



JOURNÉE CITOYENNE : MOBILITÉS EN MILIEU RURAL

AVIS CITOYEN

Synthèse de la journée citoyenne du 2 mars 2019



Journée citoyenne

Samedi 2 mars 2019



Sources: IGN BD TOPO 2017, SIG CRBFC mars 2019

ne : Mobilités en milieu rural

019 - Localisation des participants

**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

Unité données territoriales/SIG
Direction de la Prospective



SOMMAIRE

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE	5
LE MANDAT DE LA PRÉSIDENTE	5
QUI A PARTICIPÉ ?.....	6
Méthode retenue pour la mobilisation	6
Profils des participants	6
LE PROGRAMME DE LA JOURNÉE.....	8
SYNTHÈSE DES ÉCHANGES.....	9
PORTRAITS DE PARTICIPANTS : DÉPLACEMENTS ET MODES DE VIES	
EN MILIEU RURAL.....	9
Premières expressions des participants.....	9
Récits de vie	11
Regard sur les récits de vie : satisfactions et insatisfactions sur nos déplacements	17
NOS 22 PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS	
EN MILIEU RURAL	20
1. Aides financières individualisées à la mobilité	20
2. L'intermodalité / les centrales de mobilité	21
3. L'autopartage.....	22
4. L'autostop organisé.....	23
5. Le covoiturage.....	24
6. Le transport à la demande	25
7. Développer les modes actifs, les mobilités douces	26
8. Les véhicules sans conducteur	27
9. Valorisation des transports en commun et du rail	28
10. L'accès aux services	29
11. Carte blanche - les transports scolaires.....	30
12. L'accompagnement individualisé, la sensibilisation et la communication	31
LES POINTS CLÉS DES PROPOSITIONS.....	33
LA PRIORISATION DES PROPOSITIONS	34
ANNEXES.....	36
EVALUATION DE LA JOURNÉE PAR LES PARTICIPANTS	36
CONTRIBUTIONS PLATEFORME PARTICIPATIVE.....	40
INFORMATION ET DOCUMENTS TRANSMIS AUX PARTICIPANTS	43
INTERVENTIONS INSEE	47
INTERVENTIONS CEREMA.....	53
INTERVENTIONS DU PAYS NIVERNAIS-MORVAN.....	59

PRÉSENTATION DE LA DÉMARCHE

LE MANDAT DE LA PRÉSIDENTE

RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ

MANDAT

Mandat confié par la présidente du Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté aux participants de la journée citoyenne du 2 mars 2019, consacrée aux mobilités en milieu rural

Madame, Monsieur,

Au nom du Conseil régional, je vous remercie chaleureusement pour votre participation à cette journée citoyenne, organisée par la Région Bourgogne-Franche-Comté et consacrée aux mobilités en milieu rural.

Nous nous sommes, en effet, engagés à généraliser l'organisation de journées citoyennes, réunissant des habitants volontaires et tirés au sort, durant tout notre mandat, pour participer à la construction des politiques publiques.

Par là-même, nous voulons que l'action de la Région Bourgogne-Franche-Comté soit conçue avec les habitants et les acteurs de notre territoire: entreprises, associations, universités, collectivités... La réussite de l'action politique induit aujourd'hui de nouer cette relation étroite. C'est notamment le sens de la plateforme régionale: <https://jeparticipe.bourgognefranchecomte.fr>

Dans ce cadre, vous participerez, le samedi 2 mars prochain, à une journée citoyenne organisée, en simultané, dans deux communes rurales de notre région à Amblans-et-Velotte (Haute-Saône) et à Corbigny (Nièvre).

Il s'agit d'échanger avec vous sur les déplacements en milieu rural, leur place, leur rôle, les priorités et les défis à relever. Vous aurez ainsi l'occasion de partager vos pratiques, vos usages, vos difficultés et vos envies; mais également d'imaginer collectivement les solutions et dispositifs pour mieux vivre ses déplacements en milieu rural.

Comme vous, 100 citoyens, tirés au sort et volontaires, participeront à cette journée.

Le mouvement des gilets jaunes, ainsi que le « grand débat » en cours initié par le Président de la République, confirment en effet cette nécessité de délibérer avec les citoyens, dans tous les territoires, de nos politiques publiques.

Après le 2 mars prochain, je m'engage donc à ce que l'avis citoyen qui émergera de vos échanges, soit porté à connaissance:

- ▶ des autorités françaises (Gouvernement),
- ▶ des élus régionaux;
- ▶ des autres collectivités de notre territoire (Départements, communes et intercommunalités);
- ▶ de l'ensemble des habitants de la région.

Je conclurai simplement en vous invitant à vous exprimer librement.

Nous sommes sincèrement engagés dans cette démarche. Nous ne cherchons pas à vous convaincre. Nous ne cherchons pas à ce que l'ensemble des participants se rejoignent sur des points de vue convergents.

Nous attendons simplement que vous vous sentiez partie-prenante de ce dialogue citoyen, en toute liberté, et dans la responsabilité que nous assumons les uns et les autres pour que notre société fonctionne au mieux, dans l'intérêt de toutes et de tous.

Marie-Guite Dufay,
Présidente de la Région
Bourgogne-Franche-Comté

QUI A PARTICIPÉ ?

Méthode retenue pour la mobilisation

Lors de cette journée citoyenne, la Région Bourgogne-Franche-Comté s'est fixée l'objectif de réunir 100 citoyens, quasi exclusivement ruraux et représentants la diversité du territoire : 50 citoyens à Amblans-et-Velotte (Haute-Saône), 50 citoyens à Corbigny (Nièvre). Au final, 101 citoyens de la région étaient présents, en simultané, le 2 mars dernier dans les deux communes.

La Région Bourgogne-Franche-Comté et Missions Publiques, agence conseil spécialisée dans l'amélioration de la gouvernance et des décisions par la participation des citoyens, ont assuré la co-conception, l'animation de la démarche et coordonné le recrutement du panel. L'établissement de quotas de recrutement a permis de s'assurer de la mobilisation effective d'une diversité de citoyens.

De manière à donner la parole aux habitants qui ne s'expriment pas spontanément ou ne se sentiraient pas compétents pour le faire, mais également à celles et ceux désireux de participer, deux types de recrutement ont été retenus :

■ Une mobilisation sur volontariat (pour la moitié des participants)

Une communication grand public de la journée citoyenne (presse écrite, spots sur les ondes des 34 radios associatives régionales, réseaux sociaux), pilotée par la Région Bourgogne-Franche-Comté, a permis aux citoyens volontaires de s'inscrire sur la plateforme participative de la Région <https://jeparticipe.bourgognefranchecomte.fr>

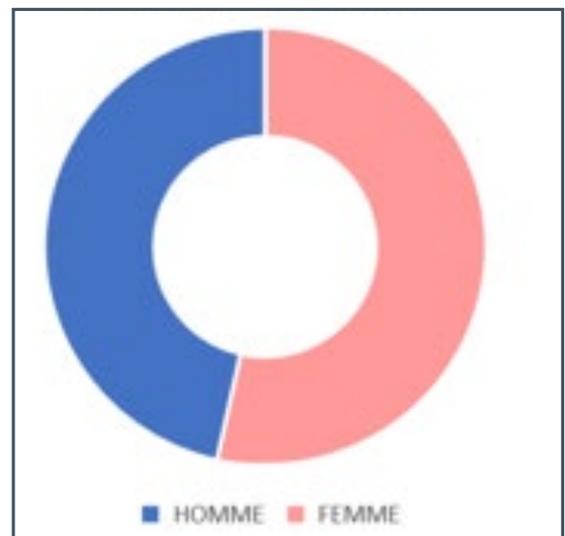
■ Une mobilisation par recrutement aléatoire (pour la moitié des participants)

Le recrutement a été effectué par l'institut de sondage IRS Qualité, ayant mis en place une méthodologie spécifique pour assurer la représentativité du panel et donc la diversité des profils. Les citoyens étaient sélectionnés à partir de sa propre base de données, mais également via des formes de recrutements complémentaires (appels sur annuaires, bouche-à-oreille, contacts directs...).

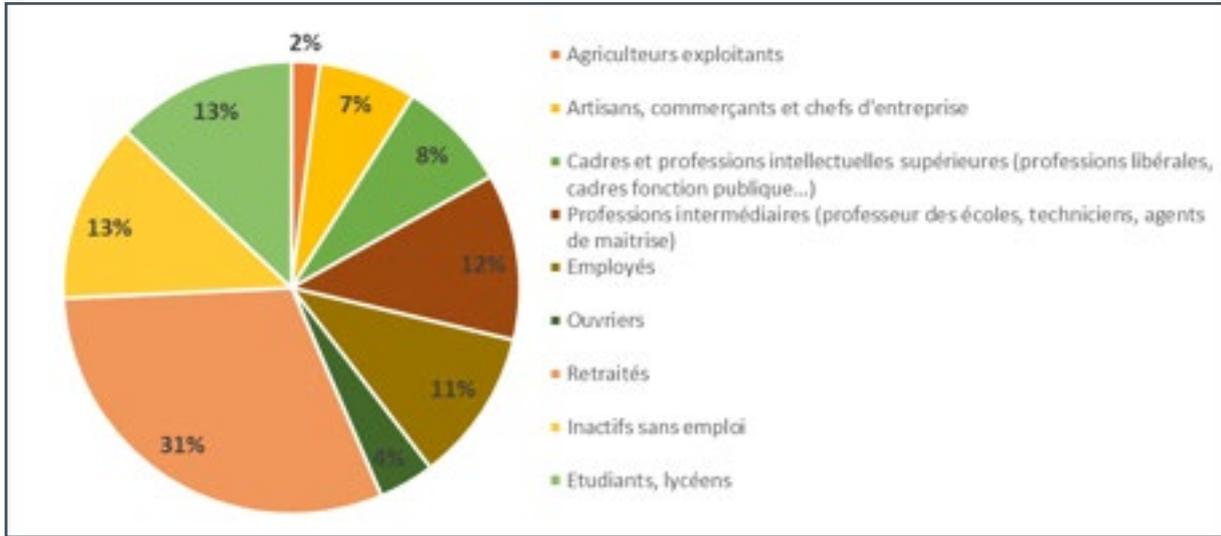
Profils des participants

Une parité quasi parfaite a été respectée lors de la journée citoyenne, avec une présence de 53 % de femmes en moyenne (58 % à Corbigny et 48 % à Amblans-et-Velotte).

Genre des participants



Professions et catégories socioprofessionnelles des participants



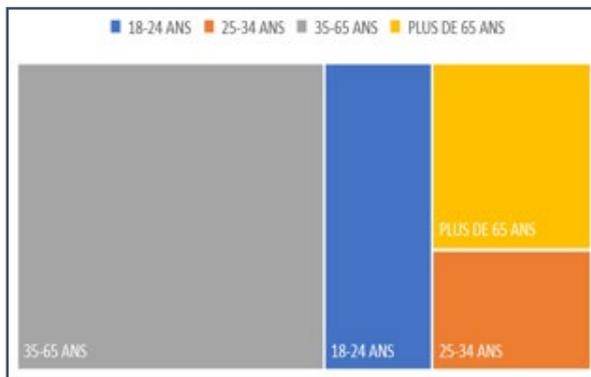
Au total, **30 % des participants avaient 34 ans ou moins, dont les deux tiers avaient moins de 24 ans (étudiants, apprentis, en formation, salariés)**, soit une bonne représentation par rapport à la démographie régionale.

La moitié des participants avaient entre 35 et 65 ans. Si l'ensemble des professions et catégories socioprofessionnelles étaient représentées, certaines d'entre elles apparaissent cependant sous-représentées par rapport à leur poids dans la population régionale : en l'occurrence les ouvriers.

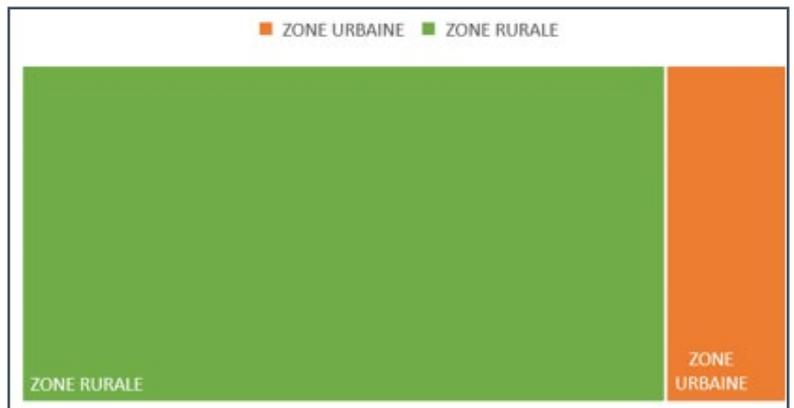
31 participants étaient à la retraite, soit 17 personnes âgées de plus de 65 ans.

84 % des participants vivent dans les territoires ruraux. Il s'agissait ici d'un choix délibéré de sur-représenter les ruraux pour cette journée, qui sont les premiers concernés par le sujet. L'objectif initial, fixé par les quotas, tablait sur la présence maximale d'une dizaine d'urbains, conditionnée par le fait que ceux-ci travaillent en milieu rural.

Âge des participants



Commune de résidence des participants



LE PROGRAMME DE LA JOURNÉE

Les 101 participants à la journée citoyenne du 2 mars – 48 à Amblans-et-Velotte et 53 à Corbigny – ont vécu la même journée, ont répondu aux mêmes questions et ont reçu lors de la journée quasiment la même information de la part d'intervenants experts extérieurs et des élus.

8H30 Accueil des participants

9H Temps 1 : introduction

- Programme et présentations;
- Premiers retours des participants;
- Introductions politiques et questions aux élu.e.s :

À Amblans-et-Velotte :

- Laëtitia Martinez, vice-présidente, en charge du sport, de l'égalité et de la citoyenneté;
- Frédéric Debely, maire d'Amblans-et-Velotte.

À Corbigny :

- Michel Neugnot, vice-président, en charge des finances, des ressources humaines, de la modernisation de l'administration, des transports, des déplacements et de l'inter-modalité;
- Maryse Peltier, maire de Corbigny.

9H45 Temps 2 : Travail participatif

- « Mes déplacements au quotidien : distances, modes, coûts, temps. »
- Les déplacements les plus agréables / les plus désagréables pour nous. »
- « Si nous avions une baguette magique pour améliorer les déplacements. »

11H15 Temps 3 : apport d'informations et réactions

À Amblans-et-Velotte :

- INSEE Bourgogne-Franche-Comté : Marie-Laure Monteil, cheffe du Service Études et Diffusion.
- AMRF : Jean-Paul Carteret, maire de Lavoncourt, président de l'Association des maires ruraux de Haute-Saône (AMRF), vice-président du bureau national de l'AMRF.
- Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA) : Maxime Jean (CEREMA Centre-Est).

À Corbigny :

- INSEE Bourgogne-Franche-Comté : Moïse Mayo, directeur régional.
- AMRF : Jany Siméon, maire de La Chapelle-Saint-André, président de l'Association des maires ruraux de la Nièvre (AMRF), président de la Communauté de communes du Haut Nivernais Val d'Yonne.
- Pays Nivernais Morvan : Fabien Bazin, maire de Lormes, vice-président du Pays Nivernais Morvan, vice-président du Conseil départemental de la Nièvre

12H45 Déjeuner

14H Temps 4 : forum des alternatives

Chaque participant traite, en profondeur, un dispositif parmi une liste de 11 proposés et expliqués synthétiquement - Cycle 1 - 40'

Chaque participant complète et abonde deux autres dispositifs - Cycles 2 et 3 - 30'

16H Temps 5 : restitution et priorisation

- Restitution des propositions.
- Priorisation des propositions selon trois critères :
 - « Celles qui me seraient le plus utiles »;
 - « Celles qui toucheront le plus de monde »;
 - « Celles qui toucheront ceux qui en ont le plus besoin ».

16H45 Temps 6 : conclusion

Évaluation de la journée.

SYNTHÈSE DES ÉCHANGES

PORTRAITS DE PARTICIPANTS : DÉPLACEMENTS ET MODES DE VIES EN MILIEU RURAL

Premières expressions des participants

Réponses à mains levées : en introduction de la journée, les citoyens d'Amblans-et-Velotte ont répondu à quelques questions à mains levées :

Sur les 48 citoyens présents, seuls quatre d'entre eux ne sont pas venus en voiture : une personne est venue à pied, deux en covoiturage, une personne est partie la veille de la journée en combinant les moyens de transport : autostop, covoiturage, train et autostop pour arriver à Amblans-et-Velotte.

Environ quarante personnes habitent en territoire rural, dont une vingtaine qui dit travailler en ville.

Environ quarante personnes se déplacent principalement en voiture. Une quinzaine se déplace à pied lorsque les distances sont assez courtes, cinq se déplacent en train, trois en bus, deux à vélo et une en tramway.

Une trentaine de participants a déjà fait du covoiturage. Une dizaine se fait souvent prendre en autostop et 25 personnes prennent parfois des autostoppeurs.

Environ quinze personnes pensent qu'elles préféreraient habiter en ville. Huit personnes sont originaires d'une ville mais ont choisi d'habiter en milieu rural.

Une dizaine de personnes passe chaque jour moins de quinze minutes dans ses déplacements, une autre dizaine y consacre entre 15 et 30 minutes. Un peu moins de dix personnes passent plus d'une heure dans les transports, dont une participante qui travaille dans la livraison.

Comment je vois mes déplacements aujourd'hui ?

Les participants ont répondu en un mot. Les nuages de mots ci-dessous permettent d'identifier les occurrences répétées les plus importantes : plus un mot apparaît en gros, plus il a été cité un grand nombre de fois.



Le mot des participants à Amblans-et-Velotte



Le mot des participants à Corbigny

À Amblans-et-Velotte et à Corbigny, l'occurrence la plus forte est celle du mot « voiture ». Émergent ensuite, dans les deux territoires, les notions de « contraint » / « compliqué » / « galère », de durée (« long »), de coût (« coûteux » / « cher »). Quelques participants expriment un sentiment de « liberté », estimant que leurs déplacements sont « agréables ».

Récits de vie



Amblans-et-Velotte (21 récits)

Agnès utilise sa voiture tous les jours et sa moto quand le temps le permet. Elle travaille 4 jours par semaine et effectue ses trajets seule dans sa voiture. Touchée par un handicap à la jambe, Agnès doit souvent se rendre à des rendez-vous médicaux, le mercredi ou pendant les vacances. Les trajets pour accéder à ces soins sont très longs, Agnès parle de désert médical.

Anaïs habite dans un petit village de la Côte-d'Or. Elle a choisi de quitter la ville pour s'isoler à la campagne, « se couper du monde ». Elle utilise exclusivement sa voiture pour se déplacer car elle travaille de nuit, elle est aide-soignante. De temps en temps, Anaïs utilise le train (environ deux fois par mois).

Benjamin est un jeune actif. Il habite en ville et travaille en milieu rural. Il fait 30 km pour aller au travail. La voiture est son principal mode de transport, les horaires de bus n'étant pas adaptés à ses trajets (il les connaît bien : 6h10/13h10/19 heures). Il envisage de réaliser des trajets en covoiturage pour réduire son empreinte carbone, mais ses messages restent souvent sans réponse sur les divers sites qu'il consulte.



Corbigny (26 récits)

Agnès, retraitée, habite à 5 km de Corbigny. Elle participe à des concours de belote et adore jardiner. Agnès essaye de faire du covoiturage pour ses petits déplacements. S'agissant des soins médicaux, elle est contrainte d'aller à Dijon et d'utiliser sa voiture.

Alain, retraité, habite à Corbigny. Il se déplace environ deux fois par semaine pour ses loisirs et emmène sa femme faire des courses... Alain est bénévole dans une association et fait également partie d'un club de belote. Ses activités sont situées à près de 5 km de Corbigny et il essaye, la plupart du temps, d'y aller en covoiturage. Pour effectuer ses courses, une fois par semaine et à 30 km de Corbigny, il doit prendre sa voiture. Cependant, il peut se rendre à pied chez le médecin. Alain estime son budget transport mensuel à près de 150 € par mois.

Bénédicte habite à Nevers. Elle réalise tous ses déplacements à vélo et adore faire de l'escalade. Bénédicte se déplace en voiture pour voir ses amis.

Amblans-et-Velotte (suite)

Bernadette est retraitée, elle vit à Lure. Ses déplacements sont quotidiens, exclusivement en voiture et situés à Lure. Ses trajets sont d'une durée moyenne de cinq minutes environ. Elle était auparavant infirmière scolaire. Elle estime le coût de ses déplacements à 50 € par mois (un plein d'essence). Bernadette s'est, par ailleurs, rendue compte qu'il n'y avait pas de train le week-end.

Bernard est retraité. Il était, auparavant, agriculteur, habitant sur son lieu de travail et sans nécessité d'utiliser sa voiture quotidiennement. Aujourd'hui, ses activités politiques et associatives, l'obligent à utiliser principalement sa voiture, où il passe environ 40 heures par mois.

Bernard retraité. Il ne fait pas référence à des déplacements quotidiens mais effectue cependant près de 25 000 km par an avec sa voiture. Ses trajets, surtout en voiture, visent principalement à aller chercher ses enfants au lycée, quand les cours finissent plus tôt. Quand le temps le permet, Bernard fait aussi du vélo à assistance électrique. Pour se rendre à ses activités associatives, il pratique le covoiturage, lorsque c'est possible et que les trajets sont courts. Bernard fait usage de modes de déplacement relativement variés, (selon les conditions météorologiques ou les horaires de bus). L'utilisation de sa voiture est essentiellement à caractère familiale, les vacances ou amener les enfants à l'école, aux activités extrascolaires ou chez des amis.

Bryan a 18 ans et recherche un emploi depuis six mois. Il habite à Vesoul et se déplace uniquement à vélo. Il réalise près d'une heure et demie de vélo par jour pour chercher du travail. Il sait que c'est un frein pour étendre sa recherche d'emploi plus loin dans la région.

Carmen habite à Melisey, où aucun transport public n'est accessible. Elle est contrainte de se déplacer en voiture, ce qu'elle juge particulièrement onéreux. Elle effectue ainsi 96 km de voiture par jour pour se rendre sur son lieu de travail. Carmen travaille, de nuit, à l'usine PSA de Sochaux. Ses déplacements engendrent des coûts importants. Elle en estime le budget à 500 € de gasoil par mois, couplé à la fatigue et aux risques induits. Auparavant, il existait une ligne de bus nocturne, financée par PSA Sochaux. Désormais, celle-ci a été supprimée. Elle est également dépendante de sa voiture pour les courses et les loisirs.

Corbigny (suite)

Brigitte passe de deux à cinq heures dans les transports. Elle fait ses courses par « drive » une fois par semaine. Le week-end, elle effectue deux à trois trajets. Pour ses loisirs, elle utilise la voiture.

Coraline, mère d'un enfant en situation de handicap, travaille dans la production de spectacle vivant, en tant qu'animatrice. Elle dispose d'une voiture et vit dans un petit hameau. Coraline pratique le covoiturage lorsque c'est possible mais juge pénalisant le problème de coordination et d'organisation liée à ce mode de transport. Une grande partie de ses déplacements sont consacrés aux rendez-vous médicaux pour son enfant. Elle regrette qu'il n'y ait pas de pôle médical à proximité de leur domicile, qui regrouperait les soins nécessaires. Coraline est cependant consciente de sa qualité de vie, contrebalançant les problèmes d'accessibilité des services.

Damien n'a pas d'autre option que la voiture pour se rendre au travail. Avec sa voiture de fonction, il effectue trois heures de trajet par jour. De temps en temps, il peut mutualiser ses déplacements avec des clients. Damien prend son véhicule occasionnellement pour des loisirs. Pour le sport, il essaye de se déplacer principalement à pied.

Doriane étudie à Auxerre. Elle dispose d'une voiture. Elle réalise 25 minutes de trajet aller-retour tous les jours pour se rendre au lycée.

Elisabeth est infirmière. Selon son emploi du temps, elle effectue près de cinq allers-retours par semaine pour rejoindre son travail. Elle fait du vélo électrique, lorsque les conditions météorologiques le permettent. Quand elle veut se rendre à Dijon, elle privilégie le train, étant donné qu'il n'y existe qu'une liaison bus aller-retour quotidienne.

Flore habite à Champagne, aime la peinture et la nature. Elle se déplace énormément en voiture pour son travail. Flore fait état de certaines difficultés pour se déplacer avec une personne handicapée pour rejoindre le lycée.

Françoise habite à la Maison-Dieu. Elle aime l'Afrique et s'implique beaucoup dans le bénévolat. Elle n'habite dans le territoire que depuis six mois. Françoise est originaire d'un territoire moins rural, situé dans le Lot-et-Garonne. Elle est venue s'installer en Bourgogne-Franche-Comté pour des raisons familiales. Pour elle, le transport lui sert aux loisirs et garantit son indépendance. Elle effectue près de 3h à 3h30 de route pour se rendre à Paris. Françoise a monté un outil de covoiturage via les réseaux sociaux mais celui-ci s'est vite essoufflé.

Amblans-et-Velotte (suite)

Chantal est retraitée, elle a choisi de vivre en milieu rural et en accepte les contraintes. Dans son foyer, ils disposent de deux voitures. Elle réalise environ 65 km par jour. Lucie a déjà essayé de calculer ses trajets sur Mobigo. Mais elle juge cette consultation plutôt décourageante et à perfectionner. Elle serait volontaire pour partager sa voiture, celle-ci étant quasiment toujours vide lors de ses trajets.

Christelle est secrétaire comptable dans une PME. Elle a choisi de quitter campagne pour la ville, dans la mesure où aucun service de proximité et aucun service public n'étaient accessibles à proximité de son ancien village. Aujourd'hui, son travail se situe à moins de cinq minutes à pied de son domicile. Ses enfants vont au collège en bus et au sport à pied. Elle est membre bénévole d'une association de défense des animaux et utilise beaucoup sa voiture personnelle à cet effet. La voiture constitue son moyen de déplacement privilégié dès lors que le lieu de destination dépasse 30 minutes à pied.

Eglantine habite dans un petit village de 60 habitants. La semaine, elle effectue 45 minutes de voiture pour rejoindre son travail. Elle utilise également sa voiture pour faire les courses, du sport et partir en vacances. Elle dépense environ 90 € par mois en carburant pour sa voiture, sans compter l'argent dépensé pour l'entretien. Eglantine fait 80 km de voiture par jour tous les jours en semaine et de 20 à 40 km par jour le week-end.

Geneviève habite à Ailloncourt, où il n'existe aucun service ni commerce aux alentours. La première boulangerie se situe à 3 km. En semaine, elle fait 60 km aller-retour pour rallier son travail. Afin de limiter les coûts, Geneviève fait du covoiturage et du télétravail deux jours par semaine. Elle effectue ses courses en ville, à Vesoul, les jours où elle travaille. Le médecin est à 4 km, elle peut s'y rendre à vélo, si le temps le permet. Pour les loisirs, la voiture est indispensable (par exemple pour aller au cinéma à Vesoul) : aucun transport en commun n'étant accessible.

