

Dossier suivi par

Christelle PEYRE, Chargée de mission
Christelle.peyre@anct.gouv.fr

Clermont-Ferrand, le 16/10/2025

Compte-rendu de l'Atelier sur l'Innovation et la Mobilité salariale en Milieu Rural

PJ : Présentations power-point des intervenants

1er octobre 2025 lors du sommet sur les mobilités durables à Clermont-Ferrand

Animateurs : David Dubois (CEREMA) ; Christelle Peyre (ANCT commissariat Massif central)

Intervenants :

- **Partie 1 innovation**
 - Philippe Cortes (Grange solaire)
 - Julien Sales (INVD)
- **Partie 2 : enjeux de la mobilité en entreprise**
 - Géraldine Lecocq (Cheffe de projet Territoire d'industrie de la Vallée du Gier, de l'Ondaine et de Loire Sud)
 - Morgane Faure (Communauté de communes Saint-Pourçain Sioule Limagne)
 - Odile Proust (Figeacteurs)
 - Hervé Danton (Mécanic Vallée)

I. Première Partie : L'Innovation Territoriale

A. Innovation Énergétique : Le Hub Bas Carbone en Creuse

Le projet porté par Grange Solaire, lauréat de l'AMI mobilité de l'ANCT/commissariat Massif central, vise à créer un **hub de mobilité intermodale bas carbone en milieu hyper-rural**. Ce projet est basé sur la transformation de la **friche ferroviaire de la Halle Petite Vitesse à Felletin** (Sud Creuse), un point intermodal (Train / Bus) sur l'axe Guéret – Aubusson – Felletin.

Le Modèle Économique de l'Infrastructure : L'objectif est de proposer des **ombrières solaires à financement privé**. Ces ombrières, en ossature bois, offrent une puissance allant jusqu'à **180 kW photovoltaïque** à Felletin. Le concept est dupliqué à la gare de Lavaveix-les-Mines, avec une puissance de 250 kW, créant un maillage sur l'axe Guéret-Felletin, permettant un ravitaillement tous les 25 km.



La vision de Grange Solaire est qu'un kilowattheure solaire a de la valeur s'il est consommé localement. Le **pic de production entre midi et deux heures** est idéal pour fournir une **recharge de forte puissance** aux flottes d'entreprises ou aux cars scolaires nécessitant de recharger rapidement pour leur tournée de l'après-midi.

- **Tarification** : Le fait d'être en autoConsommation directe réduit les taxes et les coûts de transport. Le coût de recharge est de **25 à 35 centimes le kWh** pour l'usager. Ce prix descend entre **15 et 25 centimes le kWh** pour les flottes qui garantissent une utilisation quotidienne entre 12h00 et 14h00.

Contraintes et Ajustement Stratégique Le projet a dû être reporté d'un an à cause de contraintes majeures :

- **Retard de l'Électrification** : L'électrification des flottes professionnelles et collectivités est trop lente. Seuls **20 à 30 véhicules** sur les 8 000 à 9 000 véhicules personnels du territoire sont électriques. Ce retard est causé notamment par les "**fausses promesses du coût au km électrique**" et le prix élevé des véhicules (jusqu'à 60 000 euros).
 - Les pénalités de la loi LOME feront peser un effet de double peine dès 2025 sur les entreprises intervenant en milieu hyper-rural : Distances plus longues, moins d'infrastructures de recharges, Taxe sur la non-électrification des flottes.
- **Défaillance du réseau de mobilité** : L'innovation du dernier kilomètre ne peut compenser le déclin des 499 premiers kilomètres pour rallier les métropoles.

L'ajustement stratégique vise l'**exploration de la mobilité partagée et inclusive**. Il est crucial d'**identifier un acteur régulier** (Région, opérateurs de transports publics/scolaires/sanitaires) pour garantir un volume d'utilisation et lancer l'investissement dans la borne de forte puissance. L'objectif est de convertir la notion de "dernier kilomètre" en "**premier kilomètre**" pour attirer ces acteurs économiques.

B. L'Expérimentation des Véhicules Légers Intermédiaires (Vélis) dans les Grands Causses (In'VD)

L'association In'VD (Innovation Véhicules Doux), basée en milieu rural (Castelnau-Peygarols, en Aveyron, à 20 km de Millau), se concentre sur la réinvention de l'écomobilité. Le constat est que le vélo classique (utilisé en moyenne pour **3,1 km** en France) est insuffisant pour les trajets ruraux, dont la distance moyenne domicile-travail sur le PNR est de **18 km**.

Le Cahier des Charges du "Véli" Le Véhicule Léger Intermédiaire (Véli) est conçu pour répondre aux besoins spécifiques de la campagne :

- Protection contre les intempéries et un coffre.
- Une vitesse jugée suffisante de **45 km/h** (la vitesse moyenne sur les routes rurales étant de 63 km/h).
- Une autonomie d'au moins **80 km**.
- Maintien de la **mobilité active** (pédalage).





