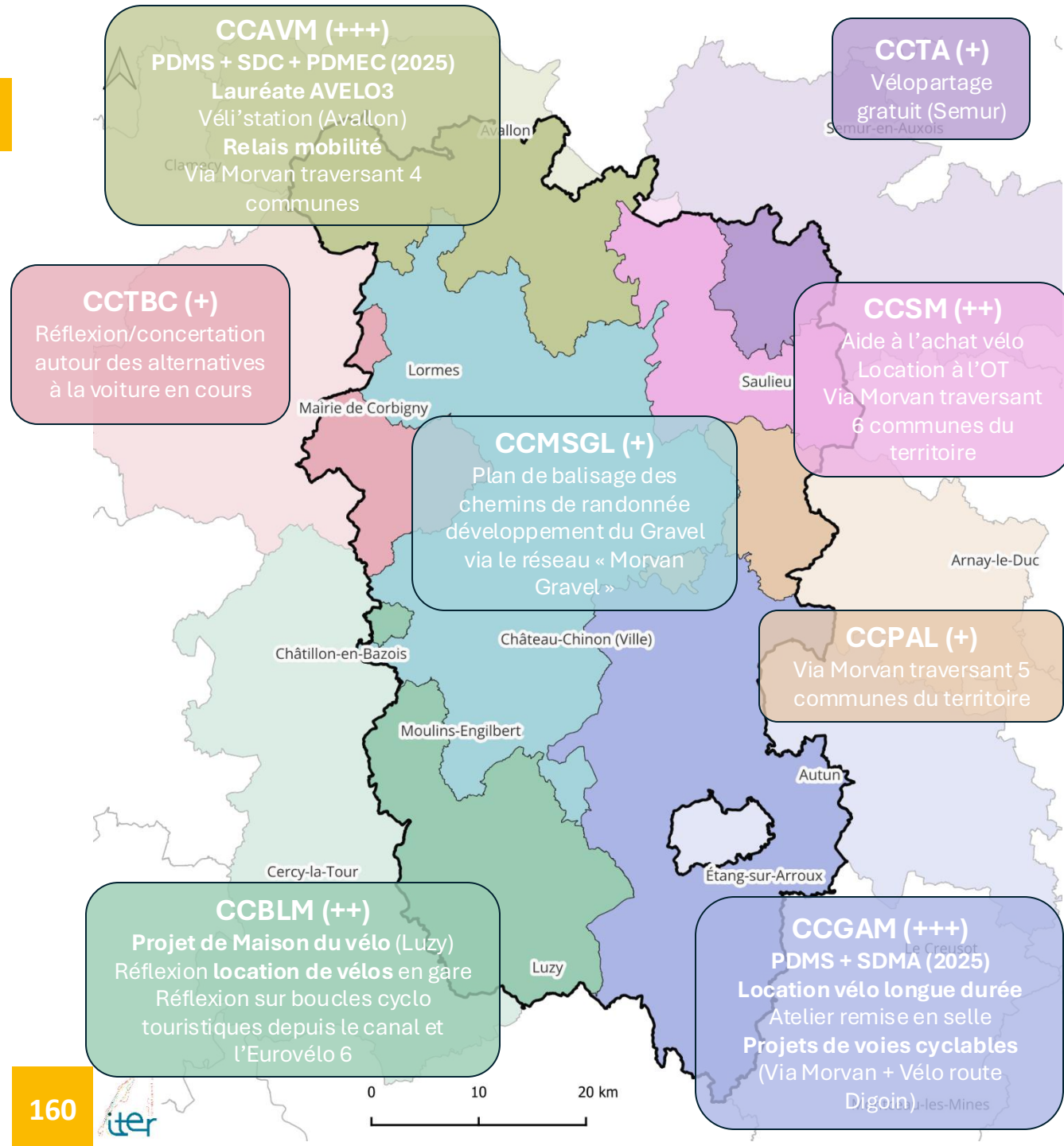
Des aménagements structurants :

- Relais Mobilité (CAVM)
- Voies cyclables en projet (Via Morvan, Véloroute du Serein)
- Véli'station (Avallon)

Des documents stratégiques :

- Un PDMS à la CCGAM et à la CCAVM
- Un schéma directeur cyclable à la CCAVM et un schéma directeur des mobilités actives à la CCGAM
- Des schémas directeurs départementaux

Les projets et les services cyclables présentent des niveaux d'avancement différents selon les collectivités



Les ateliers en avril 2025 avec les acteurs institutionnels et de la sphère sociale ont permis d'esquisser un **constat sur les points positifs et négatifs actuels des modes actifs sur le territoire**. Des pistes d'améliorations ont également émergé.



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



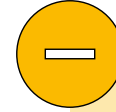
Webinaire de solutions



Ouverture sur des exemples inspirants



- **Itinéraires existants et nature :**
→ Petites routes peu fréquentées, réseau de chemins, qualité de l'air
- **Acteurs engagés :**
→ Associations, Relais des futurs (VAE), loueurs/vendeurs...
- **Ligne ferroviaire Corbigny – Paris :**
→ Ligne essentielle mais fragile
- **Services et outils :**
→ Plateforme régionale, plans de mobilité, ateliers vélo (SRAV, OEPV...)
- **Comportements :**
→ Civilité sur la route jugée supérieure à celle rencontrée en ville
- **Attraités touristiques :**
→ Sentiers propices à la randonnée
→ Pédibus apprécié par les enfants



- **Infrastructures très limitées :**
→ Peu d'aménagements cyclables hors Autun/Avallon
→ Discontinuités, topographie difficile, météo, manque de stationnements
→ Intermodalité vélo-train quasi inexistante
- **Manque de moyens :**
→ Peu de financements par les CC, engagement de la Région et des Départements jugé faible
- **Services rares :**
→ Peu de points de location, vente, réparation
- **Faible culture du vélo :**
→ VAE trop chers, aides mal orientées, pratiques isolées
→ Cohabitation difficile en ville
- **Faible sécurité piétonne :**
→ Absence de trottoirs, voitures stationnées dessus
→ Disparition des commerces de proximité



Pistes d'amélioration évoquées

- 1 **Développer les infrastructures :**
→ Voies cyclables, trottoirs, rues piétonnes
- 2 **Améliorer le stationnement et favoriser l'intermodalité :**
→ Vélos sécurisés, arceaux, lien avec le train, voiture partagée
- 3 **Permettre l'accès au vélo :**
→ Flottes publiques, aides, essai de VAE

- 4 **Améliorer l'information et la sensibilisation :**
→ Jalonnement, partage de la route
→ Ateliers, formations, participation locale

Les différents temps de concertation, et notamment les entretiens avec les acteurs, ont permis de dégager les **dispositifs existants, passés et en réflexion sur les modes actifs pour tous les publics**. D'autres dispositifs peuvent exister à destination de publics plus ciblés mais ne sont pas listés ci-dessous. Sans viser l'exhaustivité, ce travail a vocation à être enrichi par les échanges.

DISPOSITIFS ET SOLUTIONS	ACTUEL				ABANDONNE	EN REFLEXION	
Location/Prêt de vélos	Asso A l'entour Application tootOtoor	CCGAM (1)	Office de tourisme de Saulieu	CCBLM (location scooters électriques et location vente vélo)			
Vélos en libre-service	Ville de Semur-en-Auxois / association LAB'Aux						
Atelier de réparation de vélo	Asso La Bougeotte	Les Atelier Nomades	Au tour du vélo				
Vélo-école sociale					Les Ateliers Nomades		
Subvention vélo/VAE	CC Saulieu Morvan						

Acteurs sociaux
Acteurs de l'ESS et insertion
Acteurs institutionnels et publics

(1) Service de location de vélos avec assistance électrique, à l'Espace Mobilité Ça Roule

5

L'offre de mobilité actuelle et en projet



Des acteurs et des dispositifs d'aide à la mobilité

Dispositif Mobigam : Service Mobilité Solidaire Autunois-Morvan

Ce dispositif est porté par le **CILEF** (Centre d'Information Local sur l'Emploi et les Formations), chargé notamment de l'organisation de dispositifs tels que la mission locale ou la MIFE (Maison de l'Information sur la Formation et l'Emploi). Il s'adresse aux publics en insertion professionnelle, en recherche de formation et d'emploi vivant sur **le territoire de la communauté de communes**, et permet ainsi l'accès aux aides suivantes :

- La **location solidaire** de véhicule (sous condition d'éligibilité) :
 - Voiture à partir de **5 €/jour**
 - Vélo à assistance électrique et scooter à partir de **2 €/jour**
- Des **aides financières** pour **l'achat ou la réparation** d'un véhicule
- Des **aides financières** pour l'obtention du **permis de conduire**
- Un **service d'information** sur les réseaux de transports environnants, avec la réception des demandes et/ou leur **orientation** vers les services Mobigo ou « ça roule ».
- Une **aide au montage de dossiers de microcrédit** (notamment pour l'achat d'un véhicule)



Source : CILEF



Source : Google Maps 2023

Centre social du pays corbigeois

Le centre social intervient auprès de divers publics de tous les âges, allant des **activités ludiques et de loisirs** aux aides pour **les personnes isolées ou en difficulté**. Il intervient sur les communes composant l'ancienne communauté de commune du pays corbigeois. En ce qui concerne la mobilité, il propose notamment les dispositifs suivants :

- Un partenariat de mobilité avec **la Croix Rouge** : une voiture électrique de la croix rouge est hébergée au centre social. 4 à 5 conducteurs bénévoles peuvent l'utiliser pour accompagner des personnes dans **les endroits leur étant inaccessibles**, ainsi que **pour les besoins** du centre. Le service est un succès et fait face à une demande importante, au point que l'acquisition d'un second véhicule est envisagée.
- Le **transport des usagers** du centre. Un ramassage est organisé pour les animations d'ateliers de plusieurs types.
- Des animations **hors les murs**. Les services d'animation avec la ludothèque sont **décentralisés vers les villages** pour les rapprocher des habitants
- Des **aides financières** pour l'obtention du **permis de conduire**.
- Le **CER** (Centre d'Éducation Routière). Il s'agit d'une école de conduite accompagnée avec prise en charge du coût et suivi socio-éducatif pour les publics en insertion.



**Centre Social
et culturel du
Pays Corbigeois**



Source : SENACS



Source : Maps 2023

Centre social de Saulieu Morvan

Tout comme celui de Corbigny, le centre social de Saulieu intervient auprès de **divers publics** avec **des activités et aides variées**. Il héberge aussi plusieurs structures telles que **le CLAS** (Contrat local d'accompagnement à la scolarité). Il couvre **la communauté de communes de Saulieu Morvan**. Le centre propose plusieurs initiatives tournées vers la mobilité :

- **3 minibus de la CC** présents sur le territoire, mutualisés entre le centre social, France Services et le secteur Jeunes.
- Une aide à l'obtention du **code** grâce à 2 auto-écoles présentes à Saulieu, destinée aux jeunes.



SAULIEU
Communauté de Communes
MORVAN

Source : SENACS



Sources : Iter, 2025

Mission locale Nivernais Morvan

La mission locale accompagne les jeunes de **16 à 25 ans** en matière d'**emploi, formation, logement et mobilité**. Elle couvre **les communautés de communes de Bazois Loire Morvan, Tannay-Brinon-Corbigny, Sud Nivernais et Morvan Sommets et Grands Lacs**. Pour ce qui est de la mobilité, la mission locale propose la « Plateforme Mobilité de la Mission Locale Nivernais Morvan », ouverte à toute personne en insertion professionnelle (essentiellement les 16–25 ans). Les moins de 26 ans sont pris en charge par la Mission locale, et les plus de 26 ans par un travailleur social.

- Un **parc de véhicules** disponible pour l'accès à l'emploi ou à la formation : **2 voitures** (permis B), **1 voiture sans permis** et **2 scooters** (tarif dégressif, caution de 100 € pour une voiture et 50 € pour une moto)
- **Deux navettes minibus** pour le transport des jeunes vers les lieux de formation (participation entre 25 et 50 €/mois selon la formation, et adaptation du trajet en fonction du lieu de résidence des jeunes concernés).
- Une possibilité d'appui occasionnel de la **Croix-Rouge de Corbigny** avec un petit véhicule
- Une **aide financière** à l'obtention du **permis de conduire** (pour la CC de Morvan Sommets et Grands Lacs)
- Organisation **d'ateliers pour la mobilité** (comprendre les dispositifs et les appliquer)



Source : Mission locale Nivernais Morvan



Sources : Iter, 2025

Département de la Côte-d'Or

Le **département** intervient sur toutes les communes présentes sur son territoire, et propose **plusieurs initiatives** liées à la mobilité principalement pour les personnes bénéficiaires du RSA, mais aussi dans certains cas pour les jeunes de moins de 26 ans en difficulté, les demandeurs d'emploi de longue durée, et les travailleurs handicapés :

- **Financement d'infrastructures** proposées par l'association **GREN**, qui intervient sur les communes de Châtillon-sur-Seine, Montbard et Semur-en-Auxois :
 - **Un garage solidaire, avec des locaux et un camion mobile**, permettant la réparation et l'entretien des véhicules avec un tarif adapté au public concerné.
 - **Une auto-école sociale**, avec adaptation des tarifs selon la clientèle.
- **Des aides financières** à l'obtention du **permis de conduire** et à **l'accès à un véhicule personnel**



Source : site internet
département Côte d'Or



Source : association GREN

5

L'offre de mobilité actuelle et en projet

Synthèse



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...)

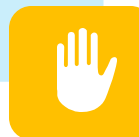
OPPORTUNITES

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 interurbaine 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





La mise en œuvre de la Via Morvan comme projet cyclable structurant et fédérateur

Politique

- Le projet et ses nombreux acteurs constitue un **objet politique fédérateur** au delà des frontières administratives.
- La Via Morvan est articulée avec la stratégie de mobilité durable et inclusive (projet BIMM) et avec les objectifs régionaux de développement du vélo, ce qui facilite l'**accès aux dispositifs** nationaux et régionaux (Plan vélo, aides aux voies vertes...).

Économique

- L'itinéraire vise des **retombées économiques** pour l'hébergement, la restauration et les services de proximité dans les 22 communes traversées.
- Un intérêt économique à développer des trajets domicile-travail sécurisés à vélo autour des bourgs, en **réduisant les dépenses liées à la voiture**.

Socio-culturel

- La concertation publique (enquêtes, réunions) autour de la Via Morvan crée un **récit commun autour du vélo**, susceptible de modifier l'image du Morvan et de renforcer l'appropriation du projet par les habitants.
- Le caractère fédérateur du projet permet de relier différents publics (touristes, habitants, scolaires, sportifs) autour d'une infrastructure partagée, ce qui peut **encourager une culture locale de la mobilité active**.

Technologique

Environnemental

- Alternative sûre à des routes très circulées (par exemple la D906 autour de La Roche-en-Brenil), la Via Morvan peut **réduire les trafics automobiles** de courte et moyenne distance, contribuant à la baisse des émissions de gaz à effet de serre et à l'amélioration de la qualité de l'air.
- Le projet valorise les paysages, les lacs et les villages du Morvan en favorisant une fréquentation durable du territoire, cohérente avec les **objectifs de transition énergétique et de protection des milieux** inscrits dans la charte du Parc.

Légal

- Le déclassement de l'ancienne voie ferrée auprès de SNCF Réseau, engagé et soutenu par les délibérations des communautés de communes, crée le **cadre juridique** nécessaire à sa transformation en voie verte ouverte au public.
- En s'inscrivant dans les orientations nationales sur les voies vertes et dans la charte du Parc, la Via Morvan peut devenir un **élément structurant des futurs documents de planification** (SCoT, plans de mobilité simplifiés).



Des potentiels et projets de développement de la voiture partagée (lignes et communautés de covoiturage, autopartage à l'échelle d'un PETR...)

Politique

- La Région promeut explicitement covoiturage et autopartage via **Mobigo** et divers dispositifs d'appui aux territoires ruraux.
- Le PNR du Morvan, engagé dans le **programme TIMS et dans d'autres documents cadres concernant la mobilité** sur le territoire, dispose d'un cadre politique pour tester et structurer des solutions partagées à différentes échelles (gouvernance, mutualisation, ingénierie). Cet engagement montre une certaine volonté politique d'avancer sur le sujet.

Economique

- En zone peu dense, le taux d'occupation moyen des voitures laisse un fort potentiel de covoiturage, notamment pour les trajets domicile travail et les accès aux services, ce qui permettrait de **réduire les coûts de déplacement des ménages**.
- Des **leviers de cofinancement, souvent non pérennes**, existent pour déployer des solutions.
- Le **FMD**, à condition qu'il soit promu et mieux expliqué, est une aide pour les actifs.

Socio-culturel

- La voiture partagée peut devenir un **outil de solidarité** (accompagnement vers l'emploi, l'école, les soins...) tout en renforçant les liens sociaux entre habitants, ce qui répond aux enjeux d'isolement observés dans le Morvan.
- L'étude a montré une **culture de l'entraide** est déjà développée sur le territoire, ce qui faciliterait la mise en place de solutions coopératives.

Technologique

- Des **outils régionaux** comme Mobigo Covoiturage, complétés par des solutions d'autostop organisé ou des plateformes locales, sont un socle technologique sur lequel le Morvan peut s'appuyer pour créer lignes et communautés de covoiturage.

Environnemental

Légal

- La LOM encourage explicitement les territoires peu denses à développer covoiturage, autopartage et mutualisation de flottes, offrant un **cadre juridique et financier** pour contractualiser ces services à différentes échelles.
- L'obligation d'inclusion des mobilités durables dans les **Négociations annuelles obligatoires** d'une partie des entreprises (effectif supérieur à 50 salariés sur un même site) permet de sensibiliser à la mobilité partagée dans les organisations.



Un désengagement croissant de l'Etat sur les dessertes ferroviaires locales

Politique

- À l'échelle nationale, la stratégie sur les « petites lignes » transfère de fait aux Régions la responsabilité de décider du maintien ou du remplacement par des cars, alors que **l'État se concentre sur le réseau structurant**.
- En Bourgogne Franche Comté, des lignes (dont Clamecy-Corbigny) ne survivent que grâce à des **engagements exceptionnels de la Région**.

Economique

- La modernisation des petites lignes régionales est estimée à plus de **500 M€ sur dix ans en Bourgogne Franche Comté**. Pour le Morvan, une dégradation de l'offre ferroviaire limiterait l'attractivité pour les touristes, les entreprises et les ménages, avec un **impact sur le tissu économique local**.

Socio-culturel

- Le train reste un **symbole d'égalité territoriale** et un repère fort dans l'**imaginaire** des habitants du Morvan (image du Tacot par exemple) ; toute réduction de desserte renforce le **sentiment d'abandon et la lassitude** vis à vis des pouvoirs publics.
- La substitution par des cars, souvent perçus comme moins confortables et moins fiables, peut décourager l'usage des transports collectifs, en particulier chez les publics captifs (jeunes, personnes âgées...), accentuant l'isolement social.

Technologique

- Le sous-investissement dans la régénération des voies, des gares et matériels induit une **baisse de fiabilité**, des limitations de vitesse et des suppressions de trains, rendant la desserte moins performante face à la voiture individuelle.

Environnemental

- La réduction de l'offre ferroviaire locale va **à rebours des objectifs climatiques** et de décarbonation des transports, en incitant à l'hégémonie modale de la route (voiture ou car), alors que le train offre des performances environnementales nettement supérieures sur les moyennes distances.
- Pour le PNR du Morvan, la **réduction de l'offre ferroviaire**, mode peu émetteur, va à l'encontre des objectifs de réduction de la consommation d'énergie liée à la mobilité.

Légal

- Le désengagement de l'Etat sur les « petites lignes » peut créer une **zone grise de responsabilité** et d'incertitude sur la pérennité des dessertes locales. Dans ce contexte, via la charte du Parc et les futurs outils de planification des partenaires (SCOT, plans de mobilité...), le Morvan devra défendre l'importance de l'accessibilité ferroviaire.



Des moyens humains et financiers de plus en plus contraints

Politique

- Les **orientations budgétaires** 2026 au niveau régional préfigurent des marges de manœuvre en baisse (gel de crédits, perte de ressources liées à l'État).

Economique

- La mise en œuvre du **VMRR** est susceptible d'apporter de nouvelles opportunités de financement des projets locaux en milieu rural, sans pour autant qu'il soit possible à ce stade de mesurer la compensation qu'il apporterait dans un contexte de contraintes financières généralisé.

Socio-culturel

- La rareté des moyens humains se traduit par **peu de temps disponible pour l'animation de terrain**, la sensibilisation et l'accompagnement au changement de pratiques, domaines particulièrement accaparants mais décisifs en milieu rural où la culture de la voiture est dominante.

Technologique

- De nature transversale et sur le long terme, les projets de mobilité durable induisent une **ingénierie importante** pour le montage, le suivi et l'évaluation, difficile à assurer avec des équipes réduites. Des **compétences spécifiques** thématiques, notamment au sein des AOM sur le montage des dossiers de mobilités sont également nécessaires, parfois difficiles à trouver sur le territoire.
- Faute de ressources humaines pour **entretenir les outils**, actualiser les données ou animer les communautés d'usagers, les services innovants risquent de se dégrader rapidement ou de ne jamais atteindre la masse critique d'utilisation.

Environnemental

Légal

- Les nouvelles compétences et obligations (plans de mobilité, accessibilité, transition énergétique) s'ajoutent souvent sans moyens supplémentaires, créant un **risque de non-respect ou de mise en œuvre minimale** de certaines exigences.

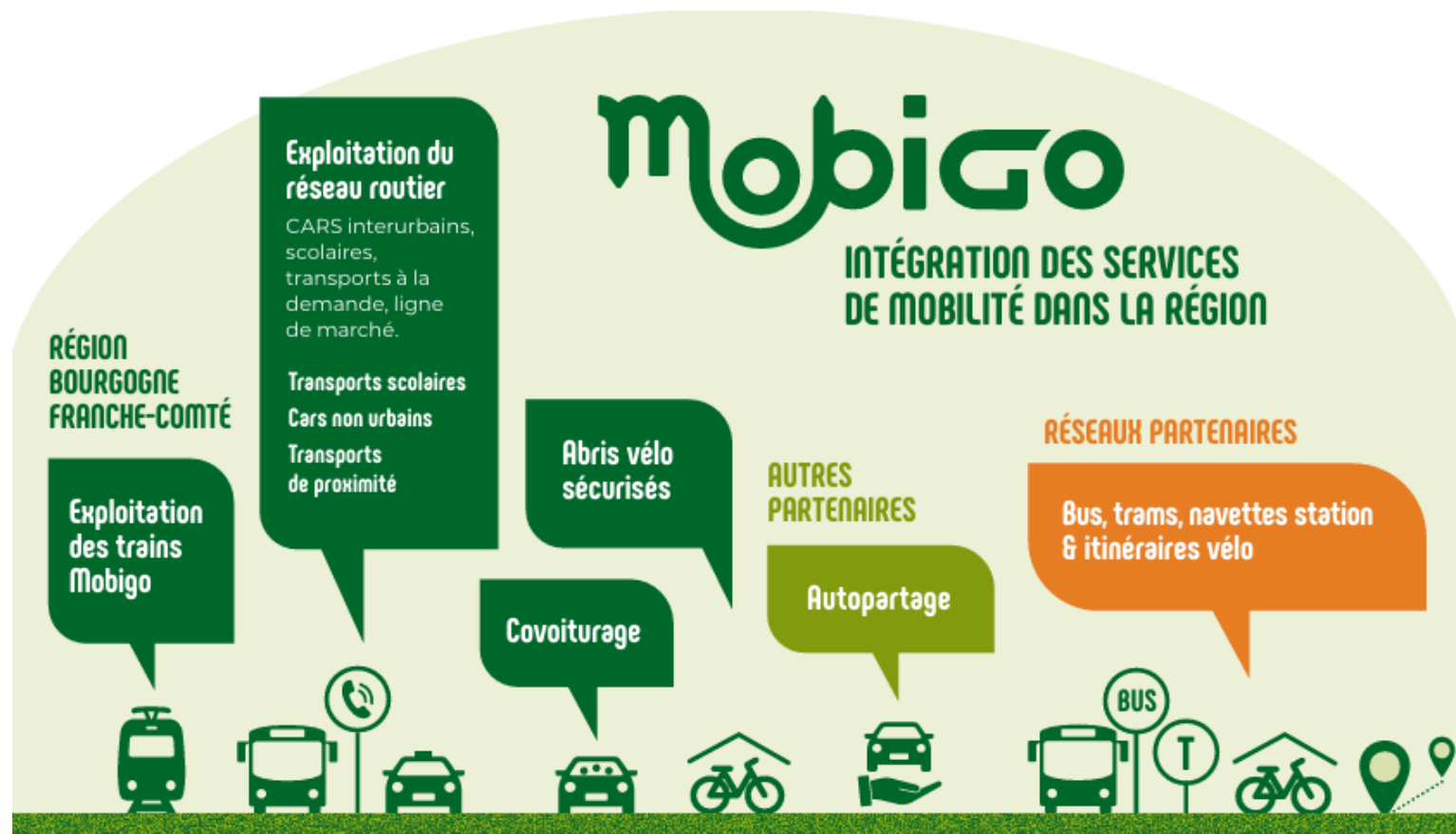
6

Synthèse de l'écosystème de mobilité par AOM

Mobigo, un service régional proposant une offre multimodale

Le service Mobigo en Région Bourgogne-Franche-Comté propose un **bouquet de services** permettant un accès à diverses solutions de mobilité.

La région est également impliquée dans une **démarche de décarbonation** du parc de véhicules Mobigo.



