

16-22 SEPTEMBRE 2024

AU TRAVAIL,
ON S'Y REND
AUTREMENT !



Compte-rendu Forum ouvert

Jeudi 14 novembre 2024, 16h-18h, CCI Saône-Doubs,
Besançon

[Lien vers le support de présentation](#) : en suivant ce lien

Le forum ouvert s'est déroulé en amont de la cérémonie régionale de remise des prix du Challenge de la mobilité BFC 2024. Son programme a été co-construit avec les partenaires du Challenge et les membres de la cellule France Mobilités.

Ce forum ouvert, dédié aux "Mobilités partagées et mobilités décarbonées", était constitué de 2 séquences thématiques :

- « Mobilités actives partagées » pour la première,
- « De l'autostop au covoiturage » pour la seconde.

Chaque séquence était rythmée par des témoignages d'acteurs locaux, un retour des partenaires du Challenge pour approfondir le sujet, et une discussion ouverte avec les participants pour partager les réussites et les échecs, identifier les leviers et les freins, questionner et se questionner.

L'évènement est labellisé France Mobilités.

Ce document constitue un résumé du contenu des interventions et des échanges.

Ouverture

Madame Christine-Noëlle BAUDIN, membre du Bureau de la Chambre de commerce et d'industrie régionale (CCIR) de Bourgogne-Franche-Comté, 1^{ère} vice-présidente de la CCI Saône-Doubs

Madame BAUDIN salue Madame SIMON-KRZAKALA (Directrice de l'ADEME BFC), Madame BRENNE (Directrice adjointe de la DREAL BFC), Monsieur BIANCO (responsable du service DET du Doubs à la CMA BFC), Madame ZEHAF (Grand Besançon Métropole), M. DELPEUCH (Président de la CC du

Organisé par



En partenariat avec



Clunisois) et Monsieur DELACOUR (Président de la CC des Rives de Saône) ; et souhaite la bienvenue à toutes les personnes présentes à cet évènement.

Le Challenge de la Mobilité s'inscrit dans une dynamique du changement et s'adapte aussi bien aux entreprises qu'aux collectivités. Il vise à enclencher ou à conforter des habitudes de déplacement plus durables, à répondre aux enjeux climatiques et environnementaux tout en soulageant le budget des déplacements et en favorisant la qualité de vie des salariés. Cette thématique de la mobilité durable mobilise de plus en plus d'acteurs. Les chiffres de la participation au Challenge depuis la création en témoigne : le nombre de territoires participants est passé de 21 à 53 entre 2021 et 2024, et le nombre de participants de 2 700 à 6 600.

À ce titre, l'offre d'accompagnement des CCI en Bourgogne Franche-Comté est de plus en plus large. Elle s'articule autour de webinaires d'information, de fresques de la mobilité, de visites mobilité dédiées pour approfondir le sujet in situ ou d'accompagnement à la mise en place d'un plan de mobilité employeur (PDME). Ainsi, le panel d'accompagnement et d'expertise des CCI s'inscrit dans le cadre des nouvelles obligations réglementaires que sont, en particulier, la loi d'orientation des mobilités (LOM), le PDME, le Plan climat, air, énergie territorial (PCAET), le comité des partenaires de la mobilité, ou encore l'intégration de la mobilité dans les négociations annuelles obligatoires.

Cette approche sociétale est de plus en plus ancrée dans nos fonctionnements et nos réflexes. À titre d'exemple, les élus de la CCI régionale partagent tous le réflexe de covoiturier pour se rendre aux réunions ou aux assemblées, ou envisagent la possibilité d'y participer en visioconférence.

Madame Christine-Noëlle BAUDIN laisse la place aux initiatives de ce quatrième challenge de la mobilité.

Madame Cécile BRENNE, Directrice adjointe de la DREAL Bourgogne Franche-Comté

La Bourgogne-Franche-Comté (BFC) est un territoire qui reste marqué par l'hégémonie de la voiture individuelle : 20% des déplacements se font aujourd'hui en voiture individuelle, et ce chiffre est en augmentation de 2,5% par rapport à 2010. L'usage de la plupart des autres modes de déplacement augmente aussi, car tout le monde se déplace de plus en plus. La région BFC a pourtant un potentiel inexploité, puisque 53% des habitants ont accès à une gare ferroviaire en vélo à moins de 15 minutes de leur domicile. Il faudrait faire mieux, mais ce n'est pas si évident, notamment car nos organisations de vie peuvent constituer un frein.

Le Challenge pourtant, représente un vrai succès. Sur une semaine de challenge ce sont de nombreuses initiatives qui se mettent en place, de plus en plus de territoires engagés, de plus en plus de participants, de plus en plus de kilomètres parcourus avec un report modal. Cela est encourageant, mais on se demande aussi : Comment aller plus loin ? Comment faire pour que ces habitudes s'ancrent plus durablement que sur une semaine ? Comment arrive-t-on à montrer que c'est possible et que cela reste agréable de se déplacer autrement ? L'une des réponses est que les participants à ce Challenge sont aussi les porte-parole de cette capacité à faire mieux tous ensemble.

Madame BRENNE remercie les personnes présentes, et laisse place aux débats.