Gérard, 54 ans, est au chômage. Il possède une voiture, qui fonctionne au diesel. Il l'utilise pour faire des courses et voir des amis. Ses déplacements se font généralement dans un périmètre de 15 km. Il recherche du travail surtout sur internet et se déplace uniquement si nécessaire (il se rend deux fois par mois à Lure, soit à 12 km de chez lui). Il souhaiterait se déplacer en mini bus, jugeant ce moyen de transport plus convivial que la solitude de sa voiture.

Corbigny (suite)



Georges est retraité. Il participe à beaucoup de réunions et s'implique dans plusieurs associations. Il se déplace environ deux fois par semaine en voiture pour faire les courses (le magasin le plus proche étant situé à 25 km de chez lui), une fois par mois pour des soins médicaux (25 km de route) et une à deux fois par semaine pour les loisirs (près de 10 km de chez lui). Il dépense entre 400 € et 450 € par mois en déplacements.

Georges a 54 ans, retraité, mais a toujours une activité en tant que viticulteur. Il habite un village de 300 habitants. Pour lui, disposer d'une voiture, c'est sa liberté et il ne la perdrait pour rien au monde! Il fait ses courses en voiture. Avec son épouse, ils ont deux voitures et un 4x4 pour les loisirs. Elle utilise également la voiture dans le cadre de son travail d'aide à domicile.

Ghislain vient de Monceau-le-Comte. Il y est installé depuis six ans et constate qu'il est contraint de disposer de sa propre voiture pour se déplacer. Une fois par semaine, il doit monter à Paris pour son travail. Étant acteur et formateur, il est passionné par le cinéma. Depuis cinq ans, il constate une certaine dégradation des services de transport. Pourtant, selon lui, le train en milieu rural ne peut pas être rentable.

Amblans-et-Velotte (suite)

Jean-Benoît vit à Lure. Il vient de la région parisienne et a déménagé pour des raisons professionnelles. Il travaille comme cadre chez PSA à Montbéliard. Avec l'un de ses collègues, il a mis en place un système de covoiturage. Selon lui, c'est pratique, économique et enrichissant mais également vraiment contraignant (surtout pour les horaires). Sa voiture reste son principal mode de transports, ses activités étant principalement situées en ville, à Lure.

Johanna, âgée 32 ans et mère de deux enfants, est assistante de soins en gérontologie et également étudiante. Elle réalise donc des déplacements professionnels et étudiants en semaine comme en fin de semaine. Elle vit et travaille à Besançon. Johanna se déplace en tram, en trottinette et à pied. Elle réalise beaucoup d'achats en ligne, notamment sur « La ruche qui dit oui ». Elle estime son budget transports à 150 € par mois, avec une participation de son employeur.

Joël utilise sa voiture tous les jours pour se rendre au travail, faire des courses, des déplacements médicaux, etc. Il effectue environ 50 km par jour et n'a jamais calculé le budget induit par ses trajets. La voiture lui est absolument nécessaire. Il pense que c'est aussi le cas des personnes en recherche d'emploi.

Pour **Magali**, la voiture, c'est son travail. Tous les matins, elle effectue des livraisons durant 2h30. Cela revient à 1 000 km effectués par semaine et ce uniquement pour le travail. Magali a également des enfants. L'arrêt de bus pour l'école le plus proche est situé à 1,5 km de son domicile et l'école se trouve à 2 km. Magali va y chercher ses enfants, lorsqu'ils terminent leurs cours plus tôt et qu'aucun bus ne circule. Quand elle doit déposer ses enfants à leurs activités sportives, 60 km supplémentaires s'ajoutent à ses trajets professionnels, et ce pour chaque activité! Elle note des problèmes de sécurité routière récurrents (avec les frontaliers). Au quotidien, Magali utilise énormément sa voiture habitant éloignée de toutes les activités (loisirs, sportifs) et sans transports publics à proximité. Elle dit ressentir un manque d'écoute à ce sujet (sécurité routière, sécurité des piétons et des cyclistes, aménagements cyclables...).

Nadya est mère au foyer par obligation, vivant à la campagne et ne pouvant plus travailler en tant que designer textile, métier qu'elle exerçait lorsqu'elle habitait à Paris. Avec sa famille, elle a déménagé à la campagne pour le cadre de vie et surtout pour ses enfants. Nadya est originaire de Franche-Comté. Lorsque son mari a eu une opportunité professionnelle en Haute-Saône, ils

Corbigny (suite)

Hubert est agriculteur. Âgé de 51 ans, il est père de trois enfants âgés de 20 à 25 ans. Il utilise sa voiture pour les trajets quotidiens, effectuant - en moyenne - entre 15 km et 30 km par jour. Pour ses trajets de proximité, Hubert essaye de se déplacer principalement à vélo. Il adore faire de la moto, qu'il considère plutôt comme un loisir. À la maison, ils disposent deux voitures et d'une voiture professionnelle. Selon lui, ce serait socialement difficile de n'en avoir qu'une seule.

Jacques est un ancien parisien. Auparavant, il se déplaçait exclusivement en transports en commun et à pied. Il réalise beaucoup de déplacements pour ses loisirs, étant membre d'un groupe de musique. Aujourd'hui, son principal moyen de transport est la voiture. Selon lui, auparavant, tous les trains s'arrêtaient à Corbigny, ce qui n'est plus le cas maintenant. D'après lui, seules les grandes lignes sont rénovées, quand les petites sont laissées à l'abandon.

Jacques est retraité. Il effectue la plupart de ses déplacements à vélo, ne prenant que rarement sa voiture. Jacques regrette un manque d'information pour les déplacements. Il cite l'exemple de Pôle Emploi, qui n'organise pas et ne coordonne pas les déplacements des gens convoqués, ce qui pourrait pourtant être très pratique.

Josiane, 41 ans, est originaire de la région parisienne. Elle vit seule. Josiane utilise le covoiturage avec Blablacar pour retourner, de temps à autre, à Paris. Elle s'organise parfois avec ses voisins pour partager leur voiture, sur des courtes distances. Josiane s'inquiète notamment qu'un jour sa voiture tombe en panne, de ne plus pouvoir l'utiliser et de devenir ainsi dépendante du voisinage.

Judith n'est pas contrainte de prendre sa voiture pour son travail. Elle ne l'utilise donc que deux à trois fois par semaine, mais ne peut pas s'en passer. Pour rejoindre Paris, Judith considère que l'usage du train est problématique du fait de problèmes d'horaires et de régularité. Le simple fait de se rendre à la gare lui apparaît aussi relativement complexe. Elle met surtout en relief la difficulté du dernier kilomètre et de l'affichage des prix (la multiplicité des tarifs provoquant, d'après elle, la confusion).

Amblans-et-Velotte (suite)

ont profité de l'occasion et ont quitté Paris avec leurs deux enfants de 9 et 14 ans.

Les semaines sont rythmées par l'école, les activités (comme le basket : 12 km pour s'y rendre) et les rendez-vous des enfants. La priorité est donnée à ces rendez-vous obligatoires, mais ils s'autorisent d'autres sorties, comme le cinéma, s'ils ont encore l'énergie de reprendre la voiture. Nadya trouve très reposant de profiter du jardin et de la campagne, mais elle a la volonté de ne jamais rogner sur l'éducation des enfants. Il faut donc anticiper chaque déplacement : c'est toujours possible d'aller voir une exposition à Paris mais elle doit s'organiser trois mois à l'avance. Désormais, ils n'ont plus la même vie culturelle qu'à Paris.

Pour Nadya, ne pas prendre la voiture signifie rester chez soi (surtout l'hiver). Elle juge cela compliqué : estimant perdre des loisirs qu'elle pratiquait auparavant et ne souhaite pas « vivre comme une mémé » ! Elle envisage parfois retourner vivre en ville pour répondre aux éventuelles évolutions des attentes, des envies, des besoins de ses enfants. Selon elle, l'achat d'une voiture fut un cadeau empoisonné. Elle la considère comme une véritable contrainte. Quant à sa vie quotidienne, les courses et les loisirs, tout est chronométré : à la minute près. Nadya tient des carnets recensant les horaires d'ouverture des services de façon à mutualiser ses déplacements. Elle prévoit ainsi la liste des menus de la semaine car une fois les courses faites, elle ne peut pas se permettre de faire marche arrière juste pour acheter des œufs.

Pierre-Louis est originaire de la Haute-Saône. Il étudie à Nantes en licence 3 d'aménagement du territoire. Il vient de déménager à Vesoul pour se rapprocher de son stage au Conseil départemental de Haute-Saône. Lorsqu'il est à Nantes, il se déplace exclusivement à vélo, car il n'apprécie pas les contraintes des transports en commun. Quand il rentre en Haute-Saône, il doit se rendre à l'évidence : il est obligé d'utiliser sa voiture.

Richard habite à Bassigny, un village de 110 habitants. Il est retraité et adore surtout pêcher. Il vit avec son épouse, à mobilité réduite et qui ne conduit pas. Elle utilise une chaise roulante pour se balader un peu. Il doit la conduire partout et s'inquiète d'une évolution de la loi qui pourrait aboutir à lui retirer son permis de conduire, celui-ci lui étant indispensable pour réaliser l'ensemble de ses trajets. Le point de « vie » le plus proche est situé à 3 km de chez eux. Richard pourrait s'y rendre à pied, mais pas avec son épouse. L'arrêt de bus le plus proche se trouve également à 3 km. Il retrouve ses amis au bar,

Corbigny (suite)



Julie a 31 ans et trois enfants. Avec son compagnon, deux voitures leur sont nécessaires : chacun effectuant entre 15 et 30 km par jour pour se rendre à son travail. Parfois, ils utilisent Bla-bla-car pour des plus longues distances. Julie, ancienne citadine, est originaire de Tours. Elle aime cependant la vie à la campagne, le covoiturage qui s'organise naturellement avec ses voisins. Néanmoins, elle juge ses déplacements très coûteux. Son budget transport, à elle et à son compagnon, s'élève ainsi à près de 300 € par mois pour leurs déplacements quotidiens (Julie n'intègre pas dans ce budget les déplacements non réguliers pour les loisirs, etc.).

Laure habite dans un village de 300 habitants à 25 km de Clamecy. Elle est femme d'agriculture. Elle utilise sa voiture pour tout, notamment pour consulter des spécialistes pour son enfant. Elle fait une heure de voiture le matin pour déposer les enfants à l'école : il y a un car mais il faut prendre la voiture pour les y déposer donc autant directement les emmener à l'école. Le week-end, elle essaye de faire tous ses déplacements à pied.

Ludivine a 33 ans, deux enfants et fait 25 km de voiture chaque jour pour aller de son domicile à son travail (à Corbigny). Elle utilise la voiture pour tous ses trajets.

Margaux est étudiante à Angers. Elle considère sa mobilité assez agréable et facile. Elle fait du vélo ou de la marche. Elle rentre chez ses parents une fois par mois, en train. Elle n'a pas le permis jugeant qu'elle n'en n'a pas besoin et n'ayant pas vraiment le temps de le passer du fait de ses études.

Amblans-et-Velotte (suite)

même s'il n'y boit que de l'eau (transfert de la vie sociale de l'église au bar). Il aime montrer qu'il est vivant. Il adore chiner dans les brocantes avec sa femme. Lors des débats, Bernard a beaucoup entendu parler du manque de flexibilité des transports en commun mais quid des employeurs? Ne devraient-ils pas s'adapter, eux aussi, aux évolutions de la société et proposer une flexibilité horaire et de travail?

Robin utilise sa voiture pour se rendre au travail, chercher ses enfants à l'école ou encore faire les courses. Lors de ses nombreux trajets, il fait état de certaines difficultés, notamment la conduite dangereuse des autres usagers. Il utilise sa voiture tous les jours, observant qu'il dépensait 150 € par mois d'essence. Il fait près de 60 km de voiture par jour, son principal trajet étant Vesoul-Rioz. Selon lui, la voiture lui permet de gagner du temps et constitue un gage de liberté. Robin a déjà regardé s'il existait un car entre Vesoul et Rioz, c'est en effet le cas mais l'horaire convient seulement pour l'aller mais pas du tout pour le retour et la voiture reste le plus pratique pour lui s'il a d'autres activités à faire (rentrer directement sans devoir attendre le car, faire des courses...).

Corbigny (suite)

Marie habite à Chalaux, un petit hameau de 80 habitants. Elle utilise sa voiture à 100 %, une seule ligne de bus passant à proximité de chez elle à raison d'un seul jour par semaine. La première boulangerie est située à 6 km de son domicile. Si elle doit consulter des spécialistes, ceux-ci sont situés à Auxerre, Nevers ou Dijon. Avec son conjoint, ils partagent une voiture. Elle doit le conduire quatre fois par semaine à la gare d'Avalon pour qu'il prenne le train pour Paris.

Nathalie est en recherche d'emploi. Elle se déplace surtout en voiture et pour des rendez-vous médicaux. L'antenne de Pôle Emploi dont elle dépend est située à 40 km de son domicile. Elle utilise souvent Internet pour réserver des billets de train.

Pascal est retraité. Il se déplace en voiture, en train, à vélo ou à pied. Il adore la marche nordique. Dans son foyer ils disposent de deux voitures car pour certaines activités ou pour faire les courses, il n'existe pas d'alternative pour se déplacer. Il projette habiter en ville à l'avenir. Selon lui c'est plus rassurant : il pense au fait qu'il vieillira et ne pourra plus conduire dans le futur.

Thierry est retraité et fait partie d'un réseau associatif : la Fraternité SalutTerre. Il fait surtout des déplacements administratifs. Il est représentant UDAF à la CAF.



Regard sur les récits de vie : satisfactions et insatisfactions sur nos déplacements



Le déplacement (ou le type de déplacement) le plus agréable ou le plus satisfaisant

Les participants ont réparti leurs déplacements les plus agréables ou les plus satisfaisants, de la manière suivante : des éléments les plus cités aux éléments les moins cités.

Les déplacements en **voiture** semblent être leur première source de satisfaction et ce pour plusieurs raisons :

- Pour le sentiment de liberté, réel ou éprouvé, que ce mode de transport permet, ainsi que l'autonomie pleine et entière et l'indépendance individuelle acquise grâce à lui ;
- Pour le gain de temps réalisé dans les déplacements, en comparaison des autres modes, supprimant les délais d'attente et favorisant la souplesse des pratiques ;
- Pour l'espace de confort et de détente que ces déplacements procurent, permettant la création de « sas de décompression, avec de la musique » par exemple. Le covoiturage apporte de la convivialité et du lien social ;
- Enfin parce qu'il est agréable de conduire, pour certains participants, et que la conduite est jugée centrale en milieu rural.

Les **modes actifs, et tout particulièrement le vélo** (mais également le roller, ou même le cheval!), sont également plébiscités : économique, écologique, bon pour la santé, le vélo permet

de prendre son temps. Assimilée parfois à un sentiment de liberté, certains conditionnent la pratique du vélo à plusieurs paramètres : « quand il fait beau », « si le réseau est adapté », « si la distance est raisonnable ». La marche est perçue comme bénéfique car demandant un effort physique, tout en prenant son temps, sans contrainte... mais sur de courts trajets.



Les **trajets en train**, cités à quelques reprises et de façon plus récurrente à Corbigny, permettent de « se laisser porter, de discuter avec ses voisins de voyage, de se reposer dans un endroit confortable ». On peut y lire et y travailler ; le choix des horaires est plus aisé qu'avec le covoiturage.

À la marge à Amblans-et-Velotte et de façon plus prononcée à Corbigny, certains estiment que le **car et le bus** restent confortables et engendrent moins de fatigue que de prendre sa voiture. Le système de transport de la région, Mobigo, permet de relier facilement les transports en commun (bus, TER).

Le déplacement (ou le type de déplacement) le plus désagréable ou le moins satisfaisant

identifiant pour chaque mode aussi bien des avantages que des inconvénients : du plus cité au moins cité par les participants.

La principale raison d'insatisfaction des participants concerne l'utilisation de la voiture pour les raisons suivantes :

- financières, de coût global : assurance, entretien, contrôle technique, carburant, péages, amendes ;
- de conditions extérieures et de sécurité : mauvaise circulation (« axes frontaliers aux heures de pointe »), mauvais état des routes et météo (neige et pluie), risque d'accident important du fait de la fatigue, d'autant plus que les trajets en milieu rural peuvent être longs ;
- de confort et de santé : le « corps qui dit non » (dos, stress), le déplaisir à conduire ;
- de préoccupation écologique : augmentation de la pollution, la voiture est un mode individuel... « Heureusement qu'existent la solidarité et l'entre-aide! ».
- de risque de précarisation : si l'on perd sa voiture, ou si l'on n'a pas ou plus la faculté de conduire, on est exclu de la mobilité.

Les **transports en commun**, incluant bus, cars et trains, constituent la deuxième principale source d'insatisfaction : horaires et régularité, dépendance, sur-fréquentation et promiscuité, manque de flexibilité et de fiabilité, vétusté des véhicules, longueur de trajet et inconfort (mal des transports), difficulté d'accès (nécessité parfois de se rendre en voiture à la gare où il est difficile de trouver une place de parking).

- **Le train** aux heures de pointe est considéré comme désagréable. Les horaires n'apparaissent pas toujours très adaptés. En cas de problème il semble difficile de trouver un interlocuteur. De plus, si l'on ne s'y prend pas suffisamment en avance, les billets deviennent très chers, surtout pour les voyages en famille.

Le **covoiturage** (notamment la plateforme Bla-bla-car) est jugé intéressant du fait des rencontres qu'il autorise.

Plusieurs groupes de participants ont également invoqué **les raisons de déplacement, plus que les modes** (« peu importe le moyen »), comme raisons de satisfactions : les déplacements pour partir en vacances, pour se rendre à des activités de loisirs ou de bénévolat.

La moto est considérée bien plus agréable que la voiture par quelques participants.

- **Le bus** jugé peu agréable car inconfortable. Il est parfois trop bondé, trop bruyant, etc. Le temps de trajet est souvent beaucoup plus long qu'en voiture. Les lignes de bus « virtuelles » mises à disposition par la région sont peu utilisées, car les utilisateurs sont gênés d'affréter un bus pour eux seuls, du fait du coût induit pour la collectivité.

Si les **motifs de déplacements** peuvent être jugés agréables, ces derniers peuvent aussi être perçus comme insatisfaisants. Lorsqu'il s'agit de prendre la voiture pour se rendre au travail, ce n'est pas tant le trajet en soi qui n'est pas plaisant que le motif du déplacement. Prendre sa voiture parce qu'il n'existe plus de services à proximité (poste, de centre des impôts, de médecins), s'avère également désagréable.

L'usage du vélo est considéré comme compliqué dans la région, notamment dans le Morvan, du fait de l'importance des dénivelés. Quant au vélo électrique, plus pratique, il est jugé trop cher.

Le covoiturage peut également être désagréable. Nous n'avons pas forcément envie de covoiturer avec des personnes inconnues. Nous manquons aussi de réseaux citoyens de proximité pour organiser des covoiturations.

L'autostop est plus compliqué et selon les participants moins répandu que dans le passé : les conducteurs craignant parfois de prendre les autostoppeurs.

De façon générale, **les déplacements, quel que soit le mode**, sont parfois perçus comme du temps perdu et générateur de risques en matière de sécurité.



Si nous avions une baguette magique pour améliorer nos déplacements...

Les « remèdes miracles » des participants pour améliorer ces déplacements désagréables, à coup de baguettes magiques, sont bien souvent plus pragmatiques que ce que la consigne les autorisait à imaginer ! Ils ont ainsi classé leurs propositions selon différentes catégories listées ci-dessous.

Le renforcement de la solidarité et du collectif : nombreux sont les participants à évoquer une consolidation des solutions en faveur de plus de solidarité, de commun : mieux partager les moyens de transport, un maximum de transports en commun (et des parkings en périphérie), mutualiser des voitures électriques dans les petites communes, une communication plus pertinente pour le covoiturage, des télécabines qui traverseraient villes et villages et des centres-villes sans voiture. Et tout simplement arrêter de prendre la voiture.

L'assurance d'une liberté de déplacement : rationnellement, cela passerait par la diminution des bouchons. Mais il est également possible d'imaginer avoir accès à une voiture à disposition à n'importe quel moment de la journée ou à toute autre solution de transport au moment où nous en avons besoin ; de développer les voitures autonomes sans conducteur, de développer le transport à la demande... ou encore d'inventer la téléportation et les voitures volantes !

Le gage d'une sécurité exemplaire : il semble indispensable d'imaginer une voiture plus sûre, mais également de développer des pistes sécurisées pour la pratique du vélo. La sécurité routière a également alimenté quelques idées :

plus de prévention sur les règles, sur le code de la route ; refaire passer un « test » de code à toutes et à tous (particulièrement aux personnes âgées) ; développer la surveillance et les actions pédagogiques (système de bons points / mauvais points - au bout de x mauvais points, une action de sensibilisation est délivrée pour rappeler les règles du code de la route).

Le passage à une transition écologique de la mobilité, avec des voitures et des transports qui ne polluent pas, des aides pour acheter une voiture électrique par exemple, ou des voitures roulant à l'énergie solaire.

La prise en compte du pouvoir d'achat : faire évoluer la voiture pour qu'elle soit moins coûteuse, développer la gratuité des transports en commun, ainsi qu'un accès au numérique libre et haut débit. Baisser le prix des carburants, ou du ticket de transport, voire même établir la gratuité des transports en commun et du carburant.

Améliorer l'offre ferroviaire de la région : des lignes de train plus fréquentes, plus fiables et moins chères, ainsi qu'une création de lignes nouvelles avec de nouvelles gares.

Le développement des services de proximité et des accès : disposer de tous les services à proximité, rouvrir les petites gares. Il s'agirait de recréer des services en milieu rural. Pour certains participants, il serait plus judicieux de rapprocher les services au plus près de la population, plutôt que de mettre en place des transports permettant aux habitants d'accéder aux services.

NOS 22 PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LES DÉPLACEMENTS EN MILIEU RURAL

1 AIDES FINANCIÈRES INDIVIDUALISÉES À LA MOBILITÉ

Pour plus d'équité territoriale [Amblans-et-Velotte]

Le constat : le but de notre proposition vise à rétablir l'équité territoriale. A ce sujet, parmi les problématiques identifiées sont notamment citées : la fermeture de certains services publics, engendrant des coûts supplémentaires (plus de temps, plus de risques) non prévus lors de l'installation des urbains; la disproportion de la dotation d'équipement versée par l'État aux territoires ruraux par rapport aux territoires urbains (100 € pour des habitants en ville et 60 € pour des habitants en zone rurale). Aujourd'hui, il nous semble également que les utilisateurs de voiture diesel sont sans cesse culpabilisés, alors que l'utilisation du diesel était favorisée auparavant.

Pour qui? Nous proposons de mettre en place plusieurs nouvelles aides financières, destinées aux personnes que nous estimons être les plus précarisées : les personnes en situation de handicap n'ayant plus accès à des aides financières pour se rendre sur leur lieu de travail; les personnes en recherche d'emploi (l'aide serait alors élargie à tous les moyens de transport); les personnes seules et ne disposant pas de véhicule ou de permis de conduire (et ayant besoin de se déplacer pour des besoins vitaux comme se rendre chez le médecin ou faire des courses); ainsi que les jeunes de 18 à 30 ans.

Selon quelles modalités? Nous souhaitons mettre en place un partenariat entre les transports publics et les VTC. Il faudrait également actionner les fonds européens aidant à monter des projets. Un recensement des besoins (à l'échelle des communes) et un état des lieux des offres possibles devraient être mis en place, pour une répartition plus cohérente des fonds et des moyens.

Pour mettre en place cette proposition, il conviendrait d'utiliser une partie de la taxe transport en subventionnant les initiatives locales bien ciblées. Il faudrait également appliquer le principe « pollueur/payeur » envers les communes rurales. Nous proposons, par ailleurs, un zonage avec des frais de transport inversement proportionnels au kilométrage jusqu'au lieu de travail (« plus on habite loin et moins on paie »). Cela conforterait une unification et une unité territoriale.

Une diversité de mesures à décliner [Corbigny]

Le constat : de façon à respecter le droit à la mobilité, nous avons identifié plusieurs aides financières individualisées, qui pourraient être déployées dans le territoire : gratuité des services publics (hors SNCF), prêt de véhicules temporaires pour faciliter l'insertion professionnelle, chèque carburant, chèque mobilité, aide au permis de conduire avec des partenaires identifiés comme les auto-écoles, aide à l'acquisition de voitures neuves et d'occasion.

Pour qui? Nous proposons de mettre en place ces aides financières pour les actifs à partir d'un seuil, pour les demandeurs d'emploi, pour les plus jeunes, pour les retraités ayant des déplacements récurrents, pour les parents d'enfants nécessitant une prise en charge médicale importante.

Selon quelles modalités? Selon nous, la mise en œuvre de ces aides financières à la mobilité nécessite un partenariat entre la Région Bourgogne-Franche-Comté et les Communautés de communes. La Région pourrait, par exemple, recenser et identifier les véhicules publics disponibles et la Communauté de communes organiser le prêt de manière effective sur un temps court ou plus long. Une personne ayant trouvé un emploi pourrait ainsi bénéficier d'un prêt de voiture durant trois mois.

Concernant la modalité du chèque mobilité, nous imaginons un chèque qui s'adapte aux revenus de la personne, à la situation professionnelle, à son besoin (sans emploi, actif, retraité, etc.). Par défaut le chèque mobilité ne sera attribué qu'en cas de non disponibilité de transports en commun.

Plus généralement, pour soutenir économiquement certaines mesures d'aides financières comme la gratuité des transports publics, nous pourrions imaginer une participation individuelle à la hauteur de nos revenus et une contractualisation entre la Région et les opérateurs de transports. Certaines collectivités en France expérimentent la gratuité des transports publics, nous pourrions nous en inspirer.

2 L'INTERMODALITÉ / LES CENTRALES DE MOBILITÉ (DISPOSITIF NON TRAITÉ À CORBIGNY)

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : notre proposition vise à simplifier les démarches d'accès aux abonnements aux transports en commun. De nombreuses disparités existent, en effet, dans l'offre régionale des différents opérateurs. Les usagers sont ainsi fréquemment contraints d'utiliser différents moyens de transport pour arriver à destination. Nous devons aussi prendre différents abonnements, différentes cartes de transport et il s'avère souvent complexe de déterminer exactement quels transports utiliser.

Pour qui ? Pour les actifs, les étudiants, les retraités, les demandeurs d'emploi et les personnes en situation de handicap.

Selon quelles modalités ? Nous proposons de mettre en place des bornes à partir desquelles nous pourrions acheter un unique titre de transport pour l'ensemble du voyage. Ces bornes seraient situées dans les points publics avec des informations claires et accessibles à tous (horaires et modalités). Nous devrions avoir accès à l'achat d'un unique titre de transport pour l'ensemble du voyage. Une application accessible, sans connexion, pourrait également être créée. Elle regrouperait l'ensemble des informations sur les modes de transport.