Source : [guide-mobigo-de-mobilite](#)

Communauté de communes du Grand Autunois Morvan

Saône-et-Loire - Absence de PETR - SCOT de l'Autunois Morvan



23 000 habitants dans le PNR (soit **66 % de la population de la CC**)

Ville principale : Autun (13 145 habitants)

29 communes dans le PNR (**63 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 30,1 % (-8,5% ↓)

Revenu médian disponible : 21 320 €/an (+0,3% ↑)

Chômage : 11,1 % (+9,6% ↑)



Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 80,9 % (+2,1% ↑)

Ménages possédant au moins une voiture : 86,4 % (-1,8% ↓)

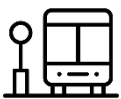


Service de location de VAE longue durée

Boutique en gare d'Autun pour accéder aux différents services de mobilité + vente de titres de transport SNCF)

Plateforme covoiturage « Mobigo », service de mobilité solidaire

« Mobigam » piloté par le CILEF et TUS du réseau « ça roule »

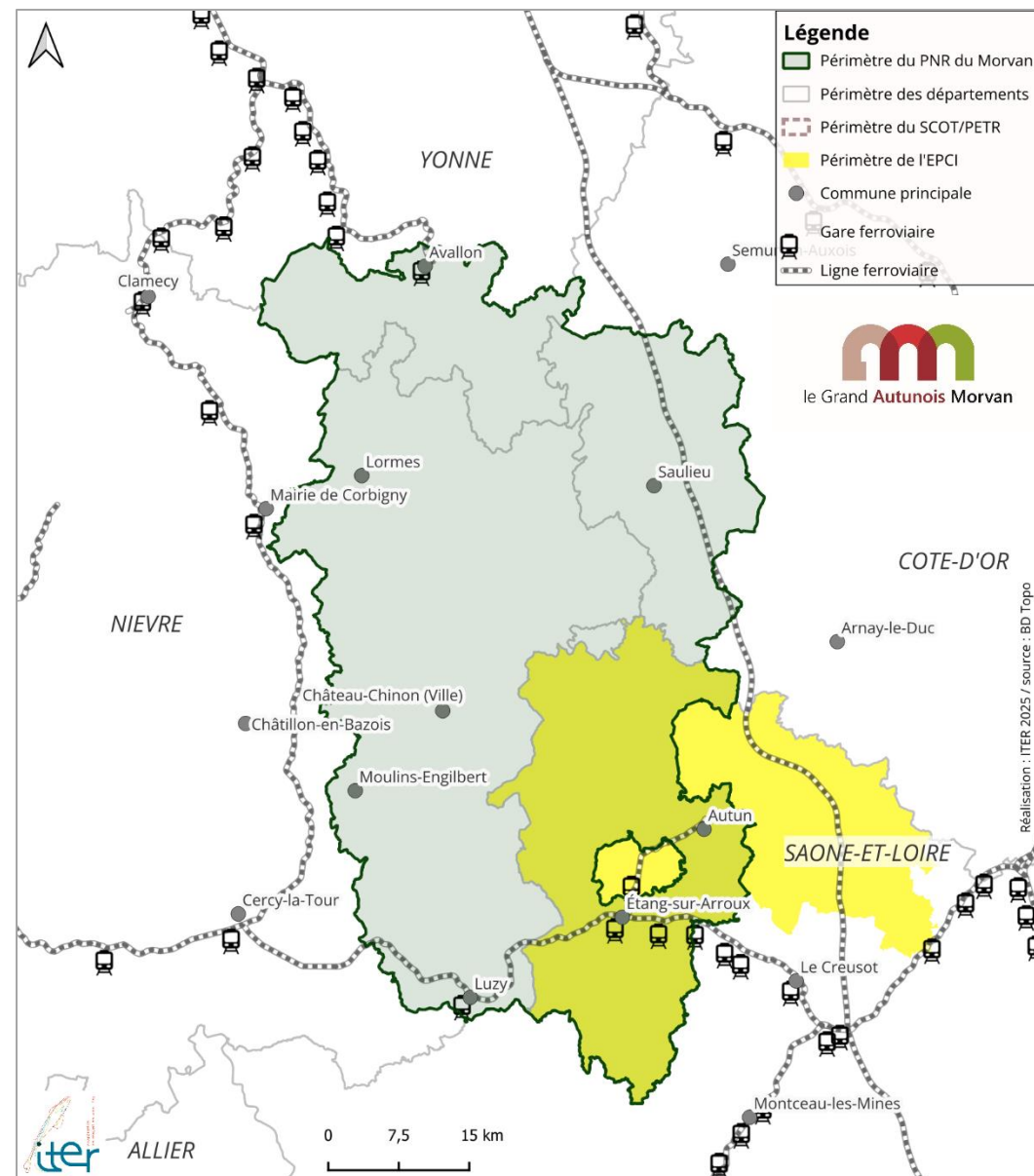


Gare d'Etang-sur-Arroux (trains), haltes de Mesvres et de Broye (trains) et gare d'Autun (uniquement autocars de substitution depuis 2020)

Réseau de transport urbain « Ca roule » (Autun)

7 lignes de car régionales desservent le territoire dont 6 desservent Autun

TAD avec les 55 communes



Communauté de communes du Grand Autunois Morvan

Saône-et-Loire - Absence de PETR - SCOT de l'Autunois Morvan



Enjeux :

Vieillesse de la population : forte demande en mobilité adaptée (maintien à domicile, accès aux soins, services essentiels).

Enjeux d'attractivité pour les cadres : les mobilités domicile-travail sont peu fluides avec les pôles d'emploi voisins (CUCM, Dijon...).

Jeunes en difficulté de mobilité : acquisition précoce du permis ou besoins ponctuels pour les étudiants en mobilité.

Publics en insertion ou en formation : accès limité aux centres de formation situés hors territoire.



Les projets :

Ils ont lancé leur PMS en janvier 2024

Lancement d'un SDMA lié au PMS mais plus opérationnel

Etude pré-opérationnelle d'aménagement sur les 4 zones d'activités sur la marche et le vélo + liaisons entre elles qui passe par le centre d'Autun et le quartier de la gare (concertation avec les employeurs).

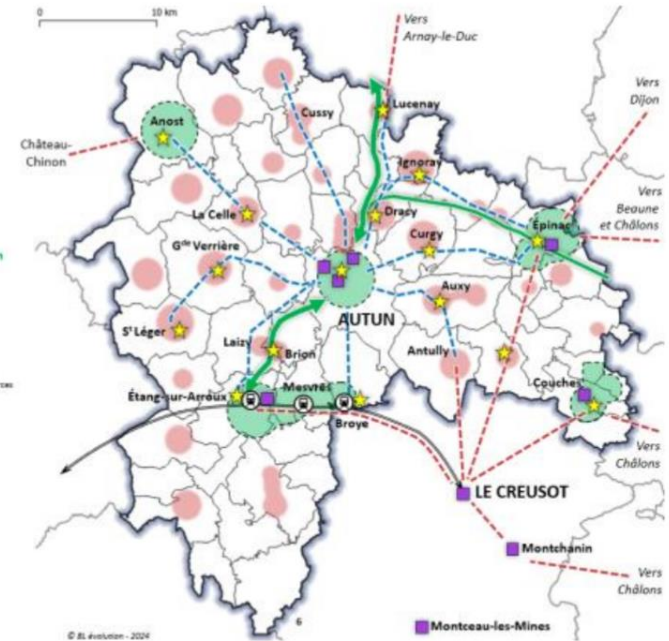
- Atelier de remise en selle pour les entreprises pour mise à vélo durable.
- Atelier d'auto-réparation
- Projet du PNR d'une voie verte entre Avallon et Autun : VIA Morvan



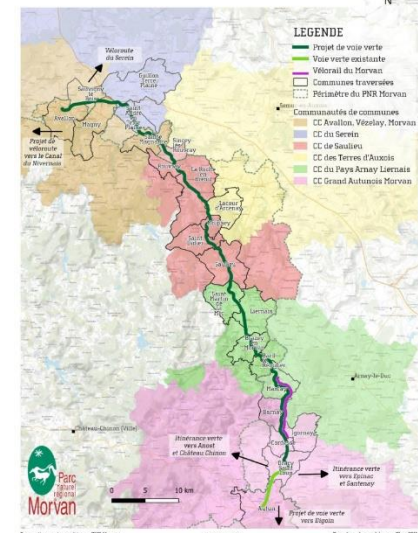
Rappel du diagnostic et des enjeux

Carte de synthèse :

- Zones d'emplois** à relier principales et secondaires
 - Centre-bourgs à apaiser** pour développer la marche et le vélo
 - Fort enjeu cyclable et piéton** Liasons continues & sécurisées
 - Anciennes voies ferrées à fort potentiel cyclable** (sans vertes)
 - Hubs de mobilité** aire de covoiturage, services de mobilité innovants, bornes électriques, commerces de proximité, démarches
 - Liaisons de covoiturage** vers Autun ou vers l'extérieur
- N'apparaissent pas ici ...**
- le Transport solidaire
 - le TAD
 - l'articulation des TC
 - les services vélos
 - les bornes de recharge
 - les politiques de mobilité complémentaires



Projet de voie verte du Morvan (Avallon-Autun)



Communauté de communes Bazois Loire Morvan

Nièvre - Pays Nivernais Morvan - SCOT Nivernais Morvan



6 580 habitants dans le PNR (soit **43 % de la population de la CC**)

Ville principale : Luzy (1 988 habitants)

14 communes dans le PNR (**35 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 38,1 % (+15,9% ↑)

Revenu médian disponible : 20 190 € /an (-5% ↓)

Chômage : 10,7 % (+5,7% ↑)



Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 78 % (-1,6% ↓)

Ménages possédant au moins une voiture : 88,6 % (+0,7% ↑)



Maison de la mobilité et de la jeunesse à Luzy

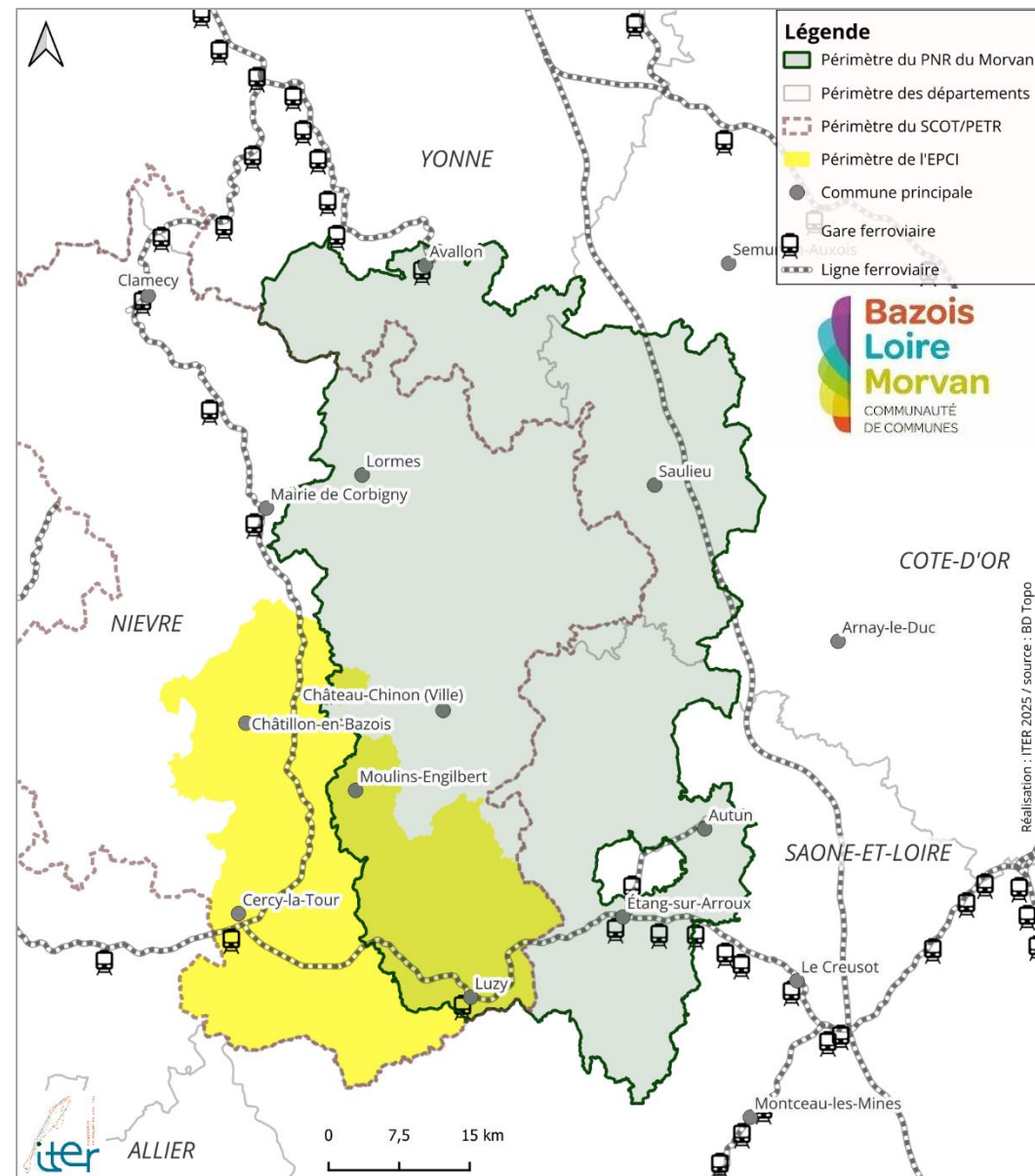
Chèque mobilité



Gare de Luzy (services ferroviaires vers Nevers et Dijon)

3 lignes de car régional desservent le territoire : dont ligne 504 vers Moulins-Engilbert et ligne 506 vers Luzy

TAD nouvelle génération « Luzilien » (EBE de Luzy), autre TAD porté par le syndicat intercommunal du transport et TAD à Moulins et Châtillon-en-Bazois



Communauté de communes Bazois Loire Morvan

Nièvre - Pays Nivernais Morvan - SCOT Nivernais Morvan



Enjeux de connexions aux gares du territoire

Demandes à la région :

- Abris/box vélo en gare
- Affichage à l'intérieur de la gare de Cercy-la-Tour
- Valorisation des liaisons vélo gare à gare



Les projets

Tous en gare : collaboration avec le PETR sur l'accès aux gares depuis Moulins-Engilbert et Chatillon-en-Bazois, développer l'autopartage, des box vélo, valoriser les liaisons cyclables gare à gare
Souhait de proposer de la location de véhicules (vélo/voiture en autopartage) à la gare/maison de la jeunesse et de la mobilité de Luzy
Ils sont inclus dans le projet d'autopartage du pays Nivernais Morvan en cohérence avec la CCMSGL – 3 véhicules à l'échelle de la CC.

L'Office de tourisme a conduit une étude sur des liaisons et des boucles cyclo touristiques. L'objectif est de diffuser les flux du canal du Nivernais et de l'Eurovélo 6 Loire vers l'intérieur du territoire pour accroître les retombées économiques. Plusieurs boucles sont pressenties en direction de Montapas, Moulins-Engilbert, Saint-Honoré-les-Bains, Fours et La Nocle-Maulaix, ainsi qu'une boucle "gare à gare" entre Cercy-la-Tour et Luzy



Atelier de concertation sur le projet « tous en gare » à Luzy

Communauté de communes Morvan Sommets et Grands Lacs

Nièvre - Pays Nivernais Morvan - SCOT Nivernais Morvan



12 130 habitants dans le PNR (soit **100 % de la population de la CC**)

Ville principale : Château-Chinon (ville) (1 857 habitants)

34 communes dans le PNR (**100 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 36,3 % (+10,4%↑)

Revenu médian disponible : 20 840 €/an (-2%↓)

Chômage : 10,8 % (+6,7%↑)



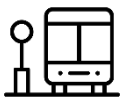
Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 74,1 % (-6,5%↓)

Ménages possédant au moins une voiture : 88,1 % (+0,2%↑)



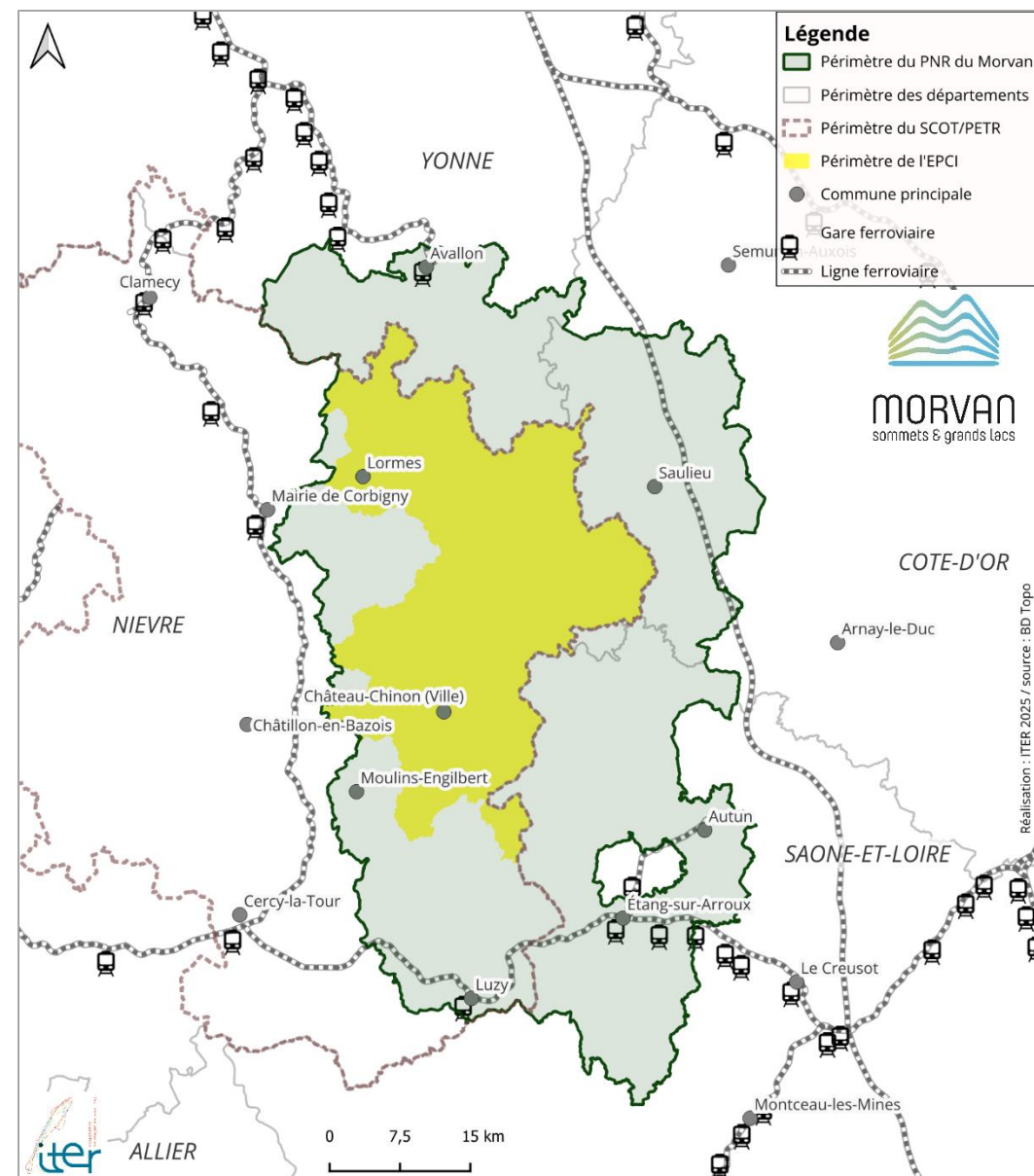
Aide au permis de conduire

Plateforme covoiturage régionale Mobigo



2 lignes de car régionales desservent le territoire : Ligne 718 (Château-Chinon > Autun) et Ligne 508 (Château-Chinon > Nevers)

4 lignes de TAD : Lormes, Saulieu, Château-Chinon et la ligne de marché de Clamecy



Communauté de communes Morvan Sommets et Grands Lacs

Nièvre - Pays Nivernais Morvan - SCOT Nivernais Morvan



Les enjeux :

Une faible acculturation des habitants aux transports en commun
Une précarité économique importante
Présence de néoruraux significative apportant une nouvelle dynamique



Les projets

4 véhicules d'autopartage dans le cadre d'un projet global à l'échelle du Pays Nivernais-Morvan (10 véhicules au total)
Déploiement de « Atchoum » comme solution de transport à la demande et covoiturage solidaire 24h/24, avec un financement FEDER à 50 %
Plan de balisage renforcé des sentiers de randonnée pédestre et VTT/Gravel, sélectionnant 29 boucles intercommunales. Le but : structurer l'offre randonnée et développer la pratique du gravel via le réseau « Morvan Gravel », créé en 2021 avec environ 1 500 km de traces GPS dédiées



Communauté de communes Tannay-Brinon-Corbigny

Nièvre - Pays Nivernais Morvan - SCOT Nivernais Morvan



1 595 habitants dans le PNR (soit **17 % de la population de la CC**)
6 communes dans le PNR (**22 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 37,5 % (+14% ↑)

Revenu médian disponible : 20 980 € (-1,3% ↓)

Chômage : 10,7 % (+5,7% ↑)



Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 82,3 % (+3,9% ↑)

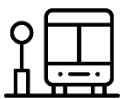
Ménages possédant au moins une voiture : 90,2 % (+2,5% ↑)



2 véhicules d'autopartage mis en place par Croix Rouge Mobilité

Chéquiers déplacement

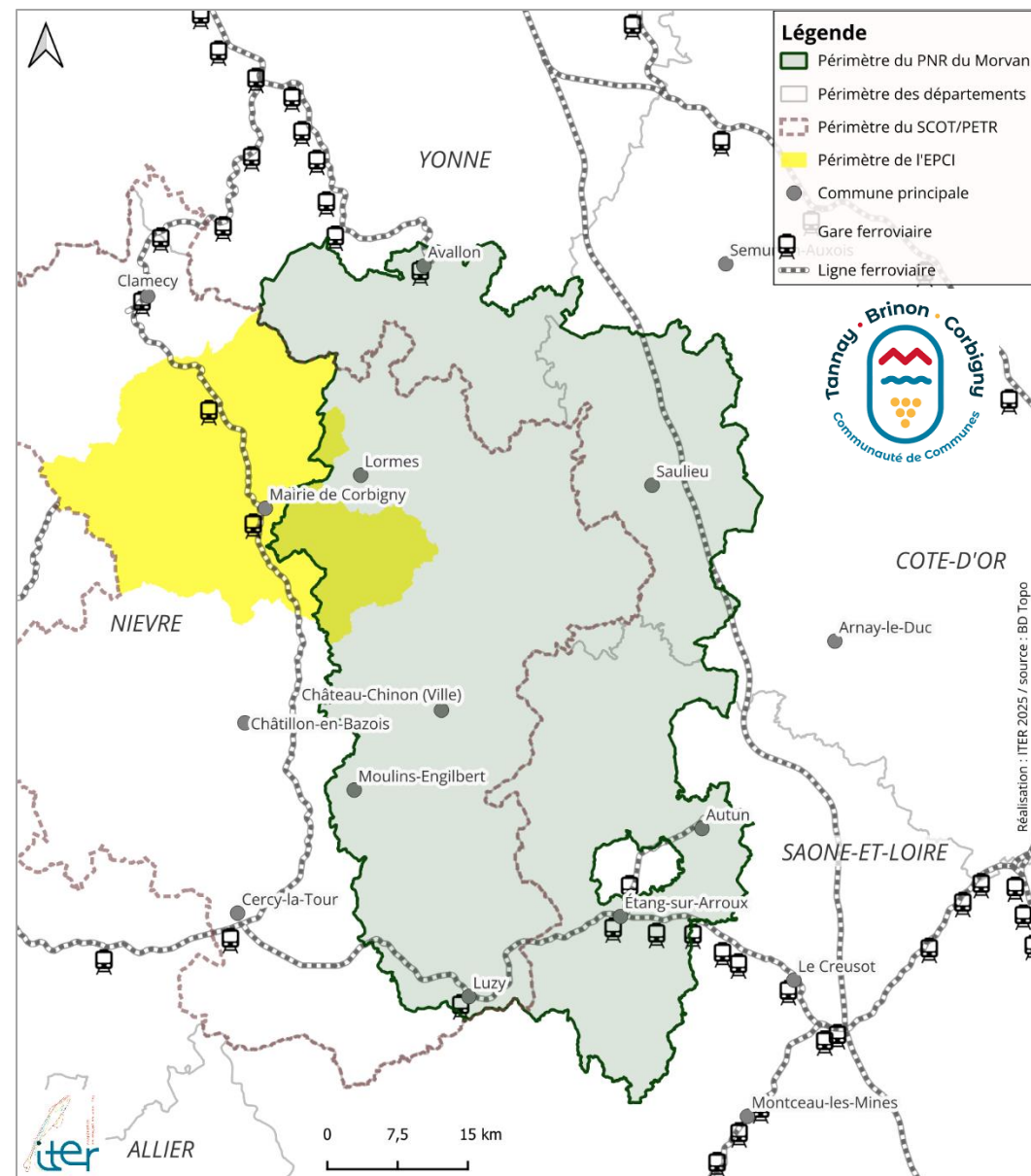
Plateforme covoiturage régionale Mobigo



Une ligne de car dessert le territoire : Ligne 505 (Corbigny – Sermizelles)

Une seule ligne de car Clamecy – Nevers qui ne dessert pas Corbigny

Impossibilité de se rendre sans correspondance à Nevers/Auxerre/Dijon en TC
TAD en direction de la foire ou du marché de Corbigny, Nevers, Clamecy



Communauté de communes Tannay-Brinon-Corbigny

Nièvre - Pays Nivernais Morvan - SCOT Nivernais Morvan



Enjeux

Ligne ferroviaire Clamecy-Cravant (permet de rejoindre Corbigny, Auxerre et Paris) menacée de fermeture en raison de son état

Fort enclavement perçu du territoire : Corbigny est « complètement enclavé au niveau du bus, du car », hégémonie de la voiture individuelle

Manque de moyens techniques et humains : difficulté à recruter du personnel qualifié en mobilité et à maintenir les talents.
TAD « insuffisamment exploité »



Les projets

Projet en cours à Cervon « Déplaçons nous autrement à Cervon » : La commune de Cervon explore de nouvelles solutions de mobilité, en lien direct avec les besoins des habitants.

Ce qui a déjà été réalisé : un questionnaire (papier + numérique) questionnant les habitudes de mobilité. Des permanences lors des événements locaux et des interviews individuelles.