Introduction

Madame Adrienne SIMON-KRZAKALA, directrice régionale de l'ADEME Bourgogne-Franche-Comté

Madame SIMON-KRZAKALA remercie l'ensemble des partenaires du Challenge, présents ou excusés : la DREAL, la Région BFC, la CMA et la CCI régionale; ainsi que Madame BAUDIN de la CCI régionale pour l'accueil de cette cérémonie.

Comme l'a dit Madame BRENNE (DREAL), les déplacements sont un levier capital de la planification écologique. L'atténuation du changement climatique passera par un changement de comportement sur les mobilités. La construction d'une feuille de route de la planification écologique à laquelle l'ADEME participe est fortement attendue, pour fixer ensemble des actions à engager pour réduire l'impact des déplacements quotidiens et générer de nouvelles opportunités. La question du changement de comportement et de l'évolution de nos modes de vie, est un enjeu clé de la transition écologique. Cela rappelle [l'intervention de Dimitri NACZAJ](#), le chercheur qui avait tenu une conférence sur le changement de comportement et le changement dans nos modes de vie au cours de la cérémonie précédente.

On souhaite donc pouvoir poursuivre l'engagement dans la durée, poursuivre les efforts menés dans les territoires pour que le processus ne s'épuise pas. Il y a toujours du dynamisme et de la progression dans les territoires engagés, mais il faut aussi voir ce qui n'est pas atteint et les territoires qu'il faut encore mobiliser pour passer à l'action.

On a l'impression que ce n'est pas grand-chose d'agir sur une semaine, mais le fait de faire un effort une fois nous amènera à le faire dans la durée, de façon répétée. Pour modifier nos habitudes de déplacement, pour les ancrer et les diffuser, il est nécessaire de proposer de nouveaux modèles et de nouvelles perspectives pour les territoires et les entreprises.

L'enquête auprès des participants du Challenge montre, contrairement à ce qu'on pourrait penser, que 19% des participants qui habitent en milieu rural ont changé leur comportement depuis le Challenge, ce qui est nettement plus que les participants qui habitent en milieu urbain. Il semble qu'il soit plus facile de changer de comportement en milieu urbain car il existe des modes de transport en commun fréquents et que, l'habitude des transports en commun ou du covoiturage est plus répandue. Ce chiffre est valorisant pour le Challenge, et il est important de montrer ce succès, et de célébrer ce qui a fonctionné : l'impact du changement de comportement, est encore plus important aujourd'hui grâce au Challenge, dans le milieu rural.

Dans les territoires ruraux, mais également dans les zones urbaines denses, le recours aux mobilités partagées est un vrai levier pour accélérer la réduction de l'empreinte carbone des déplacements et créer ou renforcer le lien social. C'est aussi pour cela qu'il est important d'être ensemble pour partager ce moment de célébration. Pour une transition juste, et pour embarquer tous les citoyens dans la démarche, le sujet du lien social revêt une importance capitale. Le covoiturage, notamment, amène quelque chose de plus que l'atténuation du changement climatique : se connaître les uns les autres sur les territoires et dans nos actions quotidiennes.

Cette première partie de soirée s'inscrit dans l'après Challenge : quelles solutions existent, comment elles peuvent être reproductibles, et ce, notamment dans le domaine des mobilités partagées ?

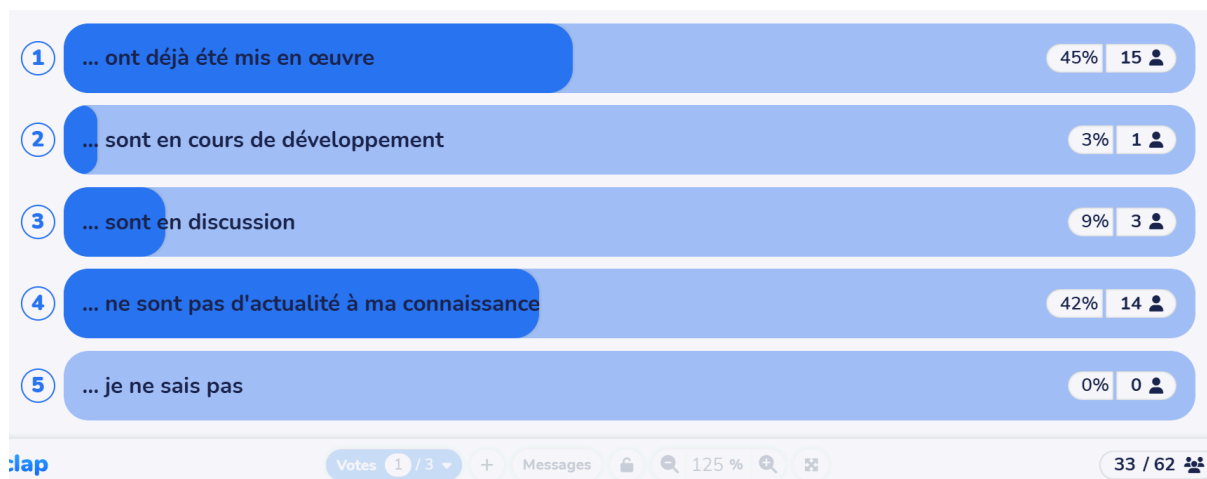
Madame SIMON-KRZAKALA remercie la vice-présidente de Grand Besançon Métropole, Madame ZEHAF de sa présence, et souligne le dynamisme de ce territoire sur la question des mobilités et des changements.