Les précautions à prendre : en cas de retard, il convient d'anticiper et prévoir la synchronisation/coordination des informations des différents moyens de transport.



3 L'AUTOPARTAGE

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : notre proposition vise à réduire les coûts du transport individuel, de façon à dégager du pouvoir d'achat et utiliser un véhicule plus propre en émissions (individuellement les citoyens ne recourent pas encore fréquemment à la voiture électrique).

Pour qui ? Pour les personnes n'ayant pas les moyens d'acquérir une voiture (ou ceux n'en n'ayant pas régulièrement besoin). Cette proposition s'adresse aussi aux retraités, leurs besoins de déplacement étant moins réguliers et bénéficiant d'horaires moins impératifs que les actifs. Cette proposition pourrait également concerner les personnes en recherche d'emploi et les jeunes de façon à les rendre plus autonomes .

Selon quelles modalités ? Selon nous, la mise en œuvre d'un dispositif d'autopartage nécessite un partenariat public-privé. Le partenaire public serait le garant du sérieux de l'opérateur et apporterait le soutien financier nécessaire. Le partenaire privé serait le garant du bon fonctionnement du dispositif (maintenance, traçabilité, assurance). Ce service de mobilité devrait bien évidemment être accessible à pied ou à vélo et pourrait se doubler d'un covoiturage (faire de l'autopartage avec quelqu'un d'autre).

Les précautions à prendre : un système de garant pourrait être mis en place (par exemple une collectivité territoriale ou une autre structure publique). Avant de mettre en place le dispositif, il faudrait dans un premier temps évaluer la demande/le besoin pour ensuite pouvoir la susciter. Des actions de communication pourraient donc être mises en place pour faire connaître l'existence du dispositif. Une des modalités d'accès au service pourrait être le contrôle de la validité du permis de conduire. Une précaution à prendre quant à la mise en place de l'autopartage est finalement le prix du service, qui devrait être inférieur à celui d'une location de voiture : le modèle économique reste à travailler.

« Solidaircasse », je troque ma caisse en Nivernais [Corbigny]

Le constat : nous sommes nombreux à avoir deux voitures dans nos foyers mais elles ne sont pas totalement ou pleinement utilisées. Parce que nous souhaitons protéger la planète, mettre au cœur des transports le principe du partage et de la solidarité, parce que nous souhaitons nous libérer de la notion de propriété, nous proposons l'autopartage de particuliers à particuliers qui se fonde sur les trois piliers du développement durable (écologique, social et économique). Si demain nous partageons facilement nos voitures, nous partagerons ensuite nos tondeuses, nos tronçonneuses, etc.

Pour qui ? Notre proposition s'adresse à trois cercles : le premier cercle est le réseau des proches (familles, amis, connaissances), le deuxième les collègues de travail et le troisième les inconnus.

Selon quelles modalités ? La proposition « Solidaircasse, je troque ma caisse en Nivernais » repose sur plusieurs principes : la confiance, la mutualisation, la responsabilité du prêteur et de celui qui emprunte, la proximité et le caractère local.



4 L'AUTOSTOP ORGANISÉ

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : nous souhaitons remettre au premier plan les valeurs originelles de l'autostop : la liberté, la convivialité, la souplesse, la flexibilité, une responsabilité partagée/autogérée, un état d'esprit solidaire.

Pour qui ? Ce dispositif peut être utile à tous.

Selon quelles modalités ? Notre proposition est de mettre en place un dispositif qui garderait la liberté originelle de l'autostop, en le labellisant. Une identification de l'autostoppeur et du véhicule avec une webcam (qui identifierait l'autostoppeur et le conducteur ou son véhicule, ce qui permet de sécuriser les deux) pourrait être mise en place. Il faudrait également créer une cartographie des points de stop à l'échelle du département, réalisée en concertation avec les acteurs de la mobilité et de la sécurité routière. Ces cartes permettraient de prendre des autostoppeurs dans des points sécurisés.

Les précautions à prendre : si le système de webcam est mis en place, il conviendra d'être vigilant quant à la protection des données et au fichage. Il est également important de prévoir une communication organisée par la Région, pour plus de crédibilité et de visibilité.

Point stop [Corbigny]

Le constat : aujourd'hui, nous constatons que l'autostop perdure mais le plus souvent pour de longues distances. Nous proposons donc un dispositif original, accessible pour de petites distances, dans notre territoire avec application ou sans application. La force de notre proposition touche à la constitution préalable d'une communauté de personnes, conducteurs et autostoppeurs. La souplesse et l'informalité d'un tel dispositif nous apparaissent utiles et intéressantes.

Pour qui ? Ce dispositif concerne les personnes disposant de temps mais de peu de moyens financiers. Il s'agit de créer une communauté d'autostoppeurs/conducteurs.

Selon quelles modalités ? Notre proposition s'inspire de l'application de navigation mobile « Waze », reposant sur une cartographie modifiable par ses utilisateurs. Nous voulons ainsi mettre en lien les personnes faisant du stop et les conducteurs. L'autostoppeur signale sa présence sur l'application Waze et le conducteur le repère par ce biais sur la carte, via un dessin. Le conducteur peut également identifier la personne avec une photo et grâce à la destination saisie. Souple, l'application permet ainsi de pré-déterminer à l'avance des lieux d'arrêts de stop.

Notre seconde proposition dans ce domaine touche au développement de l'autostop, sans lien avec une application mobile. Pour ce faire, la collectivité locale identifie quelques arrêts avec une signalétique appropriée (par exemple un parking de gare). Pour faciliter le repérage, l'autostoppeur peut porter un brassard coloré ou un gilet jaune, et la voiture peut disposer d'un signe distinctif (autocollant, macaron, etc.).

Les précautions à prendre : de façon à permettre le développement de cette modalité d'autostop, conçu à partir de communautés citoyennes, il convient de repérer et de financer les arrêts d'autostop, les panneaux et de développer l'application en ligne. Nous nous interrogeons sur l'intérêt des conducteurs à faire vivre ce dispositif : faut-il mettre en place une gratification ?



5 LE COVOITURAGE

Cartomobile, l'appli qui roule [Amblans-et-Velotte]

Le constat : ce dispositif répond à un enjeu social, économique, écologique et sociétal. Au quotidien, nous constatons un trop plein de circulation, aucune solution de transport flexible n'étant accessible notamment pour les habitants en zone rurale. Aujourd'hui, les outils proposés ne correspondent pas à leurs besoins.

Pour qui ? Pour tous, particulièrement les actifs se rendant au travail mais également les mineurs (n'ayant pas beaucoup d'options en terme de transport), qui pourraient se greffer sur des trajets d'actifs.

Selon quelles modalités ? Nous proposons la création d'une application mobile gratuite, dotée d'un système de pourboires à laisser éventuellement au conducteur, différenciée du modèle payant de Blablacar. Celui-ci ne nous semble, en effet, pas pertinent en milieu rural. Cette application permettrait de réduire le nombre de véhicules sur le réseau et améliorerait la mobilité quotidienne liée aux trajets domicile-travail. Par ailleurs, les informations de tous les trajets domicile-travail des zones rurales et périurbaines seraient croisées. Avant de créer l'application, il conviendrait de réaliser une cartographie à partir d'une base de données et des fichiers d'entreprises. Des développeurs informatiques seraient engagés pour mettre en œuvre l'application.

Nous pourrions débiter par l'organisation d'une zone pilote en Haute-Saône, pour étendre ensuite le dispositif et l'ajuster au besoin. Sur le modèle d'Uber, un traçage GPS pourrait être mis en place pour repérer le véhicule et y ajouter d'autres covoitureurs présents sur le parcours.

L'État chapeauterait le projet, mais les territoires devront le développer à une échelle locale.

Les précautions à prendre : une réflexion préalable aux différentes conditions de réussite (la confiance, les horaires...) nous apparaît essentielle. Dans cette optique, un indice de confiance pourrait être développé pour chaque conducteur. Il s'agirait aussi de prévoir les mesures nécessaires en cas d'accidents ou de retards importants.

Plateforme de covoiturage Mobigo [Corbigny]

Le constat : le dispositif de covoiturage est particulièrement pertinent car il répond aux enjeux écologiques et aux enjeux économiques (coût de l'entretien de la voiture, coût des péages et de l'essence...). Des nombreuses alternatives de mobilités soutenables proposées, il est également le plus pertinent sur notre territoire car la voiture reste notre seule solution possible de transport. Nous avons constaté une diversité de plateformes existantes en covoiturage : Blablacar, Mobicop (coopérative et site de covoiturage libre), Mobigo, plateforme locale sur le Pays Nivernais Morvan, groupe local via les réseaux sociaux, etc. Notre proposition : que la plateforme Mobigo puisse héberger tous les sites de plateformes existantes ou à venir en Bourgogne-Franche-Comté, et qu'elle concerne à la fois les déplacements de longue distance et les déplacements plus locaux.

Pour qui ? Pour tous, et pour tous les âges. Particulièrement les actifs et les plus jeunes (étudiants qui réalisent le trajet Dijon - Sens, 10 €).

Selon quelles modalités ? Nous proposons de faire de la publicité sur la plateforme régionale Mobigo qui permet de faire du covoiturage, via la presse locale, la radio. Pour toucher les publics actifs, nous conseillons aux entreprises de mettre en place des politiques incitatives pour les salariés afin de développer le covoiturage régulier. De façon à inciter certaines personnes à covoiturer en région, nous pouvons reprendre le système de notation de la plateforme de Blablacar pour rassurer les personnes et créer un cadre de confiance.

Quelles sont les conditions de réussite ? Pour développer ce dispositif, facile à mettre en œuvre, il apparaît important de distinguer covoiturage à l'échelle nationale ou sur des grands trajets (avec des arrêts souvent intermédiaires entre de grandes villes) et covoiturage pratiqué à l'échelle locale. Les freins que nous identifions : la pratique peu courante du covoiturage sur un trajet court, les horaires, etc.

6 LE TRANSPORT À LA DEMANDE

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : notre proposition répond à deux enjeux majeurs : le déplacement des personnes isolées et non autonomes et l'offre d'une alternative à la voiture individuelle.

Pour qui ? Pour tout public (exceptés scolaires) en particulier les personnes isolées et non autonomes.

Selon quelles modalités ? Il s'agirait de favoriser un transport à la demande classique sur un périmètre intercommunal, pour rejoindre le lieu désiré ou le point d'arrêt d'un transport existant. Cela passerait par la création d'une plateforme locale gérée par les communautés de commune ou autre intercommunalités, avec diffusion dans chaque mairie. Ces transports à la demande pourraient être réservés via une plateforme internet ou par téléphone (Mobigo). Ces véhicules pourraient également être des minibus (pour personnes à mobilité réduite). Cette offre serait complémentaire avec d'autres offres de transports en commun et peut-être combinée avec le covoiturage via une plateforme commune sur le périmètre de l'intercommunalité.

Les précautions à prendre : la communication peut être une limite si elle est mal gérée, la mairie pourrait être un relais dans la communication. Le risque est également qu'il n'y ait pas assez d'usage, ou à l'inverse trop de demande. La mise en place de ce dispositif engendrera également un coût important pour la collectivité (dans ce cas, considérer la possibilité d'articuler le privé et le public pour faire des économies). Les démarches administratives seront également très longues pour mettre en place ce dispositif.



Le TAD amélioré, via la plateforme MOBIGO [Corbigny]

Le constat : Nous constatons que nous ne connaissons pas l'offre de transport à la demande du territoire, et que celles et ceux qui la connaissent n'osent pas y recourir. Plusieurs personnes ont tenté de joindre les numéros d'aide et d'information de MOBIGO, mais ils ne fonctionnent pas. Toutes les propositions de mobilités soutenables pour nos territoires doivent se décliner en ligne et par téléphone, car il existe de nombreuses zones blanches sur le territoire ou des personnes en rupture numérique.

Pour qui ? Notre proposition est d'améliorer le transport à la demande sur le territoire, en s'appuyant sur MOBIGO. Le transport à la demande s'adresse à toutes les personnes du territoire, et particulièrement aux personnes à mobilité réduite et les personnes âgées.

Selon quelles modalités ? La réservation sur MOBIGO pour le transport à la demande préciserait les modalités du dispositif : à quel moment réserver le transport à la demande (quelques jours ou quelques heures avant) ? Faut-il effectuer un minimum ou un maximum de kilomètres pour activer le transport à la demande ? Combien ce service coûte-t-il ? L'ensemble du groupe souhaite que la réservation puisse se faire en ligne et par téléphone (sur un numéro gratuit), où nous ne sommes pas en liaison avec une intelligence artificielle mais avec un être humain. L'ensemble des communes sera informé et communiquera sur ce ou ces dispositifs déployés par la Région Bourgogne-Franche-Comté.



7 DÉVELOPPER LES MODES ACTIFS, LES MOBILITÉS DOUCES

Une énergie humaine et solidaire [Amblans-et-Velotte]

Le constat : nous jugeons important de valoriser tous les avantages du vélo, le bien-être induit, la réduction de la pollution, l'aspect économique, la liberté horaire... Mais malgré ces avantages, la culture du vélo reste encore à développer en territoires ruraux!

Pour qui ? Tout public. Les vélos sont intéressants pour des parcours entre 2 km et 5 km (maximum 10 km). Des vélos électriques pourraient être mis en circulation pour les plus longues distances ou pour les personnes en moins bonne condition physique. Ce service de développement du vélo regrouperait l'apprentissage, la sécurité et la solidarité.

Selon quelles modalités ? Nous proposons la création d'un dispositif, favorisant l'apprentissage d'un savoir rouler (apprendre le freinage d'urgence et la mécanique du vélo, ne pas craindre les conditions météorologiques, limiter les risques de glissade) et garantissant plus de sécurité.

Ces vélos ayant un certain prix, des subventions d'aide à l'acquisition semblent utiles, ainsi que des bornes de recharge, des locaux de réparation et des parkings vélos. Des parcs de vélos à assistance électrique (VAE) et des bornes de recharge pourraient aussi être mis à disposition dans les entreprises.

Nous préconisons la création de pistes cyclables supplémentaires et un aménagement de voies vertes.

Enfin, des bus cyclistes pourraient être mis en place (rassemblement progressif de personnes sur un itinéraire, pour plus de sécurité et de collectif). Les informations pourraient être relayées par les mairies (un panneau physique?). La commune pourrait participer à l'achat « mutuel » de VAE et de remorques.

Les précautions à prendre : des douches pourraient être mises à disposition des salariés, venant au travail à vélo. La sécurité routière reste un point de vigilance particulièrement important dans la mise en place de notre proposition.

Développer la signalisation et la rendre plus compréhensible [Corbigny]

Le constat : nous estimons important de valoriser les avantages du vélo et de développer la signalisation des pistes cyclables. Cependant, dans notre territoire, cette alternative ne nous apparaît pas comme une solution réaliste pour réduire l'usage de la voiture. Nous sommes nombreux à utiliser le vélo pour le loisir, mais très peu pour un usage quotidien et systématique. Aujourd'hui, nous constatons un besoin d'articulation entre l'usage vélo et les autres modes de transports. Il convient ainsi de réfléchir globalement à l'intermodalité dans notre territoire. Les trains, par exemple, ne sont pas adaptés aux vélos, et les contrôleurs nous en interdisent parfois l'accès pour cette raison.

Pour faciliter l'usage du vélo, plusieurs pistes peuvent être explorées : la mise à disposition temporaire de vélos électriques (comme dans l'expérimentation évoquée par le Pays nivernais), la mise en place de douches chez l'employeur ou de douches publiques pour les salariés qui viennent à vélo, le développement de parkings à vélos sécurisés. De manière à promouvoir le vélo, les pouvoirs publics pourraient communiquer sur le bien-être induit pour soi (réappropriation de son corps, activité sportive, plaisir lié au vélo...) et pour l'environnement.

Pour qui ? Notre proposition s'adresse principalement à celles et ceux étant en forme physiquement.

Selon quelles modalités ? Nous proposons trois axes : mieux informer, mieux équiper, sensibiliser. Concernant l'information, nous proposons un point information dans les hôtels de la région, avec la mise à disposition de cartes pour les touristes qui précisent la difficulté du parcours, la durée du parcours. Pour sensibiliser les citoyens au sujet, nous imaginons organiser une journée de l'année dédiée au vélo, développer le permis vélo et sensibiliser les entreprises qui pourraient inciter leurs salariés à l'usage du vélo.

8 LES VÉHICULES SANS CONDUCTEUR

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : notre proposition répond à différentes problématiques présentes en milieu rural : la sécurité, la pollution, l'accessibilité, les longs trajets et la fiabilité des transports.

Pour qui ? Tout public, surtout les personnes qui n'aiment pas conduire ou qui n'ont pas le permis. Ce dispositif leur donne une solution alternative pour se déplacer.

Selon quelles modalités ? Des transports en commun autonomes seront mis en place. Ils seront plus accessibles, plus fiables, plus régulés et variés. Ce type de transport pourrait être financé et utilisé par plusieurs acteurs : entreprises (qui fabriqueront le véhicule mais pourront également l'exploiter dans le cadre de recherches), collectivités (mise en place), usager (qui payera et utilisera le véhicule). La réservation du transport se ferait par applications et bornes. Ces véhicules autonomes seraient plus sécurisés, électriques et à moindre coût au niveau des charges salariales : aucun conducteur à rémunérer. Notre proposition serait de développer les véhicules autonomes en zones rurales.

Les précautions à prendre : ce type de transport n'est pas encore fiable à 100 % (à cause des piratages, des pollutions satellites, des accidents, etc.). Ce dispositif présente également des risques pour la santé, avec l'augmentation des zones électromagnétiques. Il faudra encore beaucoup d'expérimentations et d'améliorations pour pouvoir les utiliser dans le futur.

[Corbigny]

Le constat : l'arrivée des véhicules sans conducteurs dans les milieux ruraux permettrait une offre de transport notamment pour les personnes âgées, et répondrait aux spécificités de déplacements du milieu rural : longs trajets, faible densité, coût du ferroviaire, etc. Nous imaginons différentes formes de véhicules : le train autonome, les navettes autonomes, etc.

Pour qui ? Notre proposition s'adresse principalement à celles et ceux qui n'ont pas ou plus le permis de conduire, les personnes à mobilité réduite dont le voisinage et la famille ne sont pas disponibles, les agriculteurs (pour transporter les ballots de paille), les services techniques (ramassage d'ordure), les jeunes qui reviennent de boîte de nuit.

Selon quelles modalités ? Notre proposition des trains autonomes permettrait de réutiliser le système ferroviaire existant et les petites lignes de train. Également, nous proposons une forme de véhicule autonome à la demande, personnalisée. Pour accompagner la transition et ne pas utiliser d'énergies fossiles, nous préconisons des véhicules sans conducteurs avec du photovoltaïque, de l'hydrogène, etc.

Les précautions à prendre : l'arrivée des véhicules sans conducteurs dans nos vies pose un certain nombre de questions comme celle de la sécurité (risque d'accident, hacking informatique, vulnérabilité) et de la responsabilité. Nous pensons aussi que ce dispositif entraînera une suppression d'emplois et un coût considérable (temps très long avant que ça devienne rentable et accessible à tous). Les véhicules sans conducteurs posent la question de la confiance : serions-nous prêts demain à laisser nos enfants dans un véhicule sans conducteurs ?



9 VALORISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DU RAIL

Flexi! *[Amblans-et-Velotte]*

Le constat : aujourd'hui, le système nous apparaît contraignant, en termes de volume d'offre, d'horaires, de tarifs, de correspondances, de places assises, etc.

Pour qui ? Tout public, en particulier les jeunes et les réguliers.

Notre proposition Selon quelles modalités ?

Notre proposition nous semblerait plus souple que le système actuel. Plus de gares seraient ainsi desservies, car desservies à la demande. Il s'agirait de réserver sa place de train préalablement en achetant son billet avec un enregistrement de la gare de destination. De cette manière, les trains pourraient effectuer des trajets sans s'arrêter toutes les 5 minutes, alors que personne ne monte ni ne descend.

Des trains avec des capacités plus importantes seraient mis en place aux moments adéquats (lorsque la fréquentation est plus importante). La construction de souterrains supplémentaires pourrait fluidifier le système ferroviaire.

Enfin, il conviendrait de rétablir plus de guichets pour plus de contact humain.

Les précautions à prendre : il s'agira d'inciter les habitants à prendre le train grâce à des tarifs et à une offre attractive, en élargissant la communication. Les employeurs pourraient également communiquer ces offres à leurs employés et à leurs agents pour les inciter à utiliser le train. En cas de retard, un système de dédommagement devra être mis en place par la SNCF et par la Région.

Le train : des solutions concrètes pour améliorer le service *[Corbigny]*

Le constat : nous notons collectivement que le service de transport ferroviaire est dégradé par sa déshumanisation (il est impossible d'avoir un interlocuteur, soit en ligne ou par téléphone), le manque d'information, les retards récurrents et les stations fermées. Nous constatons également un problème de correspondance entre les bus existants et les trains, couplé à un besoin d'anticipation des flux de voyageurs notamment en période de vacances scolaires. Le site MOBIGO est vivement critiqué. L'outil apparaît mal conçu (ex. les villes ne sont pas toutes référencées dans son moteur de recherche). Si les pouvoirs publics mettent à disposition des bus pour remédier à la disparition des trains, les bus disposent d'un droit de retrait durant l'hiver, entraînant d'éventuelles ruptures de parcours de transport.

Nos propositions : notre première proposition consiste à améliorer les correspondances bus et train, et les adapter quand les horaires de trains changent de façon à éviter d'arriver après le départ du train (Ex. : ville de Sens). Nous privilégions également la mise en place, en continu, de navettes pour des circuits courts entre les lignes principales et secondaires, plutôt qu'un seul train desservant l'ensemble des villes. Nous exigeons, enfin, une présence humaine. Aujourd'hui, par exemple, certaines personnes ne peuvent pas acheter leur billet de train (pas d'accès à internet, plus de guichet, pas de distributeurs). Et lorsque celles-ci souhaitent l'acheter à bord du train, elles sont verbalisées par le contrôleur. Outre ces propositions opérationnelles, nous défendons une meilleure communication et information des usagers (actions de la Région, Mobigo, retards/changements d'horaire, etc.).

Selon quelles modalités ? En vue d'améliorer le service ferroviaire et le transport interurbain, nous demandons une meilleure information en continu, notamment sur les horaires des trains, et une information papier accessible dans les gares de la région. Une plus grande coordination dans la région et entre les régions nous semble également utile pour résoudre les problèmes. En amont, nous demandons la mise en œuvre d'études réalisées par la collectivité pour analyser les affluences, noter les besoins des ménages, repérer les liaisons les plus utilisées. Nous privilégions l'amélioration du réseau ferroviaire par rapport au réseau routier. Nous souhaitons aussi des horaires fixes, durant toute l'année, et nous préconisons de mettre en place un système de navettes, financièrement avantageux, pour se rendre aux gares.



10 L'ACCÈS AUX SERVICES

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : nous constatons une disparition des services publics et privés, un développement des déserts médicaux et commerciaux, une réduction des services administratifs et sociaux, la suppression de classe et d'école en campagne, la disparition des commerces de proximité. Le but de notre proposition serait de pallier les déficits de moyens dans les zones rurales par des organisations flexibles, avec des fréquences adaptées et ce dans différents domaines : la santé, les commerces, l'éducation, le lien social et les loisirs.

Pour qui ? Tout le monde, plus précisément pour les personnes âgées fragiles ou les femmes enceintes dans le domaine de la santé; pour les familles et enfants dans celui de l'éducation; et pour les jeunes adultes, adolescents et personnes âgées en ce qui concerne les loisirs.

Selon quelles modalités ? Dans le domaine de la santé, il s'agirait de sauvegarder les hôpitaux de proximité, créer des pôles de santé et les maintenir. En effet, l'augmentation du nombre d'hospitalisations à domicile génère un besoin croissant de personnel soignant.

En ce qui concerne les commerces, nous préconisons de mettre en place des marchés solidaires, hebdomadaires et de proximité ainsi que la création de petits commerces itinérants. Il pourrait y avoir des points relais et de dépôt ainsi qu'une distribution de diverses denrées (pain, œufs, fruits...).

Dans le domaine de l'éducation, nous voulons sauvegarder des classes et des écoles et créer de crèches itinérantes ou des micro-crèches.

Pour consolider le lien social, nous voulons valoriser la vie associative et développer les activités intergénérationnelles.

Enfin, en ce qui concerne les loisirs, il faudrait maintenir les infrastructures sportives et culturelles et créer de nouvelles structures en adéquation avec les besoins des habitants.

Il revient aux élus locaux de réussir à réinstaurer une réelle dynamique dans les villages. Le lien social va se recréer automatiquement s'il y a des activités et des commerces.

Les précautions à prendre : si les médecins/opticiens/services de proximité viennent jusque dans les territoires ruraux, le risque est de ne pas vraiment pouvoir choisir la personne qui nous « traite ».

[Corbigny]

Le constat : nous constatons une disparition des services publics et privés, un développement des déserts médicaux et commerciaux, une réduction des services administratifs et sociaux, la suppression de classe et d'école en campagne, la disparition des commerces de proximité, l'éloignement d'équipements culturels. Cet isolement est une forme d'injustice. Nous ne souhaitons pas développer les transports pour accéder aux services mais inverser cette logique, en rapprochant au contraire les services de nos communes.



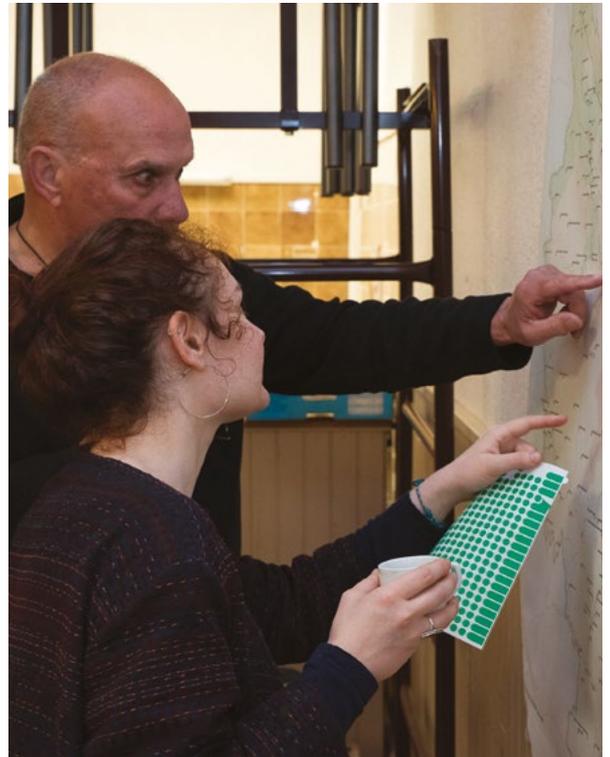
11 CARTE BLANCHE - LES TRANSPORTS SCOLAIRES

L'utilisation optimale des transports scolaires : augmentation, à coût marginal, de l'offre de transport public [Corbigny]

Le constat : les cars scolaires de la Région sont très coûteux à l'achat (135 000 € pour un car neuf), et très peu rentabilisés, restant sous-utilisés car immobiles la plupart du temps. Une année compte ainsi 8 760 heures. Durant une année, les cars scolaires ne circulent que 300 heures par an, soit 0,3 % du temps annuel. Notre proposition vise donc à valoriser les cars scolaires du territoire de deux façons : en permettant à des voyageurs de l'utiliser pendant le transport scolaire, si le car dispose de places suffisantes, et en l'utilisant en dehors des plages de temps scolaires (journée, soirée, vacances scolaires, etc.).