Communauté de communes du Pays d'Arnay Liernais

Côte-d'Or - Pays Auxois Morvan - SCOT du Pays Auxois Morvan



1 354 habitants dans le PNR (soit **19 % de la population de la CC**)
9 communes dans le PNR (**29 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 32,3 % (-1,8% ↓)

Revenu médian disponible : 21 460 € /an (+1% ↑)

Chômage : 8,5 % (-16,1% ↓)

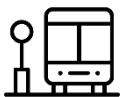


Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 82,6 % (+4,2% ↑)

Ménages possédant au moins une voiture : 90,2 % (+2,5% ↑)

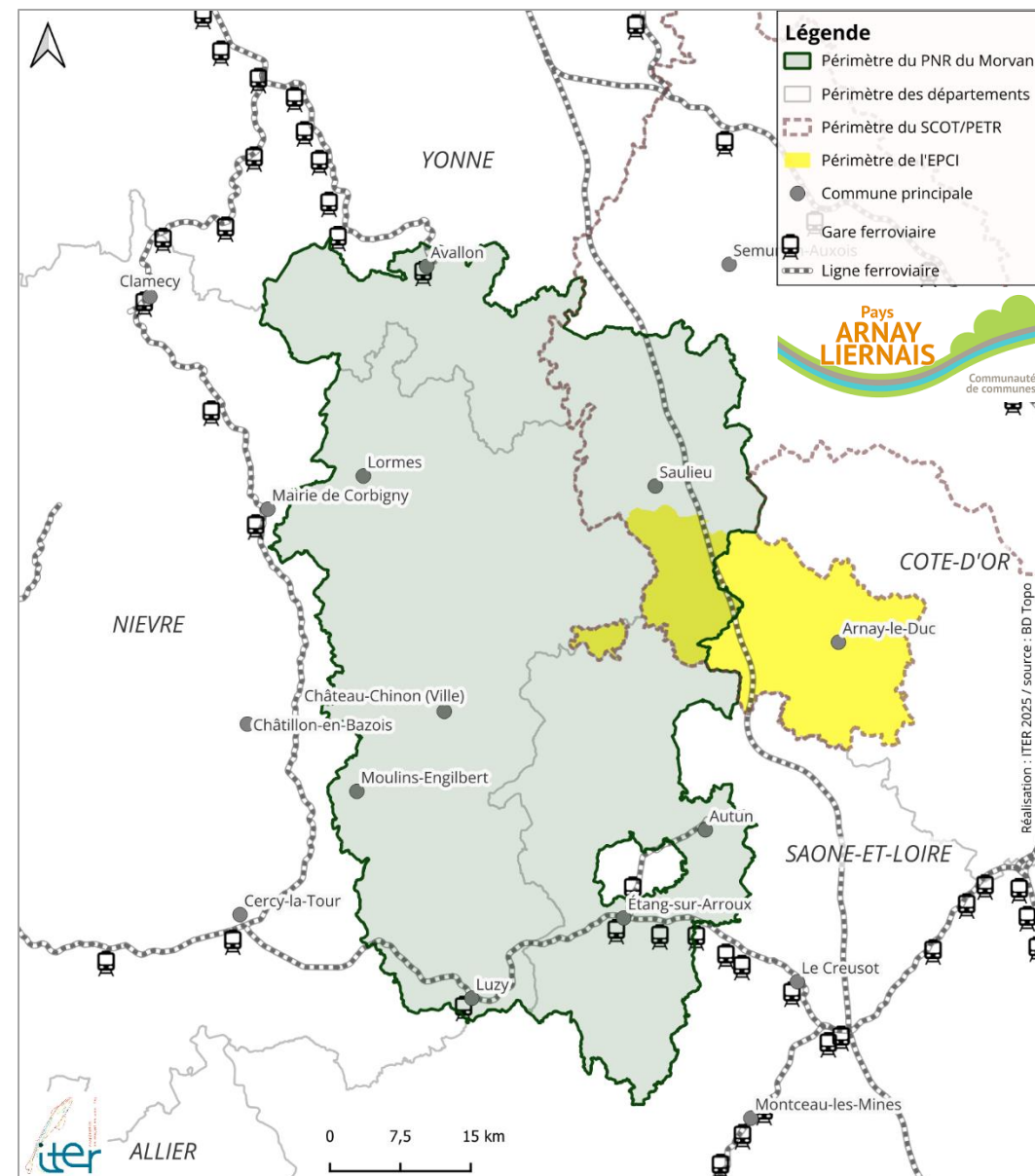


Plateforme covoiturage régionale Mobigo



6 lignes de car desservent le territoire. Principalement les communes d'Arnay-le-Duc (lignes : 115, 117, 118 et 129) et de Liernais (120 et 123)
Navette locale hebdomadaire : deux fois par semaine, trajets des villages alentour vers Arnay-le-Duc ou Liernais

TUS sur réservation, pour toute demande administrative ou de santé



Communauté de communes du Pays d'Arnay Liernais

Côte-d'Or - Pays Auxois Morvan - SCoT du Pays Auxois Morvan



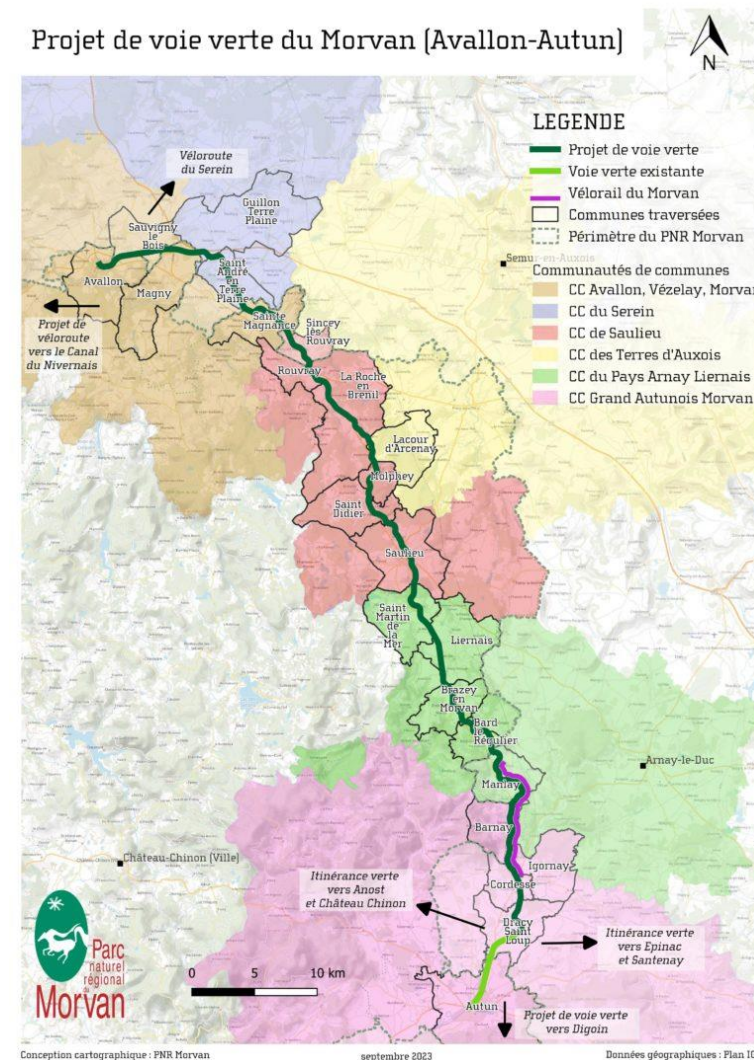
Les projets :

Le Projet du PNR d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Avallon et Autun, la Via Morvan, traversera 5 communes de la collectivité

Programme LEADER 2023-2027 - Action « Faire de l'Auxois Morvan un territoire intelligent, connecté et durable » (à l'échelle du Pays)



Projet de voie verte du Morvan (Avallon-Autun)



Communauté de communes de Saulieu-Morvan

Côte-d'Or - Pays Auxois Morvan - SCOT du Pays Auxois Morvan



5 165 habitants dans le PNR (soit **98 % de la population de la CC**)

Ville principale : Saulieu (2 324 habitants)

11 communes dans le PNR (**98 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 32 % (-2,7% ↓)

Revenu médian disponible : 21 240 € /an (-0,1% ↓)

Chômage : 10,4 % (+2,7% ↑)



Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 77,6 % (-2,1% ↓)

Ménages possédant au moins une voiture : 85,4 % (-2,9% ↓)



Itrotine Morvan : Service de location de 5 vélos trail courte/longue durée

Plateforme covoiturage Mobigo (ligne Saulieu-Montbard)

Aide à l'achat vélo électrique

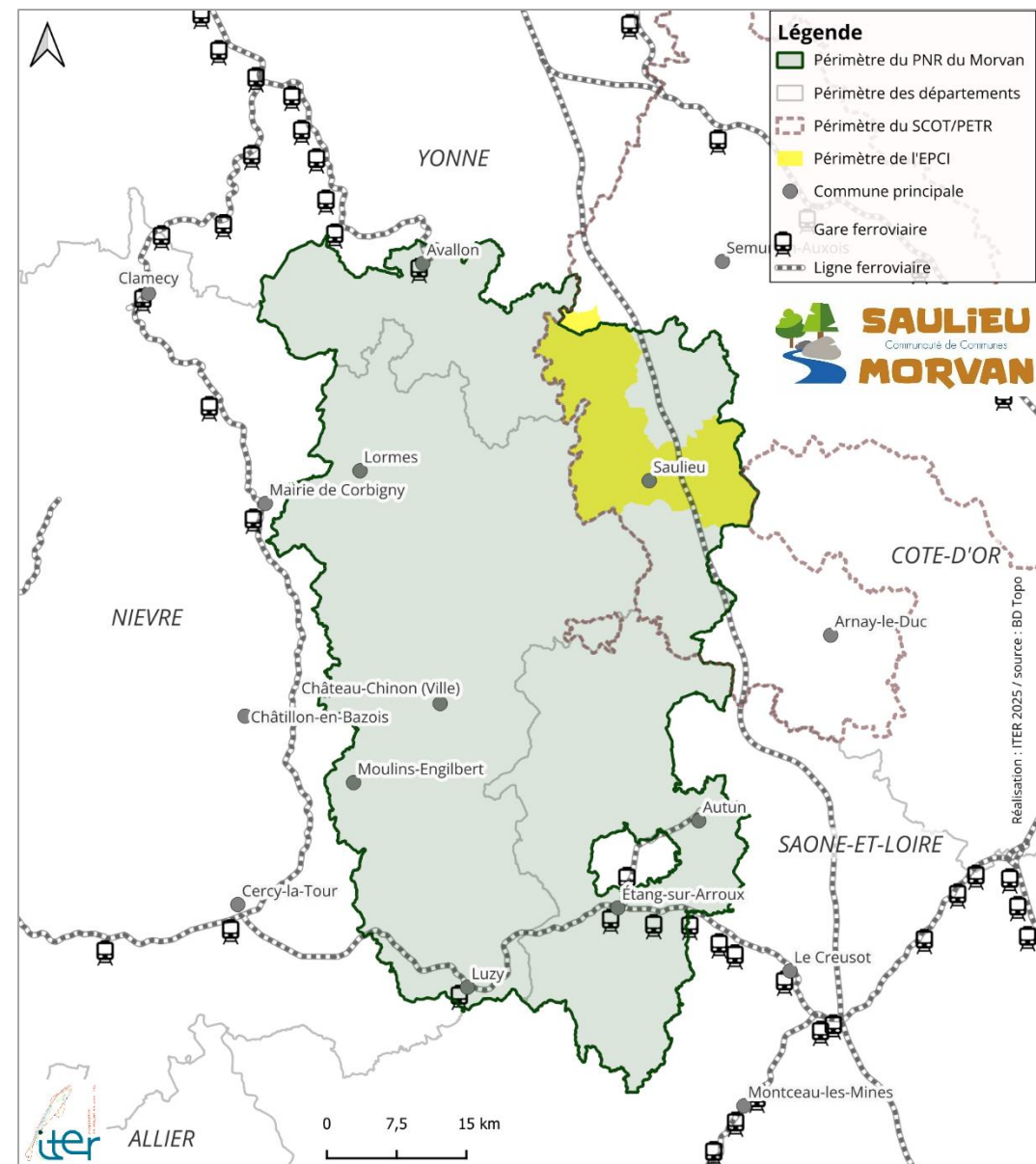
Location de vélos par l'office de tourisme



4 lignes de car régionales desservent Saulieu (lignes 115, 118, 120 et 123)

Navette Semur-Montbard

Aucun TAD (mais Saulieu est un point de destination du TAD Mobigo)



Communauté de communes de Saulieu-Morvan

Côte-d'Or - Pays Auxois Morvan - SCOT du Pays Auxois Morvan

Aide à l'achat de vélo électriques : 100 €

33 dossiers depuis 3 ans, bon retour, essentiellement pour le loisir (peu travail)

Grand flux entre Semur et Precy, problème d'horaire

Navette Semur-en-Auxois <> Montbard fonctionne bien

Mobigo a lancé ligne de covoiturage Saulieu Montbard qui fonctionne bien



Les Projets

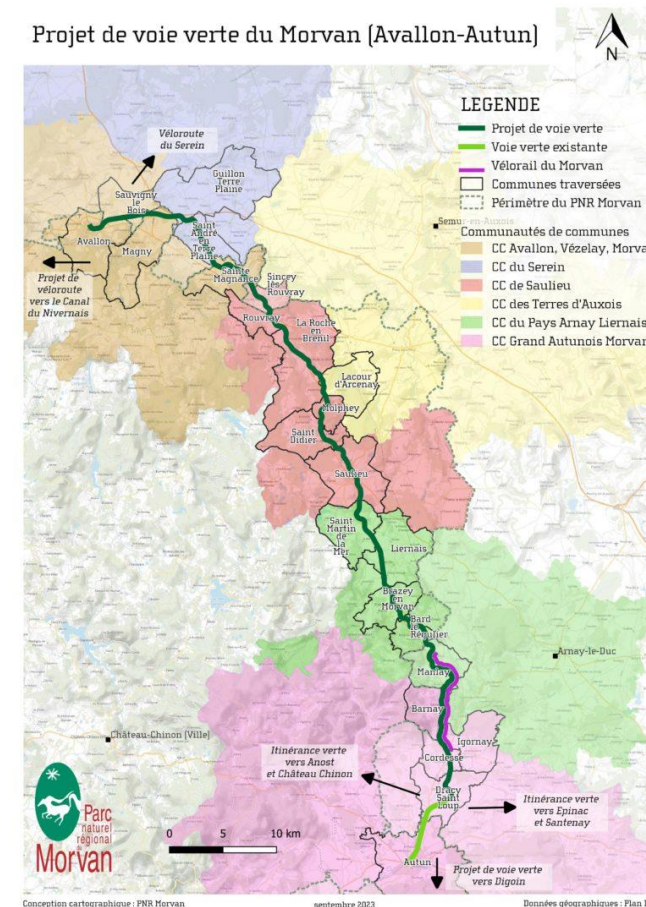
Les maroquineriers Thomas et Ecopole bois sont motivées par le covoiturage, deux entreprises qui génèrent énormément de trafic.

Le Projet du PNR d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Avallon et Autun : « VIA Morvan » devra traverser 6 communes de la collectivité

Projet de la voie verte : remise en état de la voirie qui mène à la voie verte.

Programme LEADER 2023-2027 - Action « Faire de l'Auxois Morvan un territoire intelligent, connecté et durable » (à l'échelle du Pays)

Projet de voie verte du Morvan (Avallon-Autun)



mobigo
Bourgogne-Franche-Comté
emmène-moi là où je veux !

Communauté de communes des Terres d'Auxois

Côte-d'Or - Pays Auxois Morvan - SCOT du Pays Auxois Morvan



1 743 habitants dans le PNR (soit **11 % de la population de la CC**)
8 communes dans le PNR (**13 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 27,5 % (-16,4% ↓)
Revenu médian disponible : 22 470 € (+5,7% ↑)
Chômage : 8,9 % (-12,1% ↓)



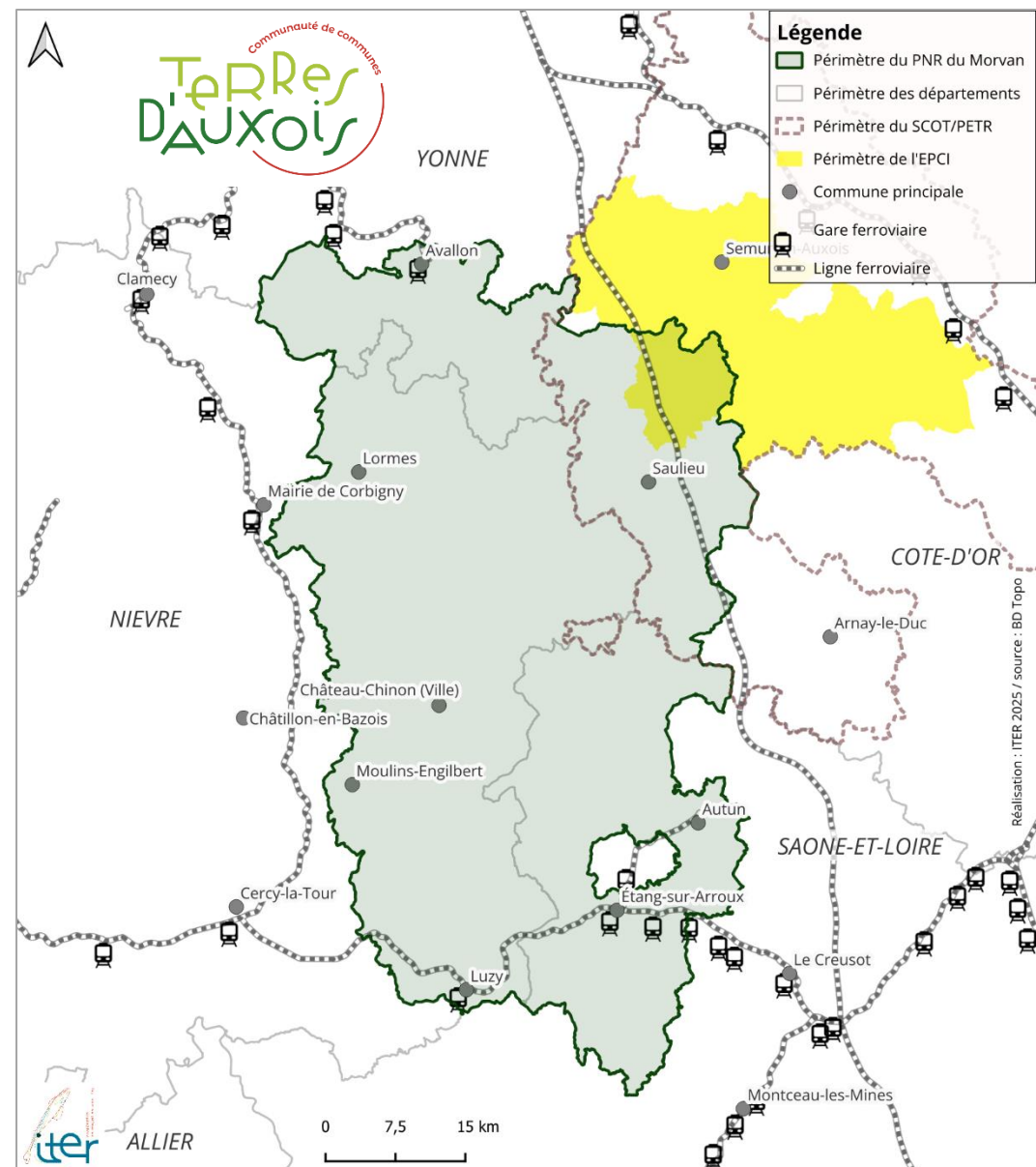
Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 78,9 % (-0,4% ↓)
Ménages possédant au moins une voiture : 89 % (+1,2% ↑)



Service de vélopartage (vélos classiques et VAE) et atelier d'autoréparation vélo à Semur-en-Auxois
Plateforme covoiturage régionale Mobigo



5 lignes de car régionales desservent le territoire et principalement Semur-en-Auxois (lignes 119, 120, 121, 122)
Une véloroute longeant le canal de Bourgogne relie plusieurs communes du territoire (Semur-en-Auxois, Précy-sous-Thil, Vitteaux...).



Communauté de communes des Terres d'Auxois

Côte-d'Or - Pays Auxois Morvan - SCOT du Pays Auxois Morvan



Les projets

Poursuite de l'initiative vélos partagés en location
Programme LEADER 2023-2027 - Action « Faire de l'Auxois Morvan un territoire intelligent, connecté et durable » (à l'échelle du Pays)



SEMUR-EN-AUXOIS

INITIATIVE VÉLOS PARTAGÉS



1 solution de prêt
100% gratuite
100% bénévole



Communauté de communes Avallon - Vézelay – Morvan

Yonne - Pays Avallonnais – SCOT du Grand Avallonnais



12 087 habitants dans le PNR (soit **65 % de la population de la CC**)

Ville principale : Avallon (6387 habitants)

21 communes dans le PNR (**54 % du territoire**)



Part des + de 64 ans : 29,3 % (-10,9% ↓)

Revenu médian disponible : 21 540 € /an (+1,3% ↑)

Chômage : 9,9 % (-2,2% ↓)



Part de la voiture dans les déplacements domicile-travail : 79,5 % (+0,3% ↑)

Ménages possédant au moins une voiture : 85,8 % (-2,5% ↓)



Associations **Agir** (Insertion professionnelle avec 5 scooters électriques.

Avello (mobilisée sur les trajets domicile-travail sécurisés).

Plateforme covoiturage Mobigo (communautés CC et employeurs)

Véli'station à l'Office de Tourisme d'Avallon (réseau de location de vélos Véli Bourgogne)



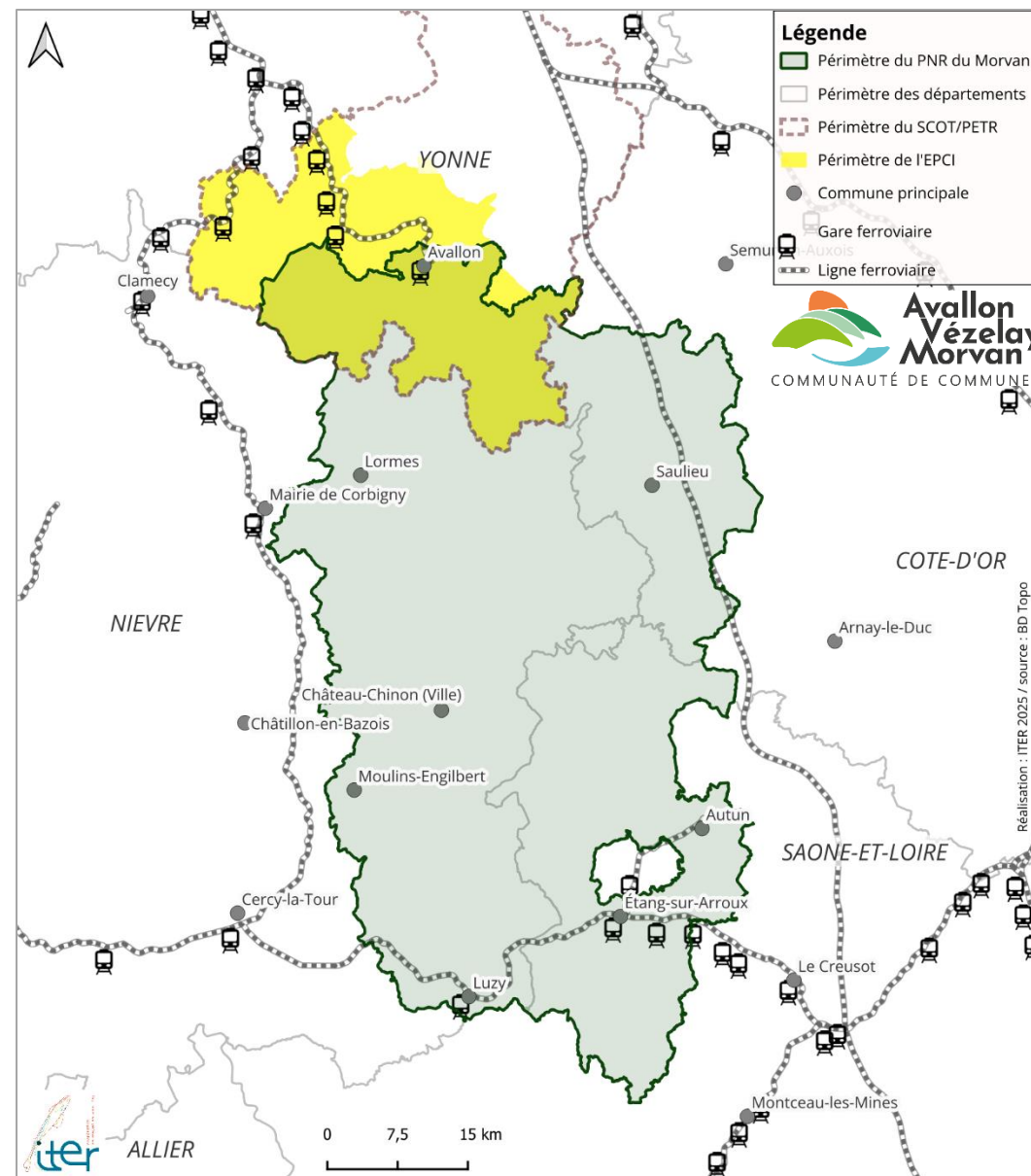
5 lignes de car desservent le territoire et principalement Avallon (119, 123, 505, 807, 813)

4 gares sur le territoire (lignes Paris-Dijon et Corbigny)

Implantation prévue de Relais Mobilité

TAD structuré autour de 5 boucles convergeant vers Avallon

Sources : Recensement de la population, dossier complet (Insee, 2024). Note : les évolutions mentionnées en vert et rouge sont sur des périodes différentes selon la source de la donnée.



Communauté de communes Avallon - Vézelay – Morvan

Yonne - Pays Avallonnais – SCOT du Grand Avallonnais



Les enjeux :

Tendances démographiques affirmées : vieillissement, solde naturel et migratoire négatif, difficultés industrielles (fermeture d'SKF).

Projets abandonnés malgré subventions : véloroute de 40 km subventionné à 80 %.



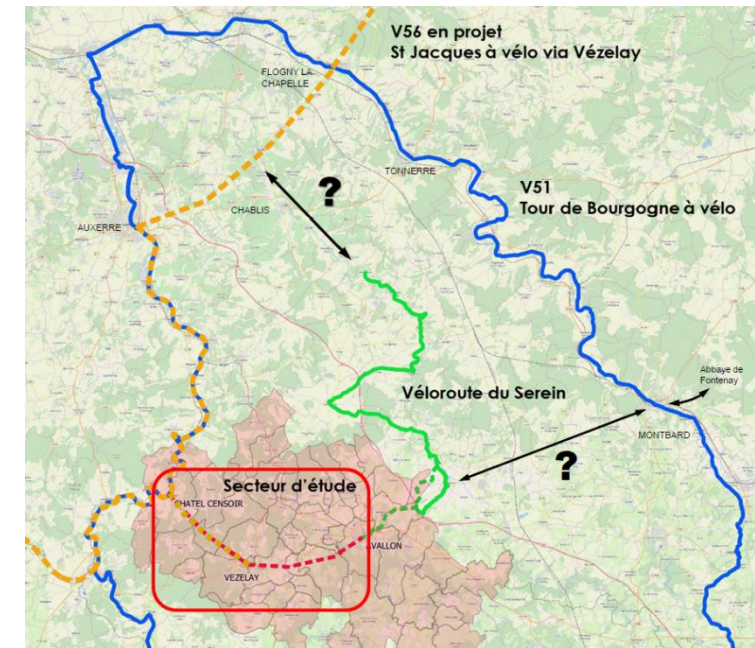
Les projets :

Plan de Mobilité Simplifié + schéma vélo approuvés le 16 décembre 2025.
PDMEC impliquant 4 entreprises, avec une priorité au covoiturage domicile-travail.

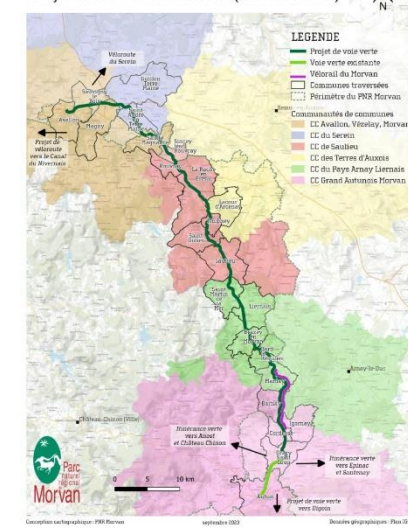
Le Projet du PNR d'une voie verte sur l'ancienne voie ferrée entre Avallon et Autun : « VIA Morvan » traversera 4 communes de la collectivité

Les Relais Mobilité, plateformes multiservices : (3 à 5 places de covoiturage. PMR, abri + arceaux vélos)

Phase 1 : 8 à 9 sites prévus, consultation de maîtrise d'œuvre en cours.



Projet de voie verte du Morvan [Avallon-Autun]



7

Les enjeux issus du diagnostic

- 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, pour passer d'une logique d'actions dispersées à une gouvernance territoriale collective, capable de fédérer les acteurs autour d'initiatives structurantes à grande échelle.
- L'enjeu de la visibilité et l'appropriation des solutions existantes par tout·e·s dans un écosystème complexe (multiplicité d'acteurs, échelles administratives variées)
- L'enjeu de la construction une mobilité rurale sur mesure, résiliente et solidaire, capable de maintenir l'attractivité et la vitalité des territoires sans reproduire les modèles urbains, souvent inadaptés.
- L'enjeu de la conciliation de la transition écologique et de la justice sociale, habituellement traitées comme deux objectifs séparés
- L'enjeu de faire de la mobilité un levier de justice sociale, d'égalité des chances et de cohésion territoriale, plutôt qu'un facteur d'exclusion.
- L'enjeu de rendre attractives, crédibles, lisibles, sécurisées et pérennes les solutions de mobilité durable et inclusive afin de dépasser les freins psychologiques, pratiques ou organisationnels dans un système basé sur la voiture

8

Parangonnage de solutions

Un webinaire de solutions de mobilité durable et inclusive avec les acteurs institutionnels et de la sphère sociale a permis la **présentation d'expériences inspirantes et l'échange sur les opportunités dans le Morvan**. Le parangonnage ci-dessous intègre donc 3 retours d'expériences (autopartage en Chartreuse, micro-hub de mobilité et véhicules intermédiaires en Lozère) parmi d'autres solutions.