Forum ouvert

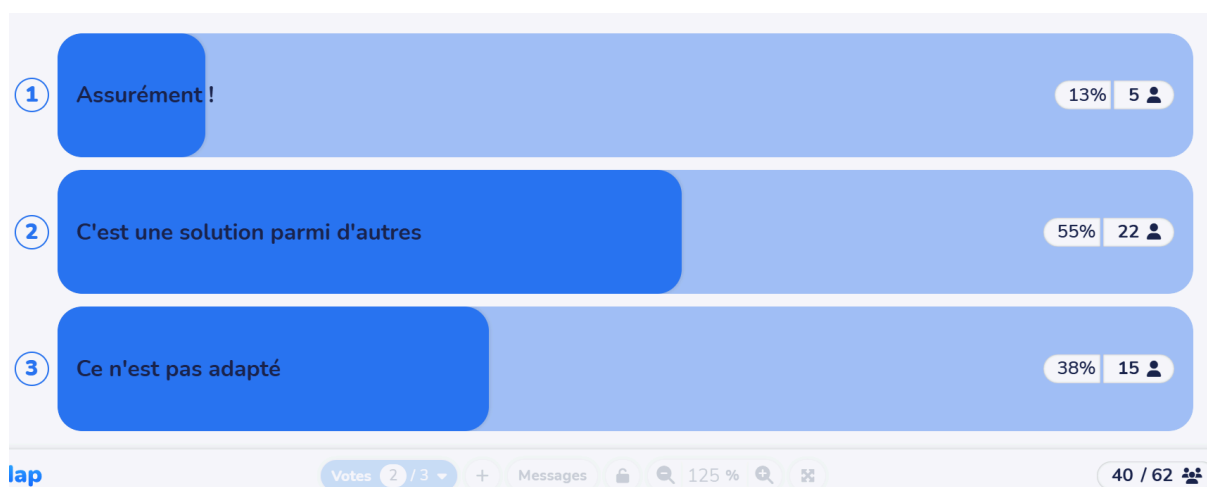
Première partie : les mobilités actives partagées

L'animatrice propose aux participants de répondre à deux questions sur la plateforme Wooclap.

Dans votre établissement ou votre collectivité, des projets de vélos partagés ...



Pensez-vous que le développement du vélo partagé permettrait aux employé-es de votre établissement de réaliser tout ou partie de leurs trajets domicile-travail ?



Grand Besançon Métropole (25)

Ndiaté NDIAYE, Conseillère en mobilité

[Grand Besançon Métropole](#) (GBM) propose 2 services concernant la location de vélos : des vélos en libre-service et une location de vélos longue durée.

- VéloCité est le service de location de vélos en libre-service. Il s'agit de 200 vélos répartis dans la ville de Besançon, au sein de 30 stations. Ce service est principalement destiné aux déplacements ponctuels. Différents abonnements sont possibles : 1€ par jour, 2€ pour 7

jours, 16 € par an et gratuit pour les abonnés Ginko. A cet abonnement vient s'ajouter un tarif : les 30 premières minutes de chaque trajet sont gratuites, puis 1€ par heure supplémentaire dans la limite de 4€ par jour.

- GinkoVélo est le service de location longue durée de vélos à assistance électrique (VAE) pour les déplacements du quotidien, avec une flotte de 850 vélos et 10 vélos cargos. La durée de location des VAE peut être variable : 1 mois, 3 mois, 6 mois ou 1 an ; et le tarif de cette location est de 60€ par mois à 300 € par an avec 50% de réduction pour les abonnés Ginko. Concernant les vélos cargos, les locations sont de 1 mois, 3 mois ou 6 mois pour un tarif allant de 160€ par mois à 360€ pour 6 mois. Cette offre s'adresse aux habitants et aux étudiants du territoire pour leurs déplacements quotidiens.

En termes de chiffres, sur le mois d'août 2024 il y a eu 22 525 locations de Vélocités et 2 779 abonnés annuels, ce qui représente une forte fréquentation jamais connue depuis le lancement du service en 2007.

Pour les chiffres clés de Ginko Vélo, en 2023 ce sont 800 contrats de location (dont 2 758 depuis le lancement du service en 2019) et 500 dossiers en attente, avec un délai d'attente de 6 mois pour bénéficier d'un vélo. En 2024 ce délai est passé à 3 mois. 92% des abonnements sont pris pour une durée d'un an. Enfin, en 2023, ce sont 566 000 km qui ont été parcourus par la flotte Ginko Vélo ce qui représente 105 128 kg d'équivalent CO₂ économisés par rapport à l'utilisation d'une voiture personnelle (selon le calcul de l'ADEME).

La politique de vélo partagé de GBM s'inscrit dans une politique plus large du plan de mobilité (PDM) qui est en cours, ainsi que dans le cadre du schéma directeur cyclable qui a été arrêté en 2023 avec des actions sur les infrastructures, le stationnement des vélos et la location de vélos.

MuséoParc Alésia à Alise-Sainte-Reine (21)

Thomas PASCAL, directeur général délégué

Le [MuséoParc d'Alésia](#) comporte 2 sites : l'oppidum d'Alésia – ancienne ville gallo-romaine – qui se situe en haut d'un mont, et le musée inauguré en 2012 qui se trouve dans la plaine. Depuis la création du musée, il existe une problématique de liaison entre ces sites qui sont séparés de 3 kilomètres et 130 mètres de dénivelé.