Pour qui ? Notre proposition s'adresse à tous.

Selon quelles modalités ? Nous pourrions imaginer que selon les besoins et les demandes des citoyens du territoire, ce dispositif s'activerait comme un transport à la demande avec un système de pré-réservation jusqu'à trois heures à l'avance. Les plages horaires seraient définies à l'avance et le transport à la demande pourrait s'activer avec un minimum de remplissage pour que ce soit rentable. Cette proposition aurait l'avantage de revaloriser le salaire des chauffeurs de cars scolaires en augmentant leurs temps de travail. La modalité financière serait la tarification Mobigo. Si d'autres territoires ont essayé de mettre en œuvre cette proposition, nous pourrions nous en inspirer et avoir un retour d'expérience.



12 L'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉ, LA SENSIBILISATION ET LA COMMUNICATION

[Amblans-et-Velotte]

Le constat : en milieu rural, nous sommes confrontés à l'isolement d'une population vieillissante, à mobilité réduite et non connectée pour accéder aux informations en termes de transports. Des solutions existent pour maintenir le contact avec les personnes isolées mais elles restent relativement informelles (infirmières à domicile ou partage de repas). Le but serait de faire connaître l'offre de mobilité à tous.

Pour qui ? Notre dispositif cible les personnes âgées et/ou à mobilité réduite, en difficulté cognitive, ainsi que les « non connectés » (analphabétisme numérique).

Selon quelles modalités ? Nous proposons de mettre en place des fiches trajet de la vie quotidienne. Celles-ci seraient très concrètes : de la porte du domicile jusqu'à l'arrivée à destination (par exemple une fiche « je vais à l'hôpital » en utilisant les réseaux qui existent, « je vais à la préfecture », « je vais au marché »...). Il conviendrait d'utiliser les réseaux existants pour la distribution des fiches, s'appuyer sur les infirmières à domicile, les portages de repas, les facteurs... les services connus et « de confiance ». Les fiches regrouperaient ainsi tous les changements à effectuer, les horaires, les numéros précis, etc. La personne pourrait conserver la fiche sur elle et y recourir à tout moment du trajet.

Les précautions à prendre : il s'agit là d'un supplément de travail pour les élus ainsi que les agents et fonctionnaires de proximité. Cela aura également un coût important pour la collectivité. Il faut, en outre, être vigilant quant au risque d'échec après une forte communication. De manière à l'éviter, il conviendra de mieux faire interagir et communiquer communes, départements, région et associations. Un point de vigilance touche aussi à l'obsolescence et aux modifications des réseaux : les fiches devront donc être actualisées. Pour favoriser la bonne réalisation de cette idée, l'organisation de journées citoyennes dédiées, destinées à inviter les citoyens à tester le réseau, ainsi que des réunions spécifiques dans les villages, nous paraissent pertinentes.

Autres idées :

- L'identification par « macaron » de voiture des gens qui s'engagent à prendre les gens en stop ou autopartage.
- Inviter les habitants à se rapprocher des mairies qui centraliseraient les informations. Améliorer l'affichage en mairie.
- Ne pas négliger la communication orale mais aussi les réseaux sociaux, en parler sur les marchés, presse locale...
- Inviter les habitants à tester gratuitement le réseau.
- Créer un festival de la mobilité mis en œuvre par la Région.

[Corbigny]

Le constat : nous notons un déficit d'accès à l'information. Plusieurs d'entre nous ont découvert aujourd'hui des dispositifs existants sur le territoire et des expérimentations en cours. Comment mieux connaître ce qui se fait déjà ? où trouver l'information ? Nous constatons aussi un manque d'équité territoriale : certains dispositifs sont valables uniquement sur certains périmètres géographiques (exemple : une commune met en place une aide financière individualisée pour aider les jeunes à passer le permis sans condition de ressources alors que la commune voisine ne la verse qu'aux jeunes les plus modestes). Ce manque d'équité s'accompagne d'un manque de lisibilité et un brouillage de l'action publique. Les missions des intervenants, des organismes mériteraient d'être clarifiées. Nous signalons un manque de lieux ressources pour s'informer. Par ailleurs les lieux existants ferment de plus en plus ou proposent des horaires inadaptés pour les actifs.

Le but est donc de sensibiliser le plus grand nombre, d'informer de manière large et ciblée et d'accompagner certains publics de manière ciblée.

Pour qui et comment ?

Pour sensibiliser le plus grand nombre nous avons imaginé :

- un journal spécifique à la mobilité,
- un recensement par la Région des initiatives citoyennes existantes sur ce sujet et leur promotion,
- des réunions publiques d'information notamment pour annoncer un nouveau dispositif,
- un bus de la mobilité qui sillonnerait le territoire (comme le cirque Pinder),
- la mise en œuvre à l'échelle nationale d'une journée de la mobilité .

Pour sensibiliser différemment et parler des alternatives à la voiture, nous pourrions nous inspirer des campagnes de tri sélectif.

Pour informer le plus grand nombre :

- nous avons imaginé un site internet qui géolocaliserait ce qui existe sur le territoire. La modalité est simple : entrer le nom de sa commune ou le code postal et l'ensemble des outils existants s'affichent. Le site internet permettrait aussi de basculer si besoin sur d'autres plateformes numériques, pour créer du lien entre les différents sites.
- nous devons également veiller à des supports d'information de proximité comme le courrier du maire, le bulletin municipal, l'affichage en mairie.

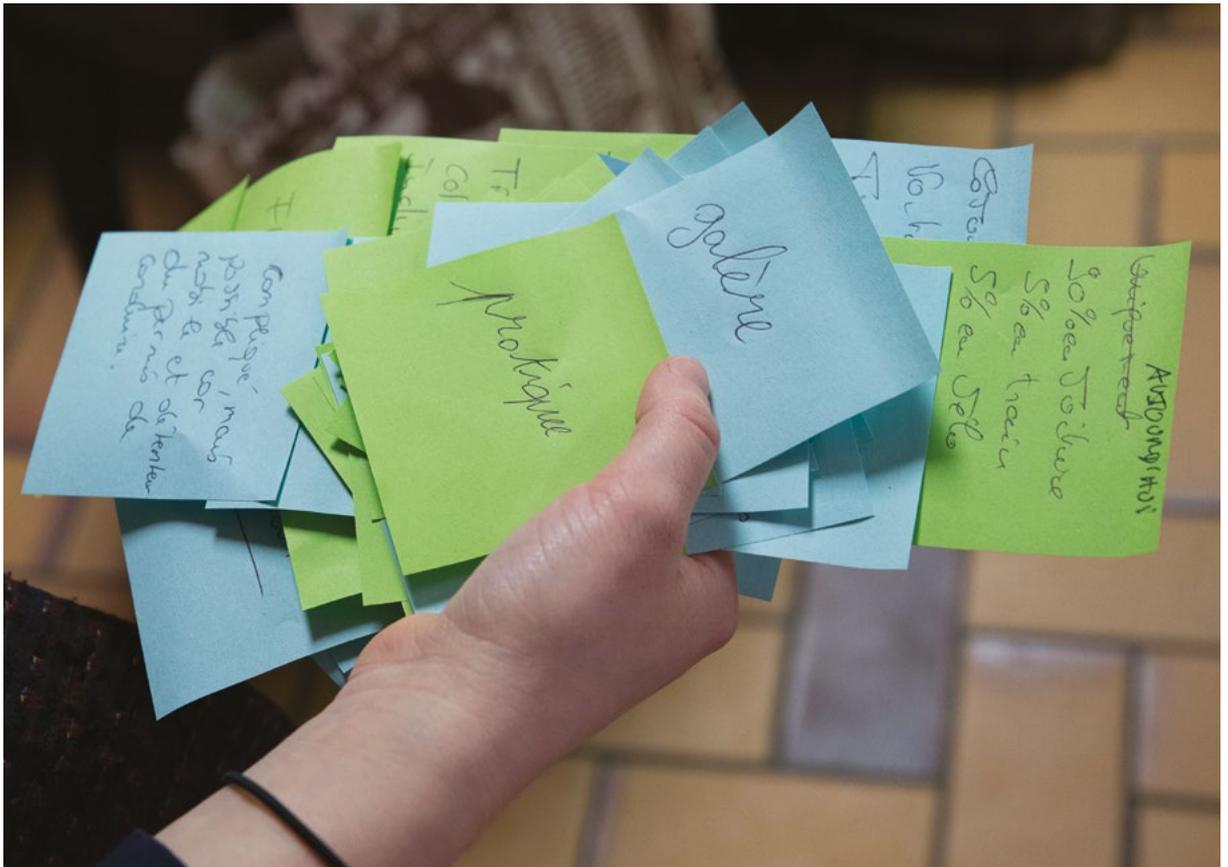
12 L'ACCOMPAGNEMENT INDIVIDUALISÉ, LA SENSIBILISATION ET LA COMMUNICATION SUITE

- un numéro vert régional serait disponible où un(e) opérateur-trice échangerait avec l'utilisateur pour trouver une solution à son besoin.

Pour accompagner les publics les plus éloignés des canaux d'information, nous proposons de nous appuyer sur les intermédiaires (professionnels en mairie, CCAS, missions locales...) et les ambassadeurs locaux (élus, bénévoles associatifs). Ces intermédiaires et ambassadeurs sont en contact direct avec les personnes sur le terrain. Nous imaginons un kit ressource répertoriant l'existant pour qu'ils informent les citoyens.

Les conditions de réussite ?

Nous proposons une co-construction de ces différents outils avec les usagers avec amélioration constante grâce à leurs retours réguliers.



LES POINTS CLÉS DES PROPOSITIONS

Les 22 propositions développées par les 101 participants à la journée citoyenne relèvent certains points de convergence et de similitudes que nous soulignons ici :

- Le souhait de rétablir **l'équité dans les territoires ruraux**, qui concentrent des difficultés et engendrent des coûts supplémentaires pour les habitants : fermeture de services publics, déserts médicaux et commerciaux, distances, zones blanches... Le pouvoir d'achat des foyers est au centre de nombreuses propositions.
- Des propositions ciblées en **soutien à des publics spécifiques** : les plus précarisés, les personnes en situation de handicap, les personnes en recherche d'emploi, les personnes seules et isolées, non autonomes, les mineurs...
- Le fort **intérêt pour la question écologique** et la réduction des pollutions dues aux déplacements, passant par le développement de mobilités soutenables... adaptées aux habitants : mobilité douce pour les plus sportifs, aides financières pour les plus précaires, autostop pour les personnes qui ont du temps mais peu d'argent, etc.
- Le **renforcement de valeurs de partage, de solidarité**, de création de communautés et de collectifs, passant notamment par la gratuité et l'entraide. Une volonté de créer des dispositifs pris en main par les citoyens sans attendre la puissance publique, à l'image de l'autopartage de particuliers à particuliers, ou la création de communautés citoyennes autour du stop.
- La conscience de la **nécessité de partir du besoin de l'utilisateur, en l'impliquant et en réalisant des évaluations des dispositifs, existants ou à venir**.
- **La simplification, la clarté et la lisibilité** de l'offre existante, avec par exemple la mutualisation des services (coupler l'autopartage et le covoiturage, voire le transport à la demande; assurer un billet et un tarif unique...) et l'amélioration de la communication, en remettant l'humain au cœur du sujet (guichet, lieu ressource...). et en supprimant l'intelligence artificielle...
- La proposition d'**inventer des collaborations** entre partenaires privés et structures publiques dans lesquelles le partenaire public assurerait le contrôle et la garantie. Mais aussi l'articulation avec les acteurs professionnels : patrons d'entreprises, directeurs de service notamment pour aider à l'organisation du co-voiturage au sein des entreprises entre salariés.
- **Une conscience aiguë** qu'il n'existe pas de solution miracle, que les dispositifs proposés ont un coût financier, que les projets se déploient sur du temps long pour être efficaces.

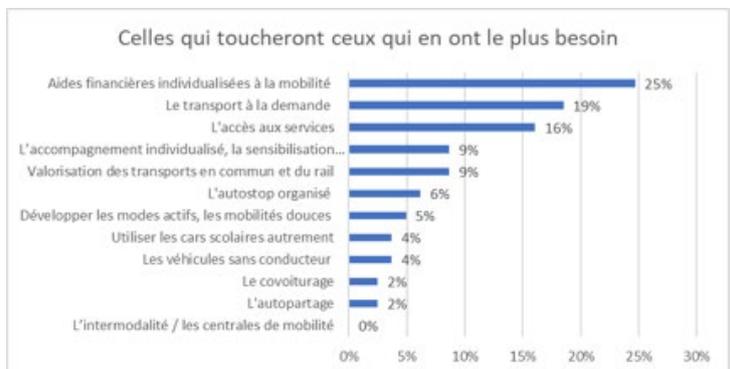
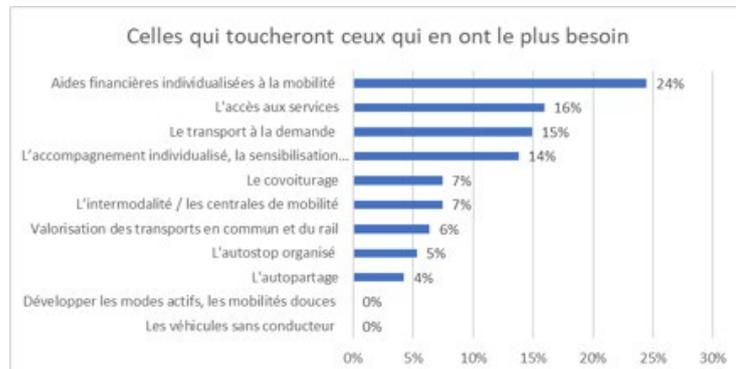
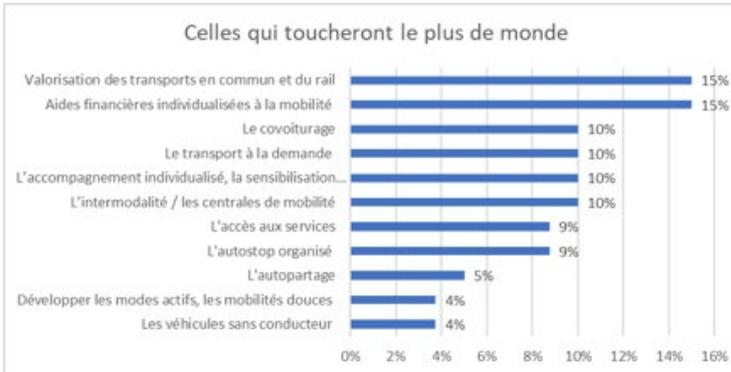
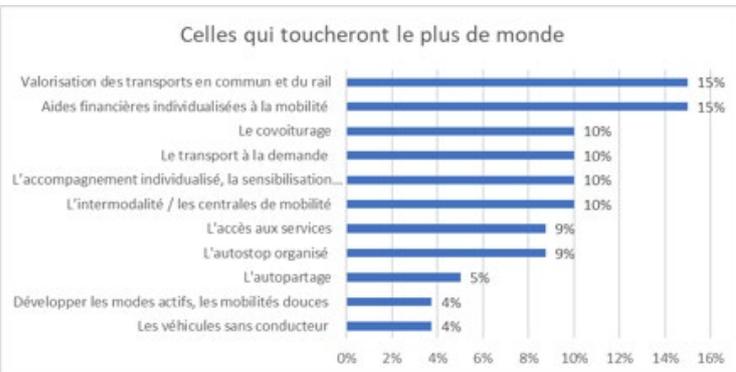
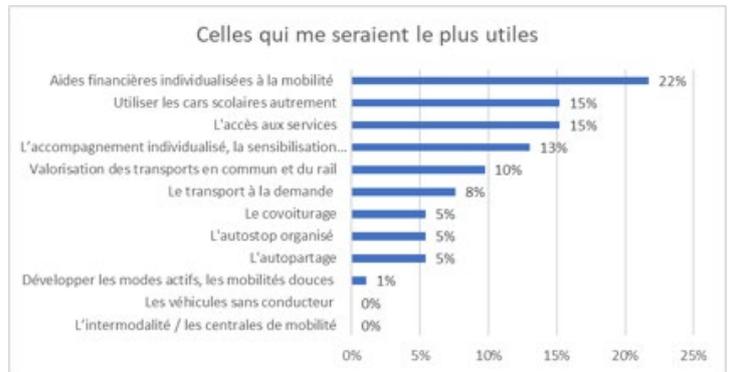
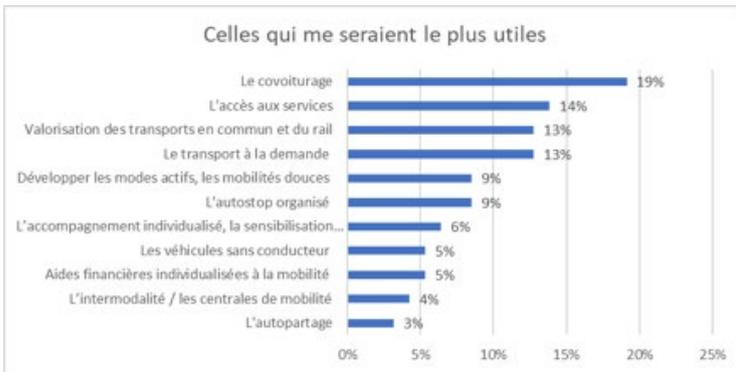
LA PRIORISATION DES PROPOSITIONS

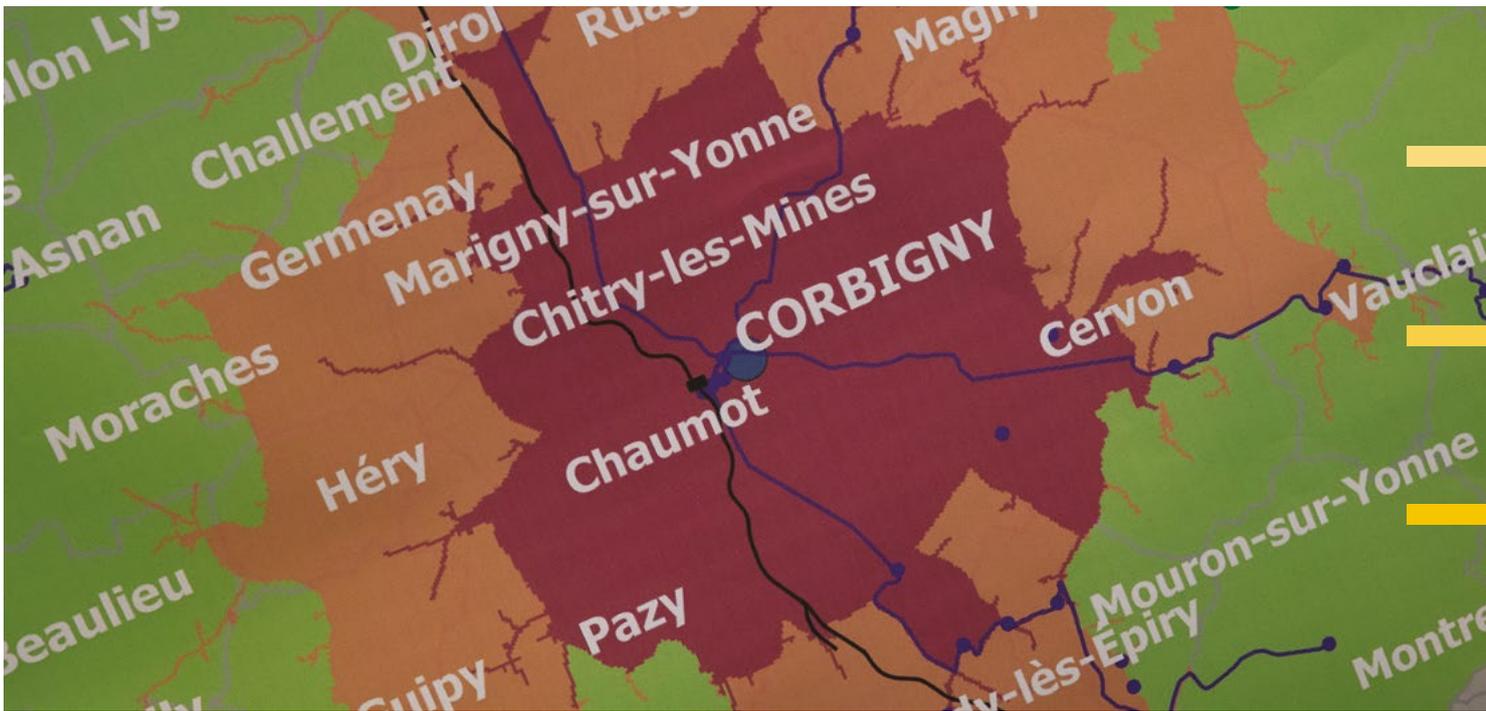
Les participants, après avoir construit leurs propositions, les ont priorisées (6 votes par participant), selon trois critères :

- « Les deux propositions qui me seraient le plus utiles » (2 votes)
- « Les deux propositions qui toucheront le plus de monde » (2 votes)
- « Les deux propositions qui toucheront ceux qui en ont le plus besoin » (2 votes)

Amblans-et-Velotte

Corbigny





• Les propositions qui me seraient le plus utiles

Les deux territoires ne s'accordent pas sur les propositions les plus utiles d'un point de vue individuel..

- À Amblans-et-Velotte, le covoiturage, l'accès aux services, le rail et le transport à la demande sont plébiscités.

- À Corbigny, les citoyens mettent en avant les aides financières comme leur étant le plus utiles (loin derrière à Amblans-et-Velotte), ainsi que la proposition d'utilisation optimale des transports scolaires, l'accès aux services et la communication.

Plusieurs facteurs pourraient expliquer ces choix : la nature différente des propositions développées par les participants liées à ces thématiques, des réalités de territoires distinctes entre la Haute-Saône et la Nièvre, ou encore une sociologie différenciée des participants lors de la journée.

• Les propositions qui toucheront le plus de monde

Dans les deux territoires, le covoiturage, les aides financières individualisées et le développement des services du rail apparaissent comme les propositions impactant le plus grand nombre de bourguignons-francs-comtois et recueillant le plus de suffrages.

• Les propositions qui toucheront ceux qui en ont le plus besoin

Ici également, les 101 participants s'accordent sur le fait que les propositions les plus utiles pour les publics en ayant le plus besoin sont :

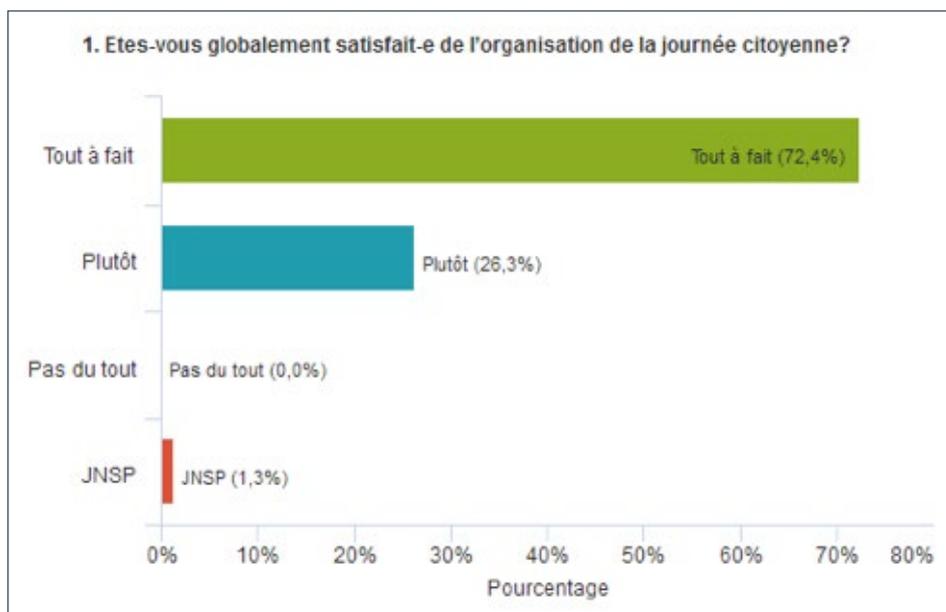
- les aides financières,
- l'accès aux services
- le transport à la demande.

L'autopartage et le développement potentiel des véhicules sans conducteur ne semblent pas être les solutions les plus convaincantes pour outiller les plus précaires ou les plus isolés en territoire rural.