- Faible impact matière, réparabilité, et fabrication en France.

Le Projet Vitamines 12 Cette expérimentation, soutenue par l'ADEME et l'ANCT, implique l'essai de **12 Vélis par 63 individus** sur le territoire de l'Aveyron. Les tests incluent des "non-convaincus". L'objectif est de démontrer que ces véhicules peuvent remplacer l'usage d'une voiture sans effort.

- **Coût d'usage** : Les Vélis se rechargent sur une prise domestique standard et sont très économiques à l'usage, allant de **0,7€ à 2,3€ pour 100 km.**
- **Obstacle** : Le prix de ces véhicules (entre **8 000 € et 12 000 €** pour les premières séries de prototypes) n'est soutenu par **aucune aide à l'achat (0 €)**, contrairement aux voitures électriques conventionnelles qui peuvent bénéficier d'aides significatives.

II. Deuxième Partie : Les Enjeux de la Mobilité en Entreprise

A. Enjeux Stratégiques des Solutions de Mobilité Durable pour les Employeurs

La deuxième partie de l'atelier a été introduite par une présentation menée par le **Territoire d'industrie Vallée du Gier, de l'Ondaine et de Loire Sud**. Cette séquence a rappelé pourquoi les entreprises doivent réfléchir collectivement à des solutions durables pour les défis de mobilité.

Les enjeux majeurs pour les employeurs incluent :

- **Conformité réglementaire** : S'adapter aux évolutions législatives (obligations de plans de mobilité).
- **Réduction des coûts** : Optimiser les déplacements et réduire la dépendance aux carburants fossiles.
- **Attractivité et fidélisation** : Proposer des solutions de mobilité innovantes.
- **Responsabilité environnementale** : Réduire l'empreinte carbone (le transport intérieur cause **32% des émissions de GES** en France) et s'engager dans la transition écologique.
- **Qualité de vie au travail (QVT)** : Améliorer le bien-être et la satisfaction des salariés.
- **Ancrage territorial et coopération** : Fédérer les acteurs locaux et mutualiser les solutions.

L'importance d'une **Démarche Collaborative (PDIE)** a été soulignée, permettant notamment de développer des solutions innovantes en partenariat avec les pouvoirs publics et d'encourager les modes de transport alternatifs (covoiturage, pistes cyclables, mobilité douce).

B. La Communauté de Communes Saint-Pourçain Sioule Limagne (CCSPSL)

La CCSPSL, territoire essentiellement rural dans l'Allier (Région AURA), a présenté ses actions concrètes en matière de mobilité.

- **Le Covoiturage** : La CCSPSL a reconduit une convention partenariale avec **Blablacar Daily** jusqu'à fin 2026. Il a été noté qu'environ **80% des trajets** sur ce territoire se font sur des distances de **20 à 40 km.**



- **Liens avec les Employeurs** : Le territoire compte 11 zones d'activité économique regroupant **149 entreprises et 3 541 emplois**. La CCSPSL collabore avec les responsables attractivité pour recenser les besoins et sensibiliser au covoiturage.

C. Le Programme Mob'AveyLot (Figeacteurs)

Le programme **Mob'AveyLot**, piloté notamment par **Figeacteurs** et **Mecanic Vallée**, dans le Lot et l'Aveyron, est une réponse stratégique aux défis de la "précarité-mobilité" qui affecte plus de 13 millions de Français et qui se traduit en milieu rural par plus de **80% des déplacements** effectués en voiture individuelle. Ce programme vise à améliorer l'accès à l'emploi et aux services pour la population active.

Les Quatre Axes Stratégiques (2024–2026) Le programme s'articule autour de quatre domaines d'action visant la transition vers une mobilité durable :

1. Le déploiement d'une solution de **covoiturage local** pour les trajets domicile-travail et les déplacements du quotidien.
2. Des **tests de location de micro-véhicules électriques** sur le Figeacois.
3. La création d'un réseau de **référents Mobilité Info** pour informer les salariés et soutenir les entreprises dans l'élaboration de leur Plan Mobilité.
4. L'élaboration d'outils pour les conseillers Insertion et Emploi afin d'accompagner la mobilité des personnes en situation de précarité.

Le Service de Covoiturage Inter-entreprises Premium Un service de covoiturage premium a été lancé en **octobre 2024** pour un réseau de **18 structures** adhérentes. L'ampleur de cette initiative est révélée par l'engagement de plusieurs grands noms de l'aéronautique et de l'industrie, regroupant **4 654 salariés**.

Parmi les structures engagées dans ce programme figurent Ratier Figeac, Figeac Aéro, eXcent, Figeacteurs, ainsi que la **Mecanic Vallée** elle-même. Cet **engagement collectif** permet d'intégrer des outils facilitant le covoiturage via l'application gratuite **Karos**.