Dans un premier temps, les salariés effectuaient cet aller-retour en véhicule diesel (soit 6 km par jour), en utilisant les 4 véhicules de l'entreprise. En 2023, ces 4 véhicules ont été remplacés par 3 véhicules électriques, et 2 vélos électriques. Quelques réticences à l'usage du vélo électrique ont été exprimées par les salariés, notamment à cause du dénivelé. Ce qui a en partie permis de lever ce frein, est le fait que l'employée la plus âgée du musée utilisait déjà un vélo électrique pour faire ses déplacements, ce qui a encouragé les autres salariés à effectuer le trajet en vélo électrique. À ce jour, le rachat de 2 vélos électriques supplémentaires pour les salariés est en projet.

L'investissement dans les VAE a permis d'une part d'embaucher des personnes qui ne possèdent pas le permis de conduire, ce qui fait écho à une transition juste, et d'autre part de permettre aux salariés qui arrivent de Dijon par la gare TER d'effectuer leurs trajets vers l'oppidum à vélo. Finalement, le choix de vélos partagés s'est fait assez naturellement.

Dans le cadre du Challenge, l'un des vélos a pu servir au directeur général délégué pour effectuer 70 km de trajets aller-retour entre son lieu de travail et son domicile : cela a prouvé qu'il est possible de réaliser ce trajet à vélo, même si ce n'est pas tous les jours.

Pour le prochain Challenge, la direction envisage de louer d'autres vélos électriques pour permettre aux employés volontaires d'effectuer leurs trajets domicile-travail.

À la campagne, le vélo électrique rend plus accessible la pratique du vélo, et dans le cas du MuséoParc, le canal de Bourgogne qui est à proximité constitue également un élément facilitant.

Enfin, en tant qu'acteur du tourisme, s'intéresser aux émissions de gaz à effet de serre (GES) amène à regarder les trajets des visiteurs qui sont significatifs dans le bilan carbone. Inciter les visiteurs à venir en train est une solution pour diminuer ce bilan, mais cela pose la question de la réalisation du trajet vers le site archéologique. Le MuséoParc a déjà testé plusieurs solutions comme des navettes, des vélos à hydrogène ou le déplacement en calèche. Après échange avec l'ADEME dans le cadre de l'Extrême Défi, l'investissement dans 2 véhicules intermédiaires (OuiCycle) est envisagé pour 2025 ou 2026, et les recherches de financements sont en cours car chaque véhicule coûte environ 25 000 €. Plusieurs modalités d'usages de ces véhicules intermédiaires sont envisagées : pour des familles ou des visiteurs différents, ou encore le fait d'avoir un conducteur qui joue le rôle de médiateur culturel, pour faire du trajet un moment de visite à part entière.

De plus, le musée étant ouvert principalement en période touristique, la possibilité d'usage des véhicules par d'autres acteurs locaux en dehors de ces périodes est en questionnement. Des échanges avec les collectivités locales sont envisagés pour aborder cette question (notamment la Communauté de communes du Pays d'Alésia et de la Seine).

Échanges avec la salle

Pauline RIGONI (ADEME) : Madame SIMON-KRZAKALA a évoqué l'évaluation du Challenge et le changement de comportement en milieu rural qui en ressort. Il est intéressant de noter qu'en ville, 40% des trajets quotidiens de moins de 3 kilomètres sont effectués en voiture. Ces trajets sont 2 fois plus polluants que des trajets longue distance car un moteur froid consomme davantage. Le service de location de vélos proposé par GBM permet de répondre à la réduction de trajets quotidiens parcourus en voiture. Jusqu'à 5 km le vélo représente le moyen le plus rapide par rapport aux transports motorisés dans les aires urbaines et les territoires plus denses. Les initiatives de véhicules intermédiaires sont également intéressantes, et la CC du Clunisois travaille également en ce sens avec des tests avec ces véhicules. Le sujet des mobilités partagées est une thématique sur laquelle l'ADEME travaille, et les modes partagés permettent d'imaginer de nouvelles façons de fonctionner, comme le fait d'avoir un véhicule qui puisse servir pour plusieurs usages et/ou plusieurs structures.

Louis CHATEAU (PNR du Morvan) : Comment rendre plus accessible la location de vélos électriques pour inciter les collègues à participer au Challenge, alors que le coût de location d'un vélo électrique peut-être d'environ 150€ par semaine. Y aurait-il des astuces à partager pour baisser le coût de la location ?

- Ndiaté NDIAYE (GBM) : Les Ginko Vélos ne s'adressent pas aux entreprises mais aux particuliers, et les prix de la location sont réduits pour les abonnés Ginko.
- Pascal THOMAS (MuséoParc d'Alésia) : Dans notre démarche d'achat de VAE, il y a également une idée de transition juste car les vélos électriques ont été achetés auprès d'une filiale La

Poste qui reconditionne d'anciens vélos de facteurs. Ce sont des vélos robustes et adaptés au partage. Le coût d'un de ces vélos est de 1 500€, ce qui amène à dire que parfois, l'achat de vélo peut aussi être intéressant.