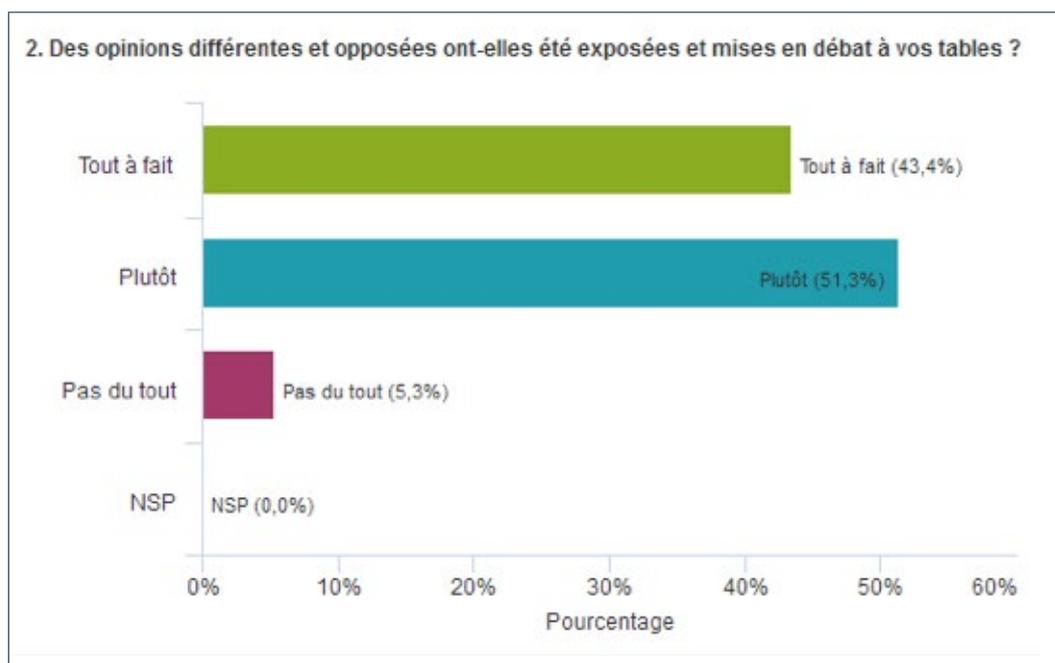
ANNEXES

ÉVALUATION DE LA JOURNÉE PAR LES PARTICIPANTS

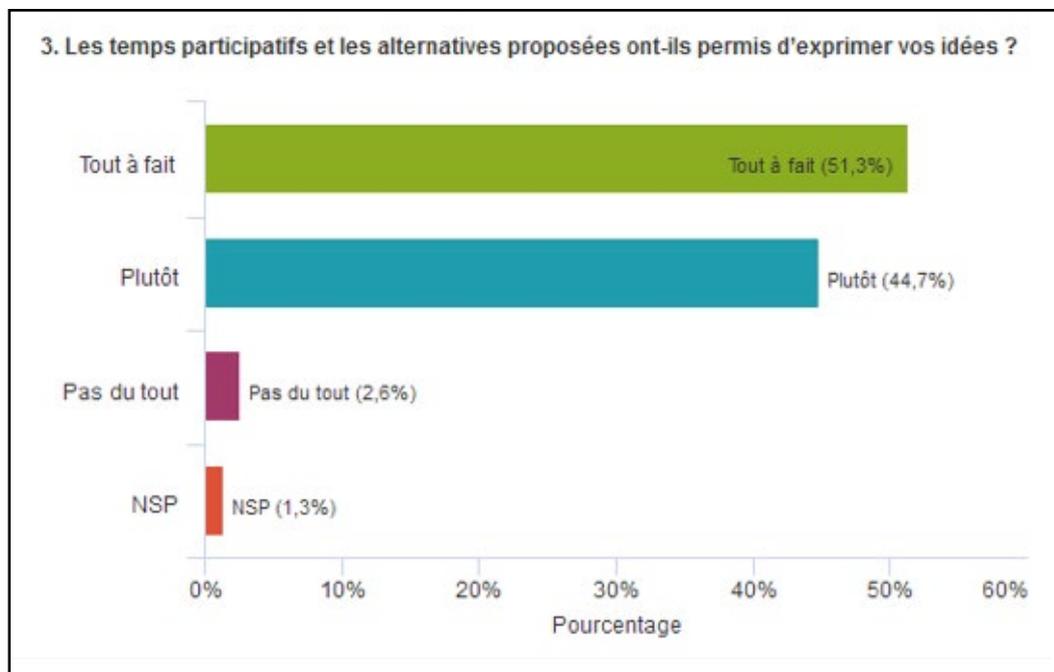
Les participants ressortent, en grande majorité, satisfaits de l'**organisation de cette journée citoyenne**. 72,4 % se déclarent tout à fait satisfaits et 26,3 % plutôt satisfaits.



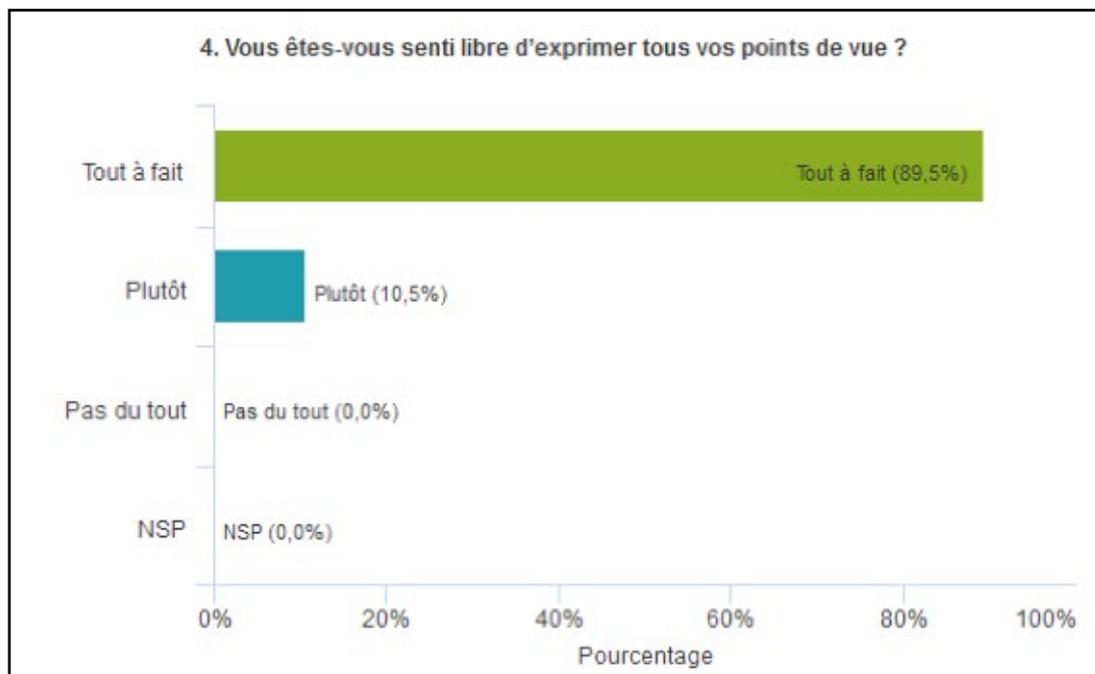
Dans l'ensemble, les participants ont jugé que des **opinions différentes et opposées** ont été exposées et mises en débat. Cette journée citoyenne leur a aussi permis d'exprimer leurs idées. Quelques citoyens de Corbigny ont, cependant, jugé les séquences de la journée parfois un peu courtes. Ils auraient aimé disposer de plus de temps pour débattre et exprimer leurs points de vue.



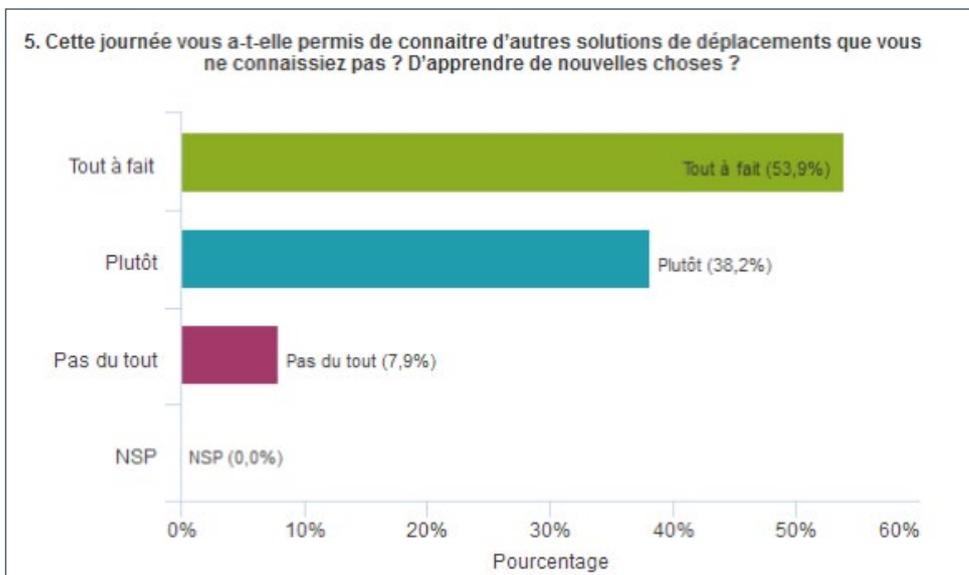
89,5 % des citoyens se sont sentis tout à fait libres d'exprimer tous leurs points de vue.



Dans l'ensemble, les participants déclarent que cette journée leur a permis de connaître de nouvelles solutions de déplacements et d'apprendre de nouvelles choses. Seuls 7,9 % déclarent n'avoir rien appris de nouveau lors de cette journée.



ÉVALUATION DE LA JOURNÉE PAR LES PARTICIPANTS (SUITE)



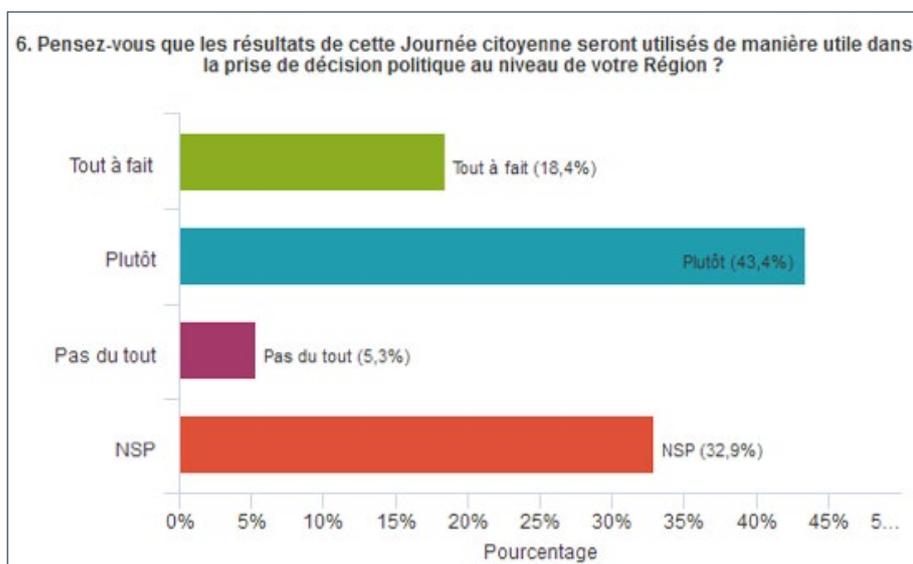
Les résultats sont plus mitigés, quant à l'impact que leurs conclusions et leurs propositions pourront avoir dans la prise de décision politique.

À Corbigny, 51,7 % des participants déclarent ne pas savoir si ces résultats pourraient être pris en compte par la Région. Seuls 6,9 % pensent que « ce sera tout à fait le cas » et 37,9 % estiment que « ce sera plutôt le cas ». 3,4 % jugent qu'ils ne seront pas du tout pris en compte.

Les citoyens présents à Amblans-et-Velotte apparaissent plus optimistes : 25,5 % pensent « tout à fait » qu'ils seront pris en compte par la Région, 46,8 % considèrent « qu'ils seront plutôt pris en compte », 21,3 % ne savent pas et 6,4 % n'y croient pas du tout.

Au total, dix-huit commentaires mentionnent le fait qu'ils espèrent que leurs résultats seront réellement utilisés.

« Il faut que la Région s'approprie les différents travaux de la journée, c'est le but de cette journée ! »
« Je l'espère de tout cœur ! ».



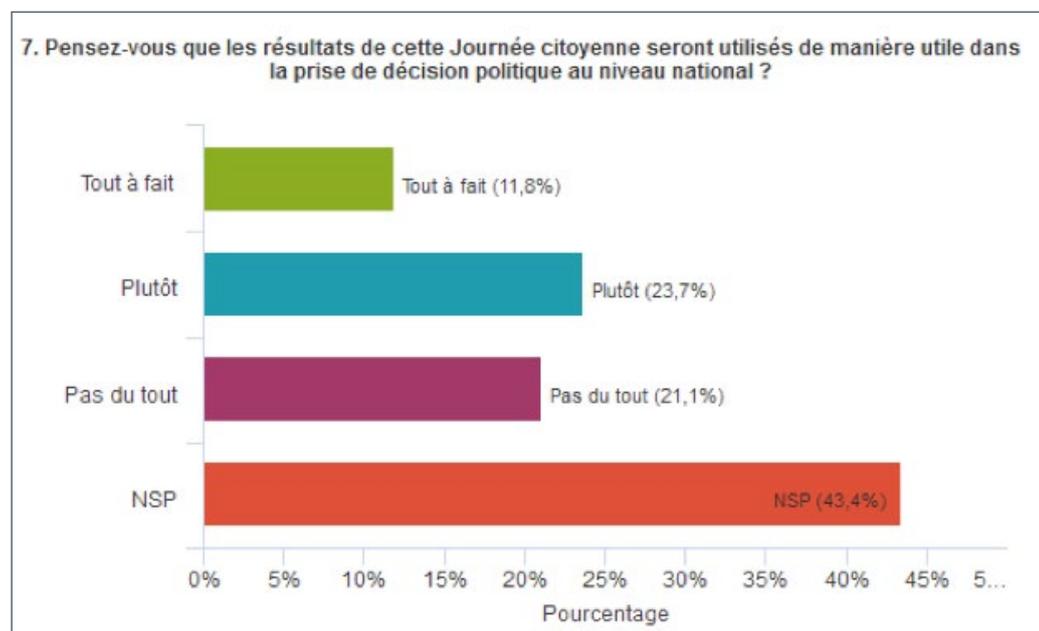
Les citoyens sont encore moins optimistes, quant à l'impact des résultats de cette journée citoyenne au niveau national. À Corbigny, 58,6 % ne savent pas s'ils seront utilisés et utiles, 31 % pensent que ce ne sera pas du tout le cas, 6,9 % pensent que ce sera plutôt le cas et 3,4 % pensent qu'ils seront tout à fait utilisés.

Les citoyens semblent un peu plus optimistes à Amblans-et-Velotte : 17 % pensent « tout à fait » qu'ils seront utilisés, 34 % estiment que « ce sera plutôt le cas », 14,9 % jugent que « ce ne sera pas du tout le cas » et 34 % « ne sait pas ».

Au total, treize citoyens ont rédigé en commentaire avoir plus confiance en l'échelle régionale que nationale pour utiliser leurs travaux et qu'ils doutaient fortement que ceux-ci aient le moindre impact au niveau national. Cependant, sept citoyens ont déclaré espérer fortement qu'ils seront pris en compte.

« L'espoir fait vivre, le désespoir fait mourir ».

« J'ai un grand doute... Les problématiques de la ruralité sont difficiles à comprendre du point de vue de l'État. »



pour une famille de 4 personnes les tarifs de tgv entre belfort et paris on un budget plus consequent qu un trajet en voiture ! prendre le train est plus ecologique,mais moins economique

creation d aire de covoiturage (ex cimetiére a LYOFFANS 70200 le long de l echangeur de la national 19)

Message de Georges de Gérauwilliers Maire de Mantoche (70) Les bus de la ligne Dijon Gray ne s'arrêtent pas dans notre village situé sur cette ligne mais s'arrêtent sur la déviation difficilement accessible pour les personnes qui veulent prendre le bus ou descendre du bus. Les voyageurs sont obligés de prendre une voiture pour prendre le bus à Gray ce qui ne me semble pas en cohérence avec les recommandations de la région sur la transition écologique d'autant que la descente du bus au centre du village ne prendrait que deux ou trois minutes sur le trajet. Il serait souhaitable que le conseil régional adopte une attitude en conformité avec la transition écologique qu'elle prône et ne fasse pas obstacle à la mobilité en milieu rural.

Il faut améliorer le réseau de transports de personnes en milieu rural, mais il ne sera jamais possible de répondre aux besoins vu la faible densité de population. La mise en place d'un système de co-voiturage spontané (sorte d'auto-stop institutionnalisé et sécurisé) est une piste à explorer. et

Aménagement du milieu rurale avec les Elus et citoyens dans certain domaine de la vie du citoyens de tous les jours.

Concernant la Gare de Corbigny (mais c'est à étendre à d'autres gares) il faut penser ces gares comme un pôle de dynamisme, inverser la conception actuelle de « petite gare ». Faire de la gare un lieu de location de vélos, des chambres d'hôtes ou plutôt genre auberge de jeunesse. Les « petites gares » pourraient avoir une image commerciale, un logo. D'autres acteurs peuvent entrer en jeu, pas seulement la sncf. Il faut penser polyvalence.

Rétablir les lignes de train et augmenter la fréquence de passage

Nous habitons dans l'Yonne et ma fille est scolarisée en région AURA. Tous les vendredis soir, je suis obligée de venir la chercher à la gare de Dijon car il n'y a pas de correspondance en soirée qui desservent l'Yonne... 3h de route en voiture (AR).

Les déplacements à vélo. J'habite à 20km de mon lieu de travail; alors parfois quand il fait beau, je viens à vélo. Mais pas tous les jours de la semaine (40km aller-retour). Je suis confronté à plusieurs difficultés : la sécurité, sur les départementales de campagne (secteur sud nivermois), je rencontre toujours entre 2 et 5 situations de danger par trajet. La plupart sont le non respect d'un écart suffisant pour dépasser un cycliste ou un dépassement dangereux pour tout le monde par impatience. Ensuite, je n'ai pas de douche au travail, c'est tout bête, mais se laver avec des lingettes c'est assez inconfortable et mon employeur (association de médecine du travail) n'a pas les moyens d'installer une douche juste pour moi. Enfin, le système incitatif aux déplacements à vélo n'est pas pour moi. Il faut s'engager à faire au moins 80% de ses trajets à vélo, or dans mon cas, à moins de me doper, je ne vois pas bien comment je peux faire 80% de mes trajets (40km/j) à vélo, quelle que soit la météo ! Or je pense que quand jeconomise 40km 2 ou 3 fois dans la semaine de rejet de co2 quand pendant les périodes où les pics de pollution sont les plus problématiques, je fais quelque chose de significatif. Serait-il possible de trouver un moyen d'encourager ça ? Donc pour résumer, 3 points : améliorer la sécurité des cyclistes en zone rurale, encourager les employeurs à installer des douches au travail et encourager financièrement les déplacements à vélo sans fixer de minimas inatteignables.

Nous sommes conscients que mettre en place des transports en commun est impossible dans tous nos villages, la voiture reste notre moyen de transport au quotidien. Donc, l'effort de l'État doit être de financer des véhicules plus propres et moins polluants. Pour tous car les voitures hybrides, électriques ou autres sont encore un trop gros investissement pour les foyers. Si l'état finançait à 50 % pour les Revenus annuel maximum, par foyer, de 80 000.00 euros environ, et totalement pour les revenus /an/foyer ne dépassant pas 25000.00 euros.... nous serions bien plus à acheter une nouvelle voiture...

On m'a retiré le permis car j'ai eu l'honnêteté d'avouer à des fils sans scrupules que je fume des pétards et bien que le test était négatif ils ont menti (sinon pourquoi ne me l'ont-ils pas montré) mais grâce à un test envoyé en labo, donc qui réagit sur une plus longue période, ils ont pu faire leur chiffre du jour. De ce fait je ne peux plus travailler ni même venir à votre réunion probablement aussi inutile que celle du grand biabla à laquelle j'ai participé à Vitteaux et pour laquelle je n'ai à ce jour toujours aucun retour. Mais le plus merveilleux dans tout cela c'est que si j'avais menti, j'aurais encore mon permis aujourd'hui. L'honnêteté ça paye!

Sauver le train. Le train à un meilleur rendement énergétique que le car et mérite que les communes, régions et l'Etat investissent pour développer ce mode de transport. C'est aussi l'ouverture sur le monde. Aussi pour le fret. Arrêtons le tout routier pour réduire les émissions de GES.

Pourquoi les moyens de transport en commun sont-ils si rare entre les villes sans gare? Ex : St Fargeau-Auxerre 1 seul bus pour aller à Auxerre le matin et un seul le soir pour retourner à St Fargeau, seulement en période scolaire... pas de possibilité de faire autrement que la voiture!

Bonjour, - développement des tiers-lieux (espaces de coworking, télécentre). - développement des carburants alternatifs, en premier lieu du GNV (retard important de la France sur ce sujet par rapport aux autres pays européens). Dans un second temps de l'hydrogène. Aujourd'hui les véhicules électriques restent majoritairement plus adaptés aux secteurs urbains et péri-urbains. - développement des parkings de covoiturages (avec des ombrières de parkings équipés de panneaux solaires photovoltaïques. Bien à vous

Il est en effet indispensable de proposer des alternatives avant de taxer les émissions de carbone. La fiscalité incitative oui, à condition que les gens aient la possibilité de faire autrement.

Ces Journées sur les « Mobilités en milieu rural » constituent une excellente initiative. Nous habitons à 12 km d'Auxerre et sommes obligés de nous déplacer pour travailler et faire nos courses. Pour faciliter le co-voiturage il faudrait créer des aires dignes de ce nom. Par ailleurs notre accès au réseau 2G et 4G est très mauvais. Il est de même pour l'ADSL. Or je pense que le désenclavement des territoires ruraux commence par là. Par ailleurs un réseau mobile de qualité permet d'envisager le télétravail. C'est vraiment indispensable!!

Néant. Il n'y a pas de mobilité ici sauf si vous voulez aller à Auxerre à 7 heures du matin et revenir à 18 heures. Sinon, c'est le taxi. Ça fait 20 ans que je m'en plains mais rien n'est fait. J'habite Bassou, village dortoir.

Cesser de présenter la voiture comme indispensable. Il y a des alternatives. L'urgence climatique oblige à reconsidérer nos modes de transport et d'emploi. Exigeons chaque week-end sans voiture dans tous les centres-villes pour commencer. Zone piétonne dans chaque village, limitation à 30 km/h.

Petit village de Yonne, intégration imposée dans une nouvelle communauté de communes. Aucun transport en commun pour accéder au siège de la cc. 40 minutes en voiture, à condition d'avoir une voiture. De plus en plus de services publics deviennent inaccessibles, trésorerie... internet pas à la portée de tous... l'enjeu de la mobilité est intimement lié à la disparité des services de proximité dans nos territoires ruraux. Situation désastreuse.

Petit village de Yonne, intégration imposée dans une nouvelle communauté de communes. Aucun transport en commun pour accéder au siège de la cc. 40 minutes en voiture, à condition d'avoir une voiture. De plus en plus de services publics deviennent inaccessibles, trésorerie... internet pas à la portée de tous... l'enjeu de la mobilité est intimement lié à la disparité des services de proximité dans nos territoires ruraux. Situation désastreuse.

Malgré une gare proche, je n'y prends presque jamais le train. D'une part je dois prendre la voiture pour aller à la gare (3 km), d'autre part le shoraire de train change tout le temps. Les solutions de stop organisé, avec des arrêts spéciaux et une sécurité assurée, semblent une bonne idée pour nos territoires ?

Créer des lignes de bus pour relier plus fréquemment des "bourgs" à des métropoles. Exemple : Sombemmon / Dijon. Augmenter la fréquence des bus !

Vous parlez mobilité mais alors pourquoi avoir supprimé la possibilité de réserver son bus de navette à la gare TGV Montchanin sur ouisncf

Hausse de 100% du ticket de bus pour les moins de 18 ans.

Ben suffit simplement de ne pas fermer les petites lignes SNCF de retablir les consultations d'enquêtes publiques.....faut il consulter et dépenser de l'argent alors que lon connait déjà les reponses ???

En milieu rural c'est très compliqué car pas de moyens de transports et si vous travaillez dur dans ce cas d'accompagner les enfants au cours de code ou de conduite ou ailleurs car transport à la demande pas le week-end et pas toujours fiable côté disponibilités donc coincé la majeure partie du temps et là ce n'est qu'un bref résumé....car on peut ajouter le jeune qui veut bosser et pas de voitures pas possible non plus si domicile en milieu rural et parents peu disponibles en rapport au travail ou pour sortir etc....

le manque de transports en commun dans le milieu rural empêche les personnes handicapées intellectuellement autonomes, car elles dépendent toujours d'une tierce personne pour se déplacer

Zone rurale dans le Sud Yonne (chablisien). Le bus scolaire met 1h (aller) pour faire 15km parce qu'il fait un circuit ahurissant de petits villages. Donc 2H de bus par jour d'école pour des enfants de 3 à 10 ans, puisque l'école du village a été brutalement fermée l'an passé, malgré les suppliques et manifestations organisées par les habitants. L'égalité des chances, elle est pour quand ? Evidemment aucun autre transport en commun depuis le village, il faut faire les 15km jusqu'à la plus grosse ville pour avoir accès à 1 bus par jour pour aller à Auxerre. Pourquoi pas des bus "à la carte" avec inscription à l'avance ? Pourquoi ne pas laisser les mairies s'organiser entre elles pour prévoir des transports scolaires qui simplifieraient la vie des enfants en particulier en bas âge ? La stigmatisation des personnes obligées de prendre leur voiture a créé le mouvement des gilets jaunes et le soutien massif qu'il a rencontré dans les zones rurales... ce n'est pas pour rien... Il n'y a rien en dehors de la voiture ici. Il n'y a pas 36 solutions, oui, investir sur la mobilité coûte cher. C'est un choix. Qui n'est pas fait pour le moment. Faut-il vraiment des "réunions publiques" pour s'en apercevoir ??? Par jeu j'ai regardé combien de temps il faut en transport + voiture pour rejoindre Corbigny, il faut 2h avec une seule horaire disponible arrivée à 11h du matin. J'ai songé à participer, mais voilà, il faudrait y aller en voiture (1h), ça illustre parfaitement mon propos, mobilité en milieu rural, je suis la première à penser que la voiture c'est loin d'être idéal mais tant que la région ne fait pas le choix de réinvestir les transports en commun, il n'y a pas d'alternatives...

La Halte SNCF de La Marche (Nièvre) est traversée chaque jour par 13 TER. Seuls 2 s'arrêtent : un le matin pour rejoindre Nevers. Un autre, en fin d'après-midi, pour en revenir. Est-ce comme cela que la région veut encourager l'usage des transports en commun ?

Urgent : 2x2 voies Lure-Vesoul (RN19) !! Je fais la route tous les jours pour me rendre à mon travail : c'est un cauchemar ! Beaucoup trop de camions, convois exceptionnels. Certains jours, je mets une heure pour me rendre au travail. La route est tellement pitoyable que les automobilistes adoptent des comportements dangereux (doublement sur ligne blanche, non respect des limitations de vitesse, non signalement d'un ralentissement). Je ne comprends pas pourquoi le département n'a pas une route à double voies qui la traverse de toute part.

CONTRIBUTION JOURNÉE-CITOYENNE MOBILITÉS EN MILIEU RURAL

MOBILITE EN MILIEU RURAL Deux problématiques me « tiennent à cœur » 1/ J'ai été Principal du Collège de Corbigny de 2011 à 2014. Ce collège avait un Internat qui a arrêté de fonctionner faute d'internes. La disparition du service militaire a mis un terme à la mixité sociale que cette période créait entre des français d'origine sociale et culturelle différente. L'Internat (j'ai été interne dans les Hautes Pyrénées) est sûrement cet instant T dans une existence de ce mélange nécessaire. Or dans les années 1970 on a privilégié le « ramassage scolaire » et fermé les internats. En 2012 j'ai rencontré Mme Mongiat, responsable départemental des affaires scolaires et lui ai fait remarqué que l'on pourrait mettre sur la table cette problématique : accueillir les élèves du lundi au vendredi (avec ce que ça comporte d'accompagnement scolaire en dehors des heures de classe) pour libérer ces services de ramassage qui pourraient être mis à la disposition du public en journée (service du matin et du soir). 2/ Ensuite il y a la problématique de l'apprentissage. Trop souvent des employeurs se trouvent à ne pouvoir embaucher un apprenti parce que ce dernier n'a aucun moyen de locomotion pour rejoindre son site de travail et même aucun moyen d'hébergement. En amont il y a donc une réflexion mener quant à sensibiliser les jeunes dans le cadre du Collège aux emplois locaux susceptibles de les intéresser. La liaison Collège - monde du travail est nécessaire pour contourner cette problématique de mobilité.