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

Véhicules partagés : mettre en place un dispositif d'autopartage

L'autopartage Clem en milieu rural

Clem' permet la mise à disposition de véhicules électriques partagés, dans des zones à la fois urbaines et rurales.

- Ils possèdent une solution type, standardisée, qu'ils peuvent par la suite moduler par des options en fonction des différents territoires (choix des horaires, choix des coûts, communication).
- Le service est accessible via une plateforme (clem.mobi) ainsi que par une application. Une autre plateforme (supervision. clem.mobi) permet au client une gestion (administration, chiffres) du service.
- Ils proposent également la possibilité d'équiper un véhicule pour qu'il puisse devenir un véhicule partagé, même si il s'agit de véhicules thermiques.

Clem' fonctionne sur un service d'autopartage en boucle, et non en free-floating. De ce fait, le problème de recharge des véhicules, qui se fait généralement la nuit, se pose. En effet, l'utilisateur devrait pouvoir recharger son véhicule chez lui sur une borne, ce qui n'est pas possible. Le service est plutôt adapté à des déplacements du quotidien à la demi-journée ou journée, ou inférieurs à 350 km (autonomie théorique).



Mise en place d'une station d'électromobilité, avec un point de recharge 7 kW piloté sous comptage ou à brancher



Investissement (hors véhicule) : 10 et 13 k€
Fonctionnement/an : 5 à 6 k€

Véhicules partagés : mettre en place un dispositif d'autopartage

Zoom sur l'autopartage Mouv'nGo autour du Mans (Clem')

Le projet **Mouv'N Go** porté par le Pôle métropolitain Le Mans Sarthe permet la mise en service de **véhicules électriques d'autopartage** dans des stations dédiées équipées de bornes de recharge électriques. 20 communes sont équipées de stations comprenant chacune 1 à 2 véhicules d'autopartage.



Tarifs usagers :

De 30 min à 6 h : **9 €**

De 6 h 30 à 12 h : **14 €**

De 12 h 30 à 21 h : **19 €**

Retour d'expérience : La flotte de véhicules Mouv'nGo comptabilise plus de **2 millions de km** parcourus au compteur depuis son déploiement en 2018 (octobre 2025). Le service semble rencontrer du succès car **l'installation de nouvelles stations d'autopartage** a été prévue en 2024 pour l'année suivante (à priori pas encore mis en place en octobre 2025).



Source : Station d'autopartage à Etival-lès-le-Mans
Pays du Mans 2019 – Mouv'nGo

→ **Pour le Morvan : une alternative intéressante à la voiture individuelle notamment pour les habitants des communes les plus isolées. Des stations à penser au niveau des centralités et interfaces des communes concernées.**

Véhicules partagés : mettre en place un dispositif d'autopartage

L'autopartage Citiz dans le parc du Pilat

Le **Parc naturel régional du Pilat** (Loire) a mis en place sur les communes de Pélussin (3 660 habitants en 2022) et Bourg-Argental (2 920 habitants en 2022) respectivement 2 et 1 voitures en autopartage, gérées par l'entreprise **Citiz**. Il s'agit d'une SCOP proposant des services de **location de voiture en autopartage** de façon occasionnelle ou régulière. Initialement réservé aux salariés du parc, le service a rapidement été ouvert aux habitants et touristes.



Tarifs usagers :

1 h : **2 €**

24 h : **20 €**

7 jours : **110 €**



Coût pour le Parc (payé à Citiz) : **0,56 €/km**



Le réseau
citiz



Source : Flyer Citiz PNR

Dispositif « Ma chère auto » : Citiz propose également aux propriétaires de voiture qui l'utilisent peu de la rendre accessible à d'autres conducteurs en la **prêtant, troquant ou donnant** à Citiz en contrepartie **d'avantages financiers** (rétribution d'une partie des recettes, prise en charge de l'assurance et de l'entretien du véhicule...) et/ou pratiques (échange contre un VAE...)

Retour d'expérience : Les personnes utilisant des services d'autopartage tendent à réduire leurs déplacements, ainsi que leur motorisation. Les personnes utilisant ce service ont développé une tendance à **regrouper leurs déplacements en un seul**, possiblement pour optimiser les coûts et le nombre de trajets. On observe ainsi une réduction non-négligeable de l'utilisation de la voiture.

→ **Pour le Morvan : Des dispositifs intéressants à mettre en place pour des besoins ponctuels et pouvant éviter la possession d'un 2^{ème} véhicule ou rassurant en cas d'indisponibilités des véhicules**



Je m'inscris
à l'agence Citiz ou
en ligne.



**Je réserve une
voiture**
sur internet ou par
téléphone.



**J'accède à la
voiture**
en libre-service
avec ma carte
d'abonné



Je roule
En fin d'utilisation, je
ramène la voiture à
sa station d'origine.

Source : site internet Citiz

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.



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



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**

Covoiturage organisé : aménager des aires répertoriées et sécurisées

Exemple de l'aire de covoiturage multimodale de l'Embrunais

Ce projet **d'aire de covoiturage** est porté par le département des Hautes-Alpes et la Communauté de communes de l'Embrunais.

L'aire est un **pôle d'intermodalité** proposant des aménagements multiples pour **divers moyens de transport** (arrêt de bus, parking, supports de vélos) mais aussi des **aménagements de confort pour les usagers** (sanitaires, zone d'attente sécurisée). Elle dispose également d'une **signalétique adaptée**, permettant facilement sa localisation par les automobilistes.

→ Pour le Morvan : un intérêt à conforter ou à promouvoir l'aménagement des aires selon leur niveau d'usage, afin d'adapter la mise en place de bouquets de service

Exemple de l'aire de covoiturage multimodale de l'Embrunais

Localiser l'aire à proximité immédiate d'un axe important de circulation (ici une nationale), et faciliter son accessibilité (ici via le giratoire). Prévoir un parking suffisamment dimensionné (au moins 30 places).



Localiser l'aire de covoiturage à proximité d'un arrêt de transport collectif (gare ferroviaire par exemple) pour favoriser l'intermodalité.

Fort enjeu de signalement de l'aire de covoiturage



Aménager des accès pour les piétons et cycles sécurisés

Prévoir des stationnements vélos sécurisés



Aménager une zone d'attente abritée et agréable.



Aménager des Bornes IRVE

Exemple de lignes de covoiturage spontané 100 % physique (sans application) déployées par l'opérateur ECOV

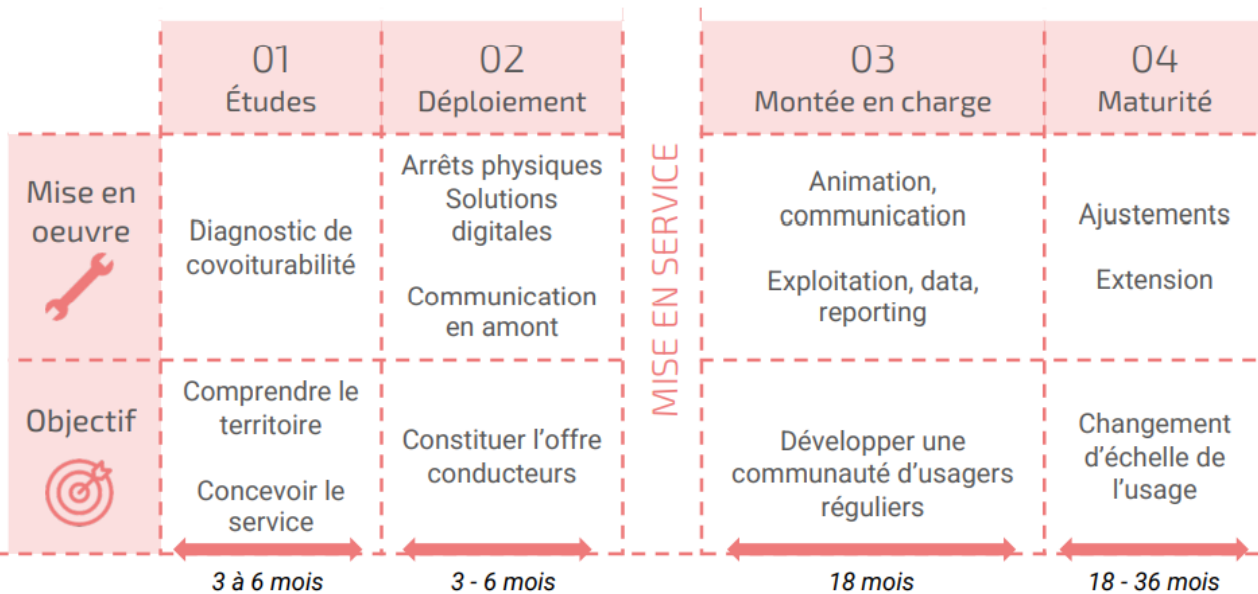
Covoiturage organisé : mettre en place des lignes de covoiturage pour les actifs



Les lignes de covoiturage suivent les mêmes principes qu'une ligne de transport collectif :

- La définition d'un itinéraire, établi via une étude du potentiel de covoiturage (étude des flux de véhicules, des origines et destinations...)
- La matérialisation d'arrêts de covoiturage à des endroits stratégiques (stationnement sécurisé pour la voiture, panneau à message variable, abri...)

Exemple d'un calendrier de mise en œuvre d'une ligne de covoiturage (ECOV)



Aménagement d'un arrêt de covoiturage



Arrêt réseau Synchro covoiturage (Chambéry) - Ecov 2020

Covoiturage organisé : mettre en place des lignes de covoiturage pour les actifs

Exemple des lignes de covoiturage Illicov en régions Auvergne-Rhône-Alpes (Annecy – Genève) et Occitanie (Saint-Sulpice – Toulouse)

Illicov propose une offre de **lignes de covoiturage** en Auvergne-Rhône-Alpes (Annecy-Genève) et entre Saint-Sulpice (Tarn) – Toulouse notamment. Ce projet est porté par La Roue Verte, la région Occitanie (pour les lignes concernées) ainsi que certaines Communautés de Communes.

Les lignes de covoiturage ont **des arrêts fixes** comme pour des lignes de bus ainsi que des **plages horaires** de fonctionnement (généralement de 7h à 9h le matin et de 16h30 à 19h le soir). Elles rabattent sur des points de correspondances transports, incitant à la multimodalité. Une ligne est ouverte à partir de 60 conducteurs inscrits.



Tarifs usagers :

Passager : **tarif libre** (en général **0,10 €/km**)

Conducteur : indemnité de **1 à 2 €/passager transporté**



Coût pour les collectivités locales : environ **0,20 €/km**

→ 8,4 € par trajet sur la liaison Montferrand-Toulouse Terminus Ligne A (42 km)

→ 6 € par trajet sur la ligne Ségoufielle – Pujaudran – Basso Cambo (31 km).



Le passager...

Signale son besoin **en arrivant à l'arrêt**, via l'application, à défaut ou par SMS

Attente moyenne : **4 minutes** (15 minutes garantie via une « solution de secours »)

Monte avec un conducteur et envoie son numéro d'adhérent par SMS

Descend à l'un des arrêts de la ligne et finit son trajet en transport, à pied, à vélo... Paye une somme libre (moyenne : 0,1€/km).

Le conducteur...

Signale son départ via une application. Celle-ci signale les passagers qui sont déjà en attente sur la route

Emprunte la ligne et prend en charge le ou les passagers. Aucune obligation d'attendre un passager non présent à l'arrêt.

Reçoit une indemnité de 1 ou 2€ pour chaque passager transporté (par exemple via un virement mensuel)

→ Pour le Morvan : un intérêt du covoiturage organisé à explorer pour les principaux flux domicile-travail existants en Morvan (flux Luzy – Autun – Le Creusot par exemple). Un modèle plus souple que celui d'Illicov serait à définir.

Autostop organisé : mettre en place un réseau répertorié et sécurisé

Exemple du réseau d'Autostop Rezo Pouce du Parc Naturel de Chartreuse

Rezo Pouce est un réseau solidaire pour partager les trajets du quotidien, mis en place notamment sur le **Parc Naturel de Chartreuse**. Le dispositif vise les territoires périurbains et ruraux, et vient en complémentarité de l'offre de transport public existante.

Les arrêts dits « arrêts sur le pouce » sont matérialisés par des panneaux. Une application de mise en relation est aussi disponible, qui permet de référencer des trajets immédiats, programmés pour plus tard, ou encore réguliers.

Selon la plateforme, 9 départs sur 10 se font **en moins de 10 min** (sur tout le territoire Rezo Pouce).



Coût estimatif

→ Panneau : **80 €**

→ Cotisation annuelle : 5 000 € à 16 000 € selon le nombre d'habitant et la taille du territoire

Retour d'expérience : l'application numérique est peu utilisée et le service est encore **méconnu**, malgré une culture de l'entraide fortement développée dans le PNR. Le dispositif séduit les usagers déjà pratiquants de l'autostop. Les retours sont ainsi assez mitigés.

→ **Pour le Morvan : une solution intéressante pour un territoire avec une culture forte de l'entraide, avec cependant un fort enjeu de communication**



Exemple d'arrêt sur le pouce

Le passager...

Inscription sur le site ou dans un point relais.
Obtention d'une carte d'adhérent.

Visualise les conducteurs autour de lui via l'application OU se rend à un arrêt sur le pouce avec une fiche destination

Attente moyenne : 6 min

Le conducteur...

Inscription sur le site ou dans un point relais.
Obtention d'une carte d'adhérent et d'un macaron

Lance l'application pour voir si des auto-stoppeurs effectue le même trajet que lui OU regarde si des auto-stoppeurs sont présents aux arrêts

Récupère le(s) passager(s) à un arrêt et les dépose sur sa route à l'endroit souhaité.

Véhicules intermédiaires : mettre en place de nouveaux dispositifs de mobilité

Exemple de l'expérimentation des vélis sur le PNR des Grands Causses

Portée par l'association In'VD et le PNR Grands Causses, une expérimentation de déploiement de **Vélis** est en cours sur le périmètre du parc. Ces vélis sont des tricycles ou quadricycles dotés **d'un moteur électrique**. Ils sont parfois équipés d'un dispositif de pédalage encourageant l'activité physique. Ces véhicules sont **2 fois plus légers** qu'une voiture classique, tout en restant **assez performants** (entre 40 kg et 700 kg, et de 25 à 85 km/h selon le modèle). Il s'agit d'une alternative intéressante au vélo électrique notamment lorsque **le relief est très accentué** mais que le trajet reste court et ne nécessite pas de prendre la voiture. 12 Vélis ont été déployées lors de plusieurs sessions de quelques semaines, auprès d'utilisateurs testeurs préalablement inscrits.



Coût pour les collectivités locales : selon le type de véhicule, le prix des véhicules oscille entre 4 000 et 17 000 € (source : Ademe)

Retour d'expérience : Les testeurs des vélis ont exprimé beaucoup de satisfaction sur le dispositif, louant son aspect **sécurisant** : plus imposant qu'un vélo, un différentiel de vitesse réduit avec les voitures (moyenne de circulation à 45 km/h sur les vélis testés) et une signalétique appropriée.

Seul bémol : ces véhicules sont produits par peu de constructeurs car leur fabrication est **longue et coûteuse**, pour encore assez peu de garanties sur la popularité du dispositif.

→ **Pour le Morvan : un dispositif intéressant à étudier pour le territoire du Morvan, dont le paysage vallonné peut décourager la pratique du vélo classique.**

→ **A imaginer en libre-service sur des interfaces structurantes comme les gares ou au cœur de polarités, ou bien à travers la mise en place d'un système de prêt moyenne/longue durée.**



Source : fabmob wiki PNR des Grands Causses

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

Usage du vélo : permettre la mise à disposition de vélos à assistance électrique en libre-service

Les vélos en libre-service et location longue durée Green On – Vallée de l’Homme, région Nouvelle-Aquitaine

Green On est une plateforme proposant notamment la location de vélos à assistance électrique, **en libre-service** ou **longue durée**, déployée sur la Communauté de Communes de la Vallée de l’Homme. Les vélos y sont regroupés dans 4 stations différentes.



Source : site internet de la CC Vallée de l’Homme



Tarifs utilisateurs VAE en libre-service :

30 minutes : **gratuites**

1 heure : de **2 à 3 €/h**

Pass : les 3 premières heures **gratuites**



Tarifs utilisateurs VAE en location longue durée :

15 jours : **20 €** (plein tarif)

1 mois : **30 €** (plein tarif)

3 mois : **70 €** (plein tarif)



Durée de location médiane (libre-service) : **1,42 heure**



Durée de location (longue durée) :
3 mois : 52 %
 1 mois : 41 %
 15 jours : 4 %

Retour d’expérience : un niveau de satisfaction plutôt satisfaisant pour le système en libre-service : note de **3,67/5** 👍

- Pour le Morvan : un potentiel de déploiement intéressant, en particulier pour la location longue durée, qui permet d’allonger les distances par rapport à un vélo classique en levant la contrainte de la déclivité, sous condition d’itinéraires sécurisés.
- Ce déploiement éventuel est toutefois à entrevoir sur des communes aux caractéristiques bien précises. Pour des bourgs fortement éloignés, le dispositif perd de son attractivité, on privilégiera donc d’autres moyens de déplacements.

Usage du vélo : proposer des aménagements

Un élément décourageant l'usage du vélo est l'**absence d'emplacement** de stationnement **abrités** et **sécurisés**. En cause : les **intempéries** et la **Crainte des vols**. Des aménagements plus ou moins coûteux et complexes peuvent remédier à ces désagréments.

Autre élément décourageant : le manque voir l'absence de **voies dédiées aux cyclistes**, ce qui force ces derniers à côtoyer les voitures et les met en danger. Des aménagements peuvent être mis en place dans ce sens, comme des **pistes cyclables** le long des routes, ou des **marquages au sol** pour signifier le passage régulier de cyclistes.

→ Pour le Morvan : Ces aménagements pourraient être positionnés dans les communes, les lieux publics et les pôles d'intermodalité manquant de ce genre de dispositifs (certains centres-bourgs et gares par exemple).



Coûts des différentes d'infrastructures



Arceau

Coût : environ
100€/unité



Abri

Coût : environ **500€ HT / place**



Casier semi-collectif

Coût : environ **1 000€ HT / place**



Box sécurisé

Coût : environ **1 600€ à 2 000€ HT / place**



Abri en bois

Coût : environ **400€ HT / place**



Râtelier : équipement à proscrire

Sources : Fédération Française des Usagers de la Bicyclette et Iter



Exemple de chaudiou RD
Exemple de marquage BP 455
455 à Châteauguon - Enval



Piste cyclable de la RD 225 à Vic-le-Comte

Source : Schéma départemental des itinéraires cyclables du Puy-de-Dôme

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

Assurer la desserte des anciennes gares ferroviaires : exemple de Connec'TER en Nouvelle-Aquitaine

Connec'TER est un service de TAD mis en place par la SNCF en complément de l'offre ferroviaire existante sur la **ligne TER 23** entre Saint-Yrieix et Objat. Ce dispositif propose aux usagers du réseau ferroviaire un rabattement **entre gares** du territoire ou d'une **gare vers une destination desservie** par Connec'TER **et inversement**.

L'objectif est de **compléter la desserte ferroviaire** du territoire en réintégrant les anciennes gares désaffectées et les communes non-desservies au sein du réseau actuel, tout en apportant un élément de réponse à la **problématique du dernier kilomètre**.



Ce service fonctionne :

- du lundi au vendredi de 5 h 30 à 20 h 30
- le samedi de 6 h à 20 h 30
- le dimanche et les jours fériés de 13 h à 21 h 30

Il est réservable, modifiable et annulable jusqu'à 1 h avant le trajet réservé.

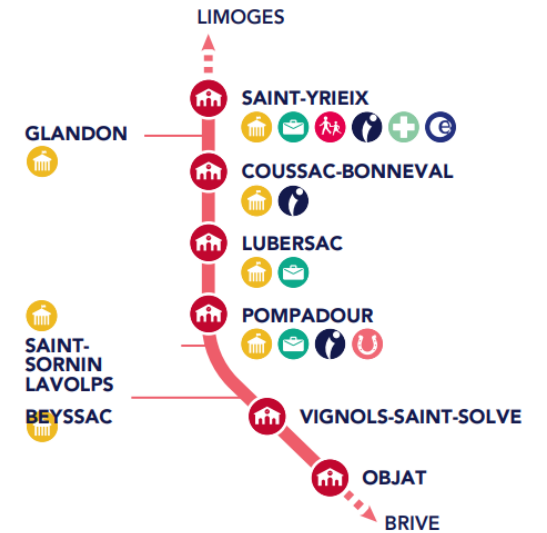


Tarif usagers :

- 2,30 € le trajet
- 18,40 € le carnet de 10 voyages

→ Une initiative intéressante en Morvan pour compléter la desserte des gares désaffectées et des communes non-desservies, et assurer le rabattement vers les gares en service. A noter que l'action 1.1. du PDMS de la CCAVM vise à mieux assurer une desserte des gares par le TAD.

QUELLES DESTINATIONS DESSERVIES PAR CONNec'TER ?



QUELLES DESTINATIONS DESSERVIES PAR CONNec'TER ?

GARE SNCF

CENTRE-BOURG

ENTREPRISE

Saint-Yrieix

- Fabregue Duo Usine
- Limdor
- Madeleines Bijou

Lubersac

- Phenix Electronique
- Valade

Pompadour

- Mecattraction
- Notariat Services
- Sicame S.A.

ÉTABLISSEMENT SCOLAIRE

Saint-Yrieix

- Collège et Lycée J-B Darnet
- Lycée Professionnel Agricole - La Faye

OFFICE DE TOURISME

CENTRE HOSPITALIER

Saint-Yrieix

- Centre de l'Obésité B. Descottes
- Centre Hospitalier Jacques Boutard

PÔLE EMPLOI

CENTRE ÉQUESTRE

Source : Site internet SNCF

9

Projections et fiches action

9

Projections sur des solutions adaptées

Portraits-types issus de l'analyse du questionnaire
grand public

Les 24 et 25 novembre 2025, **3 ateliers de solutions de mobilité durable et inclusive** ont été organisés à Lormes (Morvan nord-ouest), Saulieu (Morvan nord-est) et Luzy (Morvan sud) avec les partenaires institutionnels et sociaux. L'objectif était de **co-construire des solutions de mobilité à partir de profils types d'habitants du Morvan issus des résultats de l'enquête auprès du grand public.**



1 Le point de départ

1 portrait-type d'habitant sur chaque table



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



2 L'intelligence collective

30 min – 3 tables

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



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



3 Quelques règles

- Il n'y a plus 2 ou 3 communautés de communes mais un seul territoire
- Vous êtes invité.e.s à sortir de votre fonction et de votre structure habituelle !

**Louane**

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



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

**Clémence**

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



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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

**Séléna**

41 ans

En activité

Seule avec deux enfants (garde exclusive)

Habite près de Vrilly-le-Haut, un hameau de Saulieu



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

↳ Voir profil similaire de Charlotte

Thomas

35 ans

En activité

En couple sans enfant

Habite un hameau de Saulieu



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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

Solutions envisagées et portage des actions :

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



Charlotte

41 ans

En activité

Seule avec deux enfants (garde exclusive)

Habite aux Pasquelins, un hameau d'Arleuf



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

↳ Voir profil similaire de Séléna

Marin

38 ans

En activité à Dijon

En ménage avec deux enfants

Habite dans un hameau de Mesvres



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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

**Audrey**

78 ans

Retraitée

En ménage, avec enfants et petits-enfants à Paris

Habite au centre-bourg de Mesvres



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

↳ Voir profil similaire de Louise

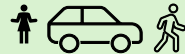
**Louise**

78 ans

Retraitée

En ménage, avec enfants et petits-enfants à Paris

Habite au centre-bourg de Précy-sous-Thil



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

↳ Voir profil similaire d'Audrey

Solutions envisagées et portage des actions :

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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

**Jean**

75 ans

Retraité

Seul sans enfant

Habite dans un hameau de Bussières



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

Solutions envisagées et portage des actions :

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

Lors des 3 ateliers des 24 et 25 novembre 2025, un second temps a consisté à **imaginer collectivement le territoire idéal du PNR du Morvan à l'horizon 2035 en termes de mobilité**. Aucune barrière de moyens humains et financiers dans les réflexions, l'objectif étant de s'autoriser à rêver. Toutefois, un dernier temps d'animation a permis un atterrissage des idées débridées pour pouvoir identifier les principaux facteurs clefs de succès, facteurs de vigilance et les grandes priorités.



1 Le point de départ

1 famille de solutions à explorer sur chaque table



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



Un contexte fictif : un budget illimité à horizon 2035 !



2 L'intelligence collective

30 min – 3 tables

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



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



3 Quelques règles

- Il n'y a plus 2 ou 3 communautés de communes mais un seul territoire
- Vous êtes invité.e.s à sortir de votre fonction et de votre structure habituelle !
- Laissez-vous rêver !



Etat des lieux idéalisé (sans contraintes financières et humaines) de la place des modes actifs dans le PNR du Morvan en 2035 :

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



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



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



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



Etat des lieux idéalisé (sans contraintes financières et humaines) de la voiture partagée dans le PNR du Morvan en 2035 :

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



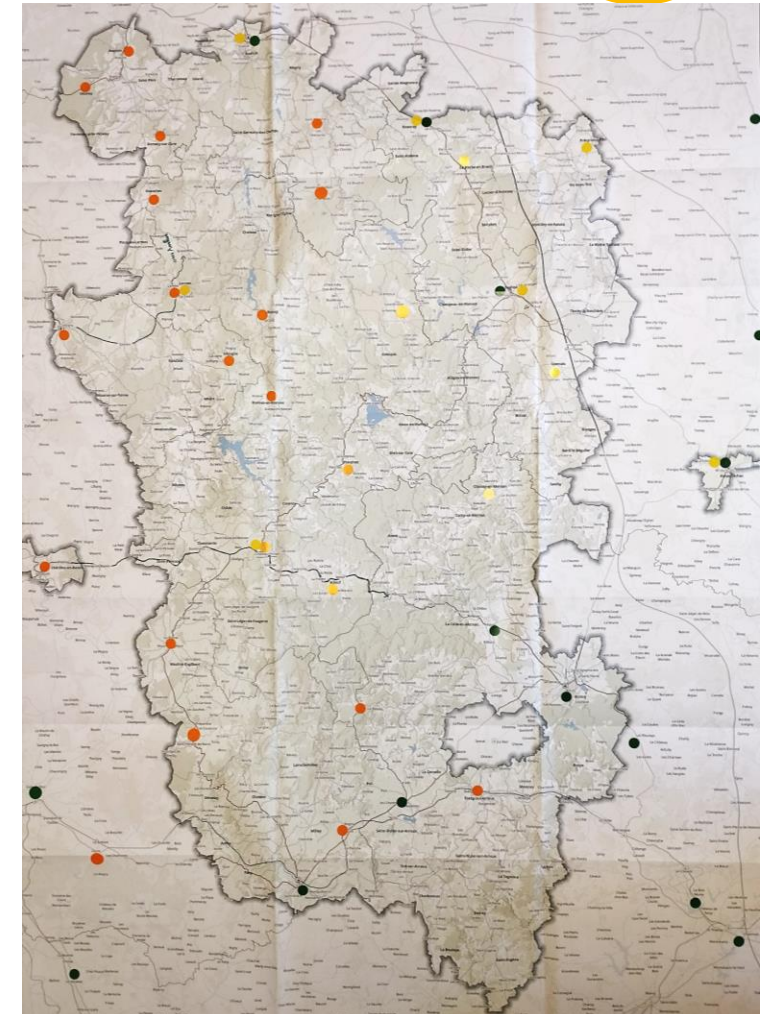
Facteurs clés de succès : convaincre les élus (s'appuyer sur le comité des partenaires), mobiliser les subventions, travail partenarial (à différentes échelles et retours d'expérience des opérateurs), animation, information, formation (guide de prise à main et avec les acteurs automobiles)



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



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



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

Etat des lieux idéalisé (sans contraintes financières et humaines) sur diverses thématiques de mobilité dans le PNR du Morvan en 2035 :

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



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



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



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

9

Fiches action

Sur la base du parangonnage, des analyses plus détaillées ont été conduites pour **14 solutions de mobilité durable et inclusive** à travers des fiches actions. Ces compléments non-exhaustifs n'augurent en rien une future feuille de route commune. Ils n'ont pas fait l'objet de concertation avec les partenaires ni d'arbitrage technique et politique à ce stade.