Marc SCHNEIDER (Association Mission Mobilité) : L'association a mis à disposition de la Maison de l'Emploi (un bâtiment qui héberge plusieurs associations) un vélo partagé depuis le mois d'octobre 2024. L'objectif est que les salariés puissent faire des petits déplacements en vélo sur la commune de Louhans. La voie verte qui passe à proximité est une chance et le déplacement à vélo permet de décongestionner certaines voies. Actuellement, l'association Mission Mobilité se sert principalement de ce vélo, mais cette expérimentation n'en est qu'à son début et la communication va être accentuée à l'avenir pour inciter à son utilisation pour les trajets courts.

Cyril LEROUX (Groupe Chopard) : Le Groupe Chopard développe de plus en plus la mobilité électrique, et la mensualisation se développe également dans les entreprises avec la location avec option d'achat (LOA) pour des vélos partagés, des vélos de fonction ou encore des vélos dont le coût est partagé entre employeur et salarié avec une participation pour l'employeur à 70% minimum et 30% pour le salarié. Selon le fonctionnement choisi, la mensualisation peut revenir à environ 85€. Comme pour les voitures, la question de l'entretien du vélo et des batteries est à inclure dans le coût de la location, avec un service de proximité comme le fait Edouard LAPOIRE, notamment avec les Ginko Vélos.

Edouard LAPOIRE (MyCycle et Virage Bikes) : Les vélos de Ginko ne sont pas mobilisables pour le Challenge de la mobilité car ils sont destinés aux particuliers, et la réduction de la liste d'attente est en cours sur la flotte Ginko Vélos. En parallèle, on se tourne vers les entreprises au travers des magasins en proposant différentes formules de financement.

Estelle CHABARD (CCI Saône-Doubs) : Les CCI essaient d'accompagner les entreprises sur le thème de la mobilité, notamment en organisant des webinaires sur la mobilité durable, dont le premier abordait [la mobilité à vélo](#), le second [la mobilité en covoiturage](#), et le prochain, qui aura lieu le 13 décembre, abordera le sujet des Plans de mobilités employeurs (PDME).

Didier TAILLARD (Banque Populaire BFC) : La Banque Populaire BFC a acheté des VAE pour les mettre à disposition dans certaines agences choisies. Les collaborateurs peuvent les utiliser pour tous les usages (domicile-travail, weekend, pause déjeuner, etc.). Cette possibilité a débridé l'usage du vélo. Cette mesure a été accompagnée de séances de démonstration pour accompagner le changement. L'utilisation des vélos partagés est mesurée par agence, et en cas de non-usage, les vélos sont redirigés vers une autre agence. Le bilan de cette action au sein de la Banque Populaire BFC est très satisfaisant.

Bruno DAVID (Symetris) demande à Thomas PASCAL (MuséoParc d'Alésia) si au-delà de l'expérience du Challenge, les salariés sont autorisés utiliser les vélos pour effectuer leurs trajets domicile-travail ?

- Thomas PASCAL (MuséoParc d'Alésia) : Ce n'est pas le cas actuellement, notamment car il n'y a que 2 vélos à disposition, parfois un seul car ils peuvent être envoyés en maintenance. Étant donné que les employés ont besoin des vélos pour les trajets professionnels, ils doivent rester disponibles. De plus, pour faciliter l'usage de ces vélos, aucun planning d'utilisation n'a été mis en place ce qui permet une certaine liberté. En parallèle, le MuséoParc a mis en place le forfait mobilité durable et si certains salariés souhaitent tester les vélos, il est possible d'en discuter.

Lucile COUSIN (association Mines de Rayon) réagit à l'intervention de M. TAILLARD (Banque Populaire BFC) : La Banque Populaire s'est inscrite dans le programme Objectif Employeur Pro-Vélo. Ce programme permet d'accompagner la conduite du changement, de proposer des formations pour apprendre à se déplacer mais aussi d'accéder à un réseau d'associations qui font la promotion de l'usage du vélo partout en Bourgogne-Franche-Comté (FUB). De plus, un collectif des associations de vélo en BFC existe, et les entreprises peuvent solliciter ce collectif pour être orienté vers un interlocuteur qui pourra accompagner dans la conduite au changement.

L'animatrice remercie Lucile COUSIN pour l'organisation du vélo-bus ayant permis aux participants qui le souhaitent de se rendre à la cérémonie depuis la gare de Besançon.

La cellule régionale France Mobilité Bourgogne-Franche-Comté

David DUBOIS (CEREMA) : La Cellule France Mobilités a été mise en place il y a 6 ans pour favoriser le développement de solutions de mobilités, accélérer la prise de conscience et accompagner les collectivités.

Les 3 missions principales de cette cellule sont :

- Aider les projets des collectivités : apporter une ingénierie technique, financière et réglementaire dans les territoires peu denses,
- Animer l'écosystème régional des mobilités : faire se rencontrer les acteurs qui proposent des solutions et ceux qui en cherchent
- Accompagner la participation aux appels à projets France Mobilités : aider les candidats à préparer leur dossier

Les acteurs de la Cellule France Mobilités sont la DREAL, le CEREMA, la Banque des Territoires, l'ADEME, l'ANCT et la Région BFC. Les bénéficiaires sont les collectivités peu denses qui souhaitent un appui pour développer des projets de mobilité et les entreprises, associations, et autres acteurs qui portent des solutions de mobilité à l'attention des collectivités.