La mobilité, ce serait aussi pouvoir facilement participer à cette journée en webconférence, cad sans déplacement physique: gain de temps et argent.

Les trains sont trop chers et trop peu fiables pour aller travailler. Il n'y en a pas assez

Solution de mobilité pour les lycéens de l'Yonne scolarisés à Nevers: le covoiturage partagé entre 4 familles. Le contact s'est fait par le bouche-à-oreille, mais une incitation axutiliser Mobigo serait pertinente dans les lycées qui rayonnent au-delà du périmètre départemental. Joëlle Marmouset, Montholon.

Supprimer les arrêts intermediaires des bus transco , faire des lignes direct ex Saulieu Pouilly Dijon si nous prenons nos véhicules c'est que le temps de trajet est beaucoup trop long en bus

Comment se fait-il qu'il soit bien plus facile pour un jeune d'aller étudier sur Paris ou Clermont-Ferrand que dans notre région ??? Essayez de faire Nevers-Auxerre en train... ou d'aller à Mouchard... Nous manquons déjà cruellement de propositions de formations sur notre Région, mais si en plus, nous n'avons pas les transports...

Bonjour, travaillant en région parisienne j emprunte les transports . Il faut développer les lignes de trains et créer un abonnement de type carte orange en relation avec la région dit. Je trouve anormal de devoir prendre un abonnement Auxerre Paris plus une carte orange pour le metro

Arrêter la suppression des lignes de train (cf. suppression du TGV direct Starsbourg-Marseille qui desservait Lons-le-Saunier, menaces sur les arrêts TGV de Dole et de Mouchard sur la ligne Paris-Lausanne (Lyria)). Multiplier les lignes régulières et fréquentes d'autocars dans les départements. Favoriser fiscalement le co-voiturage domicile-lieu de travail. Mieux rationaliser les ramassages scolaires (mini-cars, véhicules privés sous convention) pour éviter aux enfants départs trop matinaux et retours trop tardifs . Aider l'installation de commerçants ambulants et mettre en place des circuits de services publics ambulants (permanences hebdomadaires dans les mairies ou camions ou bus aménagés. Mettre en place des conventions avec des propriétaires de véhicules privés pour le transport des personnes âgées. En parallèle avec le développement de la couverture numérique sur tout le territoire, développer un accompagnement à son utilisation dans le cadre des services publics ambulants déjà cités.

Nous habitons à Savigny-sous-Mâlain (com com de Ouche Montagne). Nous avons l'obligation de prendre la voiture pour nous rendre à Dijon (Dijon est à environ 25 km). Il est possible de prendre le train à Malain à des horaires très restreints - 10€ aller-retour en train !). Proposition : - Navettes à la carte (vers bourgs et agglomération A/R) sur le modèle de ce que fait Divia Flexo à dans l'agglomération dijonnaise) - davantage de parkings relais et extension du Tram à Dijon pour les automobilistes venants de l'Ouest. Ce qui contribuerait à désencombrer la lino et les axes principaux.

Stop aux villages sinistrés du nord de l'Yonne où il n'y a même pas un bus par jour. C'est inadmissible. Regardez les Pyrénées orientales, ils ont des bus à 1 euro qui desservent TOUS les villages. Et il est question d'appliquer également ces tarifs au train.

70 euros d'indemnisation pour chaque participation au débat CITOYEN..... est ce alors une démarche citoyenne ???

J'habite Saux et je parcours chaque jour 130 kms en voiture pour aller travailler à Besançon. J'ai voulu prendre les transports en commun mais les horaires, suivi de l'arrivée en Gare qui oblige à prendre un autre transport en commun m'ont dissuadé. Pourquoi ne pas créer des bus Vesoul Besançon avec des arrêts vers les grands centres comme Temis / l'université etc.....cela augmenterait peut être le nombre de voyageurs

Bonjour, merci pour cette belle initiative. Je suis chargé de mission Mobilité au PETR du Doubs central. Sur ce territoire, nous avons le transport à la demande TADOU qui est très performant. Si vous souhaitez davantage d'information sur ce service ou sur le diagnostic en milieu rural, n'hésitez pas à nous contacter. Ne pouvant assister à cette journée, je suis cependant très intéressé par le compte rendu que vous pourrez en faire. Merci pour votre retour. Vous souhaitant une bonne journée et une belle réussite pour ce projet. Thibault Passavant

TOUTES LES SOLUTIONS DE MOBILITÉ

La Région est responsable des mobilités interurbaines (TER et lignes routières interurbaines) et chef de file* de l'intermodalité.

CONCRÈTEMENT, CE QU'IL Y A DE NOUVEAU :

Depuis 2017, elle organise les transports interurbains (transport à l'extérieur des agglomérations, en général d'une ville à une autre)*. Elle définit la desserte, les tarifs et le mode de gestion de ce service. Elle est également chargée d'organiser les transports scolaires en transportant ou prenant en charge 144 000 élèves. Elle définit la desserte, les conditions d'accès, les tarifs et finance le service selon un principe de continuité depuis la rentrée 2018.

* pour le Territoire de Belfort, l'intervention de la Région se fait via le syndicat mixte de transport en commun.



La Région **organise et finance le service TER, par train et car**. Elle définit la desserte (points d'arrêt, horaires, fréquence), les tarifs, la qualité de service et l'information des voyageurs. Elle finance le renouvellement du matériel ferroviaire. Elle est chargée de faire exécuter le service TER par SNCF Mobilités. Elle facilite l'accès des personnes à mobilité réduite au réseau TER.

Renseignements sur
jeparticipe.bourgognefranchecomte.fr

Elle **coordonne, à l'échelle régionale, les politiques conduites par les collectivités en matière de mobilité**: l'offre de services, l'information des usagers, les tarifs et la billettique. Elle rédige le schéma régional de l'intermodalité qui assure la complémentarité des services de transport public et de mobilité sur le territoire régional.



Elle participe au **financement d'infrastructures de transport d'intérêt régional** (principalement pour le rail et les routes) en lien avec d'autres partenaires (État, SNCF réseau, départements, collectivités, Europe) et à l'accessibilité des gares aux personnes à mobilité réduite. Elle participe également à la gestion d'aéroports régionaux et du port fluvial de Pagny.



204

gares et haltes TER desservies

1951

kms de lignes TER

530

trains par jour en semaine

200

circulations d'autocars régulières par jour

BUDGET RÉGION EN 2019 : 1,6 MILLIARD D'EUROS DONT 692,6 MILLIONS POUR LES TRANSPORTS

TRANSPORT FERROVIAIRE EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

- **530** trains par jour circulent dans l'ensemble du réseau
→ **objectifs** après 2022 :
 - **de 567** trains
 - **10 000** places supplémentaires par jour
- **61 000** voyages/jour
- **L'utilisateur ne paie que 25 %** du coût réel d'un trajet en train
- **2 millions** de voyages par an, pour 600 000 contrôles et 8 000 contraventions
- **Achat de matériel roulant** avec 40 rames Régiolis (35-40 ans durée de vie). Prix d'un train entre 10 M€ et 15 M€
- **Ventes :**
 - **dites** humanisées (principalement guichet) : 47,9 %
 - **digitales** : 27,5 % des ventes
 - **automatisées** : 24,6 %



- **200** gares régionales,
 - **dont 43** avec guichets et distributeurs,
 - **157** sans guichet (63 avec distributeurs et 90 haltes ferroviaires représentant moins de 5 % des voyageurs).

- **La part du TER** dans les moyens de transport utilisés par les Bourguignons-Francis-Comtois : **2%**

TRANSPORT SCOLAIRE ET ROUTIER EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

- **140 000** élèves concernés par le transport scolaire + gratuité actée pour la rentrée de septembre 2019.
- **3 045** circuits de ramassage scolaire sont organisés quotidiennement, auxquels s'ajoutent le réseau ferroviaire régional et les lignes routières interurbaines régulières Mobigo.
- **Cars interurbain** : tarif unique à 1,50 € dans le réseau Mobigo (il existait 9 tarifs). C'est une première en France, depuis 1^{er} janvier dernier. Gratuit pour les enfants jusqu'à 4 ans. Abonnement mensuel : 40 €.
- **91 %** des ruraux se déplacent en voiture
- **36 %** des ménages dans les quartiers populaires n'ont pas de voiture
- **22,8 %** des chômeurs n'ont pas de permis (2x la moyenne nationale)
- **1 jeune de 18 à 24 ans sur 3** dans les territoires ruraux a renoncé à un entretien d'embauche à cause du coût des transports
- **1 actif sur 2** parcourt plus de 80 km pour aller travailler
- **Dominante** rurale en Bourgogne-Franche-Comté deux fois plus importante qu'au niveau national
- **113** lignes du réseau routier régional interurbain (470 points d'arrêts routiers) assurent annuellement plus de 2 millions de voyages
- **Sur 3 600 communes** de 7 départements de la Bourgogne-Franche-Comté (hors Territoire de Belfort) 1 630 sont desservies par un arrêt de ligne régulière.

PART DES ROUTES DANS L'ENSEMBLE DES DÉPLACEMENTS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ :

- **88 %** des déplacements de voyageurs (voitures et autocars)
- **88 %** des transports de marchandises
- **78 %** des déplacements de voyageurs en voiture particulière
- **44 %** des transports collectifs terrestres de personnes
- **9** autoroutes

D'AUTRES INITIATIVES INTÉRESSANTES :

- **Le service de Taxi TER à la demande (TAD)** assure l'acheminement des voyageurs entre certaines communes et la gare desservie la plus proche, et inversement. Il facilite le rabattement des habitants vers la gare la plus proche. Il est possible de réserver ce taxi TER en appelant Mobigo ou sur viamobigo.fr (30 communes).
- **Lignes de marché dans la Nièvre et l'Yonne :** ce transport collectif emmène l'utilisateur dans la ville la plus proche pour se rendre au marché, faire ses courses, ses démarches administratives... fréquence variable selon la ligne (de une à plusieurs fois par semaine).
- **Transport routier à la demande :** c'est un transport collectif en petits véhicules. L'utilisateur doit réserver son voyage à l'avance par téléphone. Le conducteur vient le chercher à son domicile pour l'emmener au bourg le plus proche (rendez-vous médicaux, loisirs, achats, courses, démarches administratives). Près de 500 communes desservies par le transport à la demande dans le Jura et 226 communes dans la Nièvre.

Un appel à projets « mobilité rurale » depuis 2015 – 10 projets soutenus par la Région :

- **Location de vélos à assistance électrique (VAE) :** Communauté de Communes des Grands Lacs du Morvan ;
- **Ville et Centre Communal d'Action Sociale d'Avallon :** mise en mobilité de l'Avallonnais et location de VAE ;
- **Mise en place d'un système d'autostop organisé « Divia Pouce » :** Grand Dijon ;
- **« Entre covoiturage et autostop organisé » :** Communauté de Communes du Clunisois ;
- **Développement et accompagnement d'une mobilité alternative en créant une aire de covoiturage, des aménagements piétons, une borne d'informations, une plaquette des solutions de mobilités, une signalisation intermodale :** Communauté de Communes en Donziais ;
- **Constitution d'un fond de vélos en libre-service dans le cadre d'un atelier de réparation et d'entretien des vélos :** Association Franco-Suisse d'Action Médico-Educative ;
- **Mise en place d'un transport partagé :** Communauté de Communes du Tonnerrois ;
- **Mise en place d'un système d'autopartage :** Pôle d'Equilibre Territorial et Rural du Doubs ;
- **Développement et élargissement de l'offre en vélos à assistance électrique (VAE) pour promouvoir le report modal au sein du territoire :** Ville de Saint-Claude.

Journée citoyenne du 2 mars 2019

Insee Bourgogne-France-Comté

2 mars 2019



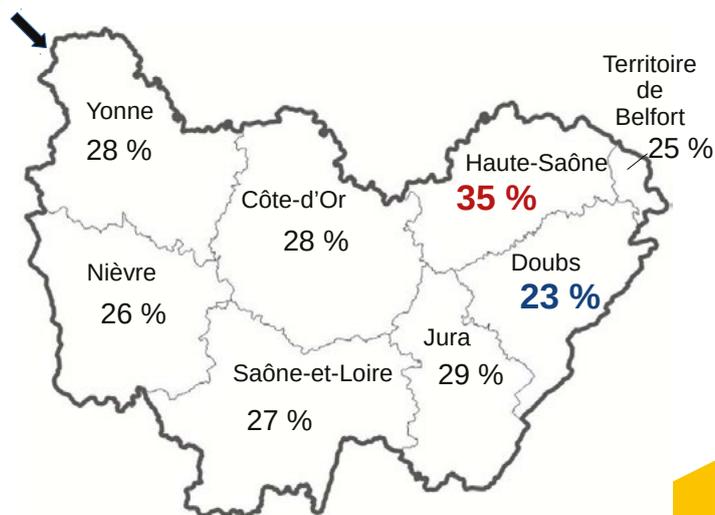
Moïse Mayo, Directeur Régional
Marie-Laure Monteil, cheffe du Service Etudes et Diffusion



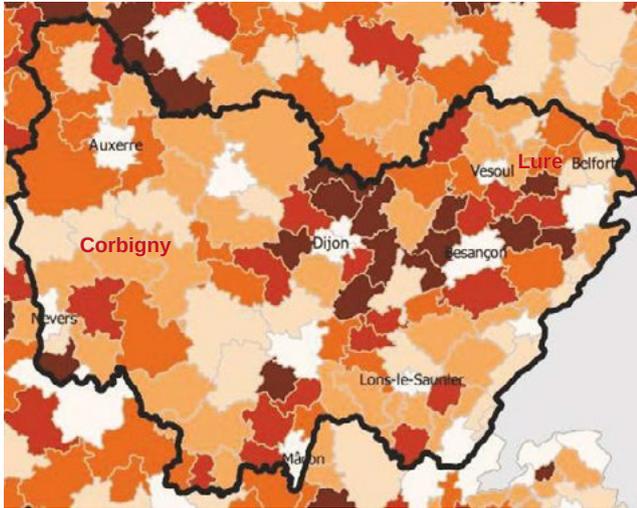
En Bourgogne-Franche-Comté

2

27 % des salariés font 20 km ou plus en voiture pour aller travailler*

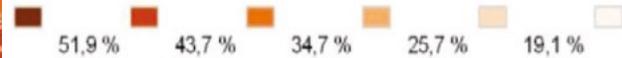


* hors salariés travaillant à l'étranger



Salariés faisant 20 km ou plus en voiture pour aller travailler

Part sur l'ensemble des salariés de l'EPCI

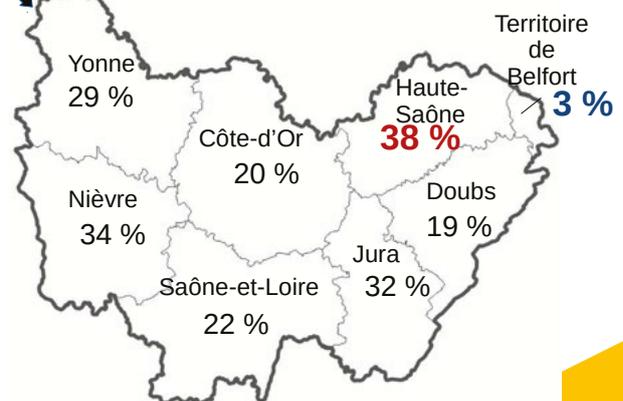


France métropolitaine :	30 %
France de Province :	29 %
Bourgogne-Franche-Comté :	27 %
CC Tannay-Brinon-Corbigny :	31 % (675 salariés)
CC du Pays de Lure :	43 % (2 320 salariés)

Source : Insee, Recensement de la population 2015, distancier Métric
 Champ : Salariés se déplaçant en voiture et hors personnes travaillant à l'étranger

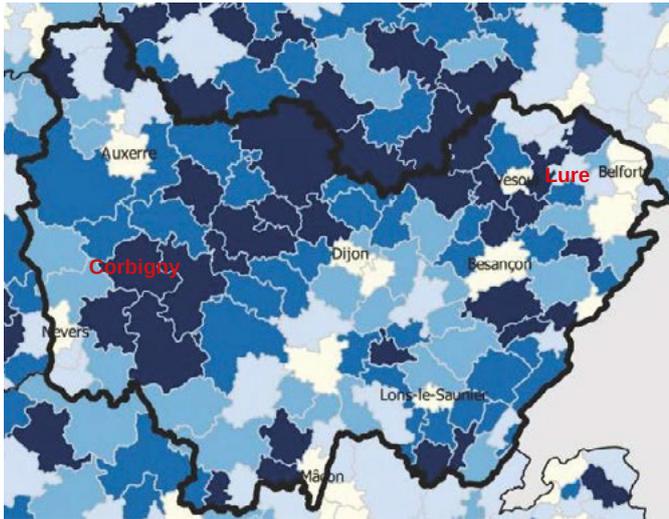
27 % des salariés font 20 km ou plus en voiture pour aller travailler*

24 % des habitants sont éloignés des équipements et services de la vie courante



* hors salariés travaillant à l'étranger

Les territoires du Morvan et de la Haute-Saône relativement éloignés des équipements de la vie courante



Personnes éloignées* des équipements et services de la vie courante

part sur l'ensemble de la population de l'EPCI



France métropolitaine :	11 %
France de Province :	13 %
Bourgogne-Franche-Comté :	24 %
CC Tannay-Brinon-Corbigny :	81 % (8 100 personnes)
CC du Pays de Lure :	20 % (3 900 personnes)

Source : Insee, Recensement de la population 2015, BPE 2016, Distantier Métrix

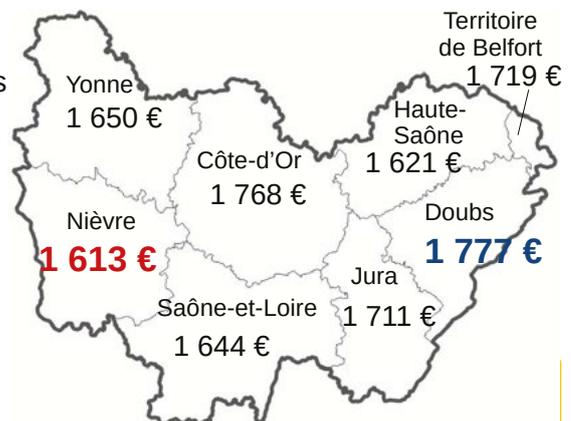
* 7 min ou plus en moyenne des équipements de la vie courante (boulangerie, médecin généraliste, pharmacie, dentiste, banque, poste, écoles...)

En Bourgogne-Franche-Comté

27 % des salariés font 20 km ou plus en voiture pour aller travailler*

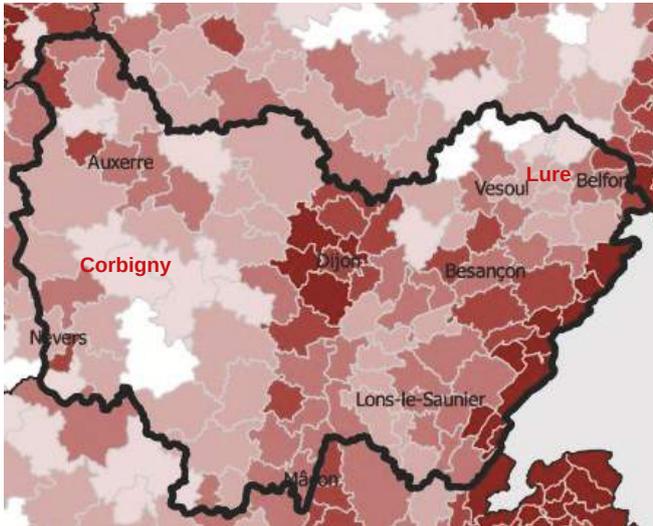
24 % des habitants sont éloignés des équipements et services de la vie courante

1 695 € La moitié des habitants disposent de moins cette somme par mois pour vivre**



* hors salariés travaillant à l'étranger
 ** somme par Unité de Consommation

Un meilleur niveau de vie dans la périphérie de Dijon et le long de la frontière Suisse



Source : Insee, Fichier localisé social et fiscal (Filosofi)



Niveau de vie des habitants par mois en 2015 (médiane)

France métropolitaine :	1 714 €
France de Province :	1 686 €
Bourgogne-Franche-Comté :	1 695 €
CC Tannay-Brinon-Corbigny :	1 576 €
CC du Pays de Lure :	1 609 €

Définition niveau de vie :

Revenu disponible (ensemble des sources de revenus moins les impôts directs) du ménage divisé par le nombre d'unités de consommation.

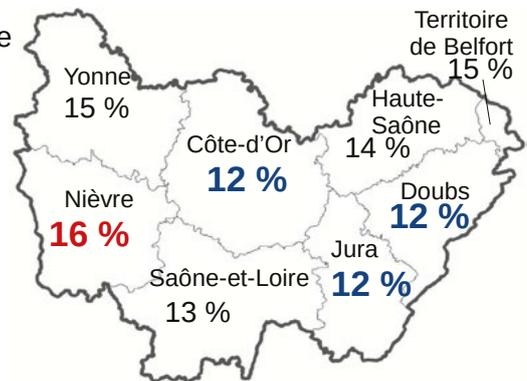
En Bourgogne-Franche-Comté

27 % des salariés font 20 km ou plus en voiture pour aller travailler*

24 % des habitants sont éloignés des équipements et services de la vie courante

1 695 € La moitié des habitants disposent de moins de cette somme par mois pour vivre**

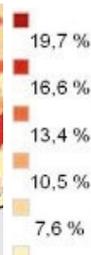
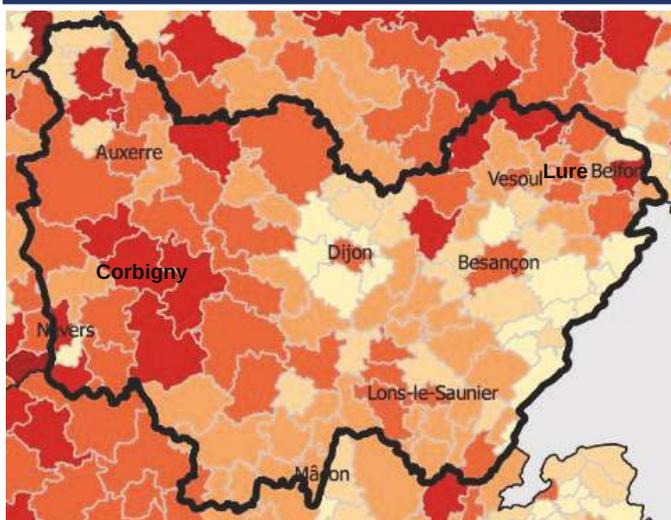
15 % de la population vit sous le seuil de pauvreté, qui est de 1 015 € / mois**



* hors salariés travaillant à l'étranger
 ** somme par Unité de Consommation

Une pauvreté prononcée dans le Morvan et le nord Haute-Saône et sur Belfort

9



Taux de pauvreté

France métropolitaine :	15 %
France de Province :	15 %
Bourgogne-Franche-Comté :	13 %
CC Tannay-Brinon-Corbigny :	17 %
CC du Pays de Lure :	15 %

Définition :

Un individu est considéré comme pauvre lorsqu'il vit en dessous du seuil de pauvreté (60% du niveau de vie médian). Le seuil de pauvreté est, pour une personne vivant seule, de 1 015 euros par mois en 2015.

Source : Insee, Filosofi 2015.

En Bourgogne-Franche-Comté

10

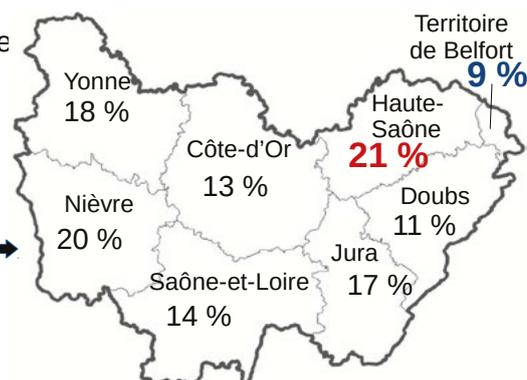
27 % des salariés font 20 km ou plus en voiture pour aller travailler*

24 % des habitants sont éloignés des équipements et services de la vie courante

1 695 € La moitié des habitants disposent de moins de cette somme par mois pour vivre**

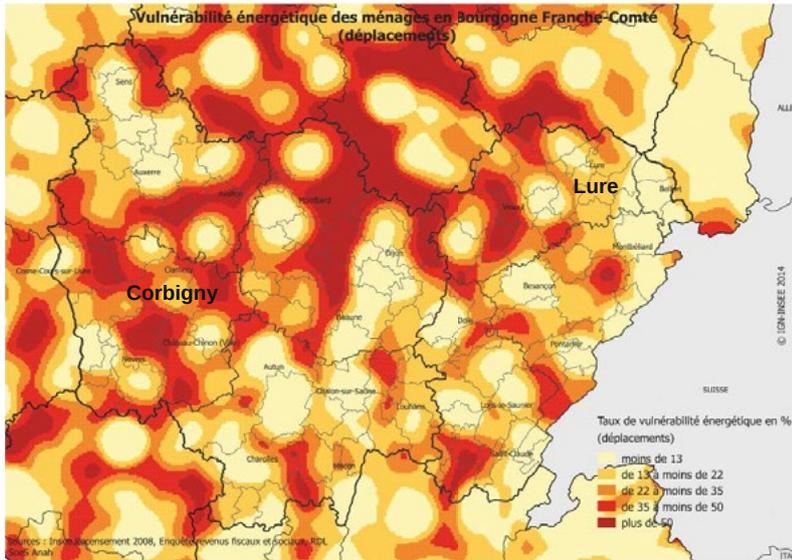
15 % de la population vit sous le seuil de pauvreté, qui est de 1 015 € / mois**

15 % des ménages consacrent 4,5 % ou plus de leurs revenus aux dépenses de carburant



* hors salariés travaillant à l'étranger
 ** somme par Unité de Consommation

Vulnérabilité énergétique pour se déplacer : 181 800 ménages* concernés en Bourgogne-Franche-Comté



France métropolitaine : 10 %
Bourgogne-Franche-Comté : 14,8 %
Nièvre : 20 % (20 500 ménages)
Haute-Saône : 21 % (21 300 ménages)

Retrouvez-nous sur :

insee.fr   

Direction Régionale de Bourgogne-Franche-Comté

Quelles solutions de mobilité en territoires peu denses ?