Les fiches actions ci-après constituent des aides à la réflexion pour :

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

Toujours sans présager des choix collectifs qui seront fait sur la stratégie, les 14 solutions ont été classées en **5 orientations prioritaires** et 9 orientations secondaires. A ces fiches actions viennent s'ajouter les **3 constats transversaux** suivants issus du diagnostic :









Vers une meilleure communication

(envers l'ensemble de la population, en s'appuyant sur l'information communale, à destination des publics empêchés, pour la prescription, via la lisibilité des supports, à travers l'acculturation, entre acteurs institutionnels et économiques...)

Vers un portage politique accru,
notamment par les maires, ainsi qu'une
acculturation des élus à la mobilité
durable et inclusive en Morvan

**Penser la mise en œuvre de
l'action sous l'angle des
principaux pôles générateurs
identifiés dans le diagnostic**

Chaque fiche action présente le contenu suivant :

9 Fiche action : méthodologie	Thématique	Objectif principal de l'action								
<p>Public(s) cible(s) :      </p>		<p>DURABILITÉ  INCLUSIVITÉ </p> <p><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></p>								
<p>Descriptif de l'action : <i>présentation de la thématique, description de l'action envisageable, objectifs de l'action</i></p>		<p><i>Etat d'avancement actuel de l'action sur le territoire des 8 EPCI inclus dans le PNR</i></p>								
<p>Portage : <i>Mise en exergue du portage principal envisageable de l'action</i></p>	<p>Partenaires : <i>Mention des partenaires technique et/ou financiers à intégrer</i></p>	<p>Conditions de réussite : <i>Mise en lumière des conditions prioritaires nécessaires à la mise en œuvre et au déploiement pérenne de l'action</i></p>								
<p>Moyens nécessaires : <i>Estimation de coût de mise en œuvre de l'action (humain et monétaire) à porter par les acteurs</i></p>		<p>Présence sur le périmètre de l'EPCI</p> <table border="1"> <tr><td>CCGAM</td></tr> <tr><td>CCBLM</td></tr> <tr><td>CCMSG</td></tr> <tr><td>CCTBC</td></tr> <tr><td>CCPAL</td></tr> <tr><td>CCSM</td></tr> <tr><td>CCTA</td></tr> <tr><td>CCAVM</td></tr> </table>	CCGAM	CCBLM	CCMSG	CCTBC	CCPAL	CCSM	CCTA	CCAVM
CCGAM										
CCBLM										
CCMSG										
CCTBC										
CCPAL										
CCSM										
CCTA										
CCAVM										
<p>Subventions mobilisables : <i>Précision des fonds et appels à projets dont l'action pourrait bénéficier</i></p>	<p>Points de vigilance : <i>Précision des principales difficultés et écueils à éviter dans le déploiement de l'action</i></p>									
<p>Exemples inspirants : <i>Éléments de parangonnage local ou d'autres territoires comparables</i></p>	<p>Calendrier de mise en œuvre :</p> <p>Avant 2028 2029 à 2035 2035 et au delà</p>									
<p>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></p>		<p><input type="checkbox"/> Pas d'action, ni de réflexion</p> <p><input type="checkbox"/> Réflexion en cours</p> <p><input type="checkbox"/> Présence d'actions</p>								

9

Fiches action

5 orientations prioritaires pour la mobilité durable et inclusive en Morvan

Pourquoi ces 5 orientations prioritaires ?



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.

**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 de voir émerger plusieurs garages solidaires. Ces derniers 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 sur l'arrondissement de Montbard (dont Semur-en-Auxois)

**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

CCGAM

CCBLM

CCMSGSL

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA
(association GREN)

CCAVM

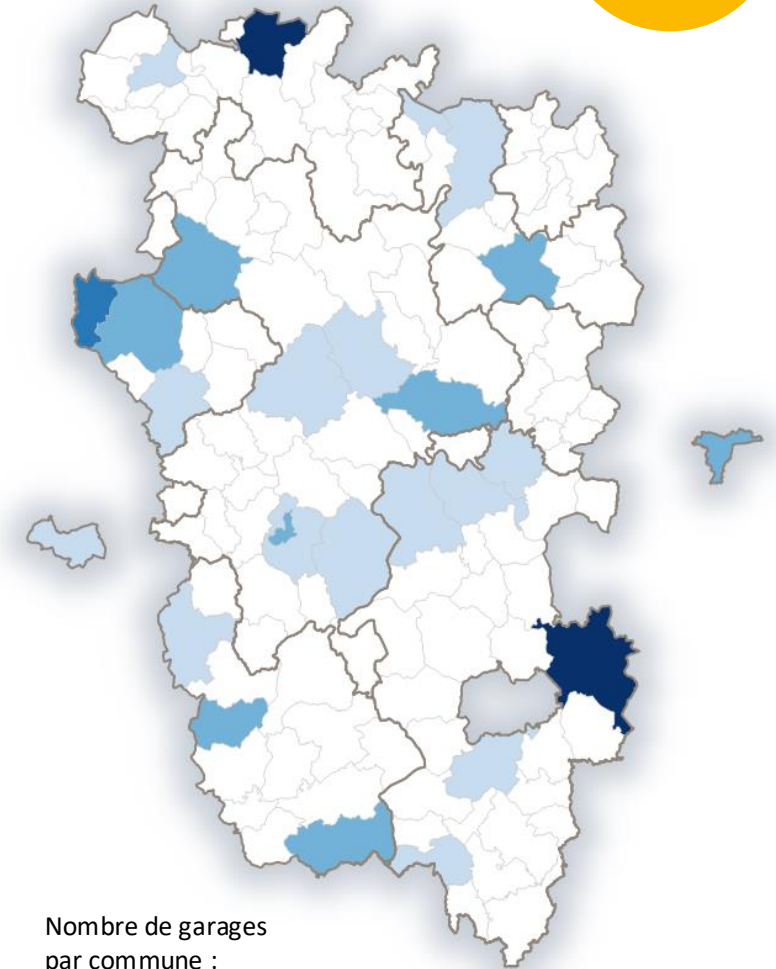


Outre le montage associatif de garage solidaire sur le territoire, une **concertation auprès des garages traditionnels du territoire** pourrait permettre de :

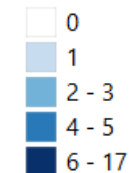
- Recueillir leurs **retours d'expériences** sur les besoins de réparation les plus courants ;
- Les informer sur les offres et services de mobilité (trains, lignes régulières, TAD, autopartage, locations de vélos, plateformes de mobilité...) afin qu'ils puissent se faire le relais de ces informations 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 dans le PNR du Morvan

Sources : BPE, annuaires

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

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

* Les publics cibles sélectionnés en plus de la catégorie « tout public » sont ceux généralement considérés comme prioritaires pour utiliser le dispositif

DURABILITÉ

3

INCLUSIVITÉ

5

Présence sur le périmètre de l'EPCI



Descriptif de l'action : L'objectif de cette action est de créer un espace (numérique et physique) dédié aux alternatives à la voiture individuelle, proposant l'accès à des moyens de transports (location de vélos ou VAE et véhicules à tarif solidaire), mais aussi un accompagnement personnalisé (conseil en mobilité, dossiers administratifs, formations, animations...). Sur l'exemple des dispositifs existants et en cohérence avec les bassins d'emploi et de vie, ces plateformes pourraient être étendues à des territoires aujourd'hui non couverts.

**Portage :**

Département ou Missions locales ou associations

Partenaires :

- EPCI et PNR
- Région
- Acteurs sociaux

**Conditions de réussite :**

- Proposer une application ou un site web ergonomique comme guichet unique, accessible à tous (y compris pour les solutions de paiement)
- Pallier la fracture numérique, notamment à travers une permanence physique, des points-relais et l'assistance téléphonique
- Mettre en place des canaux pour recueillir les retours et améliorer le service

**Points de vigilance :**

- Être vigilant à l'emplacement : une implantation en centre-ville pourrait décourager les personnes vivant à l'extérieur des communes (d'où l'intérêt d'une communication efficace)
- Une dépendance fréquente aux subventions, avec un risque de fragilité si le financement public vient à manquer

**Calendrier de mise en œuvre :**

CCGAM

CCBLM

CCMSGSL

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM



Moyens nécessaires : retour d'expérience sur les plateformes actuelles et abandonnées, ainsi que Wimoov :

Investissements : 30 000 €
Fonctionnement : 90 000 €

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction et subventions régionales
- DETR, DSID et DSIL
- FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

Plateforme mobilité du Puy-de-Dôme, déployée à l'échelle du département
Plateforme mobilité en Gironde via l'association Wimoov



Echelle de déploiement : une logique primordiale de bassin d'emploi (ou de bassin de vie si le dispositif est résolument tout public)

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions



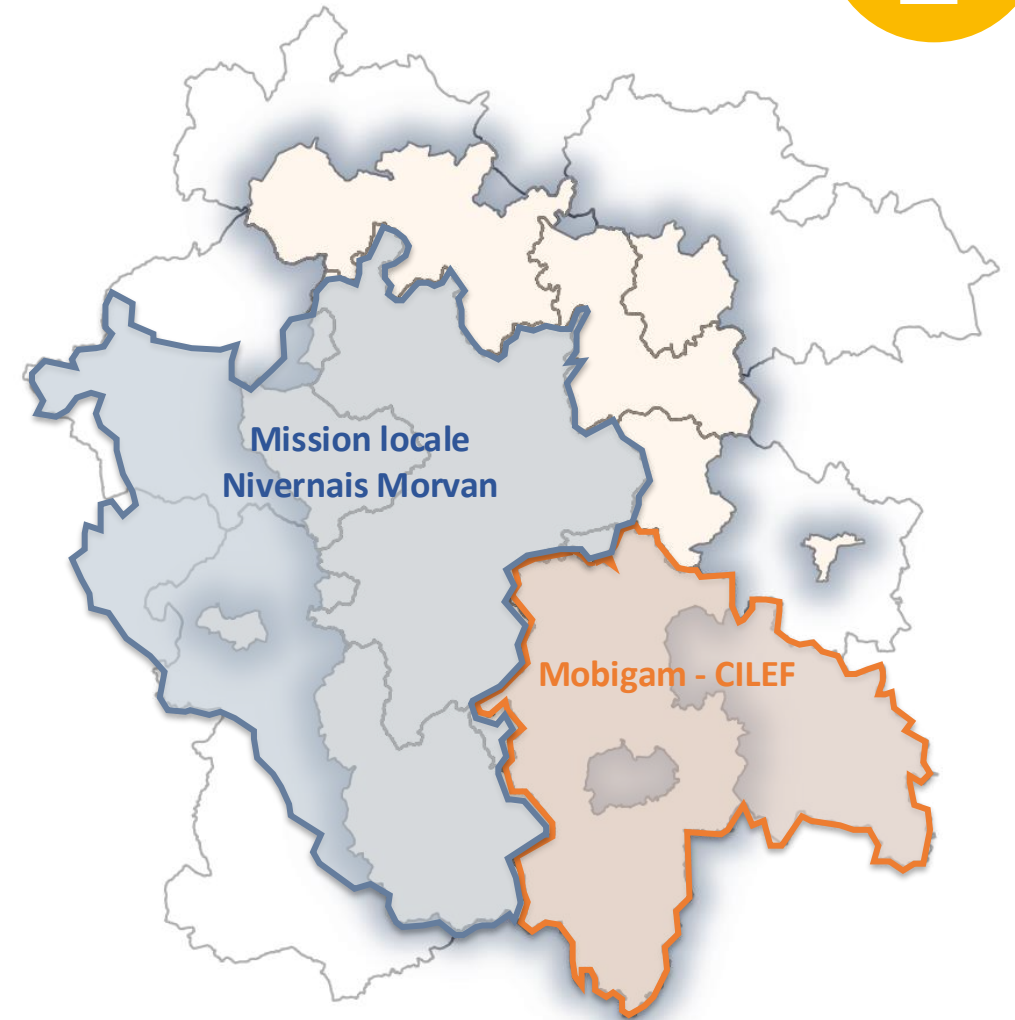
Les plateformes de mobilité ont principalement vocation à assurer des **missions d'information et d'accompagnement à la personne**, de prêt ou de location de moyens de locomotion et d'équipements à des tarifs préférentiels. Elles peuvent également assurer, selon chaque structure, des services complémentaires, tels que des ateliers mobilité, des services de transport d'utilité sociale et des garages solidaires évoqués précédemment.

Actuellement, le périmètre du PNR du Morvan est couvert par deux solutions de plateforme de mobilité :

- Sur les 55 communes de la CCGAM, à travers le groupement d'acteurs CILEF sous la bannière **Mobigam** ;
- Sur la CCMSGL et le périmètre des CCBLM et CCTBC inclus dans le PNR, à travers l'action de la **Mission locale Nivernais Morvan**.

Des initiatives similaires ont été portés pendant une dizaine d'années par la Mission locale des Marches de Bourgogne (CCSM et CCTA), ainsi que par le PETR du Pays Auxois Morvan .

En partageant les expériences (enseignements de l'abandon de dispositifs, clefs de succès des dispositifs actuels et difficultés), il conviendrait d'**évaluer la soutenabilité de ces initiatives et les opportunités à étendre les plateformes de mobilité aux habitants du nord et du nord-est du PNR**.



Couverture territoriale des 2 plateformes de mobilité actuelles en Morvan

Source : ViaMobigo

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public



Descriptif de l'action : Très peu d'aménagements cyclables sont actuellement présents dans le PNR du Morvan, même à une échelle communale en lien avec la marche. La contribution du PNR du Morvan pourrait intervenir à deux échelles distinctes : à un niveau très fin via les travaux sur les chemins ruraux, et à une échelle plus globale de définition de grands axes à travers le Morvan. Les réflexions de liaisons à la Via Morvan sont un exemple de convergence entre le maillage local pour les modes actifs et les grands axes cyclables pour irriguer le territoire.

**Portage :**

EPCI
Communes

Partenaires :

- Départements
- PNR du Morvan
- Cerema
- Région
- Associations d'usagers

**Moyens nécessaires :**

- Aménagement séparatif (piste, voie verte) : 300 - 600 €/ml (mètre linéaire)
- Bande cyclable : de 15 à 30 €/ml ; chaussée à voie centrale bidirectionnelle : de 40 à 80 €/ml ; jalonnement d'itinéraire : de 2 à 5 €/ml
- Nièvre Ingénierie (aide payante pour assister les collectivités du département)

**Subventions mobilisables :**

- Subventions Etat/Région
- Fond vert sous réserve de reconduction
- Plan vélo régional
- DETR et DSIL
- Fond FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

- La Véloccitanie (similaire au projet de Via Morvan) traversant le PNR Haut-Languedoc
- Schéma départemental des itinéraires cyclables du Puy-de-Dôme
- En Morvan, expérimentation d'un plan de circulation en zone rurale et SDC CCAVM



Echelle de déploiement : PNR du Morvan

DURABILITÉ

5

INCLUSIVITÉ

3

Présence sur le périmètre de l'EPCI

CCGAM

CCBLM

CCMSGI

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

**Conditions de réussite :**

- Faire un diagnostic des aménagements cyclables (données ouvertes)
- Etablir des Schémas directeurs vélo ou modes actifs pour mettre en place une stratégie d'aménagement
- Au besoin, adapter la réglementation (vitesse et type de zone) des véhicules routiers afin de pacifier les espaces partagés
- Mettre en place une signalétique appropriée (jalonnement)
- S'appuyer sur les voiries à faible trafic, notamment à vocation agricole

**Points de vigilance :**

- Privilégier les aménagements séparés des voies routières : sécurisation plus importante des usagers
- Veiller à éviter toute discontinuité dans les itinéraires cyclables
- Tenir compte des distances et du relief en Morvan, pouvant décourager les potentiels usagers

**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



Les 4 cartes isochrones suivantes sont des **aides à la réflexion pour les liaisons cyclables à l'échelle fine entre le centre-bourg et les hameaux**, dans la continuité de la fiche action précédente sur le maillage du réseau cyclable.

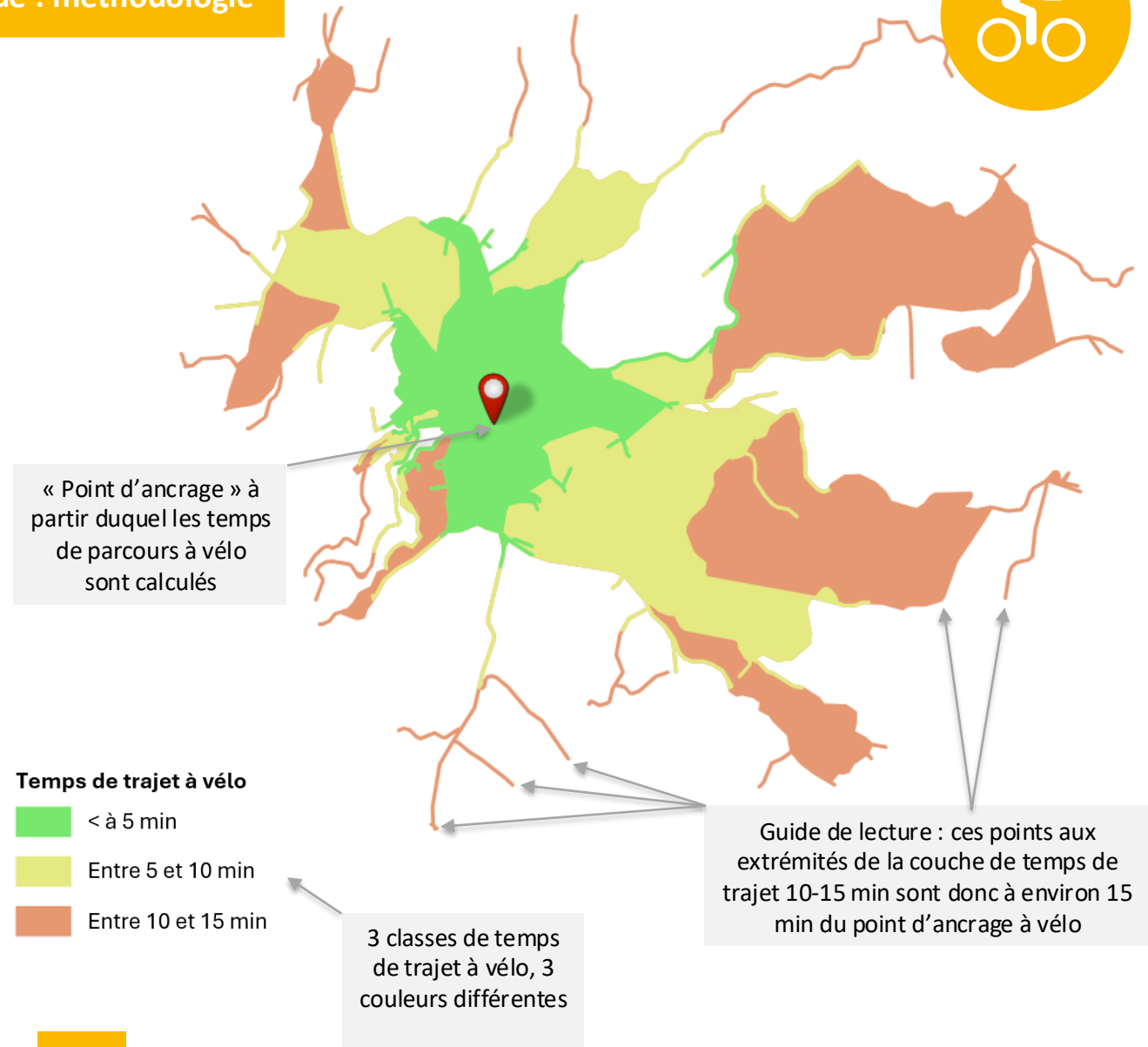
Les surfaces isochrones sont des zones accessibles avec un certain temps de trajet depuis un point donné, pour un mode de transport défini, en l'occurrence ici le vélo classique.

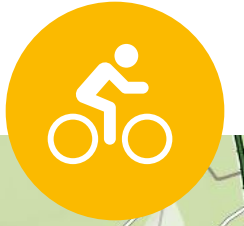
La modélisation des temps de parcours à vélo est basée sur les données de Géovélo et de Targomo, pour une vitesse sur le plat de 15 km/h.

Les calculs tiennent compte de la topographie et d'un maillage viaire relativement fin. Pour autant, en particulier en milieu rural, l'exhaustivité dans la prise en considération des petits chemins ne peut être garantie.

La grande densité des routes et chemins peut occasionner des représentations surfaciques théoriques, tandis que le réseau viaire plus isolé est représenté sous forme de linéaire.

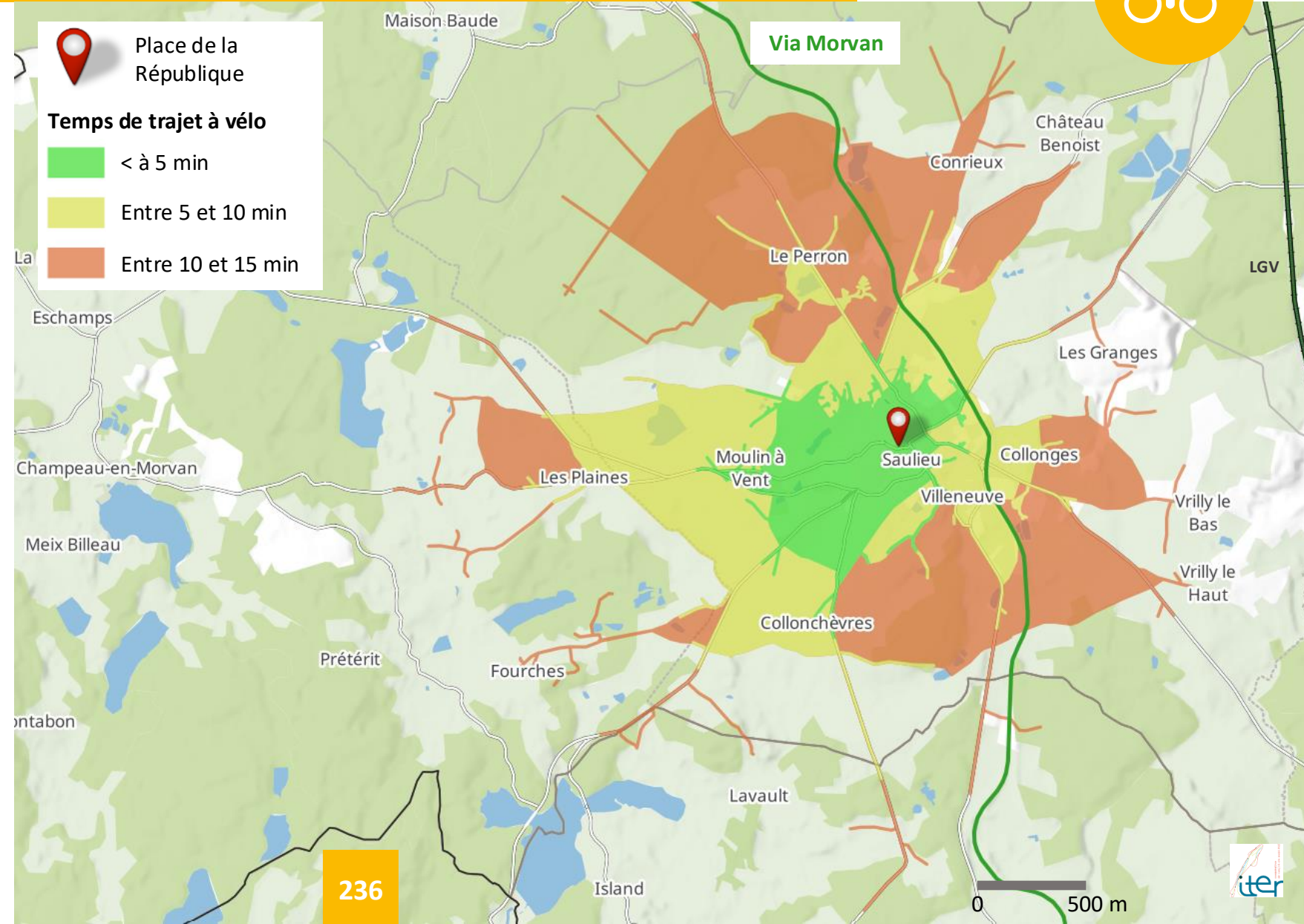
Notes : Attention, pas de prise en compte du revêtement et d'un degré de pente maximum envisageable pour la mobilité du quotidien.





