



HAL
open science

Développer une mobilité durable en territoire peu dense

Zoé Blanchemanche

► **To cite this version:**

Zoé Blanchemanche. Développer une mobilité durable en territoire peu dense. Géographie. 2023. dumas-04432841

HAL Id: dumas-04432841

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-04432841>

Submitted on 16 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License



Développer une mobilité durable en territoire peu dense

Zoé Blanchemanche

Mémoire de fin d'étude

**Master 2 Aide à la Décision en Aménagement urbain et
Régional**

Université de Franche-Comté



Encadrement professionnel :
M. Bourdenet

Encadrement universitaire :
T. Buhler

2023

Remerciements	2
Introduction	3
I. La Communauté de Commune Champagnole Nozeroy Jura : un territoire étendu aux caractéristiques variées	7
I.1 Structure du territoire	7
I.2 Desserte du territoire	22
I.3 Des enjeux à prendre en compte pour le développement de la mobilité	33
II. Des leviers et des freins pour le développement de la mobilité	35
II.1 Facteurs sociologiques	35
II.2 Aides financières et appuis techniques	39
II.3 Enjeux politiques	42
III. Des solutions concrètes et réalisables sur le territoire	46
III.1 Entreprises : des leviers pour le développement de solutions accessibles	46
III.2 Promotion des mobilités douces	50
III.3 Réduction des déplacements : favoriser la non-mobilité	55
Conclusion	60
Table des figures	63
Bibliographie	64
Annexes	67

Remerciements

Avant tout développement, il apparaît opportun de commencer ce mémoire de fin d'étude par des remerciements, à tous ceux qui m'ont accompagnée au cours de ces cinq dernières années d'études, à ceux qui m'ont beaucoup appris au cours de ce stage, ainsi qu'à ceux qui ont contribué à faire de cette expérience un moment extrêmement enrichissant.

Tout d'abord, je souhaite exprimer ma gratitude envers mon maître de stage et ancien enseignant, Morgan Bourdenet, pour son précieux encadrement, ses conseils éclairés et son soutien constant. Sa grande expertise dans le domaine a été une source d'inspiration et m'a poussé à donner le meilleur de moi-même. Je le remercie chaleureusement pour le temps qu'il m'a accordé, sa confiance et sa bonne humeur infaillible tout au long de cette expérience !

Je souhaite également adresser mes remerciements à mon tuteur universitaire, Thomas Buhler, pour le temps qu'il m'a consacré pendant mon stage et pour ses commentaires constructifs lors de l'évaluation de mon mémoire. Ses remarques avisées ont contribué à améliorer la qualité de mon travail et je lui suis reconnaissante pour son soutien.

Je tiens à exprimer ma gratitude envers Mme Houot, membre du jury et responsable du Master ADAUR, pour sa disponibilité tout au long de cette formation et sa passion communicative dans la transmission de ses enseignements. Ses conseils éclairés et son engagement ont été d'une grande valeur pour mon parcours.

Enfin, je souhaite exposer ma reconnaissance envers tous mes enseignants, dont les connaissances approfondies et les compétences pédagogiques ont joué un rôle essentiel dans mon apprentissage tout au long de mes études. Leurs cours stimulants et leurs conseils éclairés m'ont permis d'acquérir les connaissances nécessaires pour mener à bien ce projet de mémoire.

Pour conclure, je tiens sincèrement à exprimer ma gratitude envers l'ensemble de mes camarades avec lesquels j'ai partagé des moments forts tout au long de ces deux années de Master. La synergie et l'entraide au sein de notre promotion ont été des éléments clés de mon épanouissement personnel. Je suis reconnaissante d'avoir pu compter sur leur soutien, leur amitié et leur collaboration tout au long de ce parcours académique. Ensemble, nous avons surmonté des défis, échangé nos connaissances et nos idées, et créé un environnement propice à l'apprentissage dans une atmosphère positive et enrichissante. Je souhaite remercier chacun d'entre eux pour les moments de partage mémorables et leur esprit d'équipe. Je leur souhaite le meilleur dans leurs futurs projets et je suis reconnaissante de les avoir eus à mes côtés durant ces années inoubliables.

Introduction

À l'heure où l'hypermobilité occupe une place centrale dans notre société contemporaine, il est important de reconnaître que la mobilité est devenue un critère de discrimination de plus en plus préoccupant. Cette évolution dynamique présente à la fois des avantages et des défis majeurs. D'un côté, elle favorise l'échange culturel, économique et social entre les grandes villes, stimulant ainsi l'innovation et la croissance économique. Cependant, elle accentue également les disparités territoriales en concentrant les ressources et les opportunités dans les métropoles, au détriment des régions périphériques et des territoires peu denses.

Il est essentiel de comprendre que tous les citoyens ne bénéficient pas d'une égalité d'accès à la mobilité. De nombreux groupes sociaux sont confrontés à l'immobilité forcée ou éprouvent des difficultés à accéder aux services de mobilité. Alors que 22 millions de Français vivent en territoire rural¹ (INSEE, 2021), les ménages qui résident dans une commune rurale parcourent une distance médiane de 50 km par jour pour aller travailler, soit deux fois plus que dans les grandes unités urbaines à l'exception de Paris. Au cours des vingt dernières années, ces distances ont augmenté de 25% (INSEE, Enquêtes nationales transports et déplacements 1994 et 2018). Bien que les ménages sans aucune voiture soient 17 fois moins nombreux en milieu rural qu'en milieu urbain dense, seulement 22 % des habitants des communes rurales et 38 % des habitants des agglomérations de moins de 20 000 habitants estiment avoir accès à une offre de transport, comparé à 64 % dans les grandes agglomérations et 89 % à Paris (Enquête de l'Observatoire des mobilités émergentes, 2018).

Les freins à la mobilité sont variés, appréhension à prendre les transports en commun, difficulté à prendre un ticket, méconnaissance des solutions de transports sur son territoire, financement du permis de conduire, absence de véhicules pour rejoindre son lieu de formation ou de travail... Cette réalité ne peut être ignorée, car elle contribue à perpétuer les inégalités sociales et économiques. Il est donc impératif de prendre des mesures pour remédier à ces disparités et améliorer l'accès à la mobilité pour tous les citoyens, en particulier ceux vivant dans des zones rurales.

Le dictionnaire définit la mobilité comme étant le « caractère de ce qui peut se mouvoir, changer de place, de position » (Le Robert, 2021), soit une aptitude qui renvoie à un potentiel, ce qu'il est possible de faire. En géographie, la mobilité est un concept qui englobe un large éventail de phénomènes liés au déplacement physique des individus et des groupes humains. Il ne se limite pas seulement aux aspects pratiques tels que les techniques de transport et l'accessibilité, mais englobe également les idéologies et les technologies du mouvement qui prévalent dans une société donnée. La mobilité est ainsi influencée par des valeurs sociales, des conditions géographiques et des dispositifs technologiques. Chaque acteur, qu'il s'agisse d'un individu ou d'un groupe social, possède un capital de mobilité qui résulte de ses compétences et de son insertion spatiale. Ce capital de mobilité structure et régule son propre "système de mobilité". Les déplacements des personnes favorisent les échanges et la diffusion de valeurs, d'idées ou de technologies qui sont des moteurs essentiels du développement de l'humanité.

Les mobilités peuvent être classées en différentes catégories. Les migrations, qu'elles soient internationales ou intérieures, constituent des formes de mobilité de longue durée. Le tourisme et l'excursionnisme représentent des mobilités plus temporaires. Les mobilités quotidiennes sont liées aux deux catégories précédentes, car elles peuvent être liées aux loisirs ou au trajet domicile-travail, et dépendent donc des choix de résidence effectués lors de migrations passées.

¹ Depuis 2021, selon l'INSEE, les territoires ruraux désignent l'ensemble des communes peu denses ou très peu denses d'après la grille communale de densité. Ils réunissent 88 % des communes en France et 33 % de la population en 2017.

La mobilité quotidienne fait référence aux déplacements réguliers que les individus effectuent dans leur vie quotidienne, que ce soit pour se rendre au travail, à l'école, faire des courses, ou participer à des activités sociales. Elle englobe donc l'ensemble des déplacements effectués par les personnes dans le cadre de leurs activités journalières.

Les enjeux liés à la mobilité quotidienne sont multiples. Tout d'abord, il y a l'enjeu environnemental. Les déplacements individuels en voiture sont à l'origine de pollution atmosphérique et contribuent au changement climatique. Réduire les émissions de gaz à effet de serre liées à la mobilité quotidienne est donc essentiel pour lutter contre le réchauffement climatique et préserver la qualité de l'air. Un autre enjeu majeur est l'engorgement des réseaux de transport. Les embouteillages et la congestion routière sont des problèmes courants qui entraînent des pertes de temps, une baisse de productivité et une augmentation des coûts économiques. La mobilité quotidienne a également des implications sociales. Les personnes ayant un accès limité aux transports en commun ou n'ayant pas les moyens de posséder une voiture peuvent rencontrer des difficultés pour se déplacer et accéder aux services essentiels tels que les soins de santé, l'emploi ou l'éducation. En conclusion, la mobilité quotidienne est un enjeu crucial qui nécessite une gestion efficace pour répondre aux défis environnementaux, économiques et sociaux.

La gestion de la mobilité englobe une grande diversité d'échelles, allant des flux mondiaux de transport de marchandises aux flux locaux de transport scolaire, par exemple. Il est donc essentiel de prendre en compte ces différentes échelles pour une gestion efficace.

Les grands flux de transport, tels que le transport de marchandises à l'échelle mondiale, font l'objet d'une réglementation et d'une planification constantes. Les organismes internationaux, les gouvernements nationaux et les organisations régionales mettent en place des politiques et des réglementations visant à garantir la sécurité, l'efficacité et la durabilité de ces flux. Cela inclut la gestion des routes, des voies navigables et des voies aériennes, ainsi que des normes de sécurité et des accords internationaux sur le commerce et le transport.

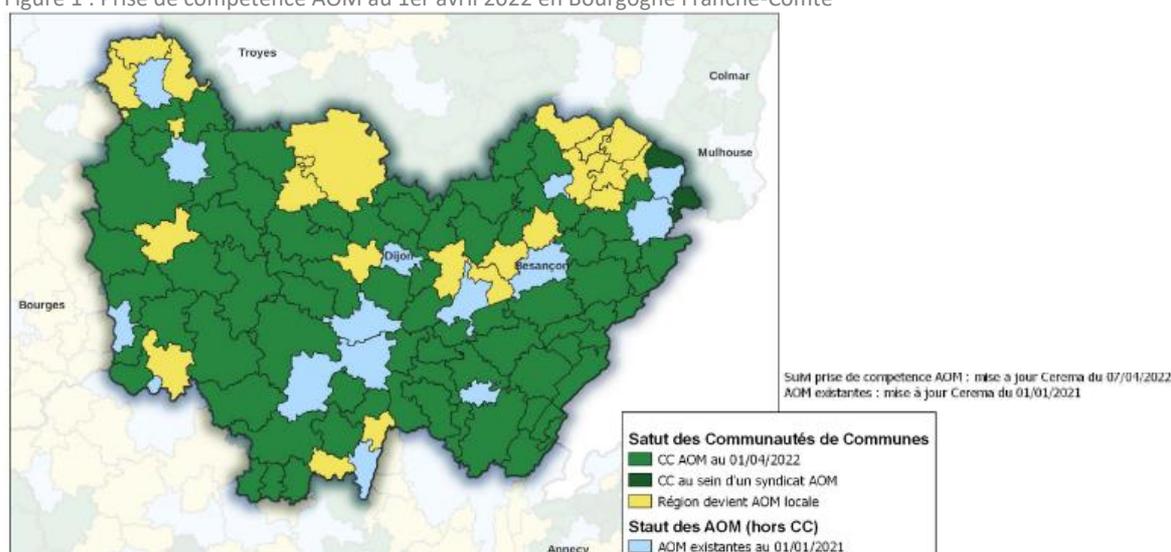
Cependant, il est tout aussi important de prêter attention aux petits flux de mobilité à l'échelle locale. Ces flux peuvent inclure le transport quotidien des habitants pour leurs déplacements domicile-travail, les déplacements pour l'accès aux services de base tels que l'éducation, la santé et les commerces, ainsi que les déplacements pour les loisirs et les activités sociales. La gestion de ces petits flux de mobilité nécessite une analyse détaillée des besoins spécifiques des communautés locales, des infrastructures de transport disponibles et des solutions de mobilité adaptées à ces besoins. Les institutions locales, telles que les communautés de communes, les municipalités et les départements, jouent un rôle clé dans cette gestion. Elles sont chargées de planifier, d'organiser et de réglementer les services de transport locaux, tels que les transports en commun, le transport scolaire et les infrastructures routières. La mobilité est en effet une compétence répartie entre différentes institutions, allant des organismes internationaux aux autorités locales. Cette répartition des compétences permet une prise en compte plus précise des spécificités locales et une gestion adaptée des flux de mobilité à chaque échelle.

Les Communautés de Communes jouent un rôle essentiel dans la planification des services de transport au sein de leurs territoires, en tant qu'interface privilégiée entre les populations locales et les institutions régionales qui sont en relation directe avec l'État. C'est notamment le cas de la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura (CC CNJ), qui, créée en décembre 2016 par la fusion des communautés du Plateau de Nozeroy (25 communes) et de Champagnole Porte du Haut-Jura (38 communes) et de l'ajout de trois nouvelles communes en 2019 (Marigny, le Frasnais et Saffloz), a pour objectif de rassembler les communes afin de coopérer dans la gestion de compétences communes et de favoriser le développement local.

En effet, la CC CNJ exerce plusieurs responsabilités principales dans le but d'assurer la cohérence du développement du territoire. Elle est chargée de compétences intercommunales obligatoires telles que l'aménagement de l'espace pour mener des actions d'intérêt communautaire, comme l'élaboration de plans locaux d'urbanisme et de documents d'urbanisme². Elle est également responsable du développement économique avec l'aménagement et la gestion des zones d'activités commerciales, tertiaires, artisanales et touristiques, ainsi que du soutien aux activités commerciales d'intérêt communautaire et de la promotion du tourisme par le biais de l'Office de Tourisme. La CC a également la charge de l'aménagement, de l'entretien et de la gestion des aires d'accueil des gens du voyage, ainsi que de la collecte et du traitement des ordures ménagères. La gestion de l'eau, des milieux aquatiques et la prévention des inondations font également partie de ses compétences obligatoires.

En parallèle, la CC CNJ dispose de compétences additionnelles, telles que la politique du logement et du cadre de vie, l'assainissement des eaux usées et la gestion de la mobilité. Cette dernière compétence découle de la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en 2019. En effet, la politique des transports actuelle ne correspond plus aux réalités du pays ni aux besoins et attentes des citoyens, notamment de ceux qui vivent dans des zones éloignées des grandes métropoles. Plusieurs problèmes se posent, comme le manque de moyens de transport en milieu rural qui crée un sentiment d'injustice et limite les possibilités de déplacement des résidents. De plus, la crise environnementale et climatique nécessite une transition vers des modes de déplacement plus durables, réduisant ainsi l'utilisation des voitures individuelles. Les investissements dans les infrastructures de transport ont souvent été axés sur de grands projets, au détriment des besoins quotidiens des citoyens, créant ainsi des disparités entre les régions bien desservies et celles qui souffrent d'un manque d'infrastructures adaptées. Enfin, le secteur des transports évolue rapidement avec l'émergence de nouvelles technologies et pratiques, ce qui exige une intégration de ces innovations dans la politique des transports. Ainsi, la LOM apporte une transformation profonde à la politique des mobilités, avec un objectif clair : rendre les déplacements quotidiens plus faciles, moins coûteux et plus respectueux de l'environnement. De ce fait, elle propose de confier une partie de la charge des politiques de transport et de déplacement aux Communauté de Communes sur la base du volontariat. Pour les CC qui ne se saisissent pas de la compétence mobilité, celle-ci revient à la Région qui l'exerce localement.

Figure 1 : Prise de compétence AOM au 1er avril 2022 en Bourgogne Franche-Comté



² Il est important de noter que les compétences et les actions d'une communauté de communes peuvent varier selon les choix des communes membres et les particularités propres à chaque territoire.

Tout comme 80% des Communautés de Communes de la Région Bourgogne Franche-Comté (Figure 1), la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura a délibéré en faveur de la prise de cette compétence, elle est donc devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité de son territoire à partir du 1^{er} juillet 2021. De ce fait, la CC se doit d'agir pour développer différents domaines de mobilité que sont les transports réguliers, les transports à la demande, les mobilités actives, les mobilités partagées et le transport solidaire. Cependant, aucune action concrète n'a été mise en place sur le territoire en faveur de la mobilité depuis la prise de compétence. Afin de remédier à cette situation, la Communauté de Communes a ouvert un poste de stagiaire dont l'objectif était d'engager un travail de réflexion approfondi sur la mobilité et de contribuer à la mise en place de projets concrets visant à améliorer la situation. Ce stage a offert une occasion unique d'analyser la situation actuelle de la mobilité sur le territoire de la Communauté de Communes et de proposer des solutions adaptées aux territoires similaires. Le présent mémoire est le fruit de ce travail de réflexion, il constitue donc une synthèse des résultats obtenus et des propositions émises dans le cadre de ce stage. Il vise à fournir à la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, et aux Communautés de Communes situées en territoire peu dense, une base solide pour engager des actions concrètes et efficaces visant à améliorer la mobilité quotidienne des habitants de leurs territoires.

Dans ce contexte de prise de compétence récente, plusieurs problématiques se posent concernant la mobilité. **Comment développer une mobilité durable dans les collectivités des territoires peu denses ? À quel niveau de gouvernance les actions doivent-elles être mises en place pour être pertinentes et efficaces ? Quels leviers et freins sont observés pour promouvoir des solutions de transport adaptées aux besoins des populations rurales ?**

Pour répondre à ces problématiques, il est question, dans un premier temps, de dresser un diagnostic global de la mobilité du territoire de la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura. Ce cas d'étude précis permettra de faire ressortir les enjeux potentiels principaux en termes de mobilité dans les territoires peu denses. Ensuite, seront étudiés les possibilités mais aussi les freins que rencontre une petite Communauté de Communes dans l'exercice de cette compétence. Enfin, il sera possible d'identifier les actions concrètes qui pourront être mises en place sur un tel territoire afin de promouvoir la mobilité.