Le site internet France Mobilités met à disposition un ensemble de ressources :

- Plateforme France Mobilités : www.francemobilites.fr
- Observatoire national des politiques de mobilité : www.francemobilites.fr/outils/observatoire-politiques-locales-mobilite
- Base documentaire des marchés publics : <https://documentsmarches.francemobilites.fr/Main>
- Aides-territoires : <https://aides-territoires.beta.gouv.fr/portails/francemobilites/>

Deuxième partie : covoiturage, autopartage, autostop

L'animatrice propose aux participants de répondre à une question sur la plateforme Woolap.

Dans votre établissement (ou territoire), des projets en faveur du covoiturage ...



Parc Naturel Régional (PNR) du Morvan à Saint-Brisson (58)

Agathe MENAGE, Chargée de mission éco-mobilité inclusive BIMM ! (Bifurcation inclusive des mobilités en Morvan), programme TIMS

Le [PNR du Morvan](#) est un territoire très rural avec un habitat semi-dispersé sur lequel la population est répartie en hameau. Dans ce territoire, une personne sur 5 vit actuellement sous le seuil de pauvreté. En travaillant sur le projet Territoire à Energie positive (TEPOS), il a été constaté que 38% de la consommation d'énergie du territoire et 26% des émissions de GES sont liées à la mobilité, ce qui peut s'expliquer notamment par le fait que les déplacements s'effectuent principalement en voitures individuelles et parce qu'il y a une quasi absence des transports en commun sur le territoire. Le Parc a alors candidaté à l'appel à projets TIMS pour une mobilité durable et inclusive, même s'il n'avait pas pour habitude de traiter le sujet de la mobilité car cette compétence est détenue par les communautés de communes du Parc.

Les publics ciblés par ce projet sont les personnes éloignées de la mobilité, soit parce qu'elles sont isolées géographiquement, soit pour des raisons financières ou parce qu'elles ne possèdent pas le permis de conduire. L'écomobilité consiste à proposer des solutions de mobilité durable.

Pour ce projet, il est prévu d'effectuer un diagnostic du territoire en 3 parties :

- Une partie quantitative : géographique et technique pour recenser ce qui existe déjà et identifier les manques,
- Une partie qualitative : sociologique pour comprendre les besoins des publics cibles et des acteurs qui sont en relation avec ces publics,
- Un diagnostic par thématique pour envisager les solutions possibles, les valider ou les invalider en fonction de leur pertinence sur notre territoire.

En parallèle, une gouvernance innovante va être créée sur ce sujet, notamment avec les acteurs des 8 communautés de communes et des 4 départements, pour travailler ensemble sur la mobilité et croiser les acteurs. L'objectif est une vision sur le long terme à 2035, année qui correspond à la fin de la Charte actuelle du Parc.

Louis CHATEAU, Chargé de mission TEPOS Paysages

Il est intéressant également de parler d'un autre projet porté par le Pays Nivernais Morvan, il s'agit d'une forme de test d'autopartage de véhicules électriques, dans une dizaine de communes volontaires au cours de l'année 2025. Chaque commune accueillera 1 véhicule et une borne de recharge, avec une possibilité de réservation à la demi-journée pour l'utilisateur. Le Parc collabore avec le Pays Nivernais Morvan pour ce projet, dont le financement est assuré principalement par les communes ou communautés de communes participantes, qui ont la compétence d'autorité organisatrice des mobilités (AOM). Les charges de fonctionnement seront à la charge des communes, mais elles pourront être récupérées par la location de véhicules. En cas de réussite de cette expérimentation, l'objectif serait de la répliquer sur le reste du territoire du PNR.

Pauline Rigoni (ADEME) : Les réflexions qui sont menées au sein des établissements et dans les territoires sont essentielles. L'ADEME et l'État proposent différents dispositifs pour accompagner toutes les démarches de planification de la mobilité. La phase de plan de mobilité simplifié ou de schéma directeur est essentielle pour mettre tous les acteurs autour de la table, pour identifier les flux, etc. Et l'objectif du Challenge est d'ouvrir le dialogue pour identifier des initiatives collectives et favoriser le report modal de la voiture individuelle vers les mobilités alternatives. Passer de l'idée à l'action prend du temps, mais le dialogue entre les collectivités et les entreprises est essentiel pour toucher tous les publics, notamment ceux éloignés de l'emploi.

Tournoux Mougenot Bon et Associés (TMBA) à Dole (39)

Lola LONGIN, Assistante RH

De nombreux collaborateurs de [TMBA](#) habitent dans les villages aux alentours de Dole, et le déplacement en transports en commun n'est pas toujours accessible. Pour cette première participation au Challenge, il a été décidé de mettre en place une action en faveur du covoiturage en créant une carte des domiciles de chaque collaborateur. Les points sont placés au centre du village pour maintenir une confidentialité. Ces cartes ont été transmises aux managers d'équipe, pour permettre un aménagement des horaires aux travailleurs covoitureurs. L'objectif était de lancer cette démarche pendant le Challenge de la mobilité, mais également que cette action devienne pérenne par la suite. Finalement, plusieurs groupes de personnes ont covoituré, mais cela n'a pas fonctionné aussi fortement qu'espéré. Les freins évoqués par les collaborateurs relèvent notamment de raisons personnelles.