Cerema

maxime.jean@cerema.fr



Source: <http://www.pop-up-urbain.com>

Région BFC, Amblans et Velotte, 2 mars 2019

Solutions de mobilité en milieu rural



1

MOBILITÉ QUOTIDIENNE DANS LES ZONES PEU DENSES

DES PRATIQUES ET DES ENJEUX SPÉCIFIQUES

LES ZONES PEU DENSES NE SONT PAS LE TERRITOIRE EXCLUSIF DE LA VOITURE



70 % des déplacements se font en voiture ...
(61 % dans les aires urbaines)



... mais la marche est le deuxième mode de déplacement ...
22 % des déplacements sont réalisés entièrement à pied
(26 % dans les aires urbaines)



... et le premier pour les déplacements courts
71 % des déplacements de moins d'un kilomètre sont réalisés à pied
(74 % dans les aires urbaines)

DES SERVICES ÉLOIGNÉS, MAIS DES DISTANCES ET DES TEMPS DE TRANSPORT MODÉRÉS



30 km/jour en moyenne pour un temps de transport global de 45 minutes ...
(28 km/jour pour un temps de transport de 1h03 dans les aires urbaines)



... des habitants plus éloignés des pôles d'emplois et des services ...
20 km de distance moyenne domicile-travail
(13 km dans les aires urbaines)
3 services de santé et 6 écoles maternelles ou élémentaires pour 10 communes
(6 fois et 3 fois moins que dans les aires urbaines)



... mais un bon taux d'équipement par habitant
7 services de santé et 14 écoles maternelles ou élémentaires pour 10 000 habitants
(autant et 2 fois plus que dans les aires urbaines)

2

Quelles actions envisageables en faveur de la mobilité en zones peu denses ?



Région BFC, Amblans et Velotte, 2 mars 2019

Solutions de mobilité en milieu rural



3

Communication, information, sensibilisation et management de la mobilité

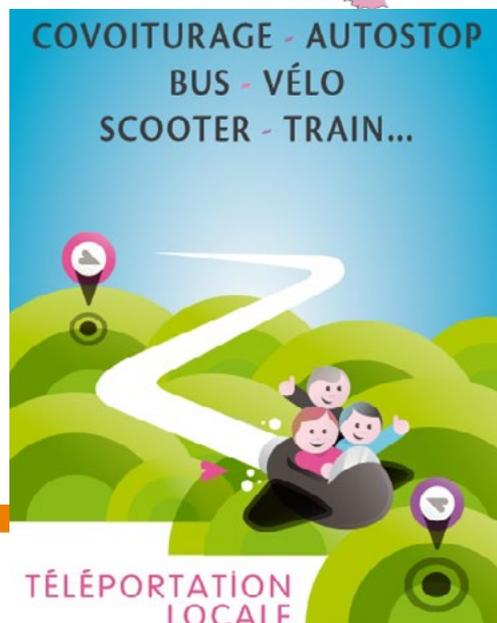
Agence de mobilité
Lieu : *Apt (Vaucluse)*
Date : 2012 à 2018



- => **Bouquet de services pour faciliter la mobilité sur le territoire**
- => **Plate-forme de covoiturage**
- => **Guichet unique, avec service d'information sur l'offre de mobilité**
- => **Agir sur les comportements de mobilité**
- => **Animation locale**
- => **Location de VAE**



Source : www.ville-gargas.fr



Région BFC, Amblans et Velotte, 2 mars 2019



Services contribuant à réduire ou éviter la mobilité individuelle

Maison de services au public (MSAP) itinérante

Lieu : Communauté de communes de Thiérache Sambre-et-Oise (02)

Date : depuis 2017



Service pour tous sans RdV

Permanence mensuelle

1/2 Journée par village

Accompagnement en démarches administratives (numériques et papier) auprès des organismes

partenaires : CPAM, CAF, Mission locale, Pôle Emploi

Résultats : 500 personnes reçues /an et 650 dossiers traités



Source : www.maisondeservicesaupublic.fr

Région BFC, Amblans et Velotte, 2 mars 2019

Solutions de mobilité en milieu rural



5



Usages partagés des véhicules

Autostop participatif Rézopouce

Nombreux lieux en France

Date : depuis 2015



Développement : de 9 communes en 2012 à 840 en 2019

En Bourgogne-Franche-Comté : 18 communes, 1 territoire actif + 1 autre en projet :

-Saint-Cyr-Mère-Boitier (dpt 71, 18 communes depuis 2018)

-Coeur du Jura (dpt 39, installation en cours)

Clés de réussite : système très encadré et accompagné, collaboration avec les AOM (car rabatement vers TC), arrêt fréquents (tous les 400m) et bien situés, sécurisation, importance du témoignage des autres collectivités

Source : <https://rezopouce.fr>



6



Usages partagés des véhicules

Service d'autopartage dans le PNR du Pilat

Lieu : Pélussin (07)

Date : depuis 2013



Citiz Alpes-Loire

l'autopartage pour tous



=> besoins de mobilité voiture pour les déplacements professionnels et privés

Démarche d'accompagnement par la Maison de la Mobilité du PNR

Complété par des actions d'information TC, conseil en mobilité, covoiturage, autopstop, location de vélos

Résultats : une quinzaine de locations et 13 000 km par mois



Source : www.parc-naturel-pilat.fr/nos-actions/energie-climat/mobilite/

Région BFC, Amblans et Velotte, 2 mars 2019

Solutions de mobilité en milieu rural



7



Communication, information, sensibilisation et management de la mobilité

Agence de mobilité DROMOLIB

Lieu : Drôme rurale (26)

Date : à partir de 2016



Dromolib, boîte à outils pour développer l'écomobilité : sensibilisation, accompagnement de projets, formations innovantes

Clés de la réussite :

-Varier les modes de sensibilisation

-Publics diversifiés

-Réseau d'acteurs

-Dynamique locale forte pour expérimenter des innovations

Source : <https://dromolib.fr/>



Région BFC, Amblans et Velotte, 2 mars 2019

Solutions de mobilité en milieu rural



8

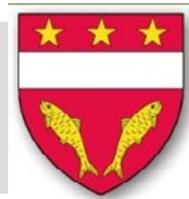


Développement de la solidarité

Transport solidaire

Lieu : Sundgau, Haut-Rhin (68)

Date : à partir de 2014



PETR
du Pays du Sundgau



- => Développer la mobilité pour tous, le partage, le lien social, rompre l'isolement
- => Initiative bénévole d'une association locale (Culture et Solidarité)
- => chaque jour, un des 50 conducteurs-bénévoles est "de permanence" pour accompagner à ses frais des personnes (RdV médical, courses, entretien d'embauche)



Source : www.pays-sundgau.fr/transport-solidaire.htm



Aménagement de l'espace public

Réseau cyclable

Lieu : Sauer-Pechelbronn (67)

Date : depuis 2012



Liaisons cyclables entre villages, en lien avec les voies départementales structurantes, pour cyclotourisme et déplacements quotidiens :

bandes ou pistes cyclables, voies vertes, chaussée à voie centrale banalisée

=> partage du réseau cyclable avec automobiles, piétons, mais aussi engins agricoles ou forestiers

Résultats : 40 km créés, augmentation de la demande cyclable et des usages

Clés de réussite :

- Programme progressif sur 10 ans
- Partenariat fort entre communes et EPCI
- Adhésion des habitants grâce à la visibilité



Source : www.sauer-pechelbronn.fr/les-itineraires-cyclables/



Gouvernance, Com, Transport collectif, Autopartage, Vélo...

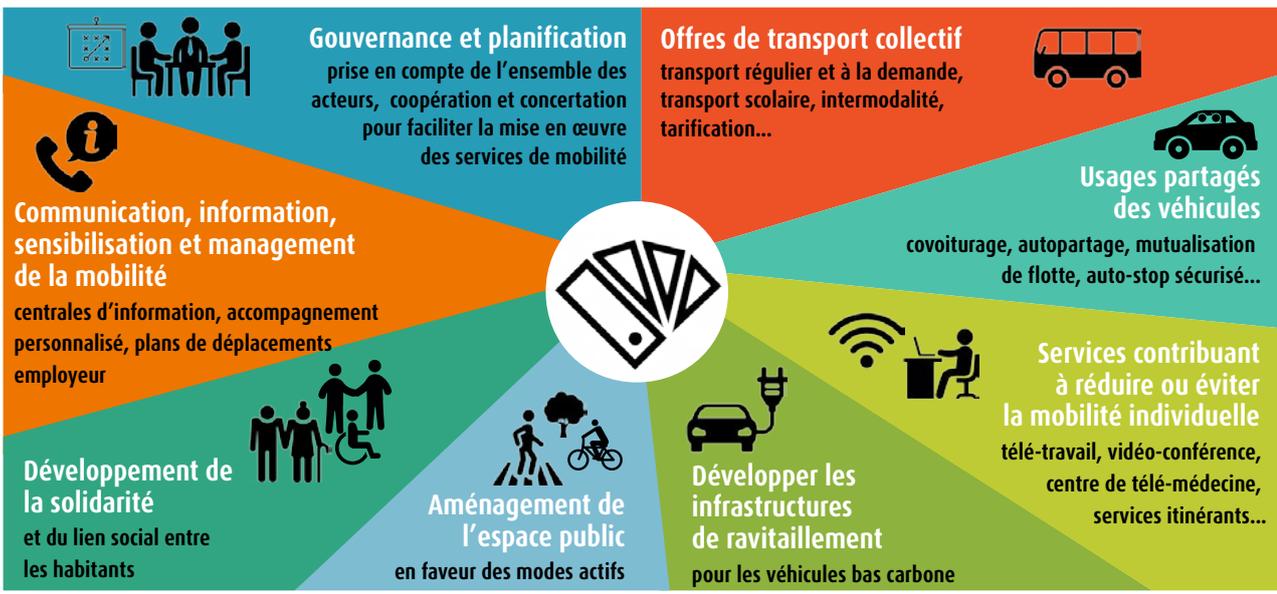


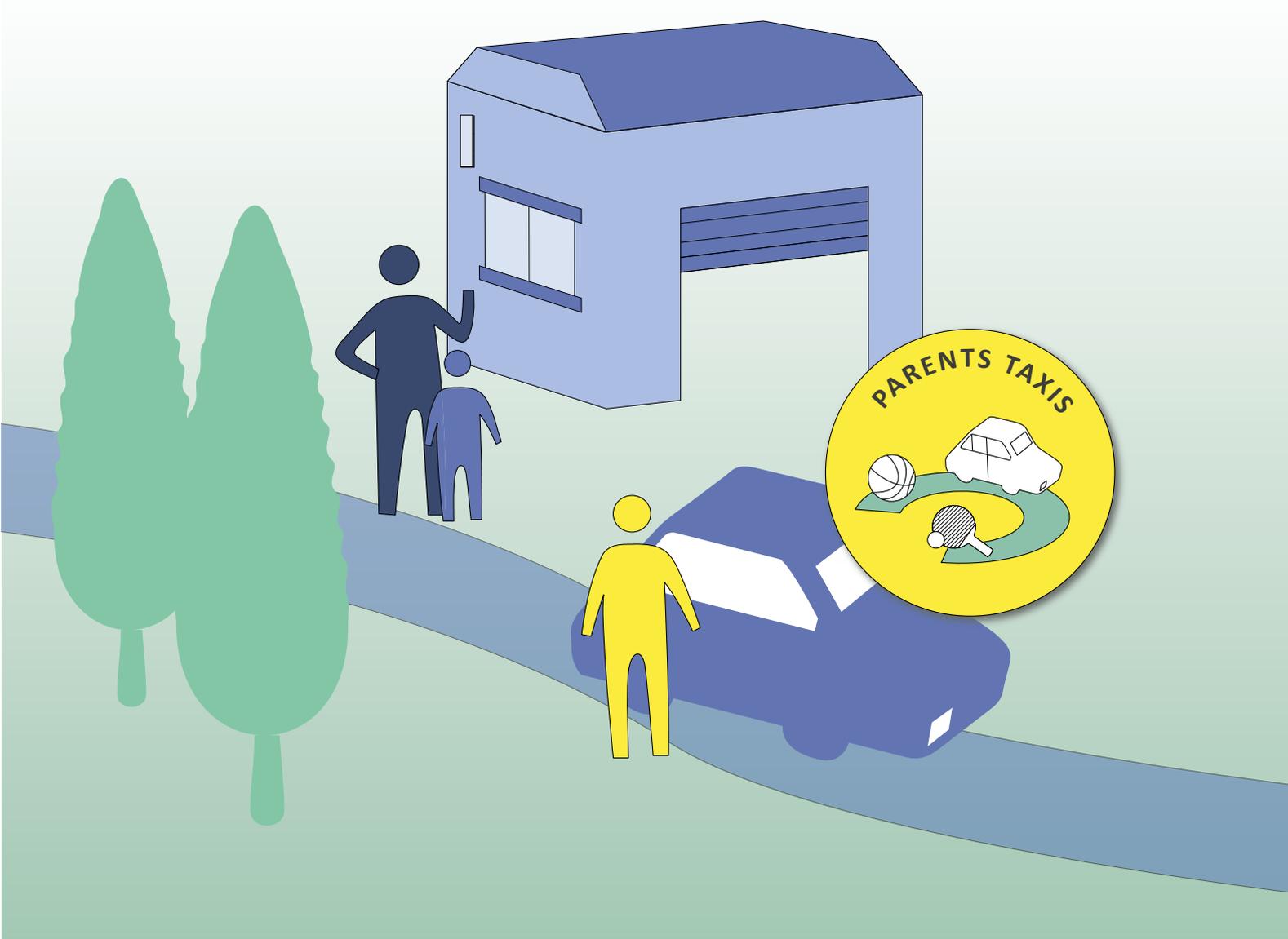
Réseau Tout'enbus
 Lieu : Aubenas (Ardèche)
 Date : à partir de 2012

- => **4 lignes urbaines, 11 lignes scolaires** avec points de correspondance entre lignes TC, covoiturage, voie verte, etc.
- => **Une offre mobilité durable complète à la maison de la mobilité** : offre et billettique tous opérateurs, étude de plans de mobilité employeur, location de VAE, mobilier urbain, parcs relais, infrastructures cyclables ...
- => **projet de développer l'autopartage intergénérationnel** dans une zone rurale



Source : www.toutenbus.fr





TaxiParents pour les loisirs des enfants

Expérimentation de solutions
de mobilité sur le Pays
Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

TaxiParents pour les loisirs des enfants

TaxiParents est un réseau de parents qui partagent le transport de leurs enfants se rendant à des activités extra-scolaires (soir, mercredi et week-end).

Le transport des enfants des autres fait l'objet d'une assurance, via la création de l'association TaxiParents.

Au sein d'un village, les parents sont organisés par plage horaire, évitant les temps d'attente trop longs pour les parents comme pour les enfants. Les «tours» de TaxiParents sont répartis équitablement entre les familles.

Au-delà de l'organisation entre parents, TaxiParents pense l'implication et le confort des enfants (qui savent toujours à quel adulte s'adresser, qui «animent» eux-mêmes la communauté, etc.).

1. Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- Les trajets des parents pour les activités extra-scolaires sont vécus comme une contrainte
- La complexité/lourdeur des trajets pour ces activités limite l'accès aux activités elles-mêmes
- Les parents se rendent aux mêmes endroits, en même temps, dans des voitures séparées
- Les activités extra scolaire créent des groupes de personnes ayant des intérêts communs.

2. Quels sont les besoins que nous avons identifié:

Valoriser et outiller l'entraide informelle entre parents, pour :

- Limiter la multiplication des trajets individuels
- Favoriser l'accès de tous aux activités
- Dégager du temps libre pour les familles
- Limiter les dépenses en carburants

Comment tester cette solution ?

1.
Identifier une activité ou un pôle d'activité (conservatoire, stade, etc.) volontaire.

2.
Organiser une discussion, à l'initiative de l'association / groupe d'associations, avec des parents et des enfants venant d'un secteur donné.

3.
Présenter l'idée, recueillir leur parole sur les «manques» au sein des pratiques informelles.

4.
Etablir avec les parents les différents trajets et créer un planning test sur le secteur.

5.
Écrire la charte des conducteurs

6.
Etablir des règles, incluant les «contreparties» que peuvent fournir des parents qui ne peuvent se déplacer souvent

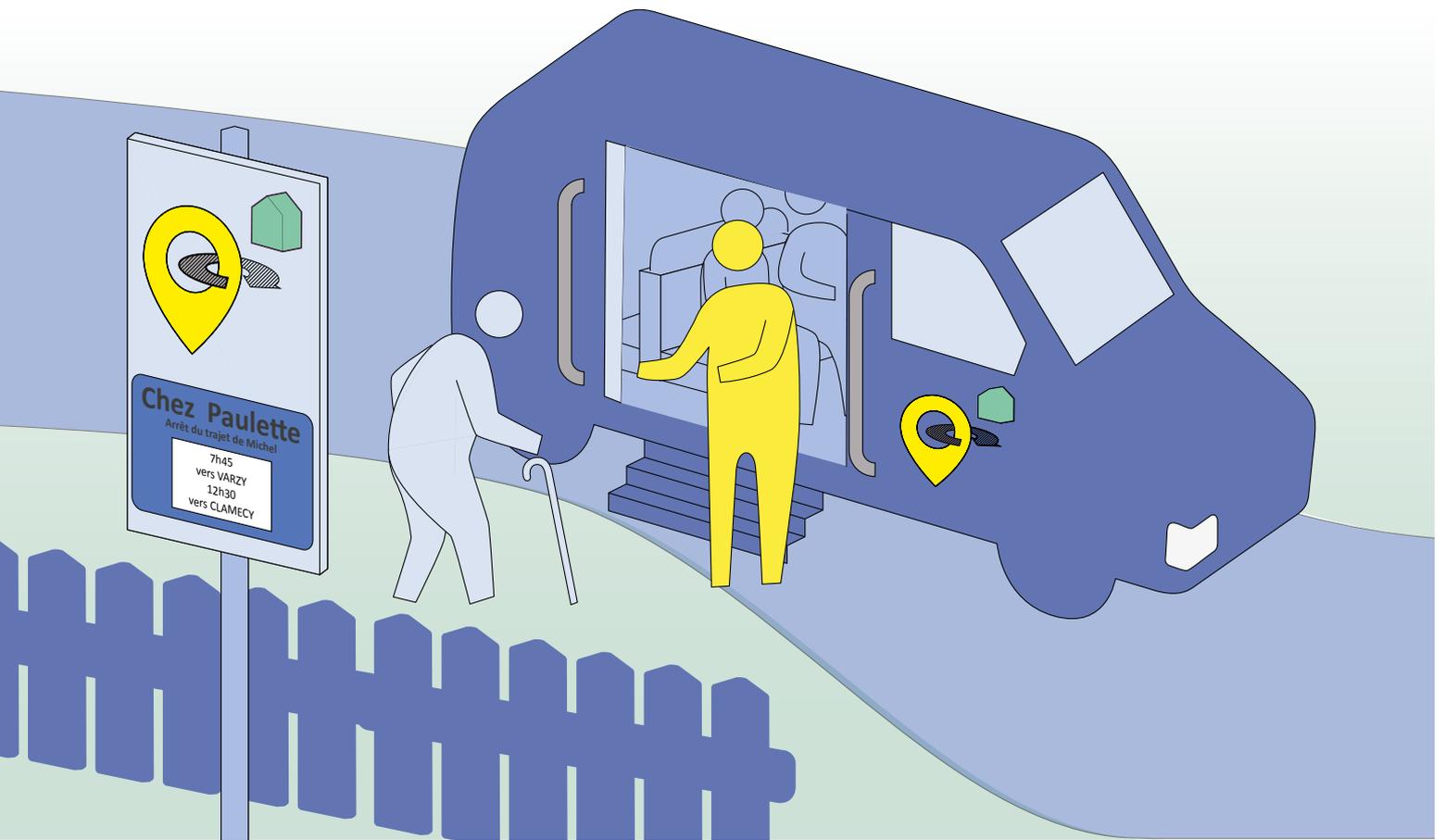
7.
Etudier les meilleures modalités juridiques permettant d'assurer le transport (souplesse + couverture 100%)

8.
Pour poursuivre: identifier d'autres type de groupe de personnes ayant des déplacements en commun. (paroisse, marché par exemple)

Comment savoir si
l'expérimentation est un succes:

1. Temps d'échange avec les parents : Combien d'enfants ont bénéficié du transport ? Est-ce que cela a fait gagner du temps aux parents?





Voiture partagée avec chauffeur

Expérimentation de solutions
de mobilité sur le Pays
Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

Voiture partagée avec chauffeur

Un système de prêt gratuit de véhicule à la demande en échange d'accompagnement d'autres personnes.

Des gens se rendent régulièrement au centre social, à une association, dans une collectivité, un service administratif, ou dans une entreprise locale. Ils peuvent se voir prêter un véhicule pour faire se trajet. En échange ils doivent embarquer avec eux des personnes n'ayant pas de moyen de se déplacer.

Les trajets réguliers se transforment ainsi en navette pour transporter les personnes sans véhicule. Les personnes empruntant le véhicules et les voyageurs sont introduit par la collectivité. Les arrêts se font devant le domicile des personnes ayant le plus de mal à se déplacer. Ils sont signalés par un panneau. Ainsi les voisins peuvent se joindre au voyage et veiller sur la personne agée ou à mobilité réduite.

La navette fait une tournée pour récupérer les habitants et les emmener aux commerces et services de proximité du centre. Le retour est prévu aux horaires lorsque que les activités sont finis, ou s'effectue en complémentarité de la navette municipale. Ce système peut se déployer au niveau des services administratifs des entreprises, entre employés ou auprès d'autres publics.

1.Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- Les habitants se déplacent beaucoup seuls dans leurs voitures
- Les habitants effectuent souvent les mêmes trajets à des horaires réguliers, permettant d'anticiper.
- La pratique du covoiturage existe mais est surtout pratiquée dans des cercles familiaux et amicaux
- La rigidité des trajets et des horaires des navettes font qu'elles sont sous exploitées
- Les personnes âgées n'utilisent pas les navettes parce qu'elles ne sont pas facile d'accès ou que leur usage est anxiogène

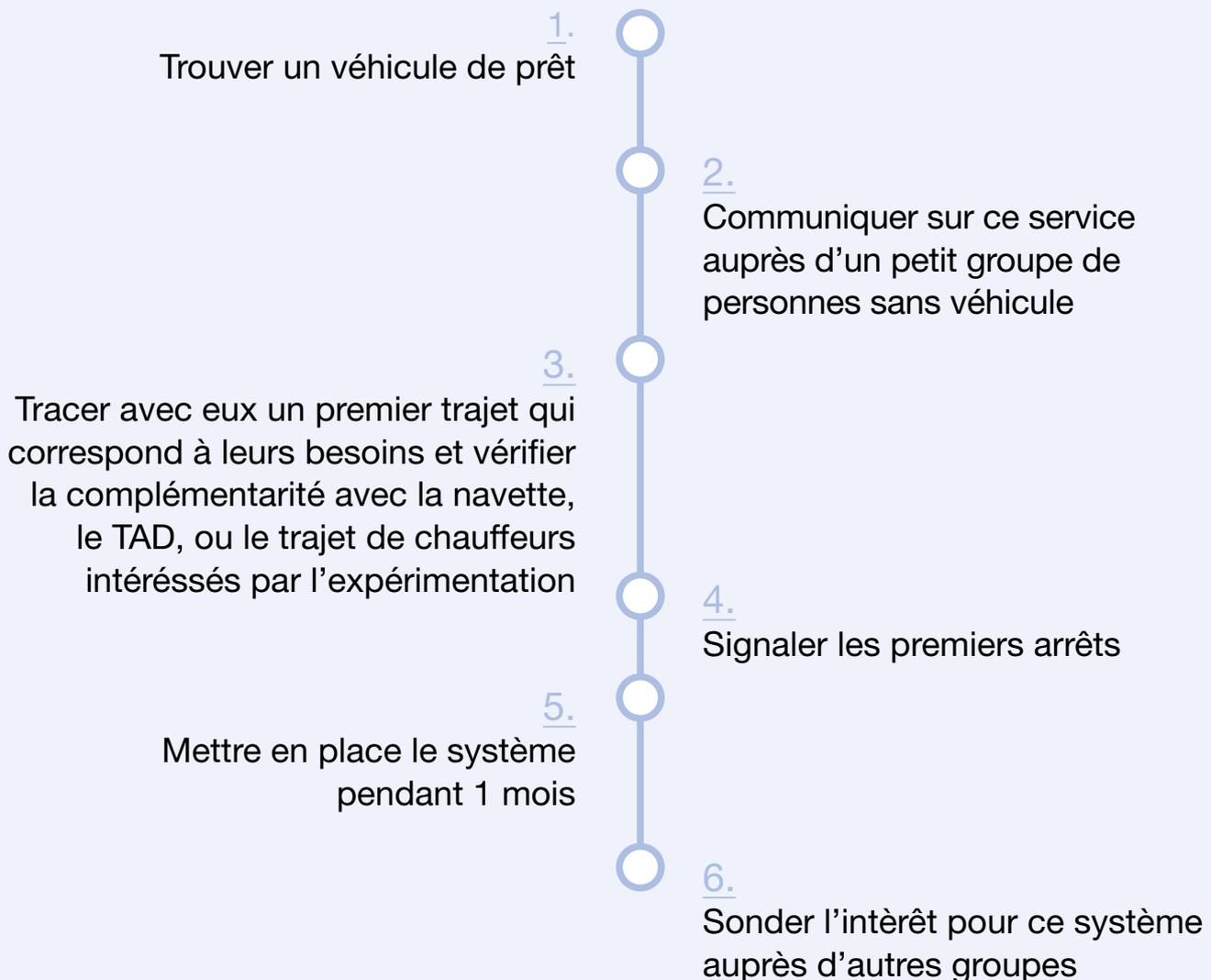
2. Quels sont les besoins que nous avons identifié:

Valoriser et outiller les pratiques de co-voiturage, pour :

- Limiter les «auto-solistes» qui le sont par défaut

- Compenser les trous dans le maillage géographique ou temporel par les transports en commun
- Créer de l'entraide intergénérationnelle

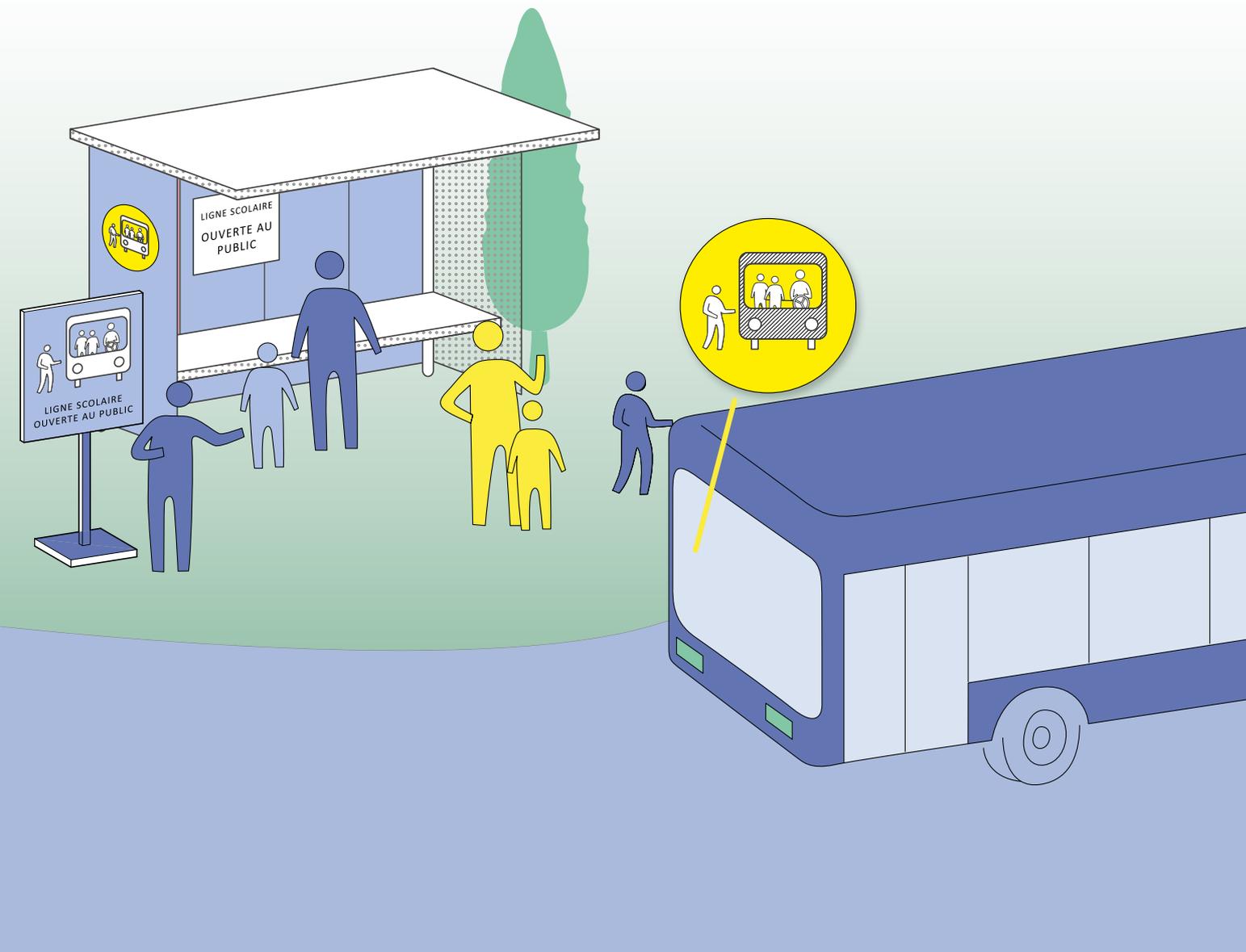
Comment tester cette solution ?