I. La Communauté de Commune Champagnole Nozeroy Jura : un territoire étendu aux caractéristiques variées

La CC CNJ Jura est choisie comme cas d'étude pour établir une base solide et cohérente dans ce mémoire. Cette première partie examine l'organisation et les spécificités d'un territoire peu dense qui a obtenu la compétence mobilité à partir de juillet 2021. En identifiant les enjeux et les solutions mises en place par la CC CNJ, cette partie offre une référence pour l'analyse des enjeux de mobilité quotidienne et l'élaboration de recommandations pertinentes pour une gestion efficace dans des contextes similaires.

I.1 Structure du territoire

Une analyse approfondie de la structure du territoire permet de saisir les dynamiques de mobilité des habitants ainsi que les problématiques auxquelles ils font face.

I.1.1 Périmètre d'étude

I.1.1.1 Situation générale

La Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura regroupe 66 communes sur un territoire d'une superficie de 630 km². Elle est à l'Est du Jura et bordée par le département du Doubs (Figure 2).

Figure 2 : Occupation du sol de la Communauté de Communes CNJ

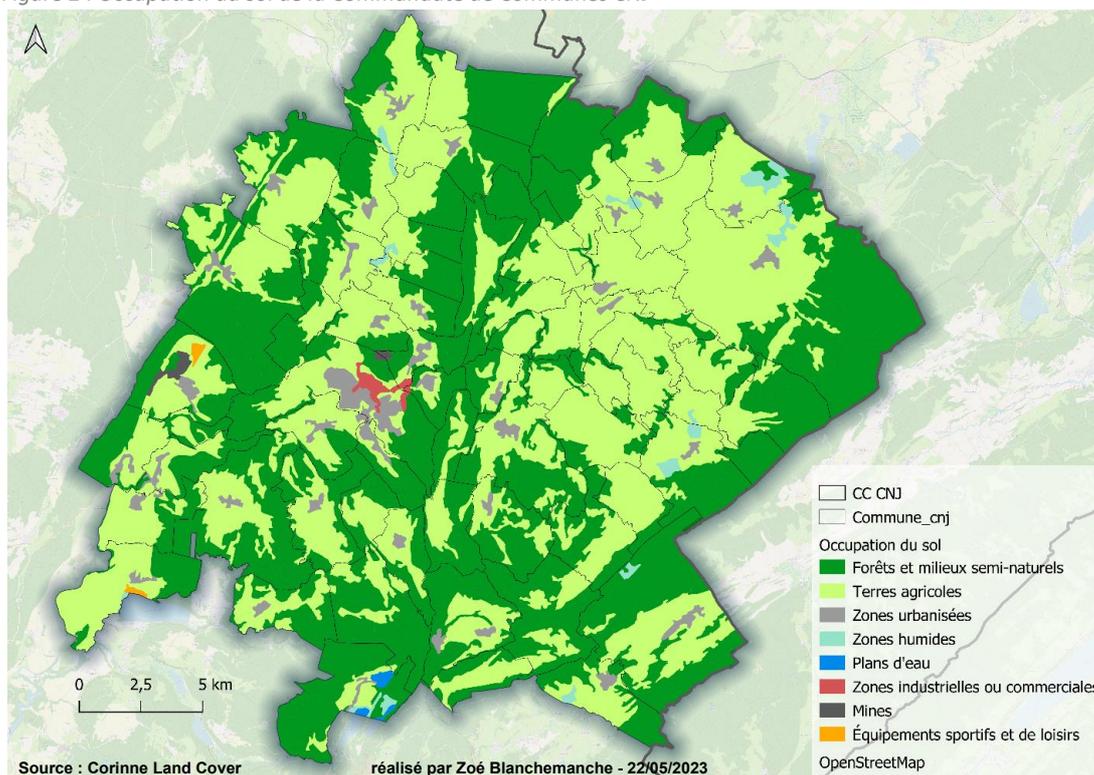


Figure 3 : Surfaces et parts des types d'occupation du sol

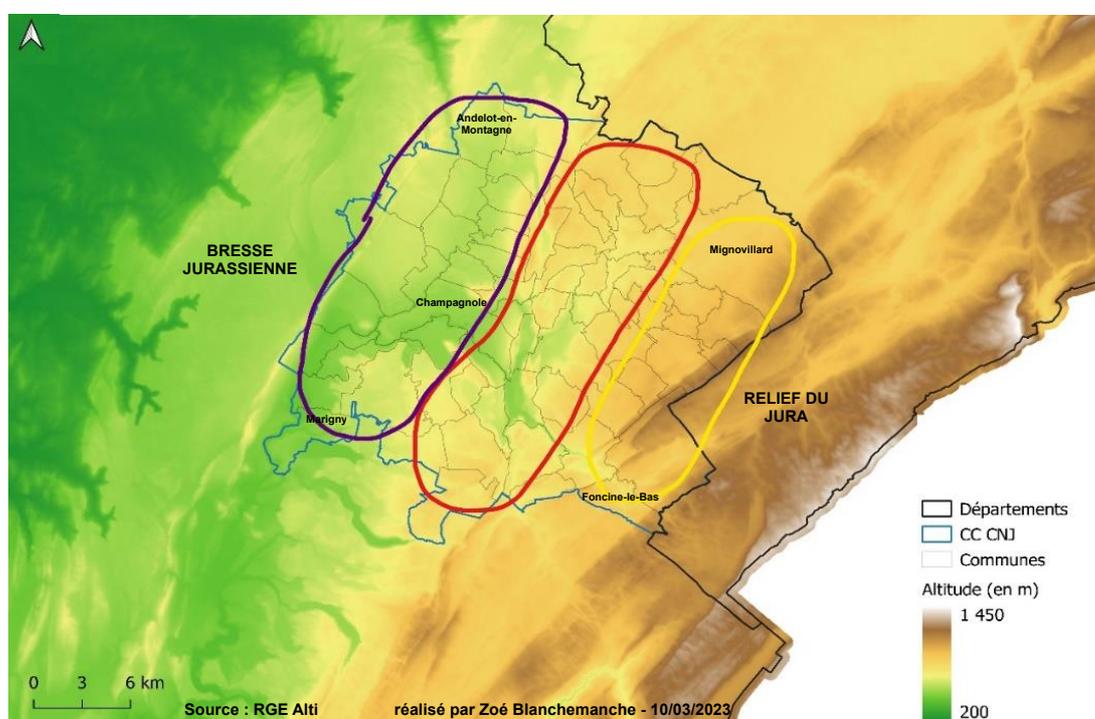
Occupation du sol	Surface (en Ha)	Part (en %)
Forêts et milieux semi-naturels	93 841	67
Terres agricoles	42 698	31
Zones urbanisées	1 661	1,19
Zones humides	646	0,46
Plans d'eau	248	0,18
Zones industrielles ou commerciales	146	0,10
Mines	106	0,08
Equipements sportifs et de loisirs	58	0,04

La CC CNJ est un territoire à dominante naturelle et agricole avec 67% de l'occupation du sol correspondant à des forêts et milieux semi-naturels et 31% à des terres agricoles. Les espaces urbanisés occupent une part minimale de l'occupation du sol avec seulement 1,33% au total. (Figure 3)

I.1.1.2 Topographie

La communauté de communes se situe à mi-chemin entre la Bresse Jurassienne située à l'Ouest du territoire et le relief du Jura qui borde la frontière franco-suisse à l'Est (Figure 4). Ainsi, on retrouve un territoire très diversifié au sein de la CC CNJ avec, le premier plateau (en violet) qui poursuit la plaine de la Bresse pour les communes de Marigny à Andelot-en-Montagne. Ce premier plateau correspond aux altitudes les plus faibles du territoire allant de 400m à 700m. Lorsque l'on remonte la combe d'Ain en direction de Champagnole, un second plateau (en rouge) plus élevé apparaît avec une altitude qui varie entre 700m et 900m. La majorité des communes situées au centre de la CC se trouvent sur ce second plateau qui est caractérisé par un climat dont les températures moyennes sont moins élevées que celles observées en plaine. Dès ce plateau, les communes sont classées en zone de montagne (Annexe 1). Les communes situées en bordure Est de la CC (en jaune), de Foncine-le-Bas à Mignovillard, sont composées d'un relief marqué avec une altitude culminant jusqu'à 1200m. Le climat y est de type montagnard avec des étés relativement frais et humides et des hivers froids marqués par des averses de neige.

Figure 4 : Carte de relief



La topographie et le climat ont un impact direct sur les pratiques de mobilité, or, la diversité observée entraîne des problématiques différentes sur l'ensemble du territoire. Ainsi, cette pluralité doit être prise en compte dans les politiques d'aménagement du territoire afin de répondre au mieux aux enjeux de chaque secteur géographique qui compose la communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura.

I.1.2 Démographie

I.1.2.1 Population permanente

La communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura a connu une hausse significative de sa population jusqu'au début des années 80 où le nombre d'habitants du territoire culminait à 23 025 puis a chuté de 4,2% en l'espace de 20 ans environ. Depuis les années 2000, la CC voit sa population augmenter régulièrement mais de façon modérée. Elle est aujourd'hui composée d'un peu plus de 22 700

habitants (Figure 5) ce qui concède au territoire une faible densité de population de 36 habitants par kilomètre carré soit près de trois fois moins que la moyenne de densité en France.

Figure 5 : Évolution de la population de la CC CNJ entre 1968 et 2019

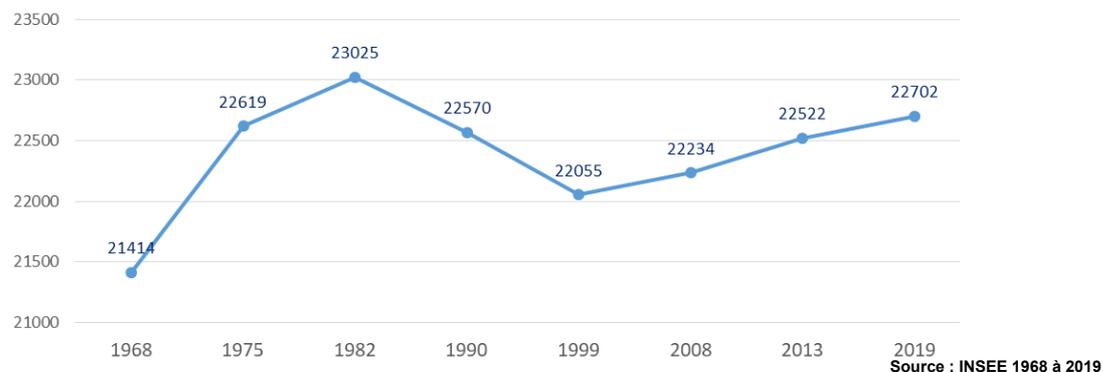
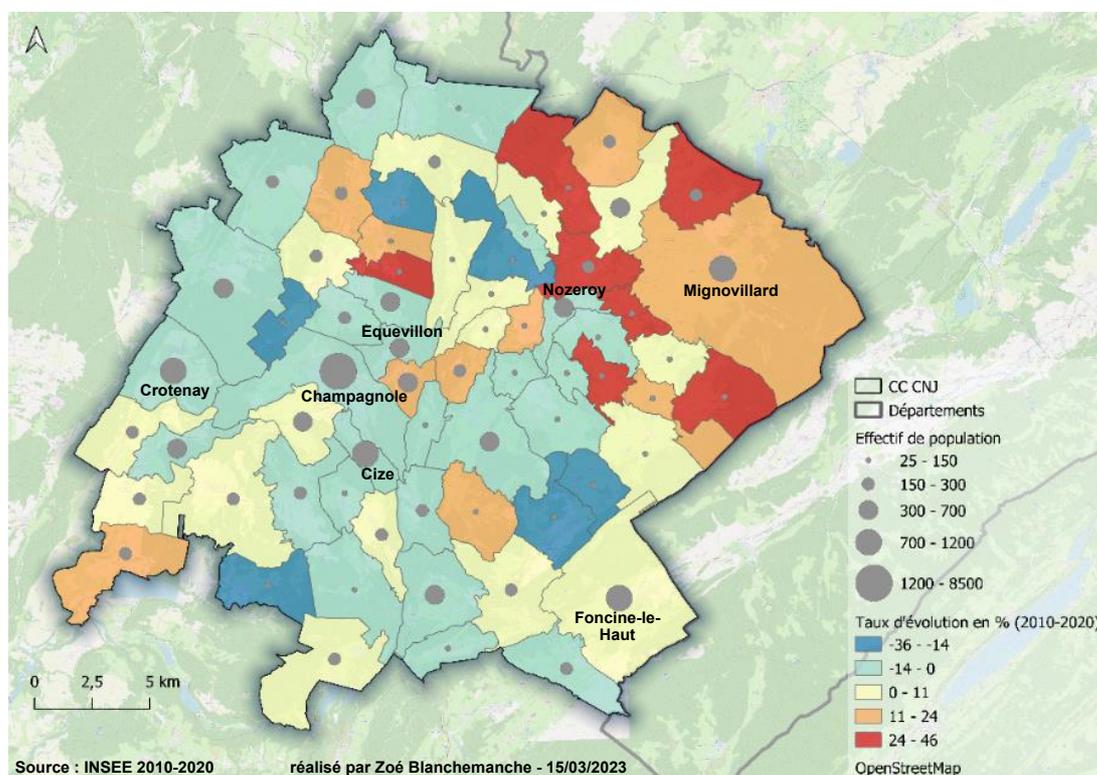


Figure 6 : Carte de répartition de la population taux d'évolution entre 2010 et 2020



Concernant la répartition de la population sur l'ensemble du territoire, la ville de Champagnole concentre 37% de la population totale de la CC avec près de 8 500 habitants (Figure 6). Les communes limitrophes à Champagnole regroupent également un nombre important d'habitants comme Cize, Crotenay ou Équevillon qui sont composées de 600 à 800 habitants. On retrouve également des communes bien peuplées pour le territoire le long de la bordure Est de la CC avec Fonce-le-Haut et Mignovillard qui comptabilisent respectivement 1070 et 754 habitants.

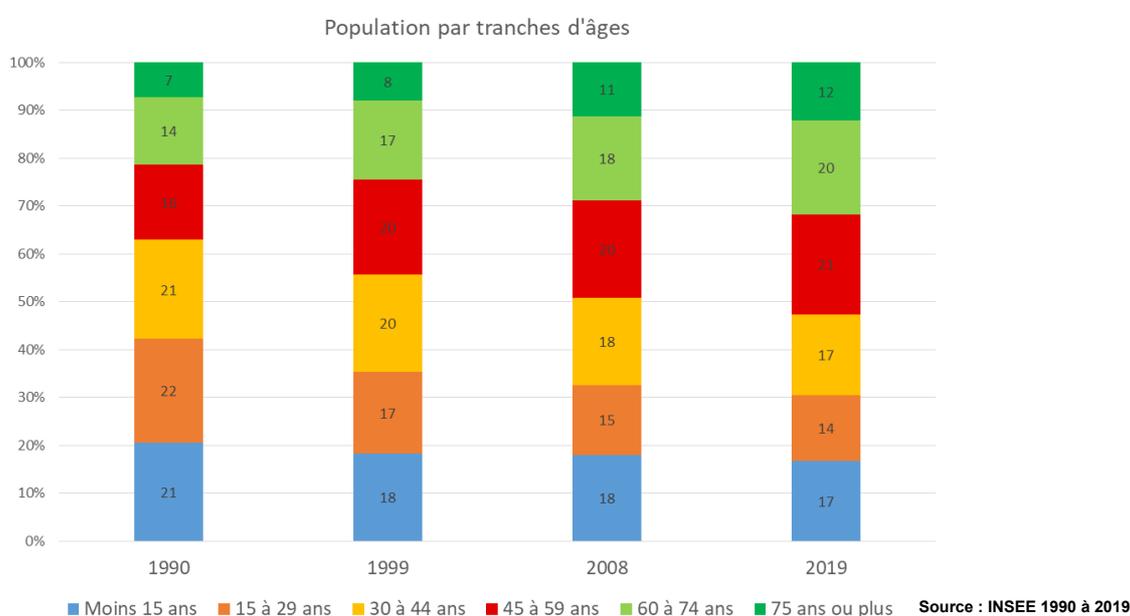
Pour ce qui est des dynamiques d'évolution, on observe une légère diminution de la population dans les communes au centre du territoire. En effet, 32 communes disposent d'un taux d'évolution nul ou négatif, c'est le cas de Champagnole et la majeure partie de ses communes limitrophes. Cependant, une

augmentation notable de la population est visible au niveau du plateau de Nozeroy au Nord-Est de la CC avec 6 communes dont la population a au moins augmenté d'un quart en 10 ans. Cela est dû à la proximité avec la frontière Suisse qui engendre une forte attractivité au niveau de l'emploi. La diminution de population dans les communes du centre de la CC est compensée par l'augmentation observée sur le plateau de Nozeroy puisque le bilan sur l'ensemble de la CC reste plutôt stable avec le gain de 328 habitants entre 2010 et 2020 ce qui représente un taux d'évolution de 1,4% sur 10 ans.