Les entreprises participantes au projet, dont l'écosystème **Mecanic Vallée** est un contributeur clé, s'engagent à :

- Faciliter l'usage sur site (places de parking réservées aux covoitureurs, abris vélos sécurisés, bornes de recharge électrique).
- Intégrer la démarche dans leur **Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE)**, contribuant ainsi à la **réduction des émissions de GES** et à l'amélioration du bilan carbone du bassin d'emploi.

Les salariés des employeurs adhérents bénéficient, grâce à ce partenariat, de **6 mois de gratuité des trajets** passagers la première année, renforçant l'attractivité et le pouvoir d'achat face au coût annuel moyen du transport qui s'élève à 6 000 € par an pour un ménage.

D. Diagnostic des Tendances : le Virage Multimodal des Salariés Industriels de la **Mecanic Vallée**



L'étude menée sur le territoire du cluster *Mecanic Vallée*, avait pour objectif de mieux cerner l'évolution des habitudes de mobilité des **salariés de toute structure présente sur le périmètre de la Mecanic Vallée**. Elle a recueilli **1 650 réponses**.

1. Évolution et Persistance de l'Autosolisme L'analyse montre que, bien que la voiture reste le mode de déplacement principal (963 réponses), l'autosolisme (seul en voiture) a connu une baisse significative, passant de **82% en 2022 à 58% des répondants** en 2025.

- **Les Freins** : Les difficultés citées par les salariés pour abandonner l'autosolisme sont principalement le manque de concordance des **horaires des bus** avec les horaires de travail ou les sorties d'école, ainsi que le **manque de flexibilité des horaires** imposé par le covoiturage ou le bus.

2. Intérêt Marqué pour les Alternatives Légères L'enquête met en évidence un intérêt important pour les solutions économiques et légères :

- **61% des salariés** (901 réponses) sont intéressés par des solutions de transports **moins coûteuses en euros et en énergie**.
- **41% des salariés** (601 réponses) se disent intéressés pour **tester des voiturettes électriques ou des VAE**.

3. Conclusion de l'Étude L'analyse des résultats met en évidence une **tendance forte du recours au transport multimodal** chez les salariés. Les répondants adaptent et combinent différents moyens de transport en fonction des contraintes et des opportunités quotidiennes, révélant une recherche de solutions personnalisées et flexibles.

Conclusion : Bilan des Échanges et Perspectives de la Mobilité Durable en Milieu Rural

Le bilan de l'atelier du 1^{er} octobre 2025 révèle que la transition vers la mobilité durable en milieu rural est marquée par des innovations pertinentes mais bridée par des blocages structurels.

Concernant l'infrastructure bas carbone, le projet **de Grange solaire en Creuse** offre un modèle économique compétitif, proposant une recharge de forte puissance via des ombrières solaires (**180 kW**) à des tarifs allant de **15 à 35 centimes le kWh**. Cependant, ce modèle est freiné par un **retard critique de l'électrification** (seulement 20 à 30 VE sur 8 000 à 9 000 véhicules personnels) et par la "limite de compétence" des collectivités rurales, qui n'ont pas de flotte suffisante pour garantir l'investissement. Le succès dépend de la capacité à convertir l'approche du "dernier kilomètre" en "**premier kilomètre**" en sécurisant des acteurs réguliers.

L'association **In'VD** a validé la pertinence des **Véhicules Légers Intermédiaires (Vélis)** pour les longs trajets ruraux (moyenne de **18 km** domicile-travail), grâce à leur faible coût d'usage (**0,7€ à 2,3€ pour 100km**). Un obstacle politique majeur demeure : le coût d'achat (8 000 € à 12 000 €) n'est soutenu par **aucune aide publique (0 €)**.

Malgré ces freins, les démarches collaboratives portent leurs fruits. Le programme **Mob'AveyLot** de **Figeacteurs** et **Mecanic Vallée**, l'étude de *Mecanic Vallée* ont montré une forte **tendance multimodale** : l'autosolisme a chuté de 82% à 58% des répondants en 2025. L'engagement de **4 654 salariés** dans le covoiturage inter-entreprises aide les employeurs à atteindre leurs objectifs de **RSE**.



(réduction des GES) et répond à l'intérêt des salariés pour des solutions moins coûteuses. De plus, **41% des salariés** de la Mecanic Vallée sont intéressés par les VAE/micro-véhicules.

Enfin, l'intervention du **Territoire d'industrie Vallée du Gier, de l'Ondaine et de Loire Sud** a souligné l'importance de la démarche collective pour répondre aux enjeux de **conformité réglementaire** et de **RSE**, une nécessité que la **CCSPSL** traduit concrètement en milieu rural en renouvelant son partenariat de **covoiturage Blablacar Daily** pour cibler les trajets de **20 à 40 km** et en collaborant activement avec ses **149 entreprises** pour recenser les besoins et sensibiliser à la mobilité durable.