Marielle BUCELLE (Région BFC) : La [plateforme de covoiturage Mobigo](#) est financée par la Région BFC. Elle fonctionne individuellement ou par « communautés » de covoitureurs, pour les entreprises, les associations, les collectivités. La cartographie est un peu la même que ce qu'a présenté TMBA, car les personnes qui publient des annonces sont visibles sur la carte. L'application est régionale mais les covoitages aussi peuvent concerner des lieux hors région. L'application permet également d'obtenir la prime covoiturage, en publiant et validant ses trajets.

Régilait à Saint-Martin-Belle-Roche (71)

Lucie BUGNON Ingénieur Affaires réglementaires & RSE

[Régilait](#) emploie 212 salariés et fabrique du lait en poudre, du lait concentré et du lait pour bébé. L'entreprise participe pour la 2^{ème} fois au Challenge, et souhaite que la mobilité soit un sujet abordé toute l'année. Pour cela, un groupe de travail a été créé en avril 2024 dans le but de développer et de promouvoir la mobilité durable pour tous les salariés. Un questionnaire a été diffusé en interne, et il en ressort notamment une volonté de faire davantage de covoiturage. Toutefois 2 attentes ont été mises en évidence : une aide à la mise en relation pour les covoiturages et la possibilité de bénéficier d'une solution de retour au domicile pour le passager en cas de trajet annulé.

Pendant le Challenge, une cartographie des lieux de domicile des salariés a été créée, en identifiant des zones géographiques, l'emplacement des parkings relais et le nombre de trajets potentiellement évités si tous les salariés covoituraient. Le site de Régilait a la particularité d'être composé d'un bâtiment administratif avec des horaires de travail en journée, et d'une usine de production avec des horaires en 3x8. Au total, 38 salariés ont covoituré pendant le Challenge.

D'autres modalités ont été mises en place durant le Challenge, comme la location d'un minibus 9 places pour effectuer le trajet Mâcon-Régilait. L'objectif de cette action était de tester ce mode, pour pouvoir échanger et réfléchir à l'adaptation de la ligne de transport périurbaine (qui ne s'arrête pas devant l'usine) avec la communauté de communes. Au total, seules 6 personnes ont utilisé cette navette, et un second questionnaire ciblé est en cours d'administration pour recueillir les attentes et les freins des personnes concernées.

Enfin, le test d'une application de covoiturage avec une assurance de retour au domicile est envisagé à l'échelle de l'entreprise.

Manon CHEVALIER, Assistante QHSE, Affaires Règlementaires & RSE

Durant le Challenge, sur la journée du vendredi 20 septembre, Régilait a loué un bateau-terrasse permettant de traverser la Saône. Lors de cette journée, de nombreux kilomètres ont été économisés, notamment par les salariés qui habitent dans l'Ain : les personnes qui habitent à Ozan par exemple ont économisé 26 km sur la journée. Une centaine d'habitants et de touristes ont également pu emprunter le bateau. Le Bac d'Asnières qui a fonctionné jusque dans les années 1950, a repris vie pour une journée.

Le midi, les salariés ont déjeuné dans un restaurant de l'autre côté de la Saône avec une participation financière de l'entreprise. Une quarantaine d'élus locaux ont été invités à l'inauguration, dans l'objectif de pérenniser la solution de mobilité durable, et de discuter des contraintes qui existent : difficulté de navigation sur la Saône en hiver, manque de ponton du côté de Régilait, montant de l'investissement financier, etc. Pour ce dernier point, Régilait a également initié des échanges avec les communes limitrophes pour ce projet, afin d'étudier les pistes qui permettraient de mutualiser les moyens pour répondre à des intérêts communs.

Échanges avec la salle

Jean-Luc DELPEUCH (Président de la CC du Clunisois) : La CC du Clunisois a mis en place un projet de partage de véhicule sur son territoire. Après qu'un groupe de communes de la CC ait constaté l'absence de transport en commun et des problématiques de mobilité, la CC a décidé d'acquérir une « navette rurale ». C'est un véhicule électrique avec 9 places, mis à disposition d'un groupe de 5

communes, qui fonctionne à travers une association de chauffeurs bénévoles qui organisent des déplacements pour aller au marché, à un arrêt de bus, au cinéma, etc. Cette navette existe depuis 3 ans, et une 2^e navette rurale va être mise en place pour un autre groupe de communes. La CC offre le véhicule électrique, et les habitants peuvent ensuite s'auto-transporter dans le territoire. Au départ, cela a pu éveiller des réticences, mais le côté convivial et pratique (présence d'une place réservée pour la navette au marché par exemple) a pris le dessus à l'usage. Cela a fait découvrir de nouvelles façons de vivre ensemble. Le fait que les chauffeurs soient des bénévoles n'engendre pas de coût pour les communes. À terme, l'objectif est d'avoir plusieurs navettes rurales qui couvrent toutes les communes du territoire de la CC du Clunisois.

Miguel FERNANDES (Espace des Arts à Chalon-sur-Saône) : Les discussions précédentes abordent le covoiturage principalement par le travail mais peu par le loisir. L'Espace des Arts a mis en place un site de covoiturage pour aider les gens à venir au théâtre en covoiturage. Actuellement, il est peu utilisé. Le système de navette présenté par M. DELPEUCH (CC du Clunisois) paraît très intéressant, et la commune de Chagny propose également une navette 9 places pour permettre aux personnes de se rendre au théâtre. Il semble que le covoiturage soit une solution qui permette de capter des personnes âgées isolées, de leur permettre d'accéder aux lieux de culture, et favoriser le lien social.