I.1.2.2 Populations vulnérables

La mobilité des individus est un élément clé de la vie quotidienne car elle permet de réaliser des activités à l'extérieur du domicile. Les difficultés à se déplacer, pouvant entraîner la sédentarité ou une mobilité réduite, peuvent en effet constituer un frein à la participation et à l'insertion sociale et faire alors apparaître des inégalités. Ainsi, il est nécessaire d'intégrer les populations potentiellement vulnérables en termes de mobilité à cette étude. Ici, la vulnérabilité prise en compte concerne les personnes démotorisées ainsi que les personnes âgées de plus de 60 ans.³

Figure 7 : Évolution de la structure par âge de la population 1990-2019 de la CC CNJ



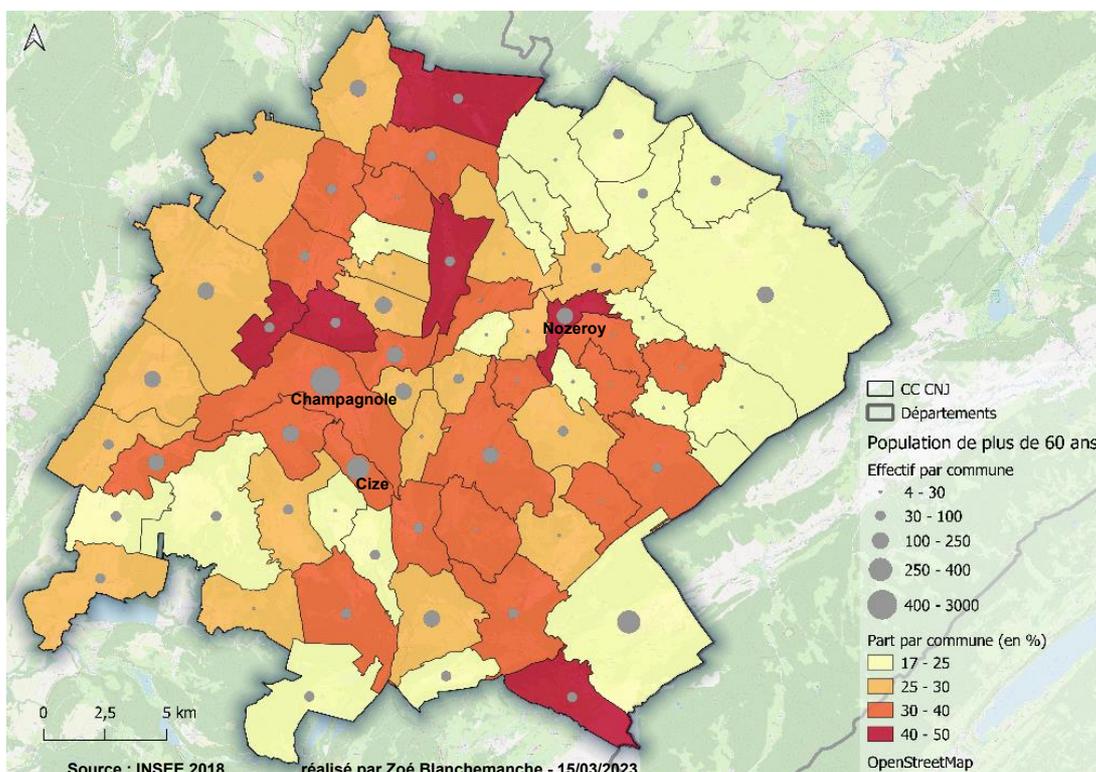
On remarque sur le graphique que l'évolution de la structure par âge entre 1990 et 2019 témoigne d'un vieillissement global de la population (Figure 7). En effet, une diminution de la part des personnes jeunes est observée depuis plus de 20 ans. C'est le cas notamment de la catégorie de 15 à 29 ans qui correspond principalement aux étudiants et jeunes actifs dont la part dans la population totale de la CC a été réduite de 8 points entre 1990 et 2019. A contrario, il y a une nette augmentation de la part de la population de plus de 45 ans. Par exemple, la part des personnes de plus de 75 ans a presque doublé au cours des 20 dernières années en passant de 7% à 12%. Concernant les personnes de plus de 60 ans, elles représentent aujourd'hui 32% de la population de la CC soit 6 points de plus que la moyenne Française (26%).

³ Il existe également d'autres types de vulnérabilité que ne nous ne traiterons pas spécifiquement ici mais qui sont à noter telles que les vulnérabilités sociales, culturelles ou encore numériques.

Le constat de vieillissement interroge directement la problématique de mobilité du territoire, car la perte progressive d'autonomie des personnes nécessite de privilégier l'accès aux pôles de proximité, notamment lorsque les personnes sont situées en périphérie des centres-bourgs.

Personnes de plus de 60 ans

Figure 8 : Représentativité des personnes de plus de 60 ans



La répartition des habitants de plus de 60 ans de la CC est plutôt concentrée vers la ville de Champagnole et ses communes limitrophes avec près de 3 000 personnes dans la ville centre et 320 à Cize par exemple (Figure 8). En ce qui concerne leur représentativité de la population communale, les communes dont la part d'habitants de plus de 60 est la plus élevée se trouvent principalement au Nord/Nord-Ouest. Ce sont cependant des communes ayant peu d'habitants ce qui entraîne une surreprésentation des personnes âgées bien qu'elles soient peu nombreuses. Le plateau de Nozeroy dispose d'une faible part d'habitants de plus de 60 ans, c'est également le cas des communes situées en bordure Sud de la CC.

Figure 9 : Taux de motorisation des ménages (en %)

	2 voitures ou plus	1 voiture	Pas de voiture
France	37	48	15
Jura	42	47	11
CC CNJ	49	45	6

Source : INSEE 2018

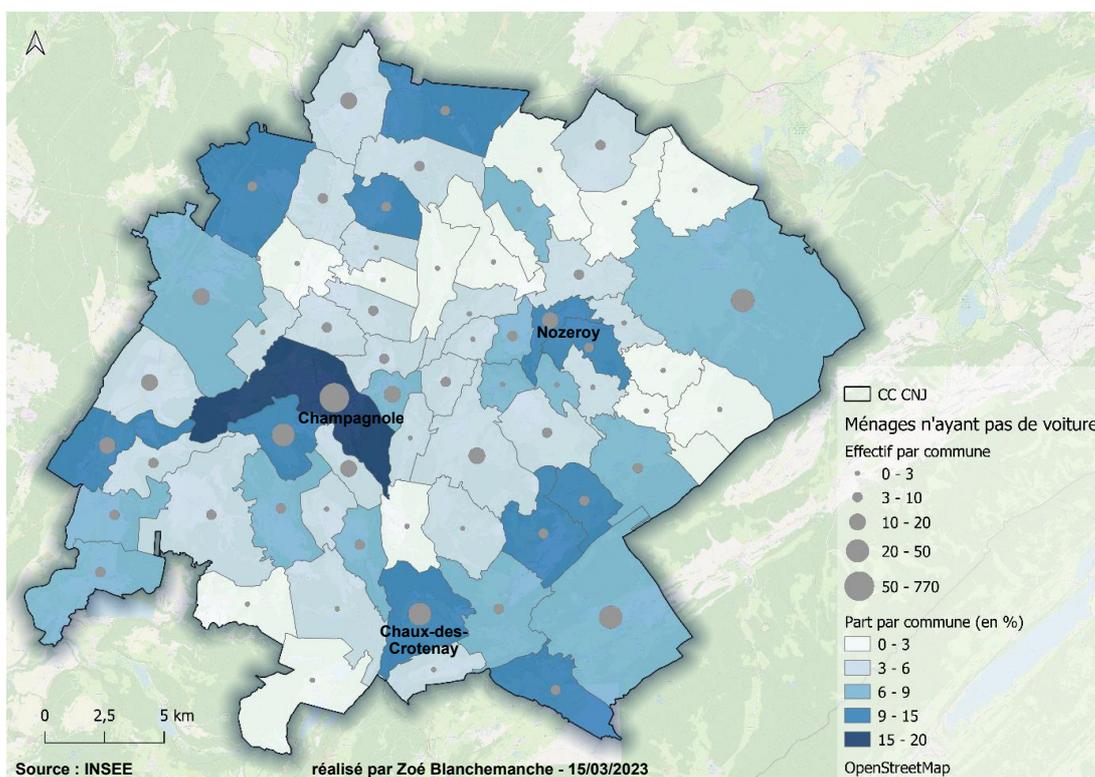
Un très haut taux de motorisation est observé chez les ménages de la CC CNJ, près de la moitié des ménages du territoire disposent de 2 voitures ou plus (Figure 9), c'est 7 points de plus que la moyenne jurassienne et 12 points de plus que la moyenne nationale. Les ménages n'ayant pas de voiture sont au nombre de 1 200 sur l'ensemble du territoire de la CC ce qui représente 6% de la population. Bien que ce pourcentage soit moins élevé que la moyenne du Jura il n'en reste pas moins important au vu du caractère rural de la zone et de l'omniprésence de la voiture.⁴

⁴ Il est à noter que certains de ces ménages démotorisés le sont peut-être volontairement, sans que ce soit une situation subie.

Ménages non motorisés

Le taux de motorisation peut également informer sur la vulnérabilité en termes de mobilité des ménages. En effet, en territoire peu dense, le recours à la voiture peut se montrer indispensable pour les déplacements du quotidien. Ainsi, ne pas disposer de voiture individuelle peut être un frein à l'accessibilité du territoire et de ses services.

Figure 10 : Part des ménages non motorisés



Un grand nombre de ménages non motorisés se trouvent à Champagnole, ils sont 770 environ et représentent 18% de la population totale (Figure 10). Leur présence dans la ville-centre de la CC permet l'utilisation d'autres modes de transport pour leurs déplacements et notamment de la marche et du vélo, ils ne sont donc pas forcément les plus freinés dans leurs déplacements, d'autant plus que la commune accueille des commerces et services ce qui limite les distances de déplacements. Cela indique cependant qu'il est important de proposer une offre satisfaisante de modes de transports alternatifs à la voiture à Champagnole. Les ménages attirant particulièrement l'attention sont les ménages situés dans des communes éloignées du centre. C'est le cas notamment des communes Nozeroy et Chaux-des-Crotenay qui se situent à 15km de Champagnole environ et qui contiennent toutes deux une vingtaine de ménages non motorisés qui représentent environ 10% de leurs ménages.

Les vulnérabilités liées à la mobilité sont variées et parfois difficilement identifiables. Il est nécessaire de les prendre en compte dans le développement de solutions de mobilité adaptées à tous afin de réduire les inégalités d'accessibilité qui peuvent entraîner d'importantes difficultés d'accès aux soins, à l'enseignement, la culture...

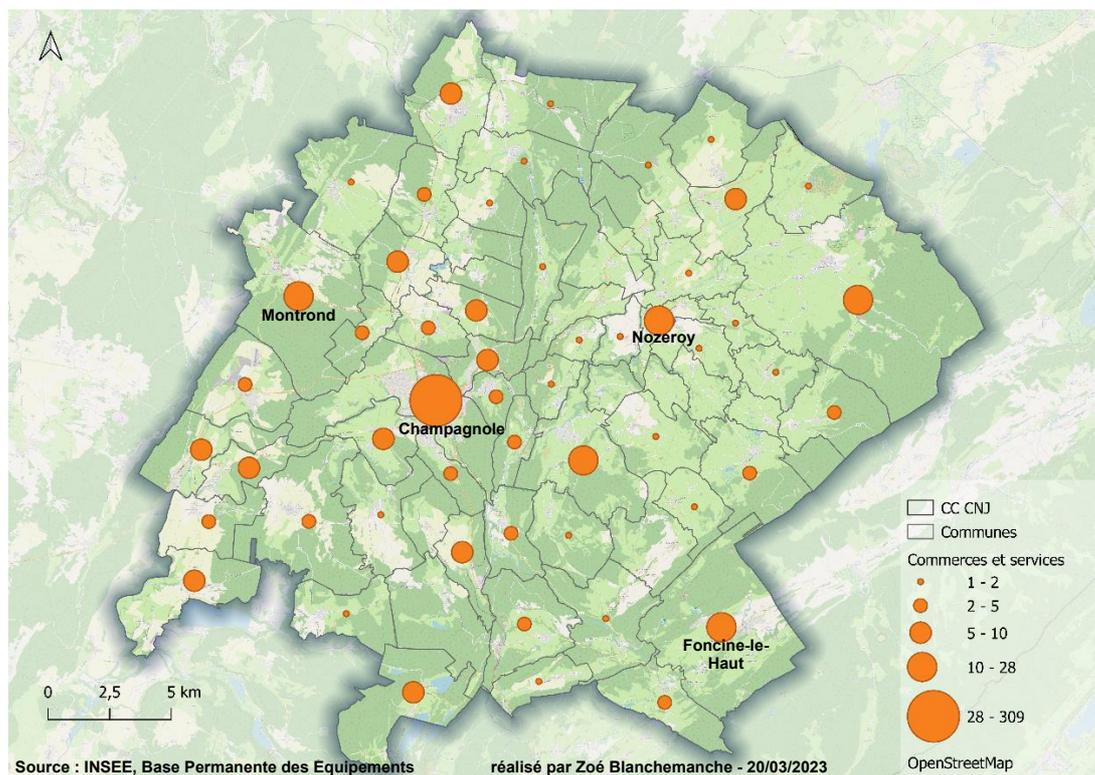
I.1.3 Pôles structurants

I.1.3.1 Équipements

Offre commerciale

La CC CNJ possède 580 commerces et services de diverses catégories répartis sur l'ensemble du territoire (Figure 11).

Figure 11 : Localisation des commerces dans la CC CNJ



Champagnole concentre 309 commerces soit plus de la moitié des commerces de la CC. On retrouve également des commerces et services dans les communes de Foncine-le-Haut (28), Nozeroy (24) et Montrond (17). Il y a trois unions commerciales et artisanales disséminées sur le territoire : l'ACSC Champagnole, qui gère la promotion des commerces champagnolais, l'animation d'activités tout au long des saisons ainsi que la coopération entre les acteurs du territoire, l'Association des Commerçants et Artisans de Nozeroy et l'Association des Commerçants et Artisans de Foncine-le-Haut.

Figure 12 : Types de commerces de la CC CNJ

Type commerce ou service	Nombre	Part en %
Hotels, bars, restaurants	103	18
Services divers	76	13
Commerces auto, moto, caravane	75	13
Commerces alimentaire	69	12
Services de soins de la personne	52	9
Commerces divers	45	8
Services immobiliers	40	7
Commerces d'équipement de la personne	31	5
Commerces d'équipement de la maison	29	5
Commerces d'hygiène, santé	26	4
Commerces de culture, loisirs	17	3
Services bancaires	10	2
Commerces multiples	7	1
Total	580	100

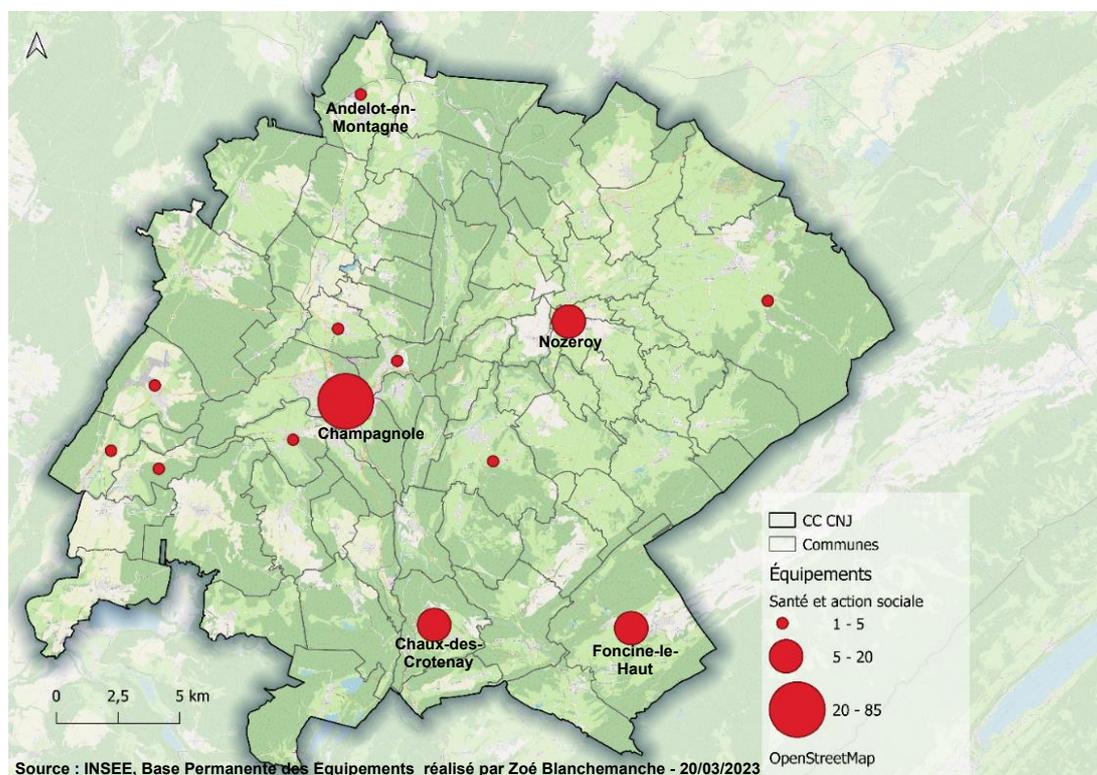
Source : INSEE, Base Permanente des Equipements

Ainsi, on retrouve une grande diversité de commerces et services avec près de 20% de d'hôtels, bars ou restaurants (Figure 12). Au niveau des commerces on retrouve principalement des commerces de véhicules et alimentaires qui représentent respectivement 13% et 12% de l'offre. Bien qu'ils représentent une faible part de l'offre totale les grandes surfaces dites « commerces multiples » sont au nombre de 7 et exclusivement concentrées à Champagnole.

Santé

Au sein de la Communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura se trouve 138 services de santé et d'action sociale en 2021. Parmi ces services on compte 16 médecins généralistes en 2021 contre 22 cinq ans auparavant (BPE 2016-2021, INSEE). Ces chiffres illustrent les enjeux liés aux services de santé en milieu rural et la diminution constante de l'offre. Pour tenter de contrer ce phénomène, la CC a établi un projet de construction d'une maison de santé à Champagnole qui va venir compléter l'offre de celle déjà existante à Nozeroy. Inaugurée début avril 2023, cette nouvelle structure médicale qui dispose d'une salle d'urgence, d'une salle de décontraction et de plusieurs bureaux de consultations médicales et paramédicales, a pour objectif de renforcer l'offre de soin du territoire et de favoriser l'installation de nouveaux professionnels de santé.

Figure 13 : Offre de soin du territoire



Les services de santé et d'action sociale (établissements sanitaires et médico-sociaux, professionnels de santé généralistes ou spécialistes, et professions paramédicales) sont concentrés dans la ville centre, Champagnole, qui regroupe plus de 60% des services de santé de la CC CNJ (Figure 13). Il y a également 20 services de santé à Nozeroy ce qui est non-négligeable. D'autres pôles secondaires ressortent comme Foncine-le-Haut, Andelot-en-Montagne et Chaux-des-Crotenay.