Depuis la **place de la République à Saulieu**, sont accessibles :

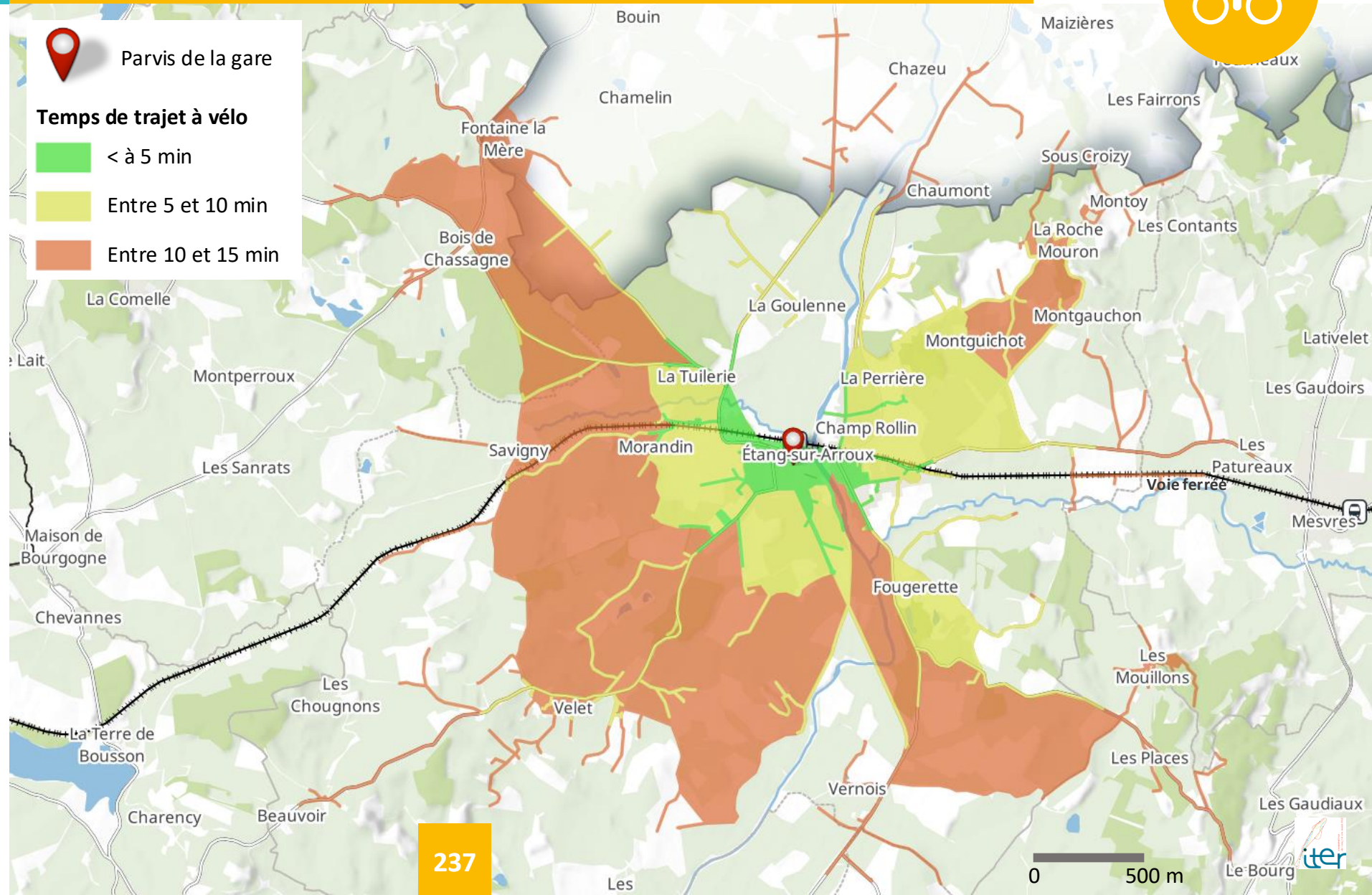
- En moins de **5 min** les hameaux de Montivent et Collonchèvres, entre autres ;
- Entre **5 et 10 min** les hameaux des Plaines, de Collonges, du Perron, entre autres ;
- Entre **10 et 15 min** les hameaux des Fourches, des Plaines, des Suisses, de Conrieux, Château Benoist, des Granges, de Vrilly-le-Bas, Vrilly-le-Haut, tandis que Lavault est situé légèrement plus loin ;
- A hauteur de l'ancienne gare de Saulieu, la **Via Morvan** est reliée au centre-ville en 5 min environ.





Depuis la **gare d'Étang-sur-Arroux**, sont accessibles :

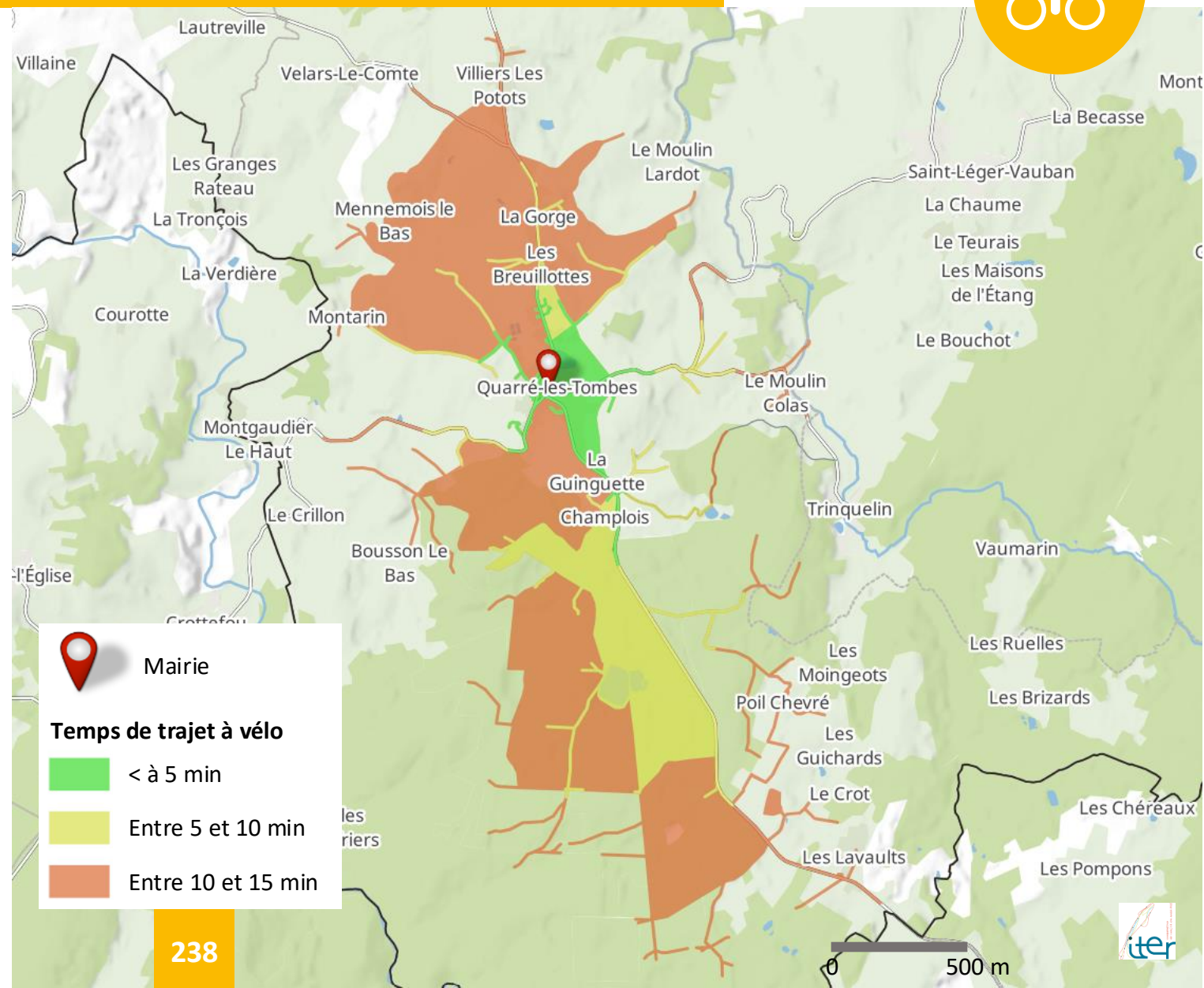
- En moins de **5 min** les hameaux de Morandin, de la Tuilerie et de la Perrière, entre autres ;
- Entre **5 et 10 min** les hameaux de Chaume, des Petiouts, de Fougerette, de Velet, de la Roche-Mouron, entre autres ;
- Entre **10 et 15 min** les hameaux de Beauvoir, de Montoy, de Savigny, de Savigny, de Vernois et des localités de La Comelle, Mesvres et La Chapelle-sous-Uchon ;
- La gare de **Mesvres** est accessible en 20 min.





Depuis la **mairie de Quarré-les-Tombes**, sont accessibles :

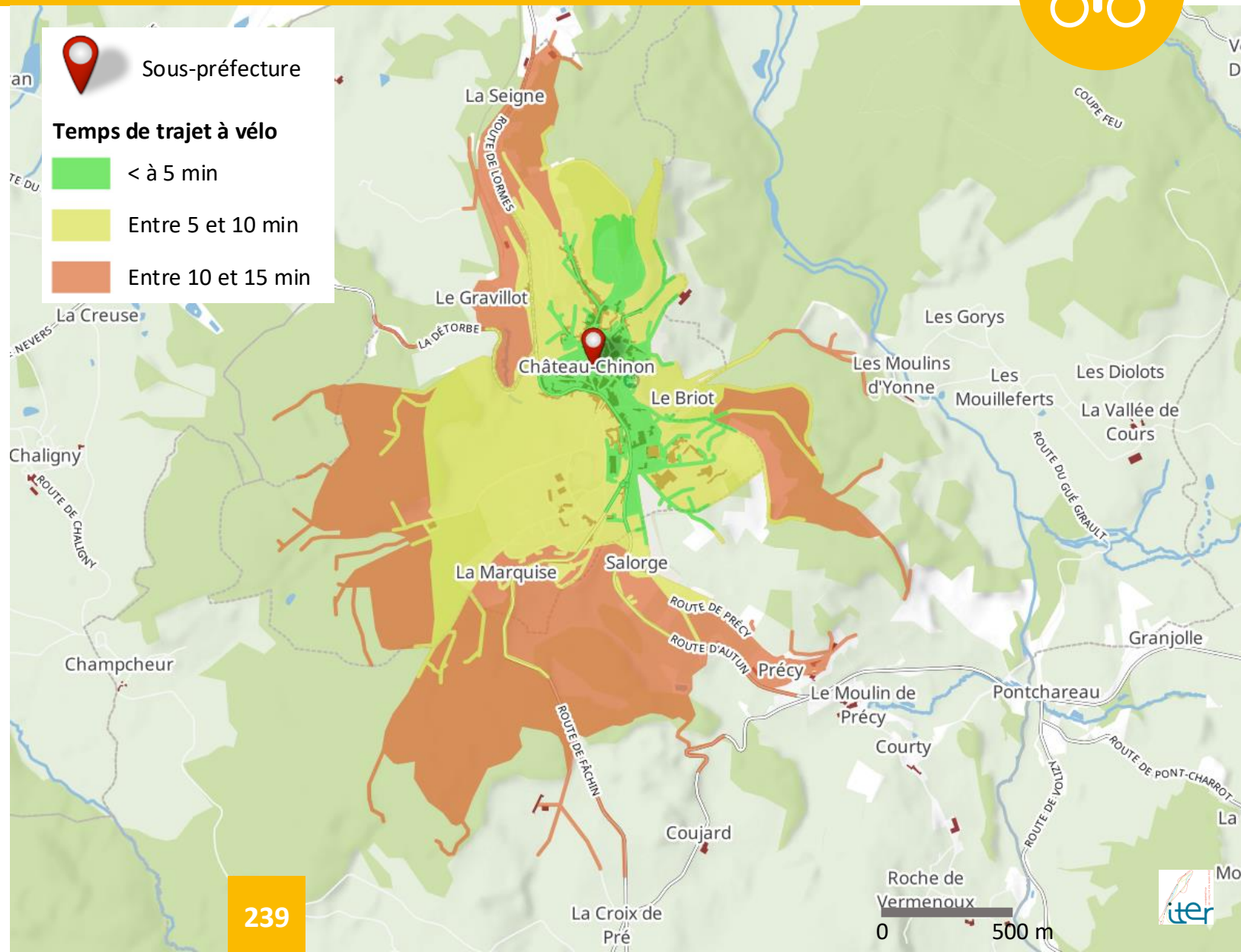
- En moins de **5 min** les hameaux de Champs-Rateaux, de la Guinguette et de Champlois, entre autres ;
- Entre **5 et 10 min** les hameaux des Breuillottes, de la Gorge, des Charmilles, des Chaumes, du Perron, entre autres ;
- Entre **10 et 15 min** les hameaux de Bousson-le-Bas, de Poil-Chevré, des Mathieux, des Lauvaults, du Moulin-Colas, de Villiers-les-Potots, de Mennemois-le-Bas, de Montarin, tandis que les Fourniers, le Crot, la Mouille, Velars-le-Comte, le Moulin-Lardot, Trinquelin et Montgaudier sont situés légèrement plus loin ;
- La limite administrative entre l'Yonne et la **Nièvre sur la D10** est accessible en 15 min environ .





Depuis la **sous-préfecture de Château-Chinon**, sont accessibles :

- En moins de **5 min** le hameau du Briot et la majorité de l'unité urbaine de la ville ;
- Entre **5 et 10 min** les hameaux de Salorge et de la Marquise, entre autres ;
- Entre **10 et 15 min** les hameaux de La Seigne, du Précy et du Gravillot, tandis que la Croix de Pré, Coujard, le Moulin-de-Précy, l'Huis-Gaudry, Courty et les Moulins-d'Yonne sont situés légèrement plus loin ;
- La **topographie** marquée, notamment par les vallons de l'Yonne, participe à réduire l'étendue de l'accessibilité à vélo depuis le centre-ville de Château-Chinon.



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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

5

INCLUSIVITÉ

3

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : Cette action a pour but de mettre en place de nouvelles infrastructures plus sécurisées et protégées, et de les répertorier pour en optimiser l'utilisation. Ces aménagements doivent être répartis sur tout le territoire, ainsi que sur les pôles générateurs de mobilité. Ces aménagements devront être au maximum abrités (protection contre les intempéries), sécurisés (empêchement des vols), et répertoriés (système de carte ou application).

**Portage :**

EPCI et communes

Partenaires :

- Départements
- Bureau d'études
- SNCF Gares & Connexions
- Etablissements scolaires
- Communes (MOA sur l'espace public) et commerces

**Conditions de réussite :**

- Arbitrer finement les pôles générateurs de mobilité (à l'aide de la carte interactive notamment)
- Effectuer un diagnostic des stationnements existants sur le territoire (ouverture de la donnée)
- Etablir un Schéma directeur cyclable pour mettre en place une stratégie d'équipement en stationnement pour les vélos

**Points de vigilance :**

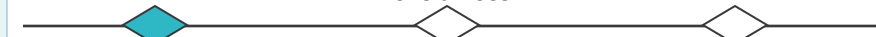
- Associer les associations, commerçants et établissements
- Veiller à l'entretien du matériel et de la signalétique associée
- Importance de la qualité du stationnement (adapté aux nouveaux usages) et des équipements associés

**Calendrier de mise en œuvre :**

Avant 2028

2029 à 2035

2035 et au-delà



CCGAM

CCBLM

CCMSGI

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions

**Moyens nécessaires :**

Coût d'un arceau : 100 €/unité*

Abri classique : 500€/unité*

*Hors installation et coûts annexes

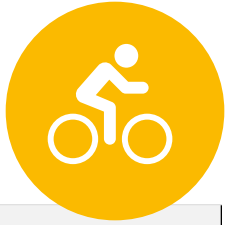
**Subventions mobilisables :**

- Financement des communes
- Fond vert sous réserve de reconduction
- Plan vélo régional
- DETR et DSIL
- FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

Emplacements vélo sécurisés en gare d'Avallon et actions dans le cadre des documents de planification à la CCAVM et à la CCGAM (arceaux, abris sécurisés, relais mobilité...) Plateforme : Diwio, service d'exploitation de parkings vélos sécurisés

**Echelle de déploiement :** EPCI



Pour objectiver quelque peu les besoins de stationnement pour les vélos, une base de données a été constituée comme **outil d'aide à la réflexion** sur l'ensemble du PNR. A partir de la Base permanente des équipements (Insee, 2023), un nombre de places sur l'espace public est affecté à chaque type d'équipement (voir ci-contre).

Une représentation cartographique sous forme de carte de chaleur permet dès lors d'identifier les **zones théoriques présentant un besoin notable de stationnement pour les vélos sur l'espace public**.

Sur les extraits de cartes suivants, plus la zone est rouge foncé, plus le besoin d'installation de stationnement pour les vélos apparaît important.

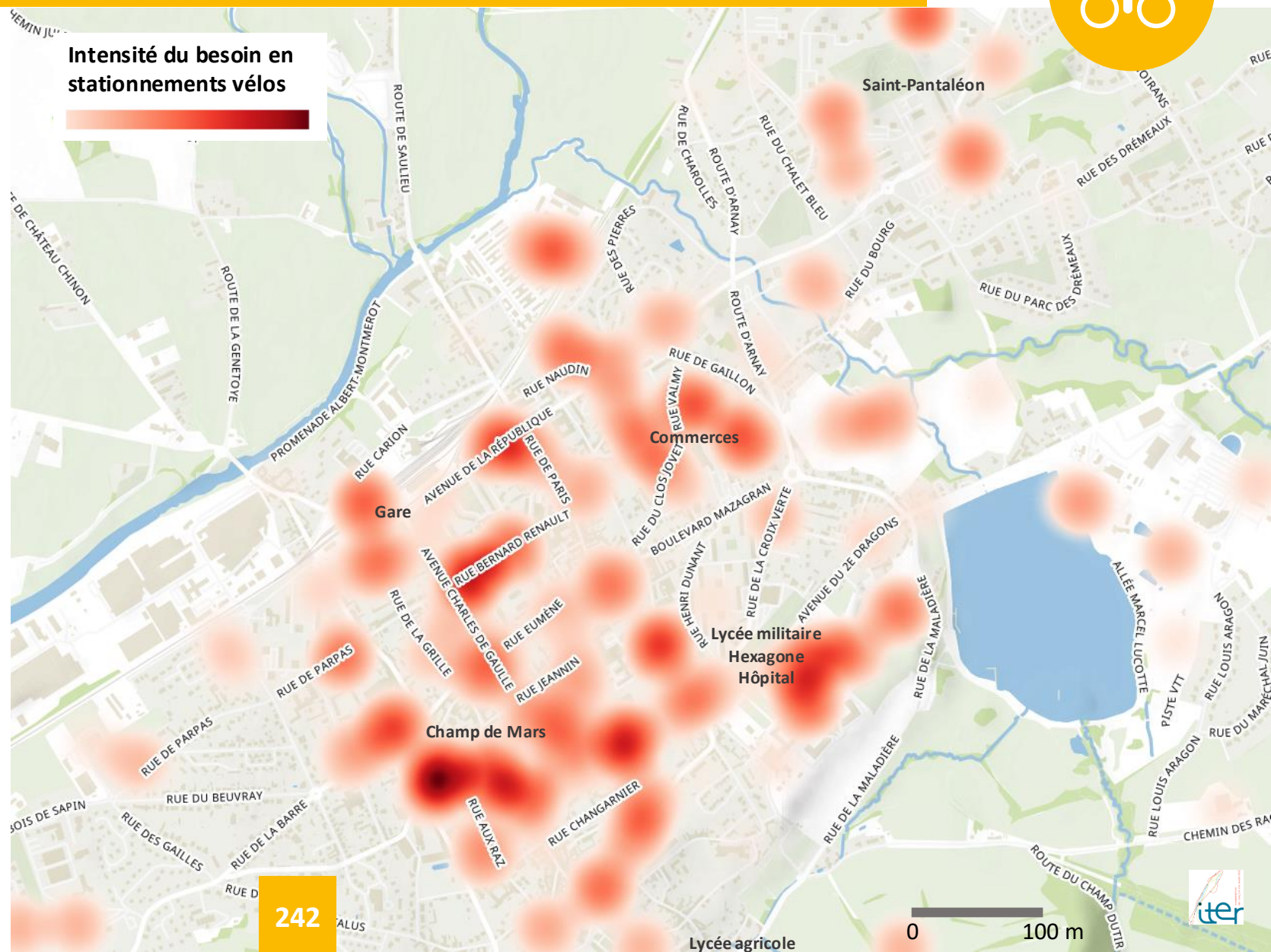


Catégorie d'équipement	Sous-catégorie d'équipement	Exemples d'équipement	Volume de stationnement vélo préconisé (nombre de places dans l'espace public)	Commentaire
Services	Services privés et publics de proximité	Banques, postes	1	
	Service public central	Police, gendarmerie, impôts, MSAP, France Travail	3	
Santé et social	Praticiens	Généralistes, spécialistes	1	
	Etablissements principaux	Hôpitaux, maisons de santé pluridisciplinaires, EPHAD	3	
	Autres médico-social	Hébergements, aide sociale, laboratoires	1	
Education	Enseignement primaire	Ecoles, collèges	5	en plus du stationnement sur l'emprise
	Enseignement secondaire	Lycées	10	
	Enseignement supérieur	Centres de formation	10	
Transport	Infrastructures de transport	Gares	10	
Achats et restauration	Commerces de proximité	Boulangeries, banques, épicerie, boucheries, pharmacies, papeteries	1	
	Grandes surfaces	Supermarchés	5	en concertation avec les acteurs, pour insertion directement sur l'emprise
	Très grandes surfaces	Hypermarchés, grandes enseignes spécialisées	10	
Sports, loisirs, culture	Culture	Cinéma, bibliothèques, musées, conservatoires, théâtres	5	
	Sports et loisirs	Terrains de jeux, tennis, centres équestres, golfs, boulodromes, dojos	2	
	Sport et loisirs - structurant	Piscines, salles multisport (gymnases), stades	5	
Tourisme	Patrimoine et information	Offices du tourisme	5	
	Hôtels et campings	Hébergements touristiques	0	traité sur l'emprise par les acteurs
Autres	Tous les autres équipements référencés dans la BPE		0	



A **Autun**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît important :

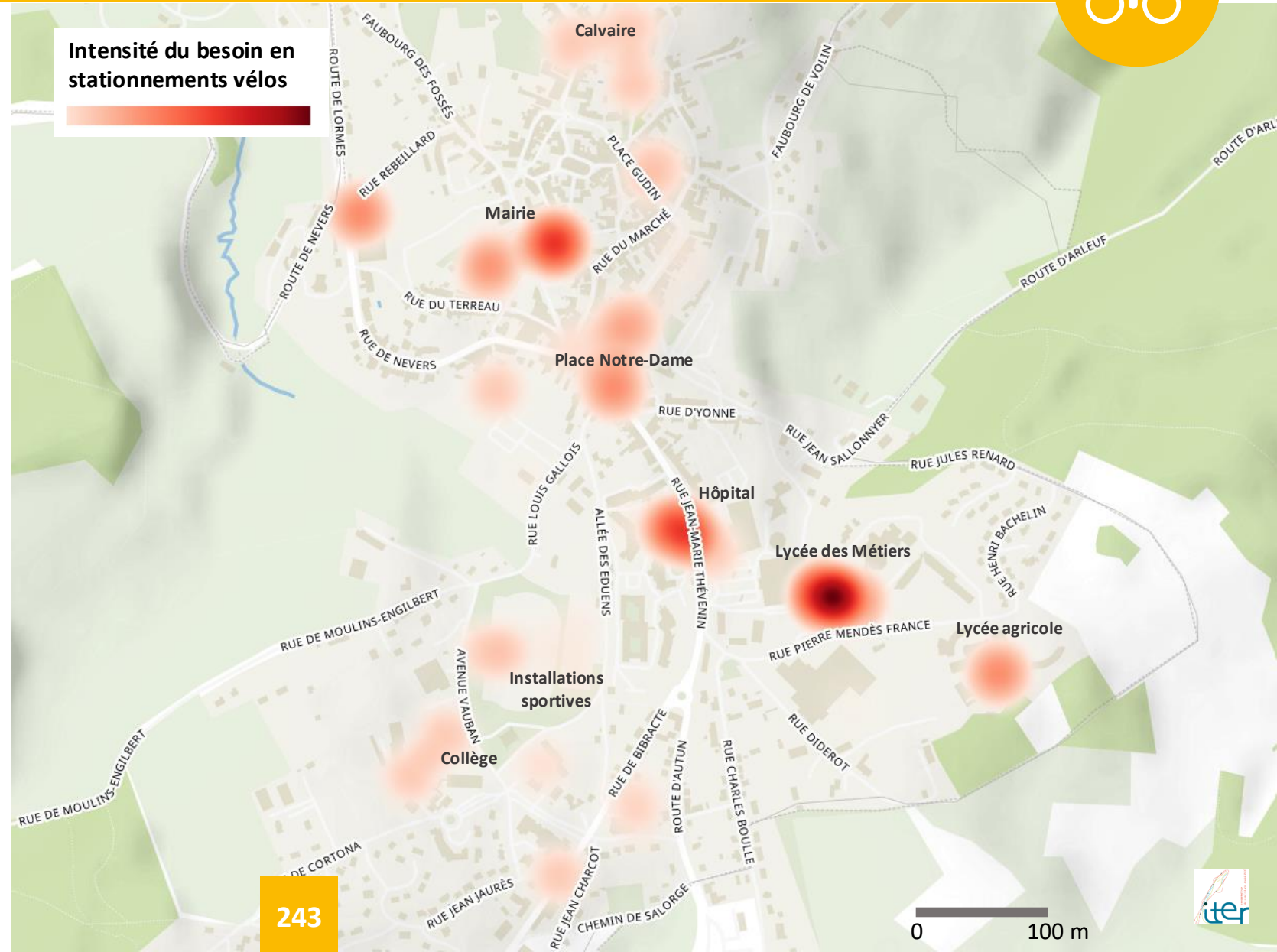
- **Autour de la place du champ de Mars** (lycée Bonaparte, mairie, théâtre, services et commerces...);
- Dans le **quartier gare** et proche de l'avenue de la **République** (centre de santé, conservatoire, supermarché, services), avec un pôle commercial autour de la **Croix blanche**;
- Autour du **lycée militaire et de l'Hexagone** (hôpital, musée, théâtre romain, services publics...);
- Dans des pôles périphériques à l'hypercentre, dont **Saint-Pantaléon** (école, centre social, commerces).





A **Château-Chinon (ville)**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît important :

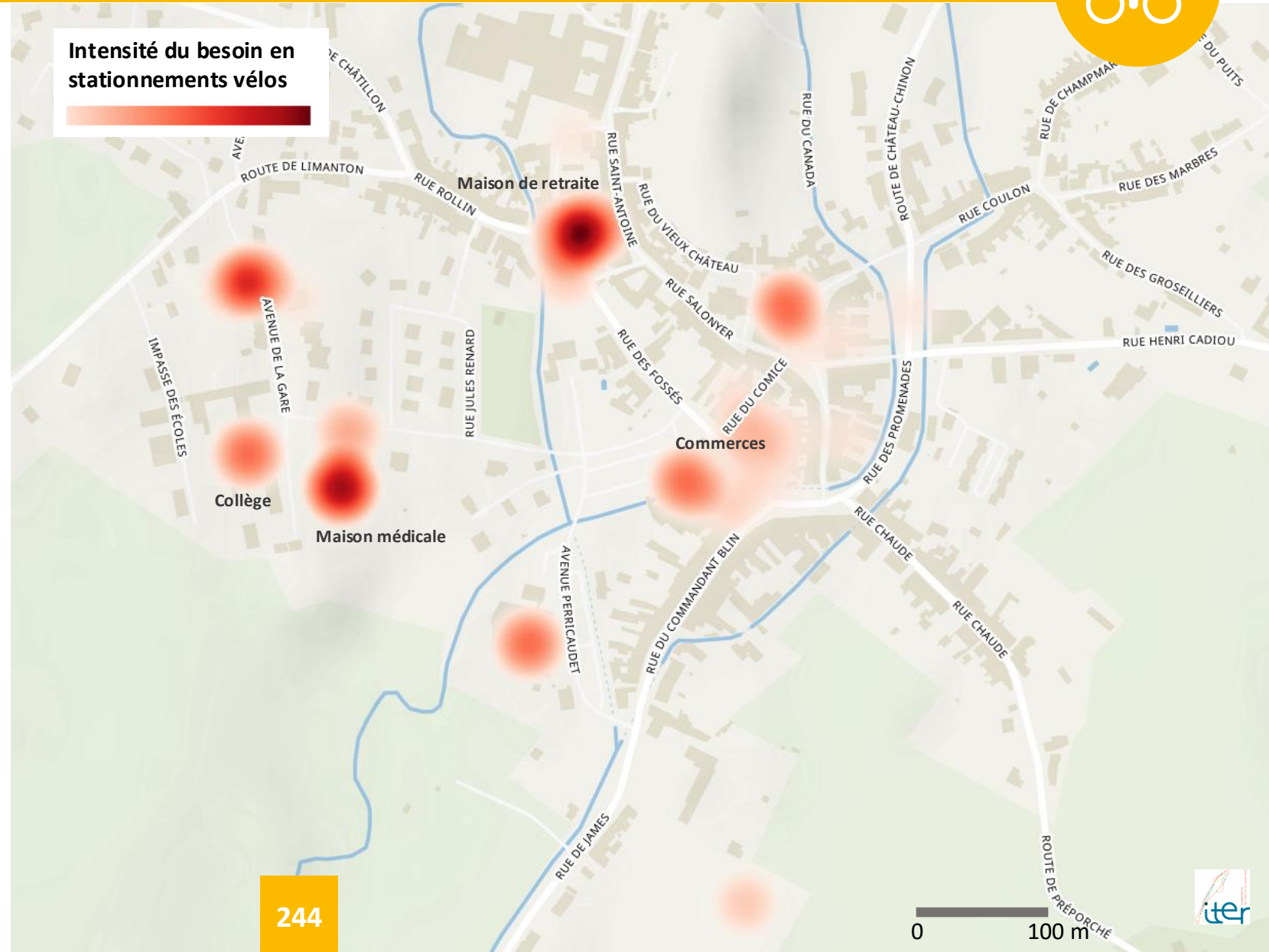
- **Autour de la mairie** (cinéma, piscine, services) et de la place Notre-Dame (commerces et services) ;
- Autour du **collège Bibracte** (services, installations sportives, gendarmerie, finances publiques) ;
- Autour de **l'hôpital** ;
- Devant les **lycées des métiers et agricole** (y compris supermarché et Pôle Lamartine).