Une personne demande s'il est possible de développer le covoiturage sans avoir une réflexion sur l'organisation du temps de travail dans les contrats de travail. À Régilait par exemple, il y a différents postes avec différents horaires, ce qui crée une contrainte. Les contrats de travail pourraient permettre plus de flexibilité.

- Lucie Bugnon (Régilait) : Les horaires sont effectivement différents mais l'objectif est de promouvoir un changement progressif, par exemple une fois par semaine, et de rassurer sur le fait que le covoiturage ce n'est pas forcément à 100%. D'autre part, les horaires de réunions ont été cadrés avec le service RH pour ne pas commencer trop tôt ou terminer trop tard, et ainsi favoriser le covoiturage.

Sylvain MAITRE (Banque Populaire BFC) : Une autre problématique concerne les déplacements professionnels. La Banque Populaire a 2 sites centraux, un à Besançon et un à côté de Dijon, et pour ces déplacements, les mêmes freins sur les horaires sont évoqués. La solution envisagée est de calquer le covoiturage sur le principe des transports en commun avec des heures de départ et d'arrivée. Dans le cas où surviendrait une urgence, on réfléchit à la possibilité de fournir un véhicule de service.

L'animatrice souligne que l'an passé, l'entreprise Atol CD à Gevrey-Chambertin avait évoqué le fait d'envisager différemment l'organisation du temps de travail pour favoriser les modes alternatifs à l'autosolisme.

Didier TAILLARD (Banque Populaire BFC) : Il ne faut pas nier la difficulté à changer les comportements. Au sein de l'entreprise, une réflexion a été menée sur la manière d'acculturer et de conduire le changement. Une formation a été construite pour les collaborateurs, en amenant à

questionner la nécessité du déplacement, l'utilisation de modes alternatifs, et la pratique du covoiturage. Et cela a déjà été dit précédemment, mais le changement ce n'est pas d'un seul coup, il passe aussi par des tests, sans changement brutal. [L'intervention de Dimitri NACZAJ](#) l'an dernier a beaucoup inspiré l'élaboration de ces formations, excepté sur le sujet de l'incitation financière. Au sein de la Banque Populaire BFC, une enveloppe de 30 000€ va récompenser le personnel qui covoiture, en considérant que c'est une manière d'acculturer les collaborateurs au covoiturage. De plus, lors des formations que la Banque Populaire dispense auprès de ses partenaires, une organisation du covoiturage est systématiquement proposée pour se rendre aux formations et aux réunions.

Louis CHATEAU (PNR du Morvan) : Le PNR a eu de bons résultats sur le covoiturage au Challenge, sans n'avoir rien mis en place. On peut en conclure qu'il y a un niveau d'acculturation et de réflexe qui n'a plus besoin d'être alimenté, et qui est aussi lié à un aspect convivial. L'organisation est informelle, et se fait via un groupe WhatsApp. En parallèle, la Maison du Parc héberge d'autres structures avec des professionnels de terrain comme des entomologistes qui ont besoin de se déplacer la nuit par exemple, et pour lesquels il est plus difficile de covoiturer. Pour le PNR, le Challenge a été l'occasion de changer les comportements de certaines personnes qui y travaillent depuis des dizaines d'années, et qui rentraient habituellement déjeuner à leur domicile. Sur ce point également, l'aspect convivial a permis de changer les comportements et de retisser des liens.

Conclusion

Madame Anne VIGNOT, Maire de Besançon et Présidente de GBM

Le Challenge de la mobilité est fondamental, car on a besoin de réviser nos modes de déplacements et de fonctionnement actuels. C'est un grand travail à mener, qui peut faire émerger des questionnements comme celui de se demander si le fait de rentrer déjeuner tous les midis seul dans sa voiture, c'est cela la liberté. Le Challenge permet d'imaginer et d'expérimenter des solutions, en somme, d'être dans le « faire ». Certains pays subissent d'importantes inondations du fait du changement climatique, et il ne faut pas oublier que l'on a tous une part à jouer pour infléchir la crise climatique dans laquelle nous sommes. Le lien social est aussi une partie de la solution, et renvoie à une façon d'envisager le partage de l'espace public. Sur le territoire du Grand Besançon, on remarque de plus en plus d'embouteillages sur la RN57, sans justification évidente autre que l'augmentation du trafic, ce qui serait dramatique. C'est pourquoi nous souhaitons disposer d'études dans une discussion avec la nouvelle directrice de la DREAL BFC. En conclusion, il y a tout un monde à bouger, c'est une opportunité de rêver un nouveau monde, et rêver est important.

Madame Adrienne SIMON-KRZAKALA, directrice régionale de l'ADEME Bourgogne-Franche-Comté

Madame SIMON-KRZAKALA remercie Madame la Maire et Présidente, ainsi que les intervenants et les participants à cet événement, qui ont témoigné des possibilités mais aussi des difficultés rencontrées, qui permettent au final de s'inspirer les uns les autres. Comme cela a été remarqué précédemment, le Challenge est basé sur les trajets domicile-travail, car nous pensons que c'est un levier qui permet d'enclencher un changement de comportement, mais ces sujets sont à construire ensemble et à expérimenter en toute liberté.

L'animatrice remercie les intervenants. Le forum ouvert s'est poursuivi par la Cérémonie régionale de remise des prix du Challenge de la Mobilité 2024.