Éducation et scolarité

Accueil des jeunes enfants : Pour l'éducation des jeunes enfants, la CC CNJ gère différentes structures. Le relais d'assistants maternels (RAM) Champagnole Nozeroy Jura, qui est un service public gratuit, lieu d'informations et de ressources, qui apporte un soutien aux assistantes maternelles et accompagne les parents pour la garde de leurs enfants. En 2020, on comptait 183 assistantes maternelles sur le territoire, pour 630 places d'accueil. 138 assistantes maternelles ont fréquenté le RAM. Le nombre de places disponibles est en baisse, tout comme le nombre d'assistantes maternelles sur les communes hors

Champagnole. La CC CNJ gère également une crèche multi-accueil d'une capacité d'accueil de 35 places pour les 0-4 ans. Des micro-crèches privées pour l'accueil des enfants de 0 à 4 ans sont aussi implantées sur le territoire, une se situe à Sirod, une autre à Bief-du-Fourg et une dernière structure est implantée dans trois communes : Nozeroy, Foncine-le-Haut et depuis 2021 à Chaux-des-Crotenay

De nouveaux besoins d'accueil de la petite enfance en termes de capacité et de répartition sur le territoire ont été recensés. Pour développer de nouvelles micro-crèches, plusieurs actions ont été engagées par la CC CNJ, comme la création d'une commission spécifique petite enfance pour réaliser un diagnostic et définir les besoins sur le territoire.

Une étude menée conjointement avec la CAF projette la construction de trois micro-crèches supplémentaires sur le territoire, respectivement à Montrond, Andelot-en-Montagne et Monnet-la-Ville à très court terme.

Scolarité : La CC CNJ dispose d'une capacité de 3 935 élèves répartis de la maternelle au lycée sur un total de 21 établissements scolaires en 2021 (Figure 14).

Figure 14 : Effectifs des établissements scolaires

Établissement	Écoles maternelles	Écoles élémentaires	Collèges	Lycées (général, technologique ou professionnel)	Total
Effectif scolaire (élèves)	237	1 777	940	981	3 935

Source : Ministère de l'Éducation Nationale et de la Jeunesse, 2019-2020, Traitement : Observatoire des Territoires

La presque totalité des écoles du territoire a fait l'objet d'une construction ou d'une rénovation de moins de 10 ans avec 7 constructions et 9 établissements rénovés. La ville de Champagnole comptabilise à elle seule 11 établissements scolaires. Une nouvelle école est prévue sur la commune de Nozeroy suite à la hausse des effectifs du collège qui ne permet plus la mutualisation des bâtiments.

Formations supérieures : Concernant les formations supérieures, la Communauté de communes possède deux formations de BTS en sections de technicien supérieur dispensées au lycée P-E Victor à Champagnole. Dans les territoires proches on retrouve une offre de formations spécifiques avec notamment le BTS Opticien Lunetier à Morez, le Lycée des métiers de l'hôtellerie, de la restauration et du sanitaire et du social à Poligny ou encore l'Institut européen de formation, Compagnons du tour de France, pour former aux métiers du bâtiment et du bois à Mouchard. Cependant, les universités les plus proches sont situées à Besançon (25), Dijon (21) ou Lyon (69) soit en dehors du département.

Culture, sport et loisirs

Le territoire bénéficie d'un total de 125 équipements sportifs, culturels ou de loisirs. Parmi ceux-ci, on retrouve un très fort déséquilibre entre les types d'équipements, en effet, 84% sont dédiés au sport alors que les loisirs et la culture ne représentent que 6% chacun des équipements présents. Cette disparité s'explique en partie par le caractère du territoire, où les sports et notamment les sports de pleine nature sont très développés alors qu'au contraire, les activités culturelles le sont beaucoup moins. C'est un phénomène qui est dû à plusieurs raisons. Tout d'abord, la taille de la population modérée limite le nombre de personnes intéressées par les événements culturels et la demande pour ces lieux. Au niveau économique, les ressources financières disponibles pour construire et maintenir des lieux culturels sont limitées. Enfin, les priorités communautaires accordent une plus grande importance aux services de base liés à l'éducation ou la santé notamment.

Figure 15 : Équipement par type et localisation

Commune	Équipements			
	Sportif	Loisir	Culturel	Total
Champagnole	28	4	4	36
Mignovillard	10	1	1	12
Foncine-le-Haut	7	0	2	9
Nozeroy	5	1	1	7
Crottenay	5	0	1	6
Le Frasnois	4	1	0	5
Cize	5	0	0	5
Cerniébaud	3	1	0	4
Monnet-la-Ville	4	0	0	4
Ney	4	0	0	4
Chaux-des-Crottenay	4	0	0	4
Sirod	3	0	0	3
Vannoz	3	0	0	3
Cuvier	3	0	0	3

Source : INSEE, Base Permanente des Equipements

La CC CNJ dispose d'une offre plutôt réduite en termes d'équipements liés aux activités sportives, de loisirs ou culturelles, avec 1 équipement pour 180 habitants. De plus, les équipements sont principalement concentrés dans les pôles les plus importants.

Bien que l'offre en équipements de la Communauté de communes soit convenable, elle est inégalement répartie sur le territoire. On observe ainsi de fortes disparités entre les communes du centre de la CC, Champagnole et des communes limitrophes, qui concentrent plus de la moitié des équipements et les communes périphériques. Des seconds pôles apparaissent tout de même comme Nozeroy et Foncine-le-Haut. Ils permettent de limiter le rabattement de la population vers Champagnole pour l'accès à certains services.

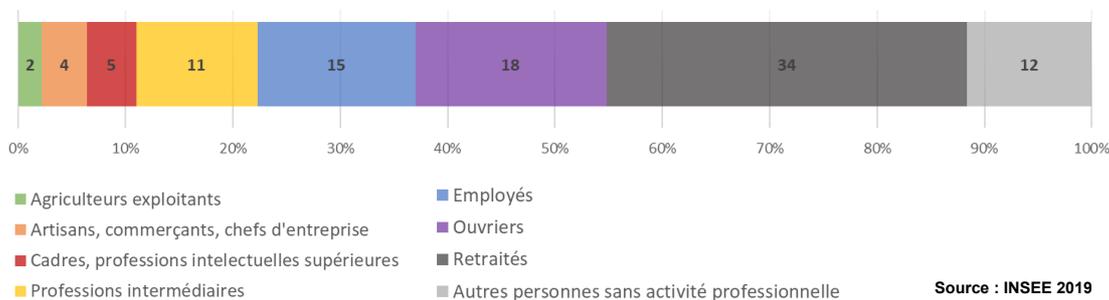
I.1.3.2 Emplois

D'après l'INSEE la Communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura se situe sur 3 zones d'emploi qui sont rattachées à Lons-le-Saunier, Pontarlier et Saint-Claude (Annexe 2). La Suisse n'est pas prise en compte dans ces zones d'emploi cependant son influence n'est pas négligeable dans le marché.

Catégories socio-professionnelles

L'analyse de la population par catégorie socioprofessionnelle montre une part relativement forte de retraités sur la CC CNJ qui représentent 34% de la population de plus de 15 ans. Les ouvriers et employés sont également bien représentés avec 18% et 15%. A contrario, les professions plus qualifiées telles que les cadres et professions intellectuelles supérieures ne représentent que 5%. (Figure 16)

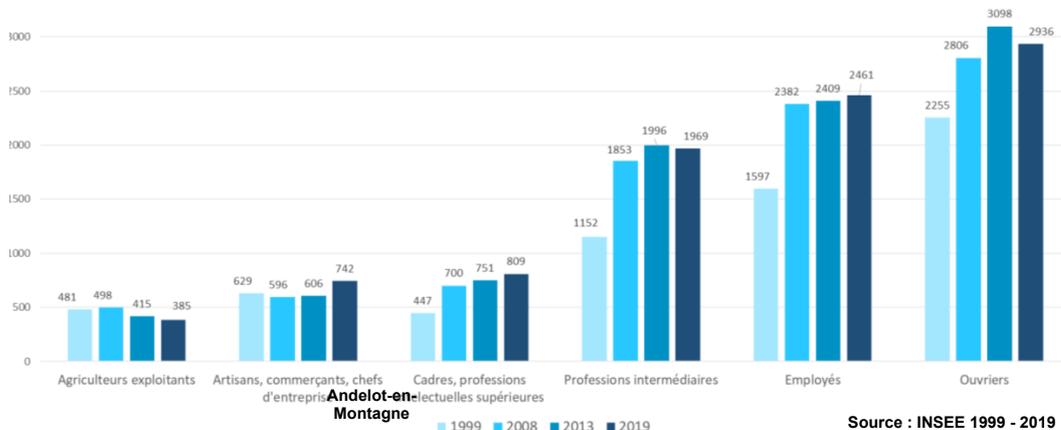
Figure 16 : Catégories socio-professionnelles de la population de plus de 15 ans en 2019



L'évolution de la répartition des actifs occupés par CSP montre une baisse continue du nombre d'agriculteurs exploitants depuis 2008 (de 498 en 2008 à 385 en 2019). L'artisanat et le commerce ont, au contraire, plutôt tendance à gagner de nouveaux travailleurs, tout comme les professions intellectuelles supérieures. Les professions intermédiaires ainsi que le nombre d'employés semblent se

stabiliser. Enfin, les ouvriers sont de moins en moins nombreux depuis 2013, après avoir beaucoup augmenté entre 1999 et 2013. (Figure 17)

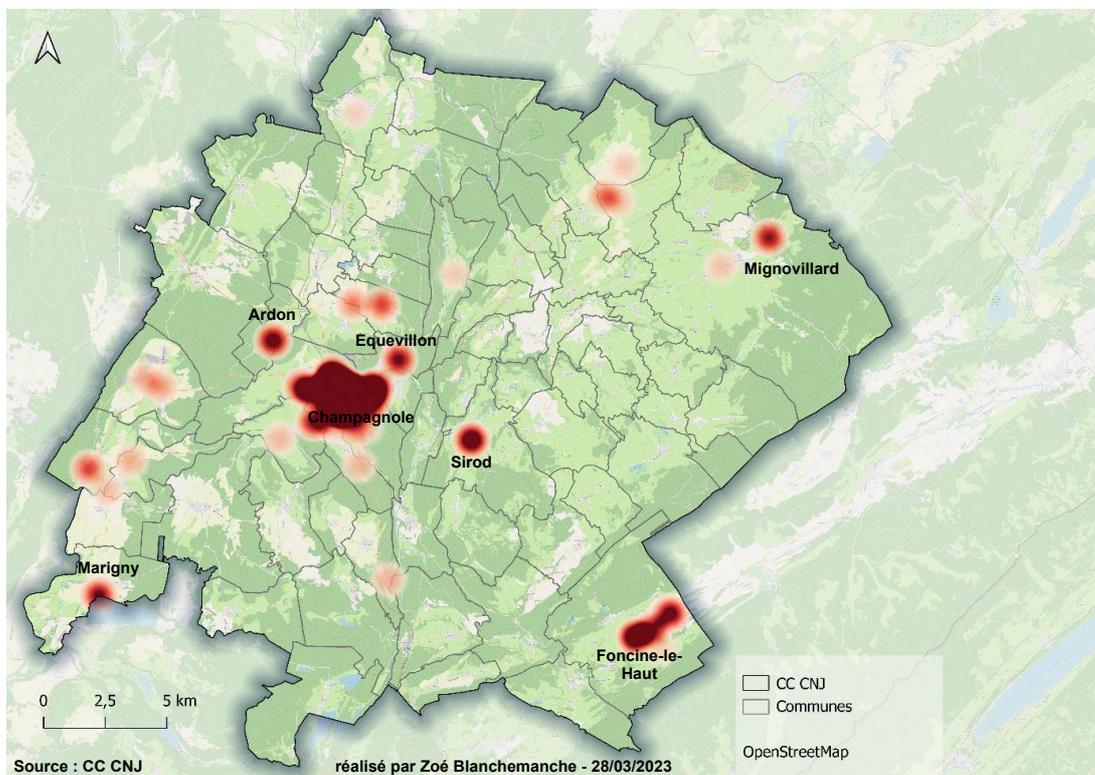
Figure 17 : Évolution de la répartition des actifs occupés par CSP entre 1999 et 2019



Localisation des emplois

La localisation des emplois est un indicateur important pour l'étude des mobilités car ils génèrent des flux quotidiens importants. Sur le territoire, la plus grande concentration d'entreprises de plus de 10 salariés se trouve à Champagnole (Figure 18). Le second pôle le plus important au niveau du nombre d'entreprises est Foncine-le-Haut. D'autres communes limitrophes à la ville-centre comme Équevillon ou Ardon ressortent au niveau du nombre d'emplois, c'est le cas également de Sirod, Mignovillard ou Marigny.

Figure 18 : Localisation des entreprises de plus de 10 salariés de la CC CNJ

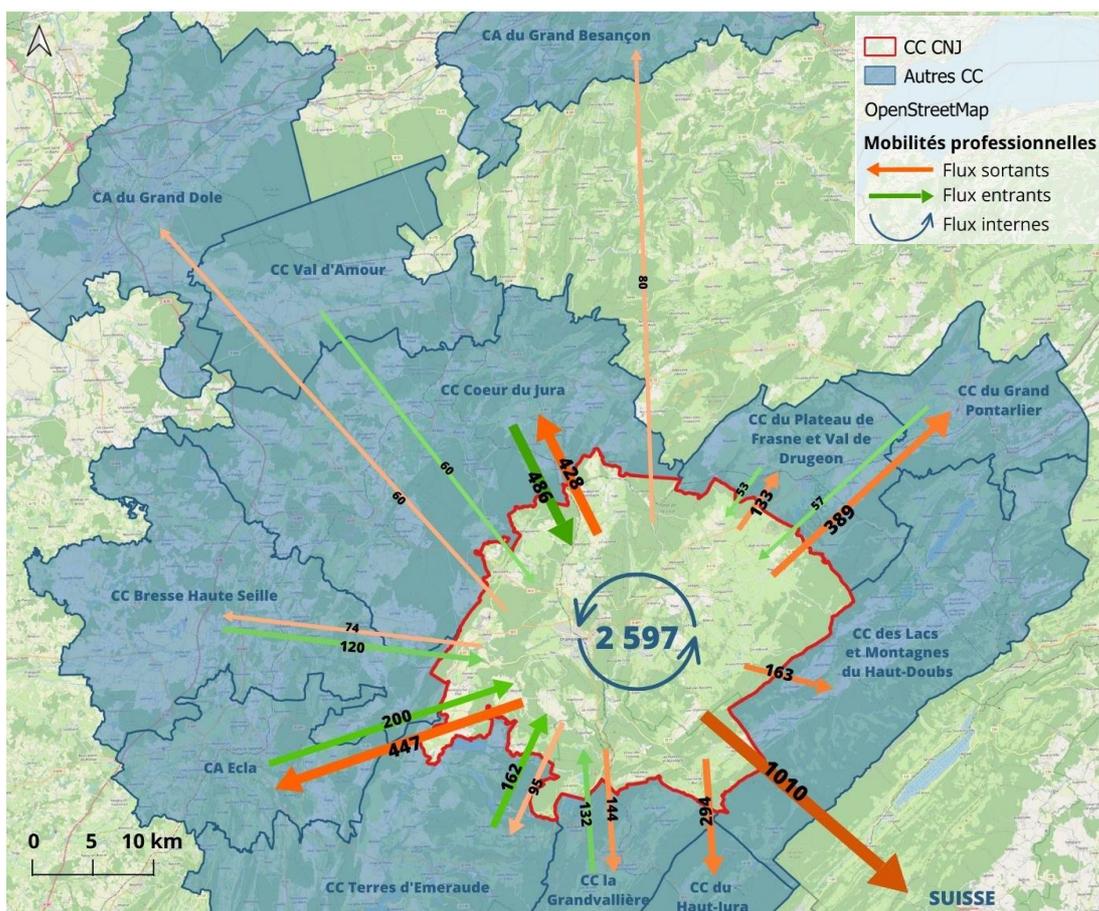


Flux des déplacements domicile-travail depuis et vers la CC CNJ

Pour ce qui est des flux domicile-travail depuis et vers la CC CNJ, on remarque globalement davantage de flux sortants (3 317) que de flux entrants (1 270) ou de flux internes à la CC (2 597). Plus d'un tiers de ces flux sortants sont en direction de la Suisse (1 010) qui dispose d'une grande attraction pour l'emploi. De nombreux flux sont également à destination des Communauté de communes Cœur du Jura, du Grand Pontarlier et Espace Communautaire Lons Agglomération (ECLA) avec environ 400 flux chacune en leur direction. Enfin, des flux moins nombreux mais non négligeables sont à destination des CC situées au Sud et à l'Est du territoire (CC du Haut-Jura, CC la Grandvallièrre, CC du Plateau de Frasne et Val de Drugeon, CC des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs), ils varient entre 133 et 294 déplacements domicile-travail.