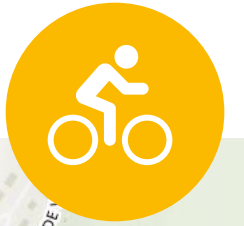




A **Moulins-Engilbert**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît important :

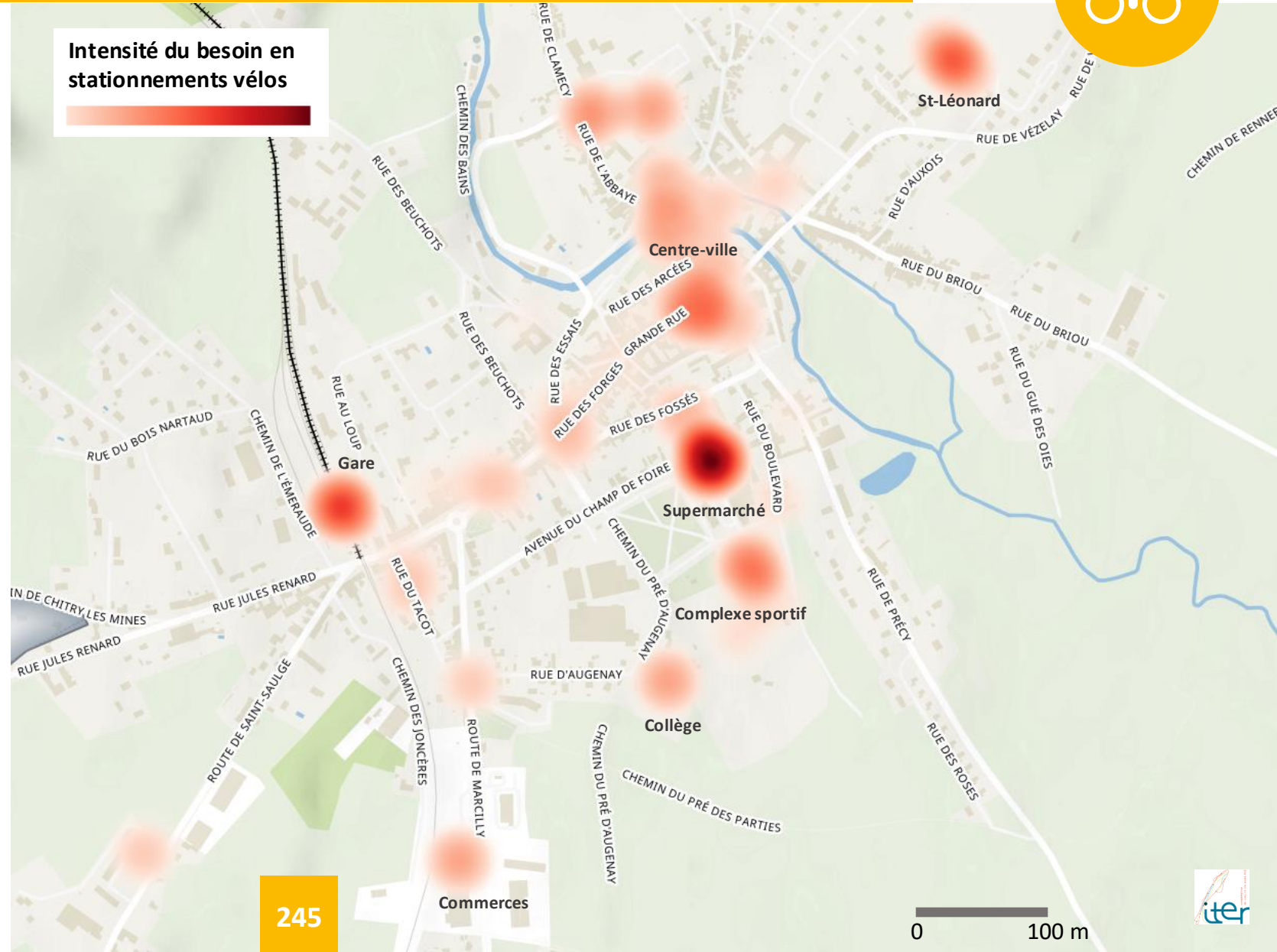
- **Autour de la mairie** (musée, maison de retraite, centre social et CERD) ;
- Dans la **zone de la gare** (collège, poste, maison médicale, micro-crèche...) ;
- Autour de la **place Lafayette et zone adjacente** (petits commerces et services, supermarché...).





A **Corbigny**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît important :

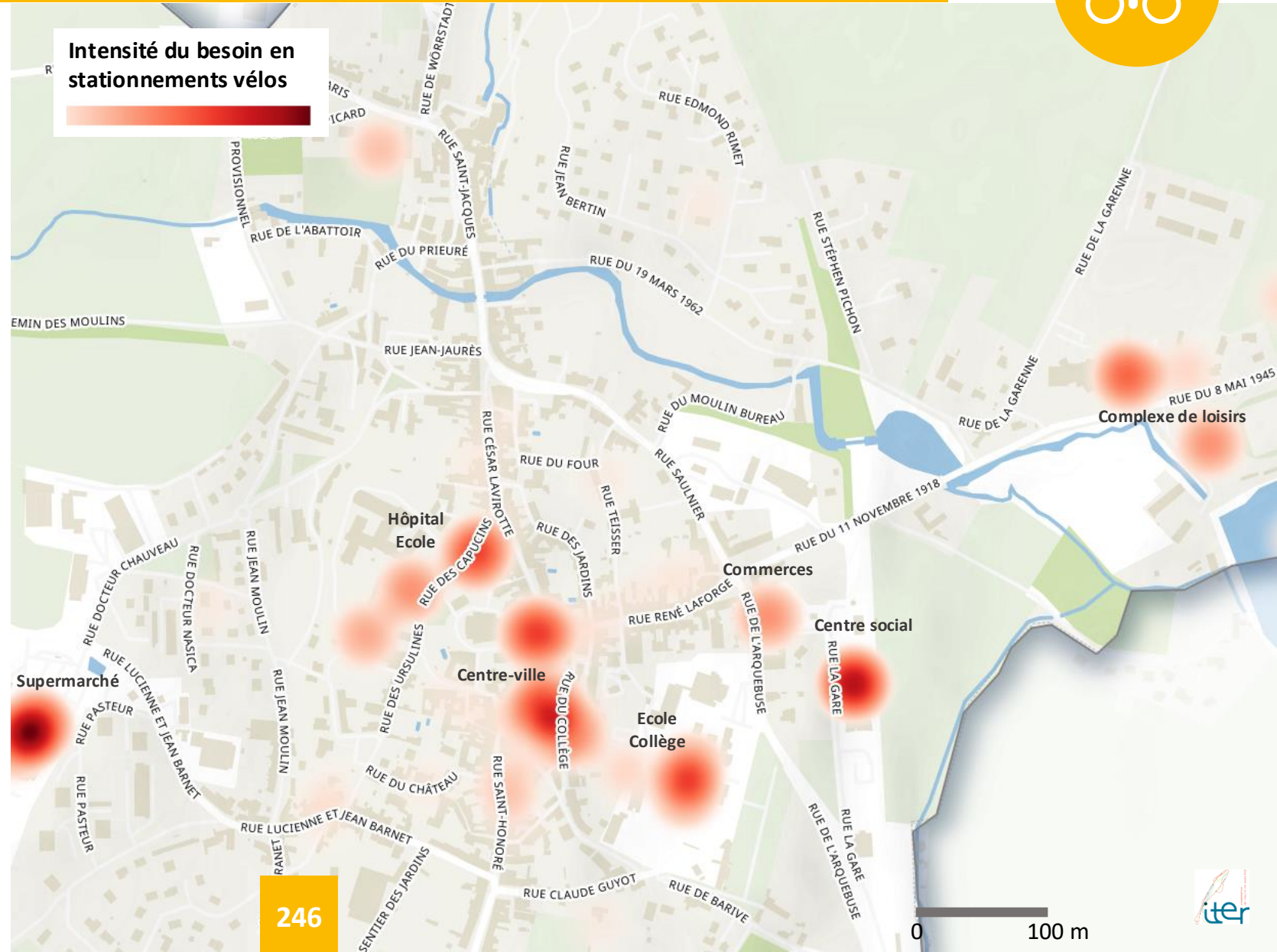
- Au **centre-ville**, étant donné la concentration de commerces et de services ;
- Devant la **gare** ;
- Autour de la **zone commerciale et sportive** (stade, tennis...) et du collège ;
- Devant l'établissement scolaire Saint-Léonard et les commerces **de la route de Marcilly** (y compris la maison de santé).

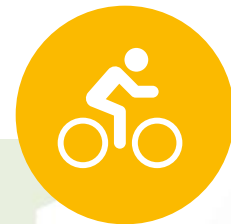




A **Arnay-le-Duc**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît important :

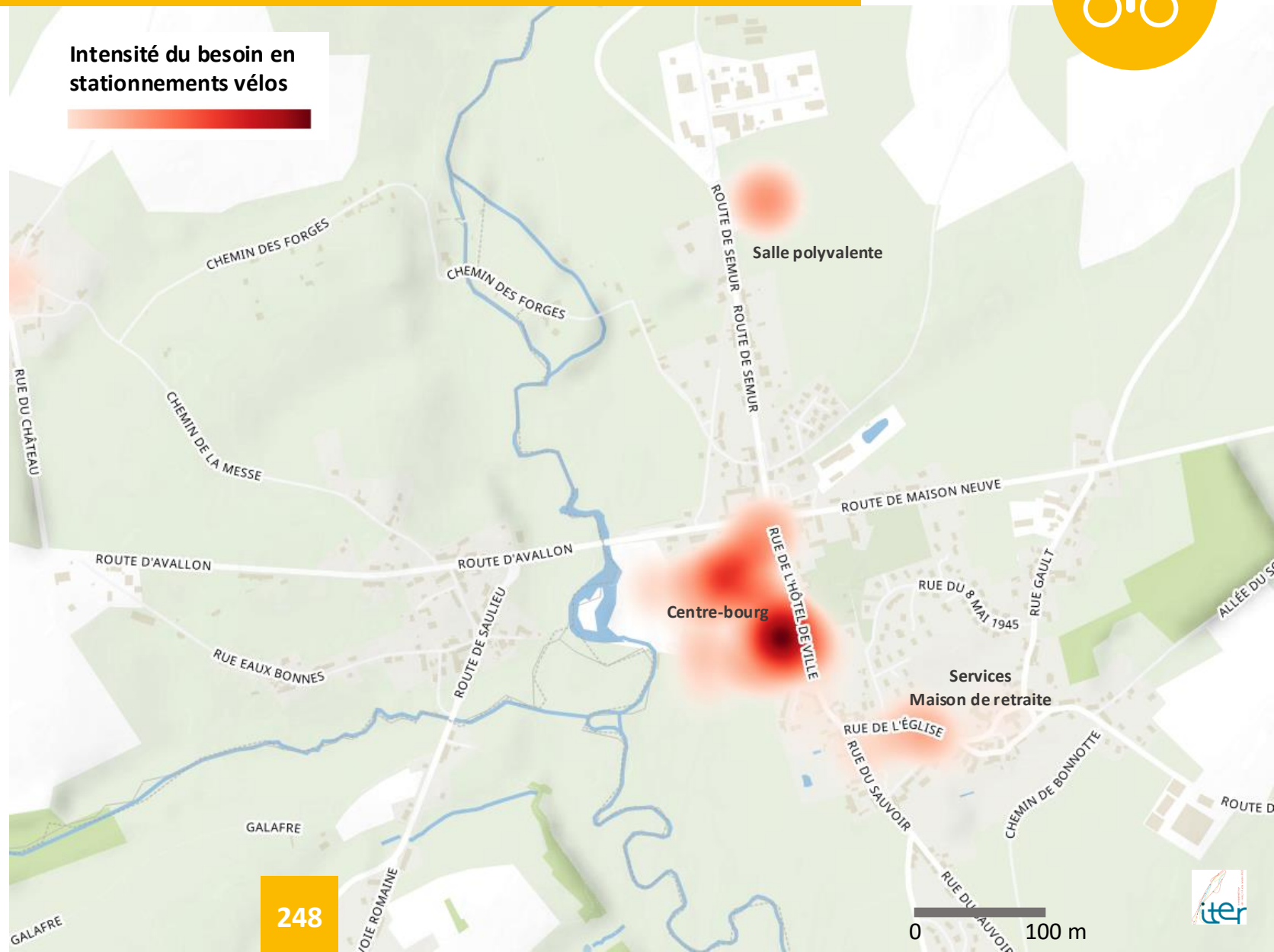
- Au **centre-ville**, autour de la place Bonaventure des Périers (mairie, office de tourisme, commerces et services) ;
- Au **nord-ouest du centre historique**, autour de l'hôpital et de l'école ;
- Dans la zone de part et d'autre de la **route nationale** (école, collège, centre social, commerces) ;
- A l'ouest au niveau du **supermarché** ;
- À l'est au niveau du **complexe de loisirs** de l'étang de Fouché.





A **Précý-sous-Thil**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît le plus important :

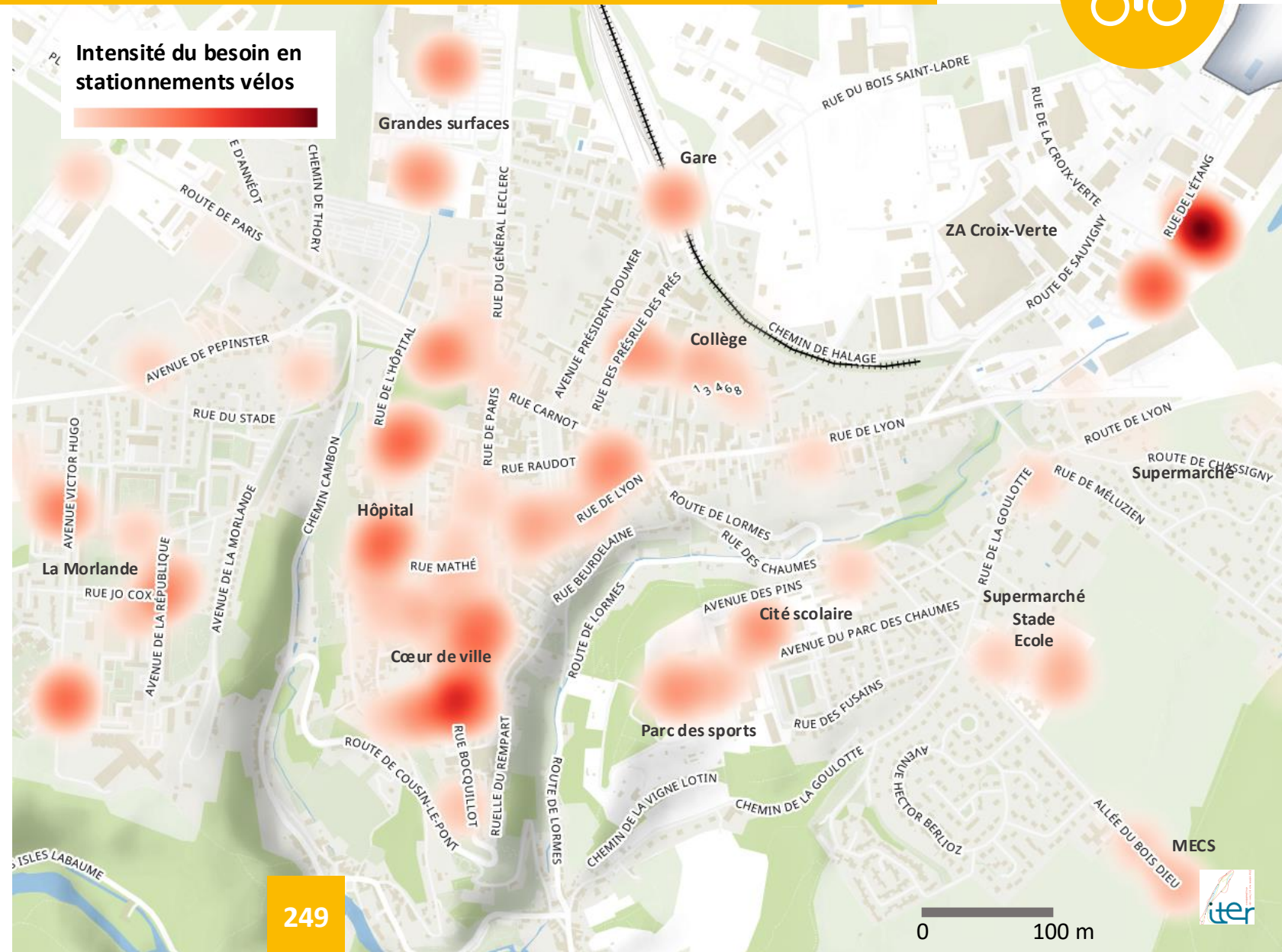
- Au **centre-bourg**, étant donné la concentration des commerces et services ;
- Le long de la **rue de l'église** (poste, maison d'accueil et de retraite) ;
- Au niveau de la **salle polyvalente**.





A **Avallon**, le besoin en stationnement pour les vélos sur l'espace public (en complément parfois des stationnements existants directement sur les emprises des établissements) apparaît important :

- Au **centre-ville**, de la place Saint-Lazare à la place des Odebert (musées, services, commerces, hôpital, office du tourisme, lycée...) et au-delà (maison des spécialistes dans la rue de l'hôpital, commerces de la rue de Lyon...);
- Dans le **quartier gare** (notamment collège et activités);
- Dans le quartier de **la Morlande** (CCAS, écoles, gymnase, commerces...);
- Au **Parc des Chaumes** (lycéen collège, écoles, piscine et autres installations);
- Dans la **ZA de la Croix-Verte** (du fait notamment du volume d'équipements de Schiever à la même adresse dans la base de données, à nuancer donc).



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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

4

INCLUSIVITÉ

4

Présence sur le
périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : L'action vise à procurer une aide aux employeurs pour les accompagner et les sensibiliser à la mobilité durable et inclusive en entreprise. Cela passe par la réalisation de Plan de Mobilité Employeur, des aides et subventions ou la création d'un conseil en mobilité à l'échelle des AOM. Mob'In France souhaite notamment accompagner les acteurs territoriaux de la mobilité inclusive dans la réflexion, la mise en place et le développement du conseil en mobilité sur leur territoire. A noter que la LOM oblige l'intégration de la mobilité domicile-travail dans les thèmes de Négociation Annuelle Obligatoire (NAO), pour les entreprises d'au moins 50 salariés sur un même site.

**Portage :**EPCI
Pays**Partenaires :**

- Employeurs et clubs d'entreprises
- Ademe, Dreal BFC et Mob'In
- CCI et CMA

**Conditions de réussite :**

- Communiquer auprès des différentes CC et des entreprises sur les objectifs de mobilité durable et inclusive
- Une professionnalisation du conseil en mobilité durable et inclusive
- Fournir des kits clés en main (flyers, guides, modèles de charte, calculateurs de coûts/bénéfices, retours d'expérience...)

**Moyens nécessaires :**

0,25 ETP (cellule de conseil en mobilité) ou prestations externes (5-10 k€ pour un PDME ou 50-75 k€ pour un accompagnement plus global)

**Subventions et moyens mobilisables :**

Pas d'aide particulière dédiée à l'accompagnement par les AOM
Aides régionales (notamment le « ticket mobilité ») vers les employeurs/salariés
Versement mobilité et Forfaits mobilités durables (en partie exonéré de charges sociales)

**Exemples inspirants :**

Dynamiques de PDME/PDMEC dans la CCAVM



Echelle de déploiement : EPCI

**Points de vigilance :**

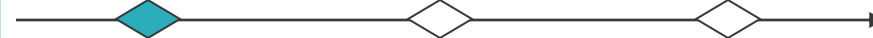
- Articuler finement l'action de développement économique avec celle de la mobilité en évitant la multiplicité des interlocuteurs
- Assurer une communication sur les initiatives de mobilité existantes et adaptées (lignes de covoiturage organisé pour les actifs par exemple)

**Calendrier de mise en œuvre :**

Avant 2028

2029 à 2035

2035 et au-delà



CCGAM

CCBLM

CCMSGSL

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions

9

Fiches action

9 orientations secondaires pour la mobilité durable et inclusive en Morvan

Pourquoi ces 9 orientations secondaires ?

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

- Le **TAD** répond mieux que les lignes régulières aux besoins de mobilité dispersés du Morvan. Ce service est déjà présent sur le territoire. L'enjeu est de combler les lacunes de couverture, notamment dans le quart nord-est, d'améliorer la lisibilité et la visibilité de l'offre dans les conventions avec la Région.
- 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.
- 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 mais le PNR du Morvan porte une réflexion sur le sujet.
- L'**autopartage**, entre particuliers plus que les services classiques, pourrait s'appuyer sur la culture d'entraide et de solidarité du Morvan. Il pourrait presque figurer parmi les orientations prioritaires, tant il répond aux enjeux locaux de mobilité, environnementaux et de cohésion sociale. Une stratégie d'acculturation pourrait être engagée.
- Le **covoiturage** dans le PNR appelle à l'amélioration des infrastructures (aires, signalétique, intermodalité) en collaboration avec la Région. L'enjeu est de rendre cette pratique plus visible, accessible et plus intégrée aux habitudes de déplacement.

Pourquoi ces 9 orientations secondaires ?

Secondaires car plus indirectes et subordonnées, moins adaptées au contexte immédiat ou relevant du temps long

- 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...).
- L'**autostop** constitue une piste à long terme. Plutôt que de créer des infrastructures, l'enjeu est de faire évoluer la culture de l'autostop : guides de bonnes pratiques, campagnes de sensibilisation, concours type « Pouce d'or ». L'objectif est de valoriser cette pratique comme une solution de mobilité informelle, solidaire et peu coûteuse.
- La **location de vélo** est un complément serviciel utile à une politique cyclable, mais il reste subordonné à la qualité des infrastructures et des équipements (2 orientations prioritaires). La location doit pouvoir dépasser la visée touristique et peut aussi s'appuyer sur le réemploi, en lien avec les garages solidaires ou des systèmes de libre-service comme à Semur-en-Auxois.
- Le **vélo en libre-service** constitue l'un des maillons aboutis d'une politique cyclable. Cette solution pourrait être envisagée à terme dans le Morvan, en lien avec les interfaces structurantes (gares, centres-bourgs) et la dynamique touristique. Des modèles associatifs, comme à Semur-en-Auxois, offrent une fenêtre d'opportunités pour les vélos partagés.

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

* Les publics cibles sélectionnés en plus de la catégorie « tout public » sont ceux généralement considérés comme prioritaires pour utiliser le dispositif

DURABILITÉ

3

INCLUSIVITÉ

4

Présence sur le périmètre de l'EPCI



Descriptif de l'action : L'idée serait d'améliorer le réseau de transport sur demande, desservant les personnes au plus près de leur domicile. Les actions privilégiées doivent permettre d'étendre la zone d'intervention, s'approcher au plus près du domicile des usagers et diversifier les publics cibles. Si le service se veut tout public, il doit en particulier permettre à des personnes n'ayant pas accès aux transports et/ou ayant une condition physique ou psychologique provoquant une gêne au quotidien de mieux se déplacer. Plusieurs études sur le territoire (notamment le PDMS de la CCAVM) ont en outre montré la faible connaissance de l'offre TAD.

**Portage :**

Région et EPCI

Partenaires :

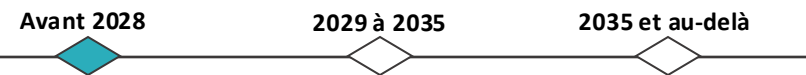
- Communes
- Opérateurs (dont taxis)
- Acteurs sociaux

**Conditions de réussite :**

- Disposer d'une flotte de véhicules adaptés
- Embaucher et/ou former des conducteurs aptes à prendre en charge des personnes à mobilité réduite ou présentant des difficultés autres.
- Communiquer sur ce dispositif (auprès de la population, des élus et des structures relais) en améliorant la diffusion locale des flyers et la lisibilité des supports d'information
- Insister sur le caractère « tout public » de ce dispositif

**Points de vigilance :**

- Assurer des horaires et des calendriers de desserte complets, facile à lire et couvrant toute l'année
- Proposer la réservation par téléphone, SMS, ou en mairie, en plus du numérique
- L'entretien et les pannes peuvent poser problème si les garages sont éloignés

**Calendrier de mise en œuvre :**

CCGAM

CCBLM

CCMSGSL

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions

**Moyens nécessaires :**

Possibilités de financements par la Région

**Subventions mobilisables :**

Fonds propres de la Région

**Exemples inspirants :**

Système de TAD en usage sur le PNR du Morvan, pour le principe de fonctionnement



Echelle de déploiement : EPCI voir inter-EPCI

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

4

INCLUSIVITÉ

4

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : L'objectif de cette action est de créer des stations de mobilité permettant l'accès aux alternatives à la voiture individuelle, complétant les moyens de transports (services de micromobilité partagée : vélos, VAE, voitures électriques, services locaux) avec des services liés. Ces micro-plateformes pourront être installées sur toutes les communes du territoire volontaires, ainsi que sur d'autres points d'intérêt stratégiques avec des flux de passages importants, à l'instar des projets de relais mobilité dans la CCAVM.