Comment savoir si l'expérimentation est un succes

1. Retour de la part du groupe de départ: Ont-ils utilisé ce service tout le mois? Comment?
 2. Veulent-ils continuer a utiliser le véhicule?
 3. Le nombre d'usagers a t'il augmenté au cours du mois?
 4. Le nombre d'arrets a-t-il progressé?
-





Les bus scolaires ouverts

Expérimentation de solutions de mobilité sur le Pays Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

Les bus scolaires ouverts

Quelques mois après la rentrée, il est facile d'évaluer le nombre de places vacantes dans les bus scolaires.

Les horaires scolaires s'accordent bien avec les journées de travail et les écoles sont souvent à proximité des centres villes.

La ligne scolaire effectue un tracé au plus proche des habitants.

Les arrêts sont facilement repérable et sont des supports de communication pour inciter à l'utilisation des bus, visibles depuis la route pour ceux qui prennent leur voiture.

Les habitants peuvent alors monter à bord, en fonction des places disponibles. Parfois, il manque une place et on se tient debout.

1. Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- Les bus de ramassage scolaire ne sont pas nécessairement pleins
- Les bus de ramassage scolaire couvre une grande surface géographique, sans commune mesure avec les autres systèmes de transports en commun
- Les bus de ramassage scolaire voyagent à des horaires fixes

2. Quels sont les besoins que nous avons identifié:

Ouvrir une solution de mobilité spécifique à un public plus large pour :

- Associer des trajets pendulaires hebdomadaires
- Remplir les bus pour optimiser leur utilisation
- Exploiter un tracé de ligne optimisé et le rendre accessible à un plus grand nombre

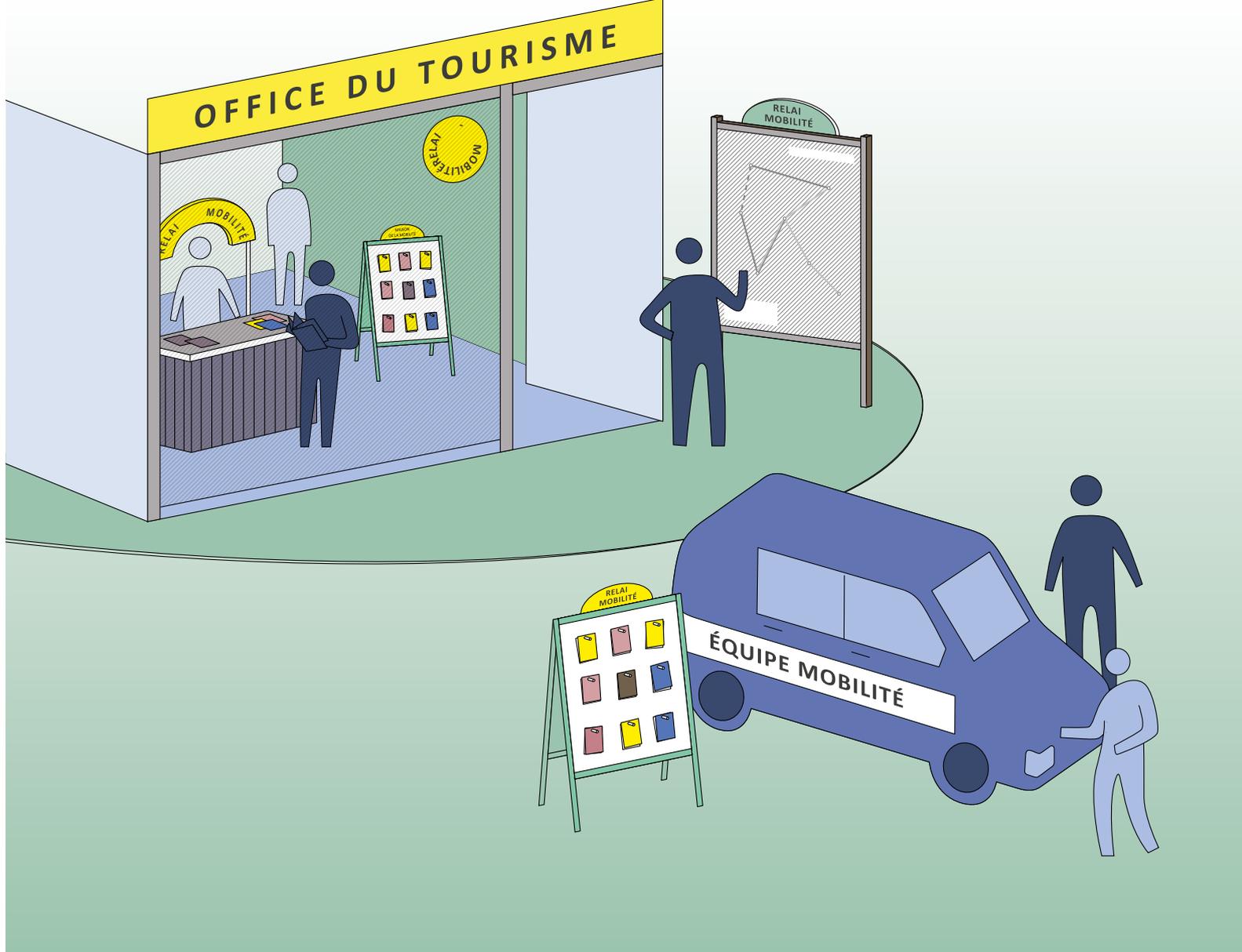
Comment tester cette solution ?

- 
1.
Identifier et définir une ligne de bus scolaire
 2.
Travailler avec le ou les chauffeurs du bus, pour calculer le nombre de places potentielles sur les trajets. Définir les règles et les contraintes (assurances si on se tient debout...)
 3.
Communiquer aux parents d'élèves un flyer pour informer sur l'expérimentation et l'ouverture de places dans le bus et un récapitulatif de la ligne. Et obtenir leurs accords.
 4.
Expérimentation pendant un mois
 5.
Évaluer le nombre de voyageurs et définir une réglementation pour les voyages (réservation, achat de billet...) avec la compagnie de bus

Comment savoir si l'expérimentation est un succes:

1. Retours de la part des chauffeurs de bus et des enfants
2. Compter le nombre de voyageurs pour savoir s'il a augmenter
3. Identifier les arrêts les plus utilisés, et suivre l'évolution de leur fréquentations





Les relais mobilités

Expérimentation de solutions de mobilité sur le Pays Nivernais-Morvan

PAYS NIVERNAIS MORVAN



Opération Morvan Mobilité

1. Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- Les dispositifs et aides à la mobilités sont souvent méconnus des publics à qui ils sont destinés.
- Différents acteurs sont en charge d'aides différentes de la mobilité, ce qui nuit à la lisibilité pour les usagers, qui ne se sentent pas ciblés.
- «Informer» (= publier l'information) ne suffit pas forcément, notamment pour des publics éloignés des acteurs publics et de leur communication.
- Les gens qui ont besoin d'aide ne le savent pas forcément.

2. Quels sont les besoins que nous avons identifié:

Se donner les moyens de rendre accessible les dispositifs d'aide à la mobilité auprès de tous les publics ciblés, pour :

- Rendre accessibles les solutions de mobilité à une plus large population par une information claire et visible
- Orienter les publics ciblés vers des aides et structures adaptées
- Sortir les aides à la mobilité de leur aspect «assistance sociale» et atteindre un public qui ne se sent pas concerné ou qui ne se sait éligible à des aides
- Renforcer l'action de la plateforme mobilité portée par la Mission Locale
- Détecter et anticiper les besoins

Les relais mobilités

Proches de publics variés, le centre social, les maisons de santé, les lycées mais aussi l'office de tourisme, sont les mieux en capacité d'identifier les besoins de mobilité et d'informer les usagers potentiels : ce sont des relais idéaux pour la MILO.

La MILO leur fournit un kit d'information, adapté en fonction des publics, qu'ils peuvent mettre à disposition dans leur local. Ils accompagnent les visiteurs dans leur recherche de solution, adaptée à la situation rencontrée. Si la situation est plus complexe, ils relayent à la MILO. Ainsi, la mobilité devient un sujet d'animation transverse du territoire.

Le lycée devient un point de contact et de relais pour les jeunes qui ne se sentent pas concernés par les démarches sociales. En parallèle, les personnes en rupture de mobilité peuvent être identifiées pendant des activités au centre social ou à l'hôpital, pour les orienter vers des solutions voire une aide à la réservation.

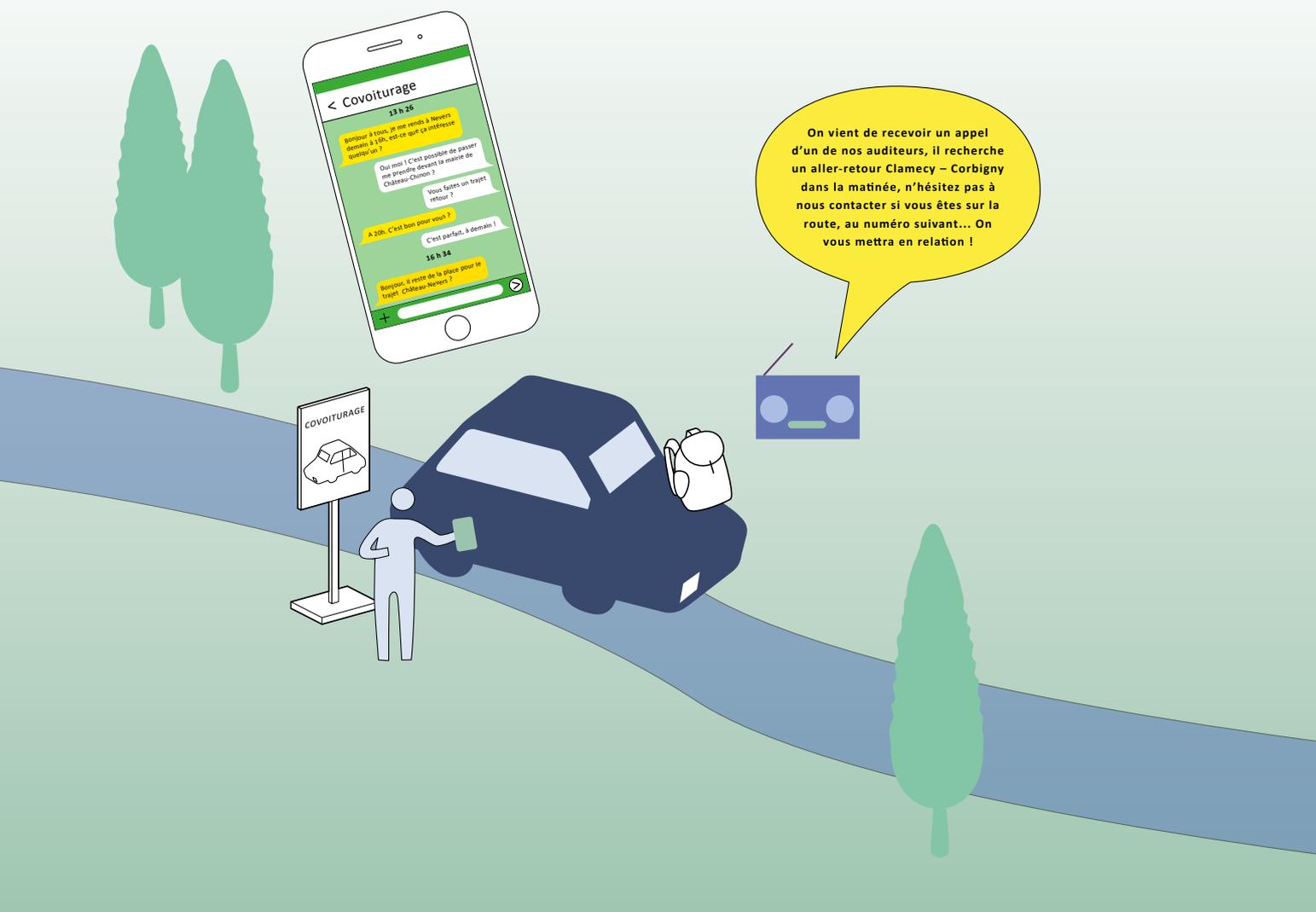
Si l'organisation du CCAS, de Faire Compagnie ou de la MILO le permettent, on peut également envisager des tournées, avec des permanences annoncées dans des lieux de convivialités ou de rencontres des publics ciblés (lycées et marchés).

Comment tester cette solution ?

- 
1.
1. Recenser les solutions de mobilité avec la MILO et Mobig et Faire Compagnie
 2.
2. Classer ces solutions en fonction des publics (Jeunes, Chercheurs d'emploi, Retraités, Tous publics, malades, etc.)
 3.
3. Création de kits, intégrant les différents supports d'information sur les solutions de mobilité (ou refonte complète si besoin).
 4.
4. Transmission des kits au centre social et à l'office de tourisme
 5.
5. Définition des actions : mise à disposition, aide à la recherche de solution, relais à la MILO, aide à la recherche d'un itinéraire et d'un transport adapté, aide à l'achat de billets de transports
 6.
6. Organisation d'une tournée d'information à la mobilité devant les lycées, hôpitaux ou maison de santé et marchés: pour récolter les besoins, identifier l'adéquation des solutions mises en place, et évaluer la démarche. social et à l'office de tourisme

Comment savoir si l'expérimentation est un succès:

1. Retours de la part des chauffeurs de bus et des enfants
2. Compter le nombre de voyageurs pour savoir s'il a augmenté
3. Identifier les arrêts les plus utilisés, et suivre l'évolution de leur fréquentations



La Radio Covoit'

Expérimentation de solutions de mobilité sur le Pays Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

La Radio Covoit'

Un groupe Whatsapp est mis en place pour partager les trajets entre ceux qui disposent de l'application. Il suffit de demander à être inscrit dans le groupe en lien avec ma ville de départ et c'est parti !

Comme ce groupe est spécifique au déplacement depuis leur village (ou à proximité), seuls les gens intéressés sont notifiés. «Je prévois d'aller à la piscine samedi, je préviens le groupe. Ainsi, un(e) voisin(e) va profiter de l'annonce pour venir faire une course, ou prendre rendez-vous chez le coiffeur.»

Ce système de réseau est très ciblé pour les personnes agiles avec leur téléphone (jeunes ou moins jeunes!).

On peut imaginer que Radio Morvan, qui communique sur les événements dans le territoire, soit le médiateur. C'est ainsi l'occasion de partager les annonces de déplacements à la radio, pour réserver le trajet.

1.Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- Les habitants se déplacent beaucoup seuls dans leurs voitures pour se rendre à des activités ou des événements avec des horaires faciles à anticiper
- La pratique du covoiturage existe mais est surtout pratiquée dans des cercles familiaux et amicaux
- La rigidité des trajets et des horaires des navettes font qu'elles sont sous exploitées

2. Quels sont les besoins que nous avons identifiés:

Valoriser et outiller les pratiques de co-voiturage, pour :

- Limiter les «auto-solistes» qui le sont par défaut
- Compenser les trous dans le maillage géographique ou temporel par les transports en commun
- Créer de l'entraide autour d'intérêts communs

Comment tester cette solution ?

1.
Communiquer sur l'expérimentation à venir pour trouver des volontaires (personnes ayant besoin de se déplacer, et personnes qui acceptent de prendre des co-voitureurs).

3.
Créer un groupe Whatsapp auprès d'un groupe de jeunes (intervention auprès d'une activité sportive ou un évènement)

5.
Discuter avec les utilisateurs pour savoir quels créneaux de déplacements serait les plus adaptés, puis trouver des nouveaux participants qui rempliraient ces horaires.

7.
Expérimenter avec eux des plages horaires de diffusion d'annonces / demande de co-voiturage.

2.
Organiser une réunion de ce groupe pour leur expliquer l'expérimentation.

4.
Création et diffusion d'un support d'information pour expliquer le principe et rassurer les parents des plus jeunes sur les avantages d'une communauté bienveillante : le réseau fait la force

6.
Contact de Radio Morvan pour connaître leur disposition pour communiquer sur l'expérimentation

Comment savoir si
l'expérimentation est un succes:

1. Vérifier que le fil de discussion whatsapp soit régulièrement alimenté et utilisé
2. Réunion au bout d'un mois avec le groupe de départ pour recueillir leurs retours





Les mobilités douces

Expérimentation de solutions de mobilité sur le Pays Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

Mobilités douces

Les itinéraires des modes doux (voies vertes et chemins longeant les canaux) sont cartographiés et la signalétique permet de donner envie de se déplacer à pied ou à vélo en toute sécurité pour des trajets courts et réguliers, aller au travail, aller au marché, à la boulangerie...

La signalétique montre également les temps de trajets à vélo entre deux villages lorsqu'un itinéraire agréable les relie. Par exemple, aux abords du canal, un panneau indique l'accès et le temps pour aller jusqu'à Corbigny. Pour motiver à l'alternative, les économies effectuées et les calories perdues sont affichées. Afin de couper court à toutes les excuses, la collectivité met à disposition des habitants qui le souhaitent, une flotte de vélo électriques.

L'été, au retour du travail, on peut se poser le long du canal et profiter de la fin de journée dans le paysage apaisé. Cette nouvelle façon d'appréhender les déplacements permet de regarder autrement le territoire et de découvrir de nouveaux chemins et lieux à explorer.

1. Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- L'achat de vélos électriques a augmenté en 2017
- Les bords de canal sont déjà aménagés pour l'usage du vélo
- De grands villages bordent le canal du Nivernais
- Les habitants témoignent d'un intérêt pour les transports doux mais ne les utilisent pas.

2. Quels sont les besoins que nous avons identifiés:

Valoriser les déplacements pédestres et cyclables, pour :

- Proposer des moyens de déplacement pour les personnes n'ayant pas ou plus le permis
- Développer l'usage des mobilités douces
- Rendre compte de la proximité des destinations / de la facilité de certains déplacements
- Économiser des trajets courts, ayant un coût énergétique et un impact environnemental important

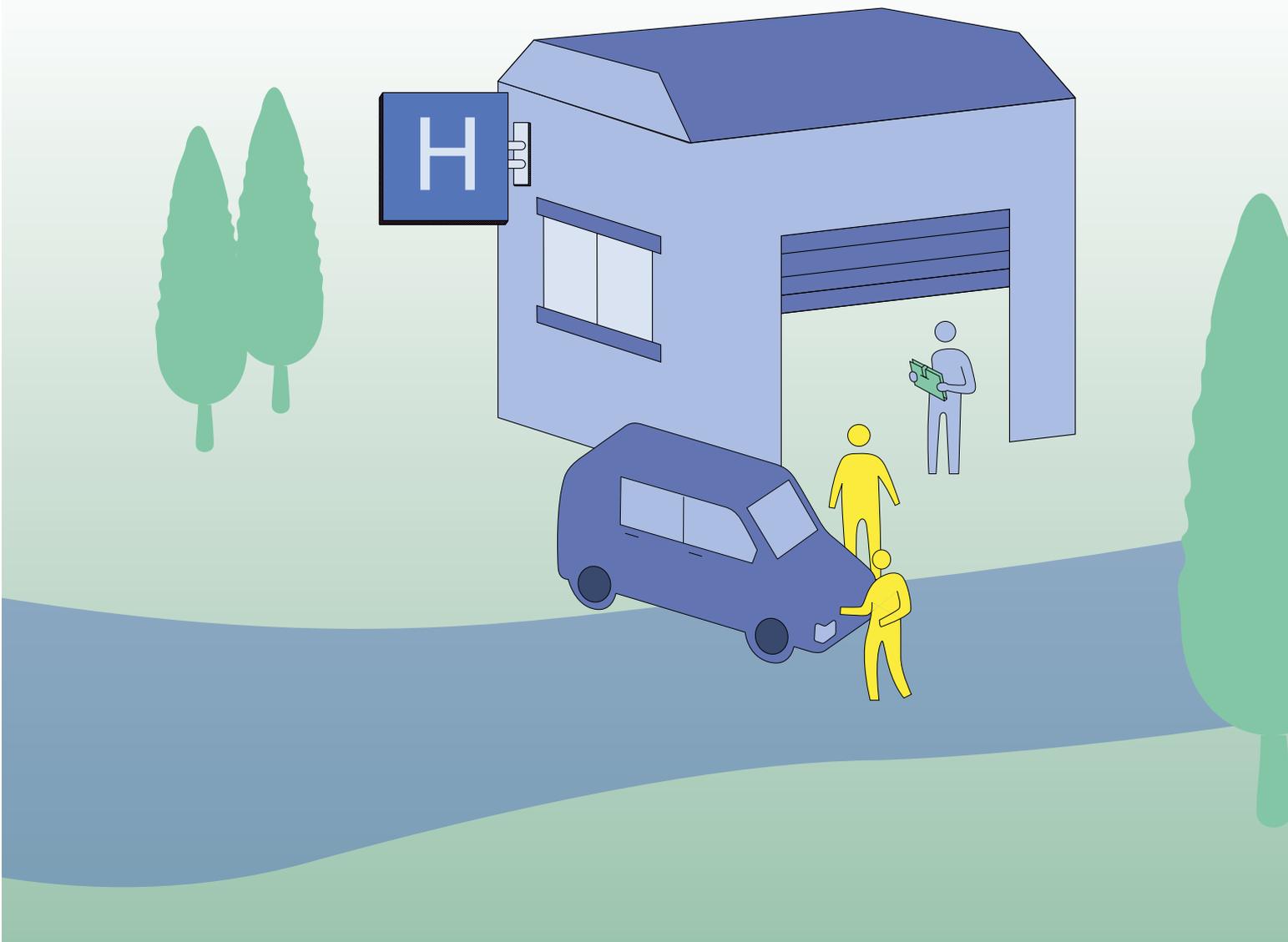
Comment tester cette solution ?

- 
1.
Contacter les cyclistes du territoire (association ou clients des vendeurs de vélo) et tracer leur trajet sur une carte
 2.
Sélectionner un trajet pour l'expérimentation
 3.
Organiser une sortie groupée pour faire le trajet et récolter les retours des participants
 4.
Développer une signalétique pour donner à voir depuis la route l'alternative à proximité («par ici, Corbigny c'est à 30 min à vélo, le long du canal»)
 5.
Mettre à disposition des habitants une flotte de vélo électriques

Comment savoir si l'expérimentation est un succes:

1. Demander aux cyclistes faisant le trajet s'ils remarques de nouveaux utilisateurs
 2. Demander des retours de la part des personnes ayant fait la sortie groupée.
 3. Installer un panneau d'émargement pour que les gens signalent leurs passages.
-





Mobi-santé

Expérimentation de solutions
de mobilité sur le Pays
Nivernais-Morvan

Opération Morvan Mobilité

Mobi-santé

C'est un mini-bus, non médicalisé, avec chauffeur, qui vient vous chercher chez vous et vous emmène, en toute sécurité, chez le professionnel de santé de votre choix participant au dispositif « Mobisanté ». Il vous ramène chez vous après votre consultation médicale.

Lors de votre prise de rendez-vous auprès de votre professionnel de santé, demandez le dispositif « Mobisanté ». Si votre situation nécessite sa mise en place, le minibus Mobisanté vient vous chercher à l'heure convenue, sans que vous n'ayez aucune autre démarche à effectuer.

1. Ce que nous avons observé en rencontrant les habitants du territoire:

- L'accès aux maisons de santé peut être compliqué et un sujet d'angoisse.
- Dans les petites maison de santé, le dispositif est trop lourd à porter et n'est donc pas utilisé

2. Quels sont les besoins que nous avons identifiés:

Revoir les conditions de portage du dispositif pour :

- Faciliter l'accès aux soins des habitants ne pouvant se déplacer par leurs propres moyens chez un professionnel de santé, membre de la Maison de Santé Pluridisciplinaire des Vaux d'Yonne.
- Offrir une meilleure prise en charge des patients, grâce à un accès direct au dossier médical, aux analyses et antécédents médicaux.
- Faciliter la mise en place du dispositif

Comment tester cette solution ?

1.
Communiquer sur le dispositif « Mobisanté » auprès des associations, Missions Locales, centres administratifs et collectivités.

2.
Organiser un groupe de travail avec ces acteurs pour définir comment s'organise la gouvernance de « Mobisanté » et qui porte le dispositif

3.
Accompagner le porteur dans la prise en main du dispositif

Opération Morvan Mobilité

Comment savoir si l'expérimentation est un succès:

1. Vérifier auprès des patients des maisons de santé que le dispositif est connu et utilisé







**RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ**

4, square Castan
CS 51 857
25 031 Besançon CEDEX

0970 289 000

JEPARTICIPE
bourgognefranchecomte.fr

www.bourgognefranchecomte.fr

Retrouvez-nous sur   