Au niveau des flux entrants, ils sont principalement à l'origine des Communautés de Communes situées au Nord et à l'Ouest du territoire. En effet, on observe près de 500 flux qui proviennent de la CC Cœur du Jura et 200 de la CA Espace Communautaire Lons Agglomération (ECLA). Concernant les communautés de communes situées à l'Est du territoire (CC du Haut-Jura et CC des Lacs et Montagnes du Haut-Doubs) elles ne génèrent aucun flux en direction de la CC CNJ. Ce phénomène s'explique par la présence de la Suisse qui capte une très grande partie des travailleurs. (Figure 19)

Figure 19 : Flux entrants et sortants des déplacements domicile-travail depuis et vers la CC CNJ

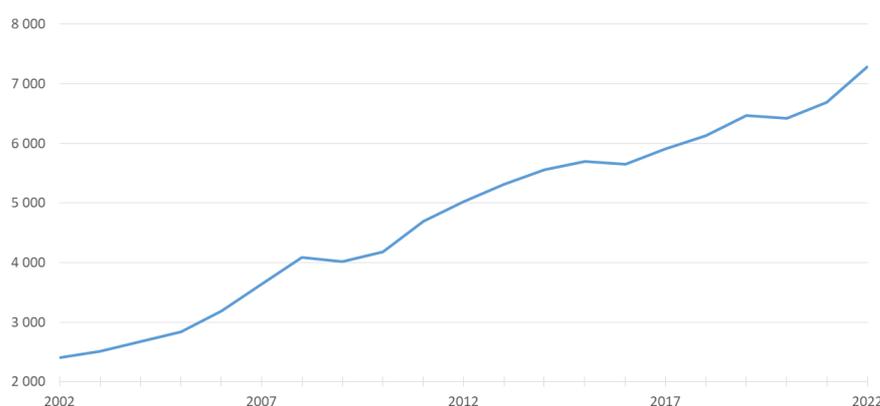


Source : INSEE 2019 réalisé par Zoé Blanchemanche - 02/05/2023

Flux vers la Suisse

La Suisse représente la destination de travail de 7% des actifs occupés jurassiens en attirant près de 7 200 actifs au 4^{ème} semestre 2022 (Figure 20). Ainsi, elle est à elle-seule la destination de plus du quart des actifs jurassiens travaillant en dehors du département. Il n'est pas possible d'avoir de chiffres détaillés récents sur les déplacements domicile-travail des frontaliers, les dernières données mises à disposition en 2020 par l'INSEE concernant les déplacements de 2016. Cependant, les dynamiques observées à l'échelle du département, avec une hausse de 25% du nombre de travailleurs frontaliers entre 2016 et 2021 (Figure X), permettent d'affirmer l'importance du poids du travail Suisse pour la CC CNJ.

Figure 20 : Évolution du nombre de travailleurs frontaliers résidant dans le Jura entre 2002 et 2022 (OFS, Statistique des frontaliers)



Concernant les travailleurs frontaliers dans la CC CNJ, il a été observé une hausse significative de leur nombre dans la commune de Champagnole avec plus 233% d'actifs se rendant en Suisse entre 2012 et 2016 (Figure 21). Bien que la part de frontaliers dans la population active occupée ne soit que de 6% en 2016, l'augmentation observée en quatre ans permet de mettre en avant une dynamique à prendre en compte dans les mobilités des actifs de la CC CNJ. Dans la commune de Mignovillard, les frontaliers représentent 28% des actifs et une hausse de l'ordre de 77% est à noter entre 2012 et 2016. Ainsi, même si les chiffres à l'échelle de la CC CNJ ne sont pas connus pour les années après 2016, les dynamiques observées à l'échelle du Jura pour ces dernières années suggèrent que les tendances entre 2012 et 2016 se sont poursuivies et même accentuées jusqu'à aujourd'hui.

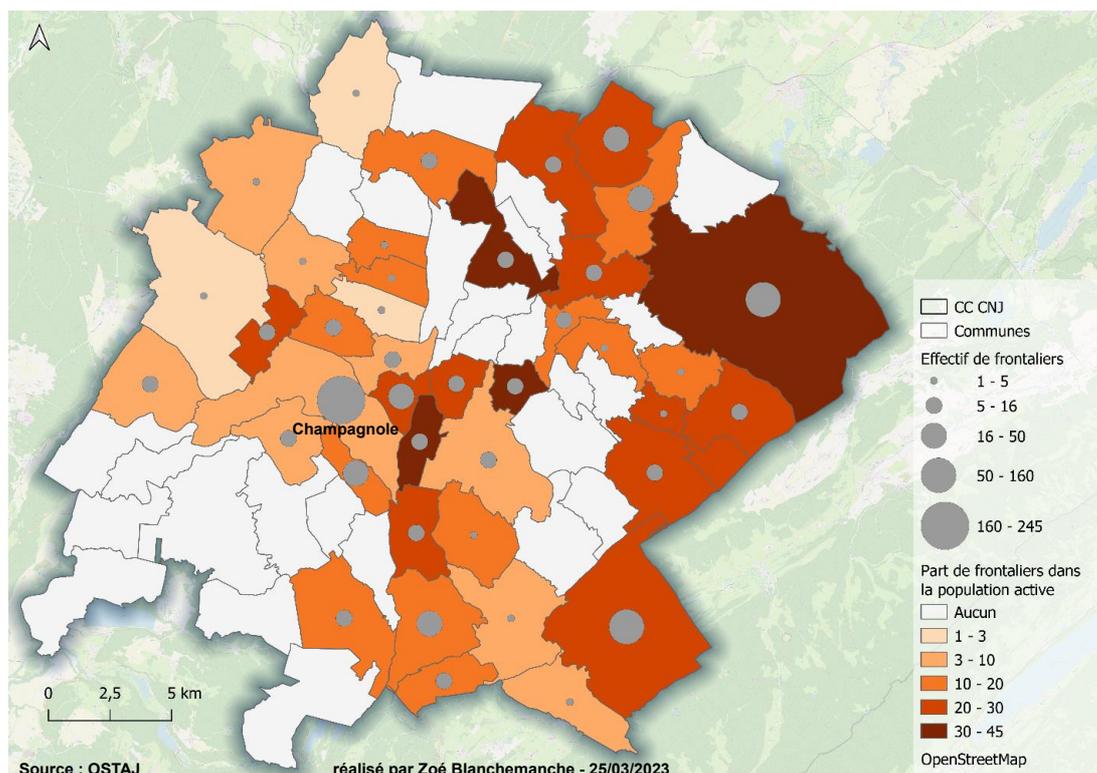
Figure 21 : Les principales communes d'origine dans le Jura en 2016 (Atelier ETUDES-DDT Jura, INSEE)

Principales communes d'origine dans le Jura	Nombre d'actifs se rendant en Suisse	Evolution (par rapport à 2012)	Part de frontaliers dans la population active occupée
Les Rousses	1050	+ 35 %	55 %
Hauts de Bienne	667	+ 11 %	32 %
Bois-d'Amont	532	- 2 %	63 %
Morbier	469	+ 15 %	44 %
Prémanon	327	+ 6 %	50 %
Champagnole	210	+ 233 %	6 %
Saint-Laurent-en-Grandvaux	191	- 5 %	25 %
Longchaumois	179	+ 45 %	32 %
Saint-Claude	151	+ 9 %	5 %
Foncine-le-Haut	149	- 11 %	29 %
Mignovillard	115	+ 77 %	28 %
Lamoura	112	+ 49 %	31 %
La Chaux-du-Dombief	80	0 %	29 %

Les communes du plateau de Nozeroy sont composées d'une forte part de frontaliers dans la population active totale (Figure 22), cela s'explique par la proximité géographique de la Suisse dont l'attraction

s'étend de plus en plus loin de la frontière. A contrario, les communes du Sud et de l'Ouest de la CC sont composées de très peu d'actifs frontaliers du fait de leur éloignement avec la Suisse. Le déplacement domicile-travail moyen d'un actif jurassien vers la Suisse étant de 49 km et 1 heure et 9 minutes en 2016 (Insee). En comparaison la distance moyenne parcourue par les actifs sur l'ensemble du département est plus faible avec 29 km tout comme la durée moyenne de leur trajet avec 31 minutes (DDT Jura).

Figure 22 : Effectif et part des frontaliers par commune dans la CC CNJ



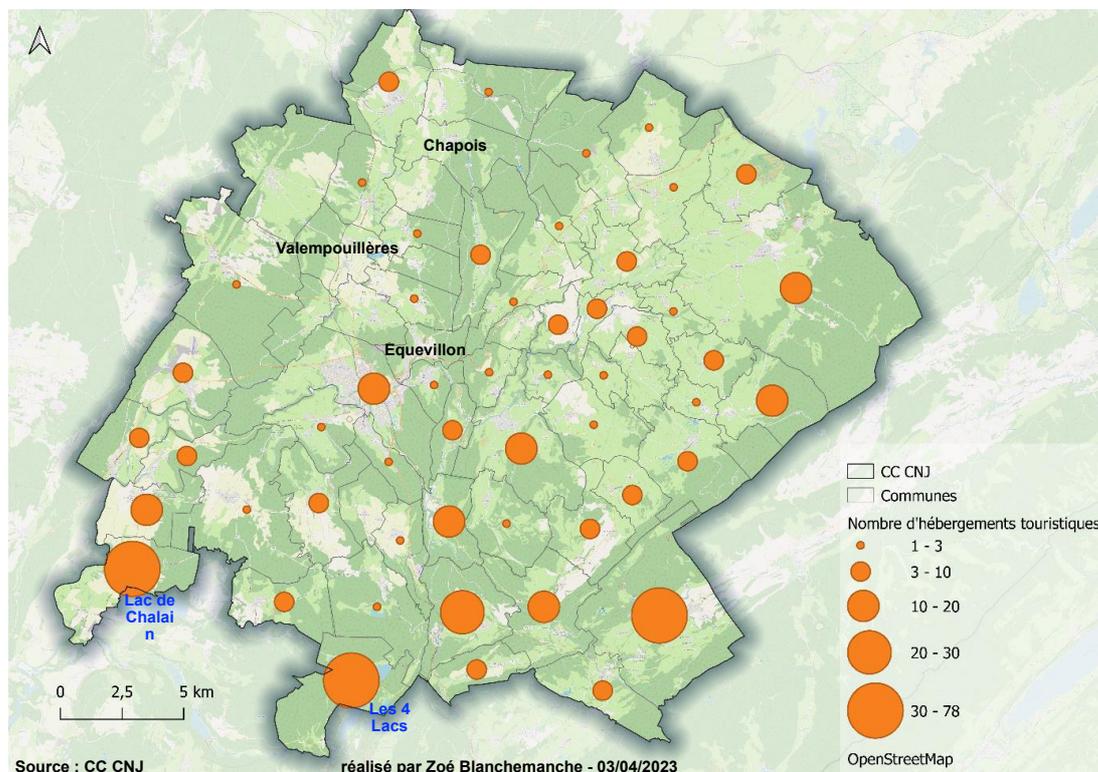
L'offre en transport collectifs publics permettant de franchir la frontière sans rupture de charge est actuellement inexistante. Cependant, des solutions alternatives de transports privés se développent progressivement, c'est notamment le cas du covoiturage qui est passé de 13 à 26% entre 2011 et 2018 sous l'impulsion du programme Interreg France-Suisse (OSTAJ). De plus, certaines entreprises sont à l'origine d'initiatives pour améliorer les déplacements de leurs collaborateurs, comme l'atelier Jaeger-Lecoultre qui applique depuis 2008 une politique de covoiturage et met à disposition des lignes de bus vers les Hauts-de-Bienne, Pontarlier et Mouthe.

I.1.4 Tourisme

I.1.4.1 Offre d'hébergements touristiques

La communauté de commune dispose de 415 hébergements à vocation touristique. Ils sont répartis sur 53 communes ce qui correspond à plus de 80% du territoire (Figure 23). Au niveau de leur localisation, on remarque davantage de logements situés au sud de la CC, notamment vers la région des 4 lacs et proche du lac de Chalain. La zone la moins bien dotée en hébergements touristiques est située au centre et au nord du territoire, s'y trouvent 11 communes ne disposant pas de ce type de logement, parmi celles-ci on retrouve, Valemoulières, Chapois ou encore Équevillon.

Figure 23 : Nombre d'hébergements touristiques par commune



Les hébergements touristiques proposés sont nombreux mais très peu diversifiés. En effet 90% de ces hébergements sont des locatifs de type meublés, gîtes ou chambres d’hôtes (Figure 24). On compte 17 hébergements collectifs (maison familiale, centre de vacances ou gîte d’étape) qui représentent 4% de l’offre globale, 14 lieux d’hôtellerie de plein air (camping et aire de camping-car) et seulement 8 hôtels soit 2% des hébergements proposés.

Figure 24 : Part des hébergements touristiques selon le type

Type hébergement	Locatif	Collectif	Hôtellerie	Hôtellerie plein air	Total
Effectif	376	17	8	14	415
Part (en %)	90	4	2	3	100

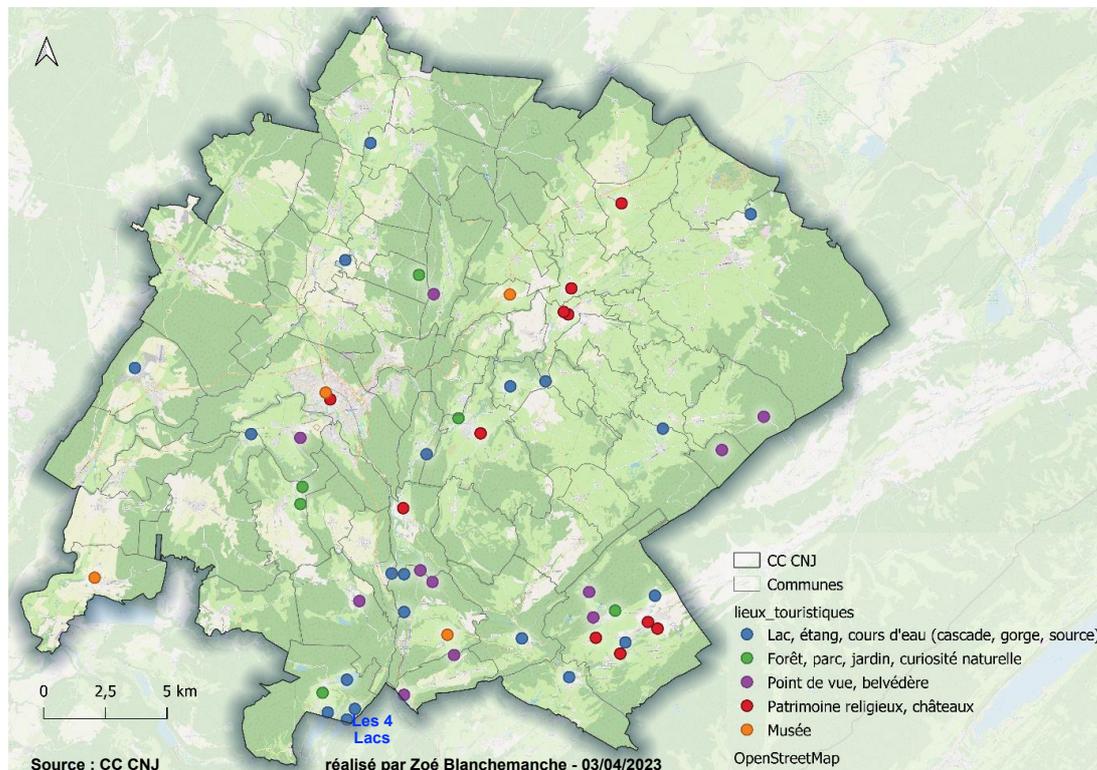
Source : CC CNJ

I.1.4.2 Lieux touristiques

Le territoire dispose d’un certain attrait touristique avec un total de 52 lieux d’intérêts. Ces lieux touristiques sont variés, on y retrouve 20 lacs, étangs ou cours d’eau, 11 éléments de patrimoine religieux ou châteaux, 11 points de vue ou belvédères, 6 forêts, parcs, jardins ou curiosités naturelles et 4 musées.

Ces lieux d’intérêt touristique sont répartis sur l’ensemble du territoire de la CC CNJ, on observe tout de même une plus forte concentration de ceux-ci au centre ainsi qu’au sud du territoire (figure 25). Au centre de la CC, un certain nombre d’éléments de patrimoine religieux et de châteaux sont présents. Au sud du territoire, on retrouve majoritairement des éléments naturels avec des lieux d’intérêts tout le long du cours de l’Ain et proche de la région des 4 lacs (Ilay, Narlay, Petit et Grand Maclu). De plus, il existe de nombreux points de vue et belvédères sur les hauteurs.

Figure 25 : Localisation des lieux d'intérêt touristique



L'offre touristique de la CC CNJ se caractérise par une concentration de lieux d'intérêt touristique plus importante au sud du territoire et, par conséquent, une meilleure offre en termes d'hébergements. Sur le plan des mobilités, l'attrait touristique du territoire nécessite des réflexions sur son accessibilité depuis l'extérieur, mais aussi sur les moyens de transports proposés en son sein et à destination des visiteurs.

1.2 Desserte du territoire

Une fois l'organisation du territoire étudiée, il est pertinent de réaliser un état des lieux de la desserte actuelle de la zone afin de déterminer si les offres de transport correspondent réellement aux besoins des habitants.

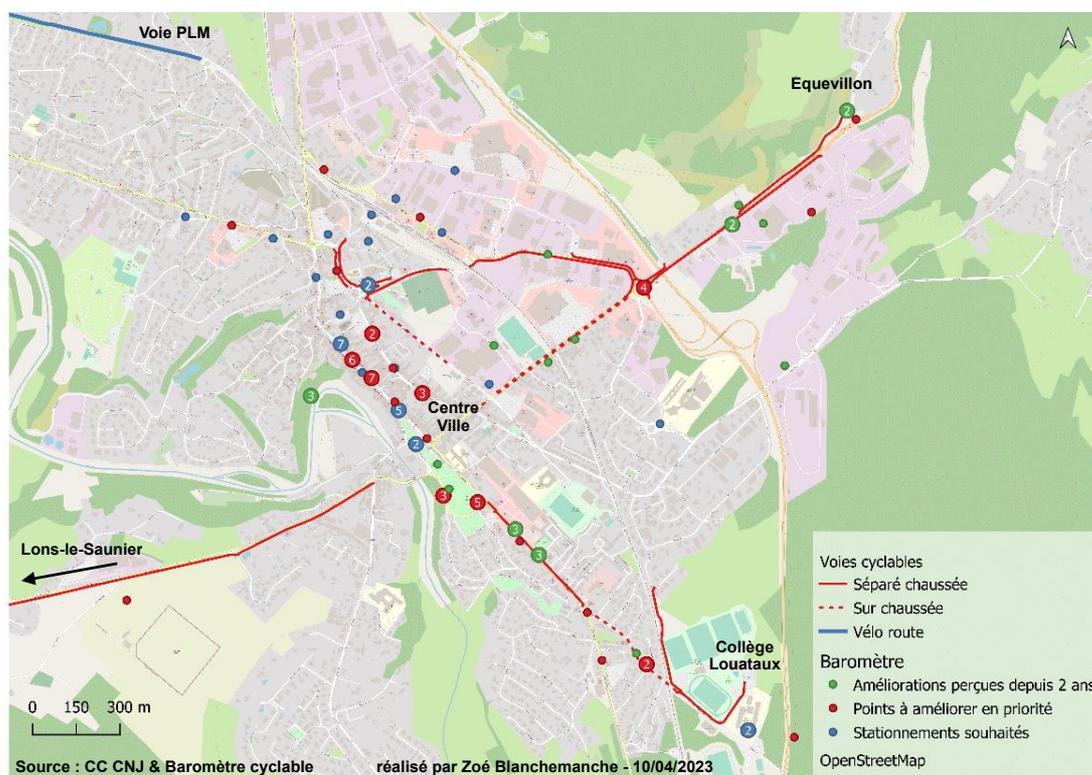
1.2.1 Modes doux

La Communauté de Communes n'a jamais mis en place de politique cyclable d'ampleur à l'échelle de son territoire, seulement de petits projets locaux ont été dirigés. En effet, aucun plan n'a été établi concernant les modes doux du fait des caractéristiques du territoire, relief, distances, climat qui semble être des freins à la pratique. Globalement, les aménagements autour des modes doux sont davantage à vocation touristique et de loisirs.