**Portage :**

EPCI et communes

Partenaires :

- Région
- Associations de mobilité locales
- Opérateurs

**Conditions de réussite :**

- Définir une stratégie d'équipement socle pour des stations de mobilité en fonction du niveau d'interface (typologie de services souhaités)
- Communiquer sur l'emplacement et les services proposés
- S'appuyer sur les aires de covoiturage et arrêts de car existants, et connecter le stationnement vélo aux autres modes

**Moyens nécessaires :**

Possible accompagnement au financement et aux subventions par le prestataire Nièvre Ingénierie (aide payante pour assister les collectivités du département en ingénierie technique et administrative)

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- DETR et DSIL
- Financements Région
- Fond FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

- Projets de relais mobilité dans la CCAVM
- Stations de mobilité CC Pays de Lumbres
- AREP SNCF stations de mobilités rurales (notamment dans le Finistère)



Echelle de déploiement : PNR du Morvan

**Points de vigilance :**

- Être vigilant à l'emplacement d'implantation : une implantation uniquement en centre-ville pourrait décourager les personnes vivant à l'extérieur des communes (d'où l'intérêt d'une communication efficace, et dans le cas présent de multiplier les stations dans les communes plus conséquentes)

**Calendrier de mise en œuvre :**

Avant 2028

2029 à 2035

2035 et au-delà



CCGAM

CCBLM

CCMSGSL

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

4

INCLUSIVITÉ

5

Présence sur le
périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : L'action vise à mettre à disposition durant une phase de test une flotte de véhicules intermédiaires, qui serviraient à compléter l'offre de vélos et VAE sur le territoire, notamment lorsque les itinéraires ne sont pas adaptés à la présence des cyclistes. Certains de ces véhicules pourraient comme les vélos être en dispositif de libre-service. A noter qu'il existe une multitude de véhicules intermédiaires avec des motorisations plus ou moins puissantes et des tailles plus ou moins proches d'un vélo ou à l'inverse d'une voiture. Sur le Morvan, des AMI (voitures sans permis) sont déjà déployées par certains organismes.

CCGAM
(Autun Morvan Initiatives)

CCBLM

CCMSG

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

**Portage :**

PNR du Morvan

Partenaires :

- Départements, communes, Ademe
- Associations et acteurs sociaux
- Fabricants

**Conditions de réussite :**

- Acquérir une flotte de véhicules adaptés, complémentaires aux flottes existantes et couvrant des besoins jusqu'ici non couverts
- Faire la promotion de ces véhicules auprès du grand public
- Développer un accompagnement complet personnalisé
- S'inspirer des initiatives existantes (sur le Morvan, des AMI (voitures sans permis) sont déjà déployées par certains organismes)

**Moyens nécessaires :**

Coût d'un véhicule estimé entre 4 000 et 17 000 € selon le dispositif choisi (source : Ademe)

**Subventions mobilisables :**

Ademe

**Exemples inspirants :**

- L'expérimentation des vélos sur le PNR des Grands Causses
- Flotte du département de la Lozère

**Echelle de déploiement :** PNR du Morvan**Points de vigilance :**

- Tenir compte des distances et du relief en Morvan, pouvant décourager les potentiels usagers
- Tenir compte des populations présentant des difficultés (PMR notamment). Certaines personnes ne pouvant pas emprunter le vélo, le véhicule intermédiaire pourrait représenter une alternative.

**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

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

* Les publics cibles sélectionnés en plus de la catégorie « tout public » sont ceux généralement considérés comme prioritaires pour utiliser le dispositif

DURABILITÉ

3

INCLUSIVITÉ

2

Présence sur le périmètre de l'EPCI

CCGAM

(via Citiz)

CCBLM

(Pays Nivernais Morvan)

CCMSGL

(Pays Nivernais Morvan)

CCTBC

(Pays Nivernais Morvan)

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions



Descriptif de l'action : L'autopartage est composé de deux grands modèles : soit un service mis en place avec une flotte dédiée, via un opérateur ou par un acteur institutionnel, soit le partage de véhicules entre les particuliers. Ces deux modèles doivent être perçus comme complémentaires dans le Morvan, même si leur mise en œuvre relève d'actions et de conditions de réussite différentes. En partageant le retour d'expérience du Pays Nivernais Morvan et d'autres territoires similaires évoqués dans le webinaire de solutions, le potentiel apparaît important.

**Portage :**

Pays, EPCI et communes

Partenaires :

- Habitants
- Opérateur choisi (Citiz, Clem'...)
- Région, Ademe

**Conditions de réussite :**

- Etude préalable des principaux besoins, de dimensionnement et de localisation et retours d'expérience du Pays Nivernais Morvan
- Mettre en place une signalétique appropriée pour localiser facilement le véhicule
- Réfléchir aux possibilités d'ouverture des flottes des acteurs publics
- Acculturer à la non-propriété de l'automobile pour faciliter l'adhésion à la voiture partagée entre particuliers

**Points de vigilance :**

- Se prémunir des litiges liés aux questions d'assurance entre particuliers : bien communiquer avec les usagers sur ce point
- Être vigilant aux conditions d'utilisation et à l'entretien des véhicules
- Installer de préférence les stations dans des endroits où tous les usagers ne sont pas en possession d'une voiture
- Prendre en compte l'accessibilité de la station y compris pour les personnes habitant hors du centre-bourg
- Découragement lié à la contrainte de restituer le véhicule dans sa station d'origine

**Calendrier de mise en œuvre :**

Avant 2028

2029 à 2035

2035 et au-delà

**Moyens nécessaires :**

Coût pour le Parc du Pilat (payé à Citiz) : 0,56 €/km
 Environ 800-1000 € d'entretien/an/véhicule et 400-500 € d'assurances

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- Contrat PNR-Région
- DETR et DSIL
- FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

- Autopartage Citiz dans le parc du Pilat et l'autopartage Clem en milieu rural
- Autopartage Citiz PNR de Chartreuse
- Modèle d'autopartage rural à Douarnenez Communauté : 1 station/commune min

**Echelle de déploiement :** PNR du Morvan

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

3

INCLUSIVITÉ

4

Présence sur le périmètre de l'EPCI

CCGAM

CCBLM

CCMSG

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM



Descriptif de l'action : L'objectif est de proposer des aires de covoiturages aménagées dans le but d'améliorer le confort et la sécurité des voyages, et de favoriser l'intermodalité. Les aires proposent ainsi des aménagements multiples pour divers moyens de transport (arrêt de bus, parking, supports de vélos) mais aussi des aménagements de confort pour les usagers (sanitaires, zone d'attente abritée et sécurisée). Elles disposent également d'une signalétique adaptée, permettant facilement leur localisation par les automobilistes. Cette action est conjointe avec les suivantes liées au covoiturage organisé et spontané, ainsi qu'avec la mise en place de stations de mobilité sur le territoire.



Portage :
Région

Partenaires :

- Communes, départements et EPCI
- gares et pôle multimodaux existants (en cas de raccordement)

**Conditions de réussite :**

- Définir les pôles d'intermodalités et générateurs de mobilité pour l'installation des aires
- Favoriser les aménagements multimodaux et les espaces d'attente et de commodités
- Mettre en place une signalétique appropriée pour localiser facilement les aires de covoiturage
- Communiquer sur l'existence de ces aires afin de favoriser leur usage

**Moyens nécessaires :**

- Coût estimatif de création d'une aire de 20 places : entre 60 000 et 100 000 € (soit entre 3 000 et 5000 €/place). On peut envisager une transformation des parkings existants en aires de covoiturage afin de limiter l'emprise au sol et les dépenses.
- Coûts variables selon le type d'aménagements mis en place

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- Possibilités de cofinancement département et/ou Région selon les stratégies en place

**Exemples inspirants :**

Aire de covoiturage multimodale dans la CC de l'Embrunais



Echelle de déploiement : PNR (sur les nœuds et corridors routiers structurants, en complément du réseau d'aires existantes)

**Points de vigilance :**

- S'assurer de la pertinence des aires : points de passage fréquentés, usagers susceptibles de pratiquer le covoiturage en cas d'aménagements dédiés...
- Rester vigilant sur l'état et l'entretien des infrastructures mises à disposition

**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

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

4

INCLUSIVITÉ

2

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : L'objectif est de favoriser le covoiturage en instaurant des lignes organisées, notamment pour les déplacements domicile-travail des actifs. Les lignes de covoiturage ont des arrêts fixes comme pour des lignes de bus ainsi que des plages horaires de fonctionnement (généralement de 7 h à 9 h le matin et de 16 h 30 à 19 h le soir) et peuvent fonctionner avec ou sans application. Elles rabattent sur des points de correspondances transports, incitant à l'intermodalité.

**Portage :**

PNR du Morvan

Partenaires :

- Région
- Départements
- Communes
- Grands employeurs
- Opérateur (Ecov...)

**Conditions de réussite :**

- Concentrer l'application du dispositif sur les itinéraires les plus fréquentés lors des déplacements domicile-travail (itinéraires déjà identifiés)
- Créer des arrêts à proximité des communes/points de rendez-vous où de nombreux actifs sont regroupés (on pourra s'inspirer du modèle des aires multimodales évoquées précédemment)
- Mettre en place une signalétique appropriée pour localiser facilement les arrêts/aires de covoiturage
- Communiquer sur l'existence de ces lignes afin de favoriser leur usage

**Points de vigilance :**

- Garantir la sécurité des usagers (méthode de certification des covoitureurs)
- S'assurer de la coordination des lignes avec les lignes de transport en commun pouvant desservir les arrêts en complément

**Calendrier de mise en œuvre :**

Avant 2028

2029 à 2035

2035 et au-delà



CCGAM

CCBLM

CCMSG

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

Pas d'action, ni de réflexion

Réflexion en cours

Présence d'actions

**Moyens nécessaires :**

Coût pour les collectivités locales avec le dispositif Illicov : environ 0,20 €/km (sans compter les coûts de déploiement)

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- DETR et DSIL
- Fond FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

Ligne de covoiturage Mobigo en expérimentation entre Vitteaux et Avallon
Lignes de covoiturage Illicov en régions Auvergne-Rhône-Alpes et Occitanie



Echelle de déploiement : Inter-EPCI (sur les corridors structurants de flux domicile-travail à retrouver à la page 22 du diagnostic)

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

2

INCLUSIVITÉ

4

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : La culture de l'autostop n'est pas particulièrement développée dans le Morvan. L'action consiste dès lors à faire évoluer les pratiques et les représentations autour de cette solution informelle, en s'appuyant sur des outils adaptés : élaboration de guides de bonnes pratiques, campagnes de sensibilisation ciblées, ou encore mise en place d'initiatives incitatives comme des concours locaux type « Pouce d'or ». L'objectif est de valoriser l'autostop comme un levier complémentaire de mobilité, à la fois économique, écologique et créateur de lien social, tout en garantissant la sécurité et la confiance des usagers.

CCGAM

CCBLM

CCMSG

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

**Portage :**

PNR du Morvan

Partenaires :

- Communes
- Opérateurs éventuels (Ecov)
- Associations et habitants

**Conditions de réussite :**

- Faire reconnaître l'autostop comme un mode complémentaire aux autres modes en l'intégrant dans les plans de mobilité
- Organiser des journées d'initiation, des balades collectives ou des défis « autostop » de type « pouce d'or » pour briser les préjugés
- Créer un réseau de confiance à travers un système d'évaluation entre usagers (plateforme locale avec avis et notations)

**Points de vigilance :**

- Clarifier les responsabilités, rappeler les règles de base (assurance auto, responsabilité civile) et proposer des modèles de conventions et/ou un guide des bonnes pratiques en associant avec les acteurs locaux (dont les assureurs)
- S'assurer d'une desserte en transport en commun ou autre mode à proximité des arrêts d'autostop

**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
**Moyens nécessaires :**

Estimation dispositif RézoPouce :

- Panneau : 80 €
- Cotisation annuelle : 5 000 € à 16 000 € selon le nombre d'habitant et la taille du territoire

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- DETR et DSIL
- Fond FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Exemples inspirants :**

Réseau RézoPouce déployé dans le Parc Naturel de Chartreuse

**Echelle de déploiement :** PNR du Morvan

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

4

INCLUSIVITÉ

3

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : Sur la base des initiatives existantes, le développement d'une offre de location de vélos et VAE (vélos à assistance électrique) en moyenne/longue durée dans le PNR du Morvan présente un fort potentiel pour répondre aux enjeux de mobilité durable, touristique et inclusive. Pensée en complémentarité avec les infrastructures de circulation et de stationnement cyclables, la location impose une stratégie coordonnée pour éviter la concurrence, optimiser les ressources et maximiser l'impact.

**Portage :**

EPCI

Partenaires :

- Communes
- Associations et vélocistes

**Conditions de réussite :**

- Associer les organismes proposant déjà la location de vélos moyenne/longue durée, ainsi que les hébergements, les commerces et les employeurs
- Proposer des vélos adaptés à tous les usages (VAE, vélos cargo, vélos enfants, VTT) et à tous les publics (locaux et touristes)
- Organiser des journées d'essai, des balades guidées, des ateliers d'apprentissage du VAE et développer les aides associées

**Moyens nécessaires :**

Sur le PNR des Grands Causses : système Vélicausses, location de VAE allant de 3 à 6 mois pour 1 € par jour.

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- Plan vélo régional
- DETR et DSIL
- Fond FEADER disponible pour les bénéficiaires du dispositif européen LEADER (actuellement les PETR Auxois Morvan, Pays Avallonnais, mais aussi le PNR lui-même)

**Points de vigilance :**

- Tenir compte des distances et du relief en Morvan, pouvant décourager les potentiels usagers
- Tenir compte des populations ne pouvant pas utiliser ce dispositif (PMR notamment) et penser aux locaux autant qu'aux touristes
- Veiller à une tarification attractive, notamment pour les jeunes (locaux et saisonniers)

**Exemples inspirants :**

Location de vélos par l'office de tourisme de la CCSM (pour le moment davantage utilisés pour le tourisme)

**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

CCGAM

CCBLM

CCMSGSL

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA

CCAVM

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

Jeunes



Insertion



Séniors



PMR



Moyens restreints



Tout public

DURABILITÉ

3

INCLUSIVITÉ

3

Présence sur le périmètre de l'EPCI

Descriptif de l'action : Il s'agit de mettre en place une flotte de vélos classiques et/ou à assistance électrique en libre-service sur le territoire afin de permettre à tout usager l'accès aux mobilités actives. Ces vélos devront être déployés notamment à proximité des pôles d'intermodalité et de flux importants (gares, écoles, commerces, centres-villes) mais aussi hors des espaces urbains afin de permettre aux foyers excentrés de pouvoir en bénéficier. Un modèle souple et solidaire, associant les acteurs de l'insertion professionnelle, de l'ESS (recycleries, déchetteries...) et les associations, pourrait être réfléchi en premier lieu à Autun et Avallon.

**Portage :**

EPCI

Partenaires :

- Communes
- Région
- Associations, vélocistes

**Conditions de réussite :**

- Intégrer la réparation, le reconditionnement et la revente de vélos (s'appuyer sur les associations, garages solidaires, lycées professionnels, recycleries...)
- Former des médiateurs (bénévoles, agents des offices de tourisme) pour accompagner les usagers et promouvoir le service

**Moyens nécessaires :**

- Coût approximatif pour 5 stations et une vingtaine de VAE au lancement : 100 000 €
- Coût de fonctionnement de l'outil informatique (mise en œuvre, gestion du service) : entre 3 000 et 5 000 €

**Points de vigilance :**

- Tenir compte des distances et du relief en Morvan, pouvant décourager les potentiels usagers
- Mettre en place un système de contrôle qualité strict avant la mise en service
- Tenir compte des populations ne pouvant pas utiliser ce dispositif (PMR notamment)

**Subventions mobilisables :**

- Fond vert sous réserve de reconduction
- FEADER
- TEPCV
- Mécénat et partenariats privés
- DETR et DSIL

**Exemples inspirants :**

Vélos d'occasion gratuits en libre-service à Semur-en-Auxois
Green On, service de vélos libre-service mis en place sur la CC Vallée de l'Homme (territoire touristique, vallonné, très peu dense)

**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

CCGAM

CCBLM

CCMSG

CCTBC

CCPAL

CCSM

CCTA
(Semur-en-Auxois)

CCAVM

DISPOSITIFS	MODES	Descriptif technique	IMPACT ECONOMIQUE	IMPACT SOCIÉTAL		PUBLICS CIBLES		
				Solidaire/ inclusif	Durable	Recherche d'emploi ou formation	Jeunes	Séniors
Maison de la Mobilité	Multimodal	"Lieu totem" tout public consacré aux alternatives à la voiture individuelle, proposant des informations sur les autres modes de transport (TC, TAD, TUS...) ou directement l'accès à des moyens de transports (location de vélos ou VAE...). Nécessite l'acquisition d'un local et d'une plateforme de communication en ligne, et de matériel et d'une flotte de véhicules en cas de location.	+++	X	X	X	X	X
Plateforme de mobilité locale (location de véhicules à tarif solidaire, vélo, conseil)		Espace (numérique et physique) dédié aux alternatives à la voiture individuelle, proposant l'accès à des moyens de transports (location de vélos ou VAE et véhicules à bas prix), mais aussi un accompagnement personnalisé (dossiers administratifs, formations, animations...). Souvent à destination des publics en insertion professionnelle, ces dispositifs peuvent toutefois être élargis à d'autres profils.	+++		X	X		
Chèque mobilité		Aide financière pour l'accès au panel de solutions de mobilité, permettant ainsi de faciliter l'accès à tous types de véhicules quelque soit la situation financière. Nécessite un financement par une organisation (région, commune...) et le plus souvent, une prescription par un acteur social. Souvent fondée sur des critères de revenus, l'éligibilité peut toutefois être étendue à d'autres indicateurs.	+	X		X	X	X
Aménagement d'aires de covoiturage + bouquets de mobilité		Aires et pôles multimodaux permettant l'accueil des covoitureurs mais aussi d'autres transports et équipements qui viennent compléter la desserte d'un territoire. Nécessite des aménagements et infrastructures divers sur le territoire, sur la base des aires de covoiturage existantes.	+++		X	X	X	X
Station de mobilité (services de micromobilité partagée : vélos, voitures électriques, services locaux)		Levier d'intermodalité intéressant, les stations de micro-mobilité reprennent la logique du dispositif précédent mais sans base nécessaire sur une aire de covoiturage. Ces stations peuvent en effet être réfléchies ex-nihilo, ou à partir d'autres pôles de transports existants (arrêts de cars scolaires ou de lignes régulières, stations d'autopartage...). Définir plusieurs niveaux d'interface en termes de nombre d'équipements et de localisation permet de mailler le territoire au plus près des besoins (ex : stations de niveau inférieur = 1 arceaux vélo + arrêt de cars, stations de niveau intermédiaire = 3 arceaux, arrêt de car, borne d'autoréparation, station d'autopartage...).	+++		X	X	X	X
Accompagnement et sensibilisation des employeurs des employeurs		Le conseil en mobilité des employeurs constituent un levier majeur de transition durable et inclusive des mobilités dans le Morvan. Si les acteurs économiques figurent au comité des partenaires des AOM, l'accompagnement pouvant leur être proposé relève aussi de l'information, de la fourniture de boîte à outils, de l'animation et de la veille réglementaire sur les obligations de l'employeur en matière de mobilité au travail (notamment dans le dialogue social et sur les PDME, mais aussi sur le stationnement voitures et vélo, la transition énergétiques des flottes, le FMD et autres aides...). Bien que nécessitant une organisation particulière et des moyens humains non négligeables, cette stratégie augure un impact important.	++ < > +++	X	X	X	X	
Vélo en libre-service	Modes actifs	Système de mise à disposition de vélos en libre accès pour tout usager, souvent regroupés dans des points de collecte/dépose équipés de bornes pour la prise en main et la restitution. Nécessite l'acquisition d'une flotte de vélos et la mise en place d'infrastructures pour mettre à disposition et récupérer les vélos. Un modèle rural et durable, pourvoyeur d'emploi, est à privilégier.	++		X	X	X	X
Mise en place de mobiliers vélo (bons arceaux, pompes...) dans les ERP, employeurs et interfaces (hub)		Infrastructures pour le stationnement permettant d'entreposer temporairement son vélo de manière sécurisée et outils permettant l'entretien des vélos. Ces dispositifs pourraient être mis à disposition des usagers dans les lieux de forte fréquentation de cyclistes (entreprises, autres établissements et pôles de mobilités (gares, station de covoiturage...), futurs liaisons avec la Via Morvan). Cela nécessite au préalable l'installation de ces infrastructures et l'acquisition d'outils appropriés.	++		X	X	X	X
Atelier de réparation de vélo et/ou de remise en selle		Ateliers évènementiels permettant l'accès de tous à des outils et des conseils/techniques de réparation et/ou à des aides pour se réapproprier le vélo et son usage. Cela nécessite la mise en place d'évènements dédiés avec une communication appropriée, des bénévoles formés à l'animation, l'encadrement et/ou la réparation, et un stock d'outils à acquérir en amont.	++	X	X	X	X	X
Vélo-école sociale		Ecole de sensibilisation à la conduite à vélo, pour sensibiliser les usagers du vélo à son utilisation respectueuse et sécurisée, à des prix adaptés aux publics en difficulté financière. Cela nécessite une plateforme et/ou un local ainsi que des animateurs formés à la sécurité routière.	++	X		X		
Micro-prêt de réparation de vélo		Aide financière à montant assez restreint pour financer la réparation d'un vélo.	+	X		X		X
Subvention vélo/VAE		Aide financière pour l'achat/la location d'un vélo classique ou doté d'une assistance électrique.	+	X	X	X		X

DISPOSITIFS	MODES	Descriptif technique	IMPACT ECONOMIQUE	IMPACT SOCIÉTAL		PUBLICS CIBLES		
				Solidaire/ inclusif	Durable	Recherche d'emploi ou formation	Jeunes	Séniors
Prêt de vélos ou de scooters électriques (moyenne/longue durée)	Modes actifs 2 roues motorisés	Système de mise à disposition pour des durées allant de moyenne à longue de vélos ou scooter électriques pour tous les usagers (nécessite niveau BSR ou équivalent pour les scooter). Nécessite l'acquisition d'une flotte de vélos électriques et de scooters électriques .	++	X		X	X	
Transport à la Demande (TAD) / Transport d'Utilité Sociale (TUS)	Transport en commun	Système de transport sur demande , desservant les personnes au plus près de leur domicile . Le dispositif permet à des personnes n'ayant pas accès aux transports et/ou ayant une condition physique ou psychologique provoquant une gêne au quotidien de se déplacer où elles le souhaitent. Nécessite l'acquisition préalable d'une flotte de véhicules adaptés et l'embauche de conducteurs formés . Réglementairement, si le TAD est porté par les AOM, le transport d'utilité sociale est porté par une association.	++ <> +++	X	X		X	X
Mini bus/navettes (y compris vers des zones d'activité)		Système de transport (sur demande ou non) permettant aux personnes isolées de rejoindre un lieu spécifique éloigné (une commune, un service ou une administration, un lieu de travail, une activité). Nécessite l'acquisition préalable d'une flotte de véhicules adaptés et l'embauche de conducteurs formés .	+++	X	X	X	X	X
Garage solidaire	Véhicule	Garage permettant les mêmes prestations de contrôle et réparation qu'un garage classique (réparation soit-même sur place ou par un professionnel) à des prix réduits pour les publics en difficulté financière. Nécessite l'acquisition d'un local et de matériel adapté à l'entretien automobile si porté par une structure associative, mais des formes solidaires émanant de garages traditionnels existent.	+ <> +++	X		X		X
Ecole de conduite solidaire et aide aux permis		Ecole de conduite permettant l' accès à la formation au permis à prix plus abordable pour les publics en difficulté financière.	++	X		X		
Flotte de véhicules partagés type véhicules légers électriques (ex. Citroën AMI) ou pas	Véhicule mutualisé	Mise à disposition d'un parc de véhicules accessibles à toute personne habilitée à conduire. Les personnes s'inscrivent et ont la possibilité d'emprunter la voiture pour un ou plusieurs trajets et la ramène ensuite dans la station. Nécessite l'acquisition d'une flotte de véhicules dédiée , avec une typologie qui soit pensée en complément de l'offre actuelle, pour des besoins spécifiques non couverts.	++		X	X	X	
Covoiturage solidaire et tout public courte et moyenne distance (anticipé)		Système de mise en relation de personnes permettant à un usager de profiter du trajet d'un conducteur pour être amené au plus près de l'endroit visé. Cela nécessite la mise en place d'une plateforme de covoiturage (exemple BlaBlaCar) pour rechercher un conducteur habilité à faire le trajet souhaité, et une méthode de certification des conducteurs pour garantir la sécurité des passagers.	++	X		X		X
Station d'autopartage et autopartage entre particuliers		Station permettant la mise à disposition d'un véhicule pour tous les usagers habilités à le conduire. Les personnes s'inscrivent et ont la possibilité d' emprunter la voiture pour un ou plusieurs trajets et la ramène ensuite dans la station. Nécessite l'acquisition d' un ou plusieurs véhicules dédiés ou le recours à un opérateur. Une forme d'autopartage entre particuliers peut également s'avérer intéressante pour le Morvan.	+++		X	X	X	X
Covoiturage dynamique (spontané) sur un itinéraire dédié		Système de mise en relation de personnes permettant à un usager de profiter du trajet d'un conducteur pour être amené au plus près de l'endroit visé, sur un trajet connu et dédié. Cela nécessite la mise en place d'une plateforme de covoiturage (exemple BlaBlaCar) pour rechercher un conducteur habilité à faire le trajet repertorié, et une méthode de certification des conducteurs pour garantir la sécurité des passagers.	+++		X	X	X	X
Autostop encadré (type Rézo pouce)		Système d' autostop encadré , avec des emplacements de signalisation de "points STOP" (type rézopouce). Cela nécessite une méthode de certification des conducteurs pour garantir la sécurité des autostopeurs, et de même pour les autostopeurs, ainsi qu'un système de signalement et d'appréciation du trajet et du conducteur/autostopeur.	+		X	X	X	X
Tests et mise à disposition de nouvelles solutions de mobilité (véhicule intermédiaire)		Des véhicules à mi-chemin entre le vélo et la voiture/le minibus (différentes stades possibles, de la capsule-cyclable à la mini-voiture électrique), permettant de parcourir des distances plus ou moins importantes. Nécessite l'acquisition ou la location d'une flotte de véhicules dédiés , en prenant bien connaissance du type de véhicule sélectionné (pédalage classique, assistance électrique ou complètement motorisé).	++		X	X	X	X
Tiers-lieux et coworking		Démobilité	Penser la mobilité inversée consiste notamment à accorder de l'importance aux tiers-lieux et espaces de travail/solidarité, qui permettent de rapprocher des fonctions basiques (travailler, sociabiliser, faire des achats...) des habitants. Les initiatives ne manquent pas dans le Morvan.	++	X	X		
Social truck/services ambulants	Véhicules proposant des services variés (soins, nourriture, activités, administrations) et les approchant au plus près des usagers, leur évitant ainsi la pénibilité d'un trajet jusqu'à ces services. Nécessite la mise en place d'une flotte de véhicules habilités à la délivrance de ces services.		++	X	X	X	X	X



Retrouver le reste sur la page mobilité du site du PNR :

<https://www.parcumorvan.org/le-parc-en-actions/transition-energetique/mobilite-durable-et-inclusive>

Tims

Pour une mobilité durable et inclusive



Contributeurs :

Jean-Jacques ROBIN – Iter – Chef de projet

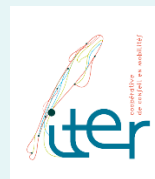
jeanjacques.robin@iternet.org

Romaric NEGRE – Iter – Chargé de mission

romaric.negre@iternet.org

Alexandre DELAUNAY – Iter – Chargé d'études stagiaire

Lily ROBINET – Iter – Chargée d'études stagiaire



Agathe MENAGE – PNR du Morvan – Chargée de mission
mobilité durable et inclusive

agathe.menage@parcdumorvan.org