Cependant, on retrouve un certain nombre de pistes cyclables à l'échelle de la ville-centre, Champagnole. Au total ce sont 8km de voies cyclables à Champagnole (Figure 26), parmi celles-ci on compte 2 km de voies sur la chaussée et 6 km séparées de la chaussée. Concernant les principaux aménagements, on retrouve la voie qui relie Champagnole à Équevillon. Inaugurée en automne 2021, elle est composée d'une voie à double sens, séparée de la chaussée par un muret en béton. Cette voie est située le long de la zone d'activité ce qui permet de desservir un certain nombre d'entreprises et donc d'emplois, un feu

permet de traverser la route départementale en toute sécurité afin de rejoindre la commune d'Équevillon. La continuité de cette voie est assurée à l'entrée de Champagnole par une bande sur chaussée qui mène directement au centre et une voie séparée de la chaussée qui part en direction de la gare. Les abords du collège Les Louataux sont également dotés d'un bon accès avec plusieurs aménagements cyclables : une voie sur chaussée séparée le long de l'Avenue Jean Jaurès qui rejoint le centre-ville, une bande sur la chaussée qui fait le lien entre l'Avenue Jaurès et les abords directs du stade, du centre aquatique ainsi que du collège. De plus, ces aménagements sont accessibles par une voie sécurisée qui rejoint le quartier résidentiel situé au nord. Enfin, le long de la RD471 en direction de Lons-le-Saunier, se trouve une voie séparée de la chaussée qui permet de rejoindre la commune de Ney en toute sécurité.

Figure 26 : Voies cyclables de Champagnole



Une trentaine de contributions ont été faites concernant la ville de Champagnole via le « baromètre des villes cyclables »⁵. Il en ressort des avis globalement très mitigés sur l'offre actuelle. Bien que ces retours soient à traiter avec précaution car peu nombreux, ils sont révélateurs à leur échelle des difficultés rencontrées par certains usagers. En effet, globalement il ressort de la ville de Champagnole une mauvaise accessibilité à vélo avec un accent particulier sur le manque d'effort des politiques. Concernant la sécurité à vélo, un important sentiment d'insécurité est cité sur les grands axes et dans les ronds-points ou carrefour au contraire des rues résidentielles qui sont moins fréquentées par les véhicules motorisés. Il ressort également un point négatif vis-à-vis des efforts exercés par les politiques concernant le développement du vélo. En effet, la communication, l'écoute des besoins des usagers du vélo et leur

⁵ Le Baromètre des villes cyclables est une enquête nationale en ligne organisée tous les deux ans par la Fédération française des usagers de la bicyclette pour évaluer l'indice de satisfaction des usagers du vélo en France.

implication dans les réflexions sur les mobilités et les projets d'aménagement sont jugées quasiment inexistantes par les répondants.

Via une carte en ligne, les 30 participants à l'évaluation du Baromètre des villes cyclables ont pu créer des points sur les zones où des améliorations ont été perçues depuis les deux dernières années, sur les points à améliorer en priorité et sur les endroits où des besoins de stationnements pour vélos se font ressentir. Sur Champagnole, le centre-ville ressort au niveau des points à améliorer en priorité et concentre un important nombre de besoins de stationnement.

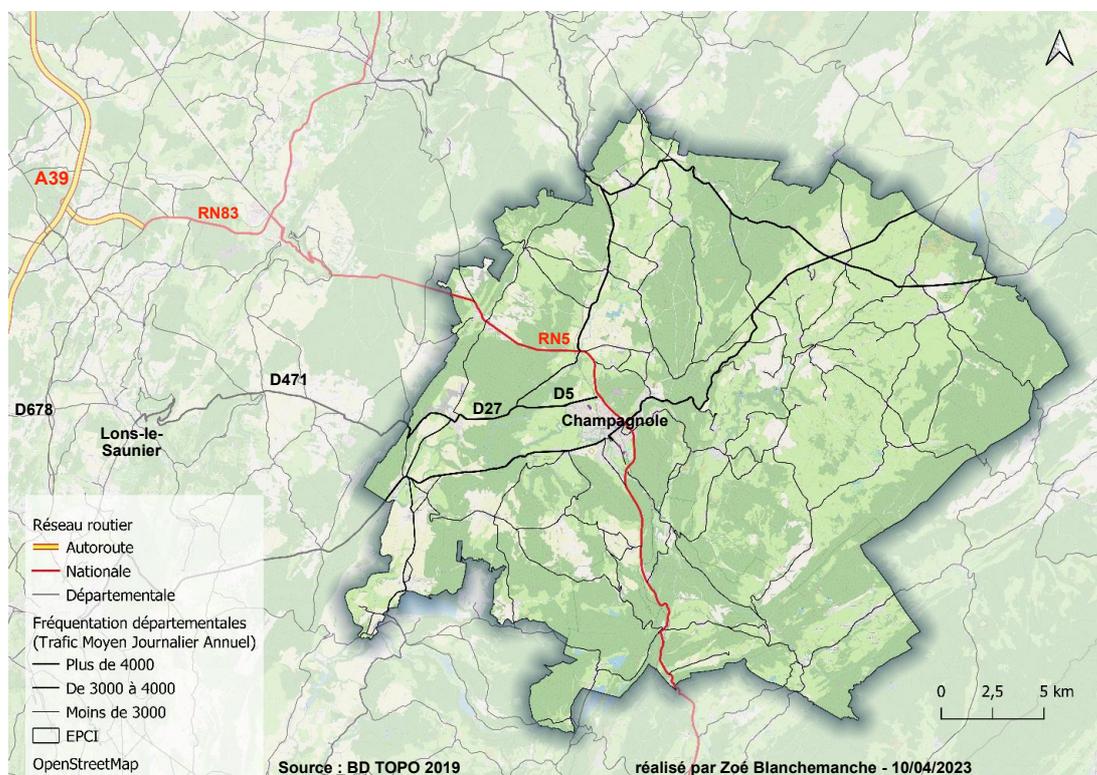
Il existe également une voie verte dite « voie PLM » qui relie Champagnole à Lons-le-Saunier en passant par le lac de Chalain. Cette voie emprunte l'ancienne voie de chemin de fer exploitée par la compagnie PLM (Paris, Lyon, Méditerranée), jusqu'au milieu du XXème siècle. Sauvage et naturelle, elle est aujourd'hui réhabilitée en vélo route longue de 42km.

Concernant les aménagements destinés aux piétons, il n'existe pas non plus de schéma directeur. La ville-centre est dotée de nombreux cheminements piétons avec notamment l'Avenue de la République composée de grands trottoirs de part et d'autre, ce qui la rend très accessible à pied. A l'échelle de la Communauté de Commune, la principale difficulté rencontrée par les personnes voulant se déplacer à pied est l'importance des distances. Dans les villages de taille modérée, un manque d'aménagement est parfois rencontré.

I.2.2 Axes routiers

I.2.2.1 Autoroute

Figure 27 : Réseau routier de la CC CNJ



L'autoroute la plus proche du territoire de la CC CNJ est l'A39, communément appelée « autoroute verte », elle relie notamment Bourg-en-Bresse à Dijon en passant par Dole (Figure 27). L'accès à l'A39 par

Poligny s'effectue à partir de la RN5 entre Champagnole et Poligny, puis par la RN83 entre Poligny et l'accès autoroutier, pour un trajet de près de 30 minutes depuis le centre du territoire intercommunal (33km depuis Champagnole). L'accès à l'A39 par Lons-le-Saunier s'effectue par la D5 entre Champagnole et Crotenay, par la D27 de Crotenay à Pont-du-Navoy, par la D471 entre Pont-du-Navoy et Lons-le-Saunier et enfin par la D678 entre Lons-le-Saunier et l'accès autoroutier, pour un trajet de 55 minutes depuis le centre du territoire intercommunal (46km depuis Champagnole).

I.2.2.2 Axes routiers principaux

Le territoire de la CC CNJ est traversé du Nord-Ouest au Sud par la RN5, qui relie historiquement Paris à Genève. À la suite du transfert de la gestion des routes nationales en 2006, seul le tronçon entre Poligny et Les Rousses a été maintenu dans le réseau national. La RN5 dessert, au sein de la CC CNJ, les communes de Montrond, Ardon, Vannoz, Champagnole/Equevillon/Sapois, Cize, Le Vaudioux, Chaux-des-Crotenay et Entre-Deux-Monts.

Les autres axes routiers majeurs (plus de 4000 en TMJA) sont :

- D471 (Pont-du-Navoy, Ney, Champagnole, Equevillon, Charency, Mournans-Charbonny, Onglières, Plénisette, Plénise, Esserval-Tartre, Censeau, Cuvier) ;
- D5 (Crotenay, Champagnole) ;
- D467 (Andelot-en-Montagne, Vers-en-Montagne, Le Pasquier, Ardon).

I.2.2.3 Stationnements

On retrouve près de 3500 places de stationnement dans la communauté de Champagnole Nozeroy Jura dont 809 sur la commune de Champagnole. Ce parc de stationnement est réparti de manière hétérogène sur le territoire, certaines communes, comme Le Pasquier et Rix-Trebief, sont même dépourvues d'emplacement dédié au stationnement. A noter que des espaces de stationnement non matérialisés sont également utilisés. De façon courante, ces parcs de stationnement peuvent avoir un usage mutualisé au service principalement d'infrastructure comme la mairie, les établissements scolaires ou les salles communales. Près d'une centaine de places de stationnements pour Personne à Mobilité Réduite ont aussi été aménagées sur presque toutes les communes de l'intercommunalité.

Les infrastructures de stationnement restent très largement centrées sur l'automobile. Près de la moitié des communes ne disposent pas de stationnements vélos (90 emplacements environ pour les communes restantes). Les stationnements pour les deux roues motorisées sont d'autant plus rares : seulement 6 aménagés à Sapois. Des aménagements ont aussi permis de favoriser le développement de véhicule électrique hybride et électrique via des places de stationnement dédiées, deux situées à Foncine-le-Haut, ainsi que de borne de rechargement, pour l'instant deux à Foncine-le-Haut. De nouvelles bornes de rechargement sont en projet de développement pour 4 communes du territoire.

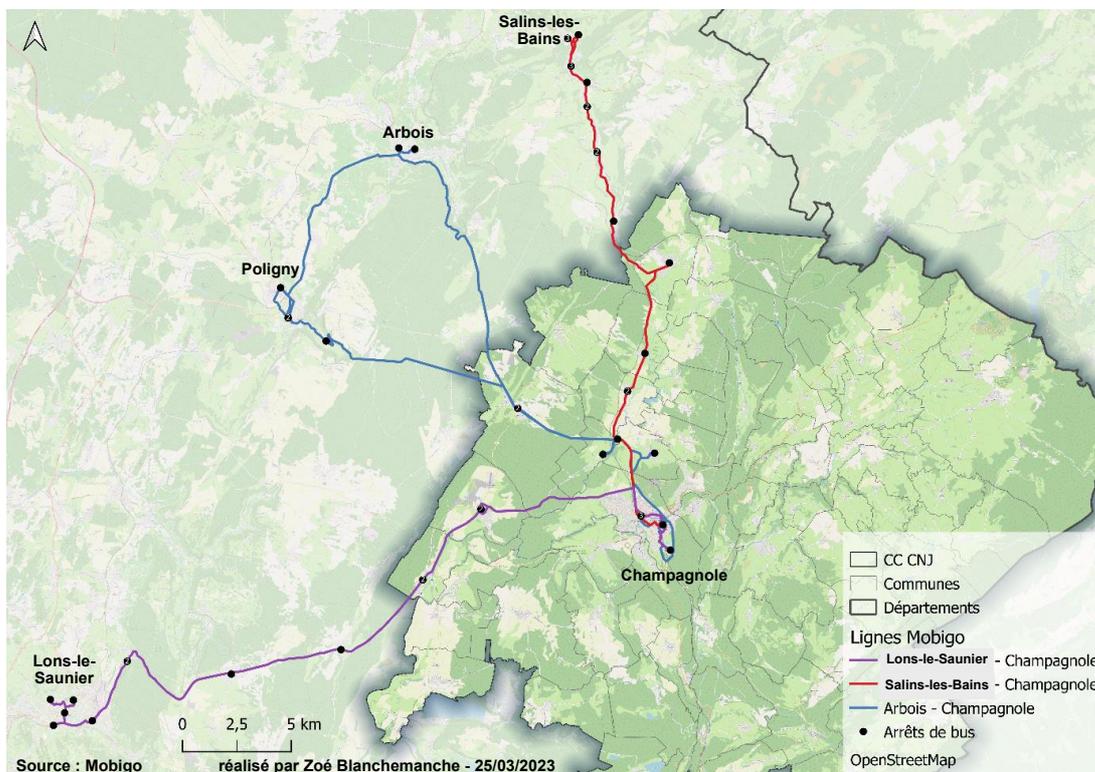
I.2.3 Transports en commun

La ville de Champagnole ne dispose pas de transport en commun urbain. La Communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura ne dispose que de lignes de bus régionales et d'une desserte TER au niveau des transports en commun.

I.2.3.1 Réseau de bus régional Mobigo

Il existe trois lignes de bus régulières destinées à tous actuellement sur le territoire. Elles sont gérées par Mobigo, le réseau de transport interurbain de la région Bourgogne-Franche-Comté et permettent de relier Champagnole à Lons-le-Saunier, Salins-les-Bains et Arbois (Figure 28).

Figure 28 : Lignes de bus régulières Mobigo



Concernant la desserte de ces trois lignes, on observe un nombre plutôt équivalent d’allers et retours à la journée pour chacune avec cinq allers et retours depuis Salins-les-Bains, six allers et retours de Lons-le-Saunier ainsi que six allers et cinq retours d’Arbois (Figure 29). Ces trajets permettent d’offrir un à deux allers depuis ces villes vers Champagnole entre 6h et 8h, considérant les 45min ou 1h de trajet, cela permet de correspondre aux horaires scolaires ou de bureau. Entre 9h et 11h, il existe seulement un départ de Salins-les-Bains pour rejoindre Champagnole. Pour le midi, les trois lignes disposent d’un bus. Entre 14h et 16h, il n’y a pas de bus au départ de Salins-les-Bains mais un au départ des deux autres villes. En soirée, de 17h à 18h, deux bus sont au départ de chacune des trois communes.

Dans le sens inverse, au départ de Champagnole donc, on compte en matinée, trois bus en direction de Lons-le-Saunier, deux vers Arbois et un vers Salins-les-Bains. Aucun bus n’est proposé entre 9h et 11h. Le midi, de 12h à 13h, il y a deux bus qui mènent à Salins-les-Bains et un pour chacune des deux autres villes. Entre 14h et 16h, il n’y a pas de trajet effectué par les bus. En soirée, de 17h à 18h, deux bus sont au départ de chacune des trois communes.

Figure 29 : Desserte des lignes de bus régulières Mobigo

	Début matinée (6h-8h)		Matin (9h-11h)		Midi (12h-13h)		Après-midi (14h-16h)		Soirée (17h-18h)		Total		Durée de trajet
	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	Aller	Retour	
Salins-les-Bains - Champa	1	1	1	0	1	2	0	0	2	2	5	5	45min
Lons-le-Saunier - Champa	2	3	0	0	1	1	1	0	2	2	6	6	45min
Arbois - Champa	2	2	0	0	1	1	1	0	2	2	6	6	1h

Source : Mobigo - Région BFC

Depuis le 1^{er} janvier 2019, tous les trajets proposés par Mobigo sont au tarif unitaire de 1€50 quel que soit l’arrêt de montée et de descente, il existe également un abonnement mensuel à 40€.

Figure 30 : Fréquentation des lignes de bus régulières Mobigo

Salins-les-Bains – Champagnole			Lons-le-Saunier – Champagnole			Arbois – Champagnole		
LR 313 Montées	Scolaires	Commerciaux	LR 315 Montées	Scolaires	Commerciaux	LR 316 Montées	Scolaires	Commerciaux
Andelot-en-Montagne	850	9	Champagnole Collège Louataux	2077	60	Montrond Mairie	1	267
Vers-en-Montagne	2	99	Champagnole Lycée Victor	991	1052	Montrond RNS	0	36
Le Pasquier	0	57	Champagnole Oppidum	868	1062	Ardon Mairie	321	2
Champagnole Place Prost	399	79	Champagnole Gare SNCF	3142	4261	Ardon Gratteroche	142	86
Champagnole Lycée Victor	1069	454	Crotenay EREA	0	9	Vannoz	0	1
Total	2320	698	Crotenay Mairie	2343	684	Champagnole Lycée Victor	1628	251
			Pont-Du-Navoy	0	503	Champagnole Collège Louataux	1666	19
			Total	9421	7631	Champagnole Place Prost	1740	236
						Total	5498	898

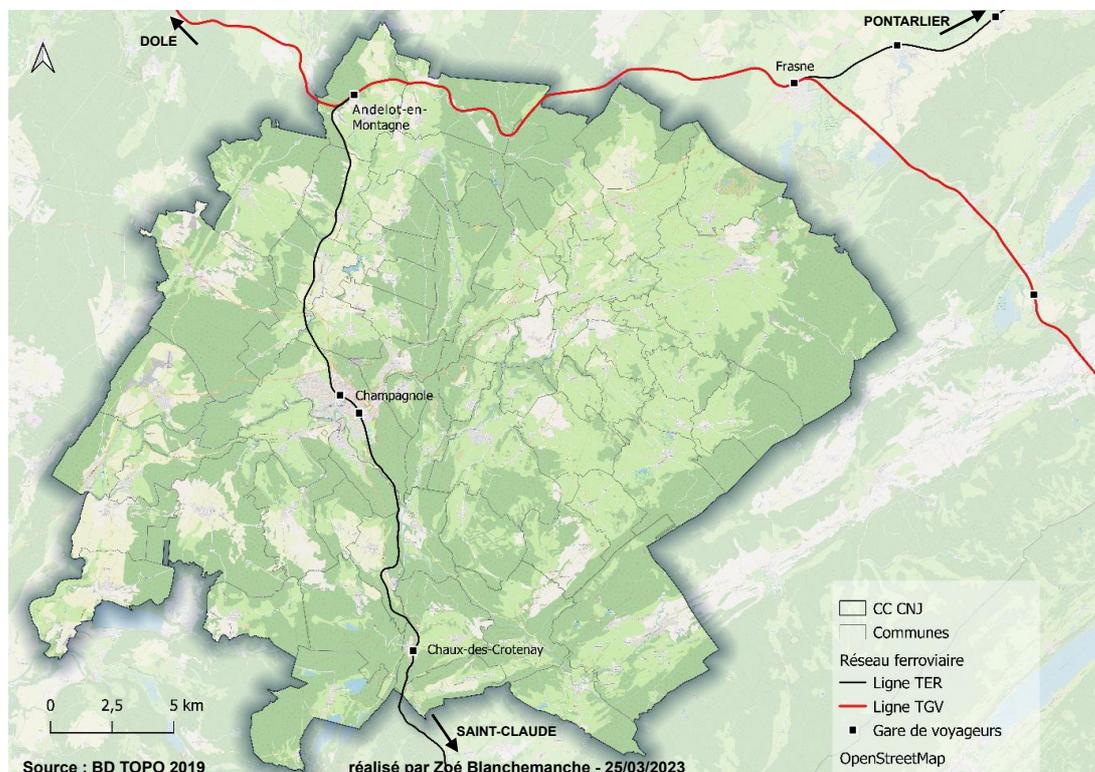
Source : Mobigo - Région BFC

Les trois lignes Mobigo sont majoritairement à vocation scolaire, ces trajets représentent notamment 86% des montées dans les communes de la CC CNJ sur la ligne Arbois-Champagnole (Figure 30). Les trajets dits commerciaux, qui ne sont pas générés dans un cadre scolaire, sont tout de même importants sur ces lignes. En effet, plus de 7 600 montées ont été comptabilisées dans les communes de la CC CNJ sur la ligne qui relie Champagnole à Lons-le-Saunier pour ce type de trajets, soit près de 45% de l'ensemble des montées.

1.2.3.2 Réseau ferré

La communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura est traversée au nord par une ligne TGV qui relie Lausanne à Paris (Figure 31), sur cette ligne se trouve la gare d'Andelot-en-Montagne qui n'est cependant pas desservie par les trains qui rejoignent la capitale. Ainsi, pour bénéficier de ces trains il faut se rendre en gare de Frasne ou Mouchard situées toutes deux à une vingtaine de minutes de Andelot-en-Montagne, en voiture ou TER si les horaires le permettent, ce qui n'est pas le cas pour tous les trains. De la gare d'Andelot-en-Montagne transite une ligne TER appelée la ligne des Hirondelles qui rejoint Saint-Claude en passant par Champagnole et Chaux-des-Crottenay.

Figure 31 : Réseau ferroviaire de la CC CNJ



Pour se rendre à Pontarlier dans le Doubs, il n'existe que 2 trains desservant les gares du territoire et 2 à 3 retours (Figure 32). Pour aller à Pontarlier depuis la CC CNJ, il est possible de partir vers 12h ou vers 19h, pour faire le trajet inverse il y a un train à 6h, un à 11h30 et un dernier à 18h30. La desserte dans cette direction est donc très réduite. En effet, venir dans la CC le matin depuis Pontarlier est possible mais en arrivant à 7h20 à Champagnole et en y repartant à 12h ou 19h ce qui laisse peu de choix. De plus, pour se rendre à Pontarlier depuis Champagnole, il n'existe pas de train le matin.

En direction de Besançon, la desserte est plutôt limitée pour les gares de Champagnole et Chaux-des-Crotenay avec 3 allers permettant d'arriver à Besançon à 9h, 13h ou 20h. Depuis la gare d'Andelot-en-Montagne, 2 trains de plus sont proposés et permettent alors d'arriver à 7h40 ou 19h qui sont des horaires davantage prisés. Pour se rendre dans la CC, 3 trajets sont possibles à 6h, 10h et 11h, la gare d'Andelot bénéficie d'un train supplémentaire à 17h50. Ainsi, si l'on veut se rendre à Besançon depuis la CC, la gare d'Andelot-en-Montagne propose des trains aux horaires correspondant avec des horaires de bureau (9h-17h) ce qui n'est pas le cas des autres gares. Pour le trajet de Besançon à la CC, la gare d'Andelot est là aussi à privilégier car il n'existe pas de train qui va jusqu'à Champagnole en fin de journée.

Les liaisons vers Saint-Claude sont plutôt nombreuses avec 4 à 5 trains en direction de Saint-Claude par jour à des horaires allant de 7h40 à 19h30. Dans le sens inverse, 4 trains circulent et permettent d'arriver à Champagnole de 7h35 à 18h45 avec un trajet dans la matinée et un autre dans l'après-midi.

En direction de Dole, on compte 4 trains de 7h30 à 18h45 depuis les gares de la CC et un train supplémentaire à 6h25 au départ d'Andelot-en-Montagne. Pour se rendre dans la CC depuis Dole il existe 4 trains de 6h15 à 18h15. Ainsi, la desserte est plutôt complète pour correspondre à des horaires de bureau dans un sens comme dans l'autre.

Pour se rendre à Dijon depuis Chaux-des-Crotenay ou Champagnole il y 3 trains qui permettent d'arriver en 1h45 à 9h30, 13h30 ou 20h20. Depuis Andelot on compte également 3 trains mais le premier permet d'arriver à 7h55. Pour venir sur le territoire depuis Dijon, il existe 4 trains qui vont jusqu'à Andelot et 3 seulement descendent pour desservir les gares le long de la ligne TER.

Figure 32 : Horaires des TER desservants les gares de la CC CNJ

	Pontarlier				Besançon				Saint-Claude				Dole				Dijon			
	Aller	Retour	Durée	Tarif	Aller	Retour	Durée	Tarif	Aller	Retour	Durée	Tarif	Aller	Retour	Durée	Tarif	Aller	Retour	Durée	Tarif
Andelot-en-Montagne	2	3	30min	5 ou 11€	5	4	1h15	11 €	4	4	1h45	16 €	5	4	45min	5 ou 11€	3	4	1h30	22 €
Champagnole																				
Champa P-E Victor																				
Chaux-des-Crotenay	2	2	50min	11 €	3	3	1h25	16 €	5	4	1h20	11 €	4	4	1h ou 1h45	11 €	3	3	2h	22 €

Source : SNCF

Globalement, les horaires sont très limités pour l'ensemble des destinations depuis les quatre gares du territoire. En effet, le nombre de trains est souvent faible, c'est le cas notamment entre Pontarlier et Champagnole avec seulement 2 trains aller/retour ce qui ne permet pas d'offrir un panel d'horaires suffisant. De plus, on observe pour certaines destinations comme Besançon un manque de liaison jusqu'à Champagnole le soir avec un train en fin de journée qui ne s'arrête qu'à Andelot-en-Montagne. C'est une tendance qui s'observe de façon globale sur l'ensemble des destinations, la gare d'Andelot-en-Montagne est mieux desservie du fait de sa position stratégique sur l'axe Lausanne-Paris. Cependant, elle ne bénéficie pas de l'arrêt de tous les TGV qui y passent ce qui oblige les usagers à se rendre en dehors du territoire pour avoir accès à certains trains qui relient les métropoles.

Figure 33 : Comparaison des coûts de trajet depuis Champagnole selon le mode de transport

	Pontarlier	Besançon	Saint-Claude	Dole	Dijon
Train	11 €	16 €	11 €	11 €	22 €
Voiture (essence* et péages éventuels)	5,40 €	8,80 €	6,90 €	8 €	19 €
Covoiturage (Blablacar)	6 €	6 €	8 €	10 €	9 €

* : Pour une voiture citadine avec un coût de l'essence de 1.873€ (20 février 2023)

Source : SNCF, Blablacar, ViaMichelin

Concernant les prix, le tarif normal n'est pas concurrent à un trajet en voiture ou covoiturage, quel que soit la destination, le trajet en voiture ou covoiturage est toujours moins coûteux que le trajet en train (Figure 33). Par exemple, pour se rendre à Dijon, le train est 2 fois plus cher que la voiture et 2,5 fois plus cher que le covoiturage. Cependant, les tarifs à moins de 50% pour les personnes de moins de 26 ans permettent de rendre le train plus avantageux pour les jeunes.

I.2.4 Covoiturage : des pratiques présentes mais difficile à quantifier

L'intérêt pour le covoiturage a considérablement augmenté au cours des dernières années. En effet, la pratique du covoiturage répond à des enjeux non seulement sociaux et économiques, mais aussi environnementaux. De ce fait, on a pu voir le covoiturage doubler en 10 ans dans l'arc Jurassien franco-Suisse (Figure 34). Une politique initiée depuis des années le long de la frontière a déjà convaincu 180 entreprises, regroupant 42 000 collaborateurs, qui ont adhéré au dispositif. Ainsi, 25% des collaborateurs de ces sociétés participantes font désormais du covoiturage au quotidien pour se rendre au travail, un pourcentage en constante augmentation.

Figure 34 : Article de la CNCI sur le covoiturage dans l'Arc jurassien franco-suisse



© 01/12/2022 - 10:00

Le covoiturage a doublé en 10 ans dans l'Arc jurassien franco-suisse.

Entretien avec Mireille Gasser, Secrétaire générale d'arcjurassien.ch

Source : CNCI

Il n'existe actuellement pas de dispositif de ce type ni de point de covoiturage « formel » aménagé sur le territoire de la CC CNJ⁶. Des points de covoiturage informels se structurent toutefois régulièrement dans les centralités et les villages. Beaucoup de pratiques de covoiturage « informelles » s'organisent entre connaissances, amis ou collègues de travail qu'il est difficile de quantifier. Ces pratiques concernent assez souvent les trajets domicile-travail, même si elles ne se limitent pas à ceux-ci. Certaines entreprises organisent par ailleurs le covoiturage entre leurs employés en interne, c'est le cas notamment de Sublimetal qui a mis en place un réseau social professionnel avec un onglet covoiturage destiné aux collaborateurs.

Le covoiturage organisé existe également à l'échelle régionale via Mobigo depuis 2011, plateforme (centrale de réservation) sur laquelle sont proposés majoritairement des trajets occasionnels de longue distance. La plateforme permet également la mise en relation de covoitureurs pour des déplacements réguliers type domicile-travail ou domicile-lieu d'études. Les trajets courts sont donc difficiles à trouver

⁶ Un certain nombre de trajets sont proposés tous les jours sur une multitude de sociétés privées telles que Blablacar, Mobicoop, Karos... Il n'est cependant pas possible de récupérer des données concernant ces trajets à l'échelle de la Communauté de communes.

pour les covoitureurs et il existe un décalage entre l'offre et la demande : des personnes ne disposant pas de véhicule ne trouvent pas forcément le trajet qu'ils souhaitent effectuer via Mobigo.

Concernant l'autopartage, aucune initiative publique n'a été prise. L'offre sur les sites internet de compagnies privées (Drivy, Koolicar, Deways...) est faible et difficile à évaluer.

I.2.5 Transport à la demande

I.2.5.1 Mobigo

La Région a mis en place un service de transport à la demande depuis 2018 via sa marque Mobigo. Le transport se fait en petit véhicule collectif de 7 places conduit par un chauffeur professionnel et accessible aux personnes à mobilité réduite. Les trajets se font le mardi matin ou le mercredi après-midi à des horaires fixes : arrivée à destination à 9h15 ou 14h30 (Figure 35). Tous les habitants des communes du territoire sauf Marigny, Saffloz et le Frasnais peuvent bénéficier du service. Cependant, la seule destination possible est Champagnole avec deux arrêts proposés qui sont la Place Camille Prost et le centre commercial Super U. Concernant la réservation, elle doit être faite par téléphone la veille avant midi au plus tard. Le coût d'un trajet est de 1.50€ soit 3€ l'aller-retour (Annexe 3).

Figure 35 : Horaires transport à la demande Mobigo

Zone 1		Vous habitez à :				Zone 2		Vous habitez à :			
		<ul style="list-style-type: none"> Arsure-Arsurette • Bief-des-Maisons • Bief-du-Fourg • Billecul • Censeau Cerniébaud • Charency • Communailles-en-Montagne • Conte • Cuvier • Doye Esserval-Combe • Essertal-Tartre • Fraroz • Gillois • La Favière • La Latette Les Chalesmes • Longcochon • Mièges • Mignovillard • Molpré Mournans-Charbonny • Nozeroy • Onglières • Plénise • Plénisette • Rix 						<ul style="list-style-type: none"> Andelot-en-Montagne • Ardon • Bourg-de-Sirod • Chapois • Châtelneuf Chaux-des-Crotenay • Cize • Crans • Crotenay • Entre-deux-Monts • Equevillon Foncine-le-Bas • Foncine-le-Haut • Le Larderet • Le Latet • Le Moutoux Le Pasquier • Le Vaudioux • Lent • Les Nans • Les Planches-en-Montagne • Loulle Monnet-la-Ville • Mont-sur-Monnet • Montigny-sur-l'Ain • Montrond • Ney Pillemoine • Pont-du-Navoy • Saint-Germain-en-Montagne • Sapois • Sirod • Supt Syam • Valempoulières • Vannoz • Vers-en-Montagne 			
		Allez à Champagnole						Allez à Champagnole			
	Jours de fonctionnement*	Heures d'arrivée à destination	Heures de départ vers domicile	Arrêts desservis à Champagnole			Jours de fonctionnement*	Heures d'arrivée à destination	Heures de départ vers domicile	Arrêts desservis à Champagnole	
	Mardi	9:15	11:15	Place Camille Prost			Mardi	9:15	11:15	Place Camille Prost	
	Mercredi	14:30	17:00	Dépôt Jura Tour (Centre commercial Super U)			Mercredi	14:30	17:00	Dépôt Jura Tour (Centre commercial Super U)	

Durant l'année de lancement en 2018, le service a permis de réaliser 72 trajets (Figure 36). En 2019 le nombre de trajet a été divisé par deux avec 34 trajets sur l'année, le covid a pu avoir un effet défavorable sur la fréquentation du TAD. Pour les années 2020 et 2021, la fréquentation a complètement chuté avec seulement 4 et 3 trajets par an, cette période correspond au lancement de l'offre de TAD par l'association CNJ Senior, il pourrait donc y avoir eu un report des usagers vers cet autre service.

Figure 36 : Fréquentation du service de transport à la demande

Année	2018	2019	2020	2021
Fréquentation	72	34	4	3

Source : Mobigo - Région BFC

Ainsi, l'offre de transport à la demande gérée par Mobigo est limitée. En effet, la seule destination proposée est Champagnole, bien que ce soit le pôle majeur du territoire cela restreint considérablement les possibilités. De plus, les deux arrêts possibles dans la ville ne permettent pas de s'adapter aux difficultés que pourraient rencontrer des personnes à mobilité réduite. Enfin, les jours et horaires de déplacement fixes contraignent fortement les pratiques en cas de rendez-vous. Par conséquent, ce service ne fonctionne pas réellement et la fréquentation n'a fait que chuter depuis sa création pour atteindre un nombre quasiment nul de trajets par an au cours de ces deux dernières années.

Il a été décidé par la Région qu'au vu de la très faible fréquentation constatée et puisque la convention qui la lie à l'entreprise de transport arrive à échéance le 31 août 2023, le service de transport à la demande organisé par Mobigo ne sera pas renouvelé sur le territoire de la Communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura.

I.2.5.2 CNJ Senior

L'association CNJ Senior créée en 2019 a développé un service de transport à la demande destiné aux personnes de 60 ans et plus résidant sur le territoire de la CC (Figure 37). Concernant son organisation, une petite dizaine d'agents bénévoles d'accueil se relaient pour tenir les permanences qui ont lieu dans les locaux à Champagnole pendant 4 matinées par semaine (lundi, mardi, mercredi et jeudi) de 9h à 12h. Ces permanences permettent d'accueillir les personnes voulant faire partie de l'association et aussi de répondre aux appels des adhérents désirant se déplacer. Un numéro d'urgence est également disponible en cas de problème ou d'annulation de trajet en dehors des heures de permanence.

Figure 37 : Extrait du flyer promotionnel du service de transport à la demande de CNJ Senior

Favorisons le déplacement des Séniors

Champagnole Nozeroy Jura Séniors (CNJS)
 La Communauté de communes Champagnole Nozeroy Jura a impulsé la création de l'association CNJ Séniors afin de favoriser les déplacements des personnes de 60 ans et plus sur son Territoire.

Le fonctionnement

Pour quels types de déplacements ?

- Déplacements à la carte possibles sur l'ensemble du territoire intercommunal
- Du lundi au vendredi de 9h à 18h
- Pour tous types de motifs (des courses, un rdv médical, la visite d'un proche, se rendre à la bibliothèque, à un club du temps libre, etc.)

À qui cela s'adresse ?

- Pour les personnes de 60 ans et plus
- Qui ne disposent pas de moyen de transport ou sont en difficulté pour se déplacer

Modalités de fonctionnement :

- Coût : 4 € / trajet pour l'utilisateur
- Le temps d'attente maximum du chauffeur pour la course est de 1h
- Si le temps d'attente est supérieur à 1h (sans dépasser 2h) : 7 €
- Réserver son déplacement 2 jours minimum à l'avance

Les réservations de déplacement se font par téléphone, au moins deux jours à l'avance. L'association met en lien ses chauffeurs bénévoles et les personnes voulant se déplacer. Le coût d'un trajet (aller/retour) est de 4€ pour l'utilisateur, si le temps d'attente sur place du chauffeur est de plus de 1h et dans une limite de 2h alors le trajet est facturé 7€. Les chauffeurs sont indemnisés au kilomètre sur une base de 0.55€ le km, et ce, pour le trajet effectué dans sa globalité : du départ à son lieu de domicile jusqu'à son retour au domicile. L'association est financée à hauteur de 80% par la Communauté de communes.

Au mois de Mars 2023, l'association CNJ Senior compte 57 chauffeurs adhérents et 325 bénéficiaires. Parmi les bénéficiaires on retrouve plus de 80% de femmes et la tranche d'âge la plus représentée correspond aux personnes de 80 à 89 ans (Figure 38).

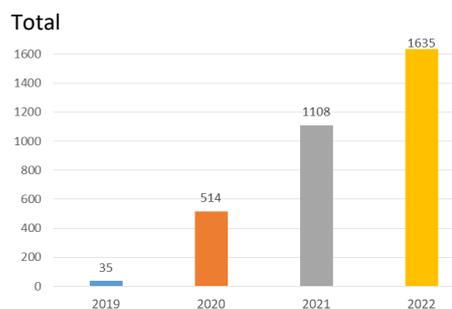
Figure 38 : Répartition par genre et tranche d'âge des bénéficiaires du service de TAD de CNJ Senior

Civilité	60 à 69 ans	70 à 79 ans	80 à 89 ans	90 ans et plus	Total de bénéficiaires	Part
Mme	24	70	110	62	266	82
Mr	7	18	23	11	59	18
Total	31	88	133	73	325	
Part	10	27	41	22		

Source : CNJ Senior

Depuis 2019, près de 3 400 trajets ont été réalisés. Le service connaît une croissance considérable et continue, les trajets réalisés ont été multipliés par 3 entre 2020 et 2022 pour arriver à 1 635 trajets (Figure 39). Le motif principal de déplacement est « les courses » qui mobilise la moitié des trajets de 2022, viennent ensuite les déplacements pour raison de santé qui représentent un tiers des trajets de 2022.

Figure 39 : Nombre de trajets réalisés par an au total et par motif



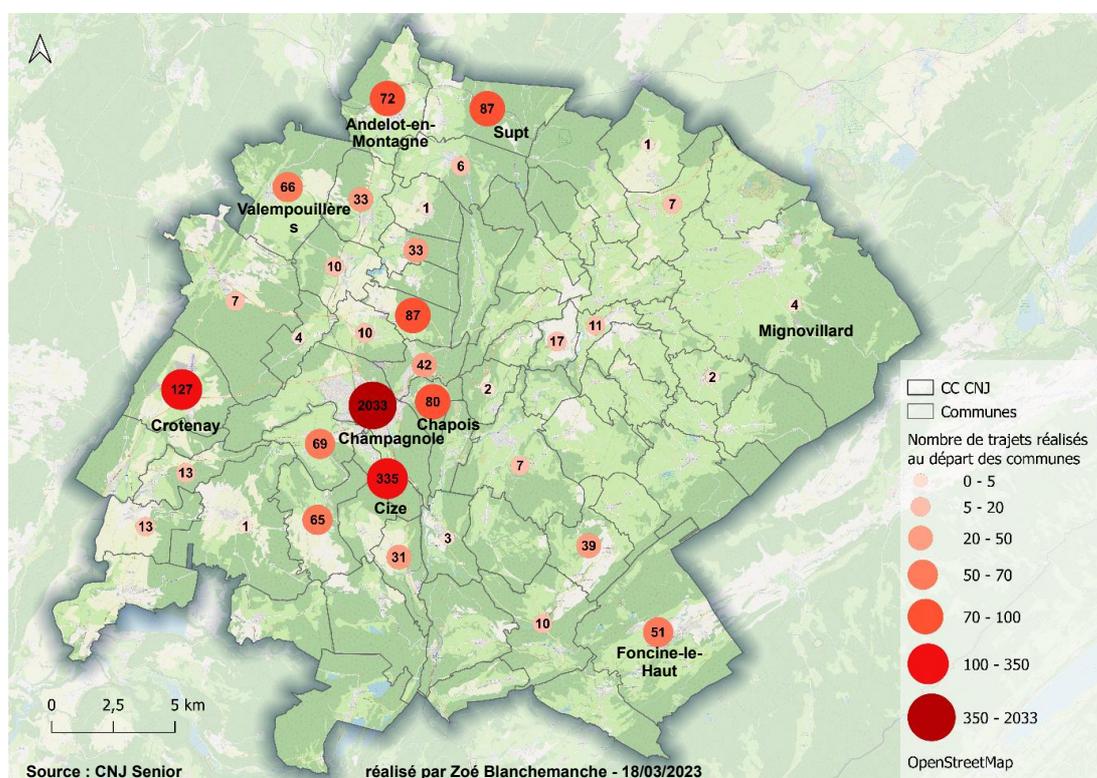
Source : CNJ Senior

Motif	Part des trajets
Courses	50
Santé	35
Divers	7
Coiffeur	5
Visite	3
Loisirs	0

Source : CNJ Senior

Les communes d'habitation des bénéficiaires sont principalement situées au centre du territoire (Figure X). En effet, on retrouve la ville de Champagnole qui a généré plus de 2000 déplacements depuis la création du service. Les communes limitrophes produisent également de nombreux flux avec 335 trajets au départ de Cize, 127 de Crotenay ou encore 80 de Sapois. Un certain nombre de trajets ont été réalisés au départ de communes situées en limite nord de la CC avec Supt, Andelot-en-Montagne et Vaempouillères qui sont à l'origine de 66 à 87 trajets chacune. La commune de Foncine-le-Haut ressort avec 51 trajets effectués en son départ. A contrario, très peu de trajets ont été réalisés depuis les communes du plateau de Nozeroy, 4 trajets depuis Mignovillard par exemple. Le même phénomène est observé au sein des communes en limite sud du territoire. Ceci s'explique en partie par une faible présence de personnes de plus de 60 ans dans ces communes (Figure 8). De plus d'autres solutions sont déjà développées sur ces territoires avec des services de livraison à domicile par les épiceries notamment.

Figure 40 : Nombre de trajets réalisés par commune de départ depuis la création sur service en 2019



Ainsi, ce service répond à un réel besoin sur le territoire et fonctionne bien dans son organisation actuelle, il attire de nombreux utilisateurs. Le seul point de vigilance soulevé étant la disponibilité de chauffeurs bénévoles compliqué à trouver du fait de la grande disponibilité nécessaire en journée en semaine. Afin de pérenniser ce service il faut poursuivre la communication qui est déjà développée avec des articles dans la presse, les locaux identifiables à Champagnole, le bouche à oreille... Il pourrait également être intéressant d'ouvrir ce service aux personnes vulnérables en terme de mobilité : ménages non motorisés, personnes en situation de handicap...

I.3 Des enjeux à prendre en compte pour le développement de la mobilité

Les observations préalables concernant le territoire et son accessibilité mettent en évidence plusieurs enjeux significatifs auxquels la Communauté de Communes peut apporter des réponses adaptées.

I.3.1 Une attention particulière pour les populations vulnérables

Un enjeu qui ressort particulièrement de ce diagnostic est la forte présence de personnes vulnérables sur le plan des mobilités avec principalement une importante part de personnes de plus de 60 ans dans la Communauté de communes. Ainsi il convient de proposer des transports adaptés à cette population qui perd progressivement de l'autonomie dans ses déplacements.

Sur le territoire, il existe peu de moyens de transport destinés à ces populations. En effet, s'il n'est pas possible de se déplacer en voiture personnelle ou à pied, il est compliqué de se déplacer sur l'intégralité du territoire mais aussi dans la ville centre. L'absence de transport en commun urbain est un réel frein pour les personnes qui veulent se déplacer à Champagnole. Cependant, en réponse aux besoins des personnes âgées, le service de transport à la demande proposé par l'association CNJ Senior se montre être efficace et ce même pour de courts trajets. Afin de s'adapter au plus grand nombre, une réflexion sur l'élargissement du public bénéficiaire de ce service pourrait être menée en ouvrant ce service aux personnes vulnérables en terme de mobilité : ménages non motorisés, personnes en situation de handicap...

I.3.2 Le tourisme : des flux saisonniers à encadrer

La Communauté de communes dispose d'un patrimoine historique et naturel remarquable, ainsi le tourisme génère des flux importants et ce principalement lors de la saison d'hiver et en été. Cependant, aucune solution de transport n'est actuellement orientée vers les sites touristiques du territoire. Afin de proposer des alternatives à la voiture individuelle pour les touristes il peut être intéressant de se pencher sur des offres de transport collectif ou des modes doux tels que le vélo. Ainsi, le Transport à la Demande proposé par Mobigo aurait pu être réorienté à direction des sites de loisirs ou culturels de la CC. Il pourrait être pertinent de proposer une navette à destination de la station de ski de Foncine-le-Haut en hiver et à destination de la région des lacs en été par exemple.

De plus, pour développer les mobilités actives à destination des populations de passage sur le territoire, il pourrait être pertinent de proposer des vélos électriques à la location courte durée. Pour ce faire, il serait sûrement intéressant d'intégrer le Jurassic vélo tour. Développé par le Parc Naturel régional du Haut-Jura et le Pays Lédonien et avec le soutien des services de l'État, le Jurassic Vélo Tours propose 29 parcours de 15 à 50 km sur l'ensemble des Montagnes du Jura, avec 20 points de location de vélos à assistance et 150 points d'intérêt pour comprendre les espaces et les sites naturels. Une application permet d'avoir accès aux itinéraires et de les suivre en direct.

I.3.3 Une forte dépendance à la voiture individuelle à atténuer

La dépendance à la voiture est un fait avéré sur le territoire. C'est un moyen de transport qui répond bien aux besoins individuels de confort, d'efficacité et de praticité mais qui présente de nombreuses limites sur le plan environnemental. De plus, la question du coût se pose également pour ce type de transport avec l'augmentation du prix des carburants. Ainsi, il est important de travailler sur la place de la voiture mais aussi et surtout sur son utilisation.

De fait, pour utiliser la voiture de façon plus complète, le covoiturage se montre être une solution pour palier au problème d'autosolisme. Le développement du covoiturage peut se faire par le biais des entreprises afin de communiquer sur les offres existantes et de mettre en relation les potentiels

covoitureurs. Conjointement à cela, des aires de covoiturages peuvent être aménagées dans les endroits stratégiques identifiés afin d'encadrer au mieux la pratique.

Afin d'être en adéquation avec les besoins actuels il est important de déployer des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques en collaboration avec les communes. Le but est d'offrir un service qui devient essentiel à la fois aux populations locales et aux touristes de passage sur le territoire.

I.3.4 Possibilités de report modal des déplacements en voiture

Bien qu'un meilleur usage de la voiture individuelle soit possible, il est également important de développer des solutions pour moins l'utiliser.

I.3.4.1 Réduction des déplacements

Dans un premier temps, pour réduire le recours à la voiture il faut réduire les déplacements. En effet, la diminution de la mobilité des personnes est une solution simple, concrète et efficace qui répond aux enjeux identifiés sur le territoire. Cependant, la non-mobilité ne s'applique pas à toutes les situations et concerne un nombre restreint de personnes. Il est tout de même pertinent de proposer des solutions proportionnelles aux possibilités réelles des habitants.

Cela passe notamment par la création de tiers-lieux numériques, que ce soit des espaces de télétravail ou de coworking. Ces lieux ont pour vocation d'être inclusifs et accessibles, permettant ainsi de créer de l'interaction sociale. Sur le plan matériel, ces espaces devront être équipés d'outils mutualisés permettant à chacun d'avoir accès aux technologies numériques. Ils devront offrir à leurs usagers un panel de services et un accompagnement dans leur utilisation. Enfin, ces tiers-lieux permettront de limiter les déplacements sur le territoire, réduisant ainsi les impacts environnementaux liés aux mobilités et favorisant une vie plus locale à travers le renforcement du lien social et de l'interconnexion.

I.3.4.2 Développement des transports en commun

Pour diminuer la place de la voiture il faut proposer des modes de transport alternatifs concurrents. Les transports en commun peuvent être une solution efficace si l'offre correspond réellement aux besoins des usagers actuels et potentiels. Ainsi, il est nécessaire de s'assurer que les lignes de bus mises en place par Mobigo (Région BFC) sont les plus performantes possible, que ce soit en termes de localisation des arrêts ou d'horaires. Il en va de même pour l'offre ferroviaire des quatre gares de la Communauté de communes.

I.3.4.3 Développement de la mobilité active

Développer les mobilités actives est également un moyen de réduire la place de la voiture sur le territoire. Pour cela, il est possible de renforcer les réseaux cyclables pour assurer des continuités entre les communes proches en milieu peu dense. Ces réseaux ont un double usage en servant à la fois à rejoindre la ville centre, principal pôle d'emploi qui contient une grande partie des industries et services de la CC, mais également au tourisme et loisirs qui sont déjà bien développés sur le territoire mais dont les itinéraires manquent de continuité. Il est également primordial de sécuriser la pratique des modes doux en réalisant des aménagements et signalétiques adaptés mais aussi en formant la population et notamment les enfants.

II. Des leviers et des freins pour le développement de la mobilité

Dans cette étude, sont explorées les possibilités et les obstacles auxquels une petite Communauté de Communes est confrontée lorsqu'elle exerce sa compétence en matière de mobilité. Les observations sont basées sur la Communauté de Communes Nozeroy Jura, mais les conclusions peuvent être adaptées à tout territoire similaire. En effet, le travail porte sur des composantes sociales, les aides et appuis disponibles aujourd'hui en France ainsi que les enjeux politiques qui sont semblables dans les Communautés de Communes situées en zone peu dense.

II.1 Facteurs sociologiques

Avant de développer toute solution de mobilité, il est essentiel de prendre en considération les facteurs sociologiques qui influent sur la mobilité des individus. Une compréhension approfondie de ces mécanismes sociaux permet de mettre en place des solutions de manière à favoriser l'évolution des pratiques de déplacements souvent ancrées.

II.1.1 Habitudes et confort : un frein aux changements de comportements

L'impact des habitudes sur les choix de mobilité est significatif, car elles engendrent une inertie grâce à la mise en place d'automatismes et de gestes incorporés qui ne requièrent aucun effort mental, permettant ainsi une économie d'énergie. Cette répétition quotidienne des comportements conduit à leur automatisation, transformant toute action ou décision, même initialement réfléchie, en réflexe conditionné (Frenay, 1997). Dans les situations routinières, les individus agissent presque machinalement, exclusivement guidés par leurs habitudes, excluant ainsi toute autre alternative de leur champ des possibles. Ils ont tendance à privilégier le mode de transport qui leur semble le plus pratique et auquel ils sont habitués, évitant ainsi toute réflexion ou recherche d'informations supplémentaires (Rocci, 2008). Les habitudes jouent donc un rôle prépondérant dans les pratiques de mobilité et les choix de mode de transport. Comme le souligne Vincent Kaufmann, le choix du mode de transport ne se pose pas systématiquement à chaque déplacement, car les individus appliquent de manière plus ou moins inconsciente un mode d'organisation qui s'est révélé suffisamment satisfaisant (Kaufmann, 2000). Par conséquent, ils ne ressentent pas le besoin de se renseigner sur d'autres modes de transport et se contentent de leur situation actuelle (Rocci, 2007).

De plus, les usagers ne sont pas toujours conscients de l'existence et du fonctionnement des modes de transport qu'ils n'utilisent pas (Rose et Ampt, 2003 ; Jones, 2003). Or, plusieurs études montrent que l'information et les connaissances sur un système de transport exercent une forte influence sur le choix du mode de transport (Certu, 2002 ; Sammer et al., 2006). Changer ses habitudes et adopter de nouvelles pratiques nécessite tout d'abord de connaître les solutions alternatives, mais aussi de s'adapter à de nouvelles logiques de fonctionnement et de développer de nouvelles compétences, ce qui représente un coût d'organisation accompagné de risques et de contraintes supplémentaires (Golovtchenko et Zelem, 2003). Même lorsque l'individu exprime son intention de changer ses comportements, le changement est plus complexe en pratique car il demande un effort par rapport à un équilibre habituel établi au fil du temps. Chaque mode de transport est régi par son propre ensemble de normes fonctionnelles, techniques et sociales qu'il faut comprendre et assimiler (Rocci, 2011). Ainsi, lorsque l'itinéraire d'un nouveau mode de transport ou son fonctionnement ne sont pas connus, le déplacement devient source de stress. Les usagers appréhendent l'utilisation des modes de transport ou des itinéraires qu'ils ne maîtrisent pas. Ces automatismes et habitudes modales procurent un sentiment de maîtrise, génèrent de la confiance et réduisent les incertitudes. En revanche, l'absence d'habitude suscite la peur de l'inconnu et du changement. Mickaël Flamm évoque un "cercle de consolidation" : plus on maîtrise un mode de déplacement, plus on l'apprécie et plus on est susceptible de l'utiliser, ce qui permet de perfectionner ses compétences dans son utilisation. À l'inverse, en cas de manque d'expérience et de

représentations plutôt négatives, on est peu enclin à expérimenter le moyen de transport en question et encore moins à remettre en question la représentation que l'on en a (Flamm, 2004). Les contraintes imaginées sont d'autant plus fortes lorsque le mode de transport n'a pas été expérimenté, et les usagers ont tendance à surestimer leur choix au détriment des autres modes et à se conforter dans leurs habitudes. En réalité, ils ont souvent une perception erronée des autres modes de transport en termes de distance, de temps et de coûts. Les automobilistes ont tendance à sous-estimer le coût de la voiture et surestimer celui des autres modes. Patrick Frenay (1997) identifie plusieurs types de justifications utilisées par les individus pour expliquer leur choix de mode de transport : valoriser leur mode préféré, minimiser ses inconvénients, manquer d'informations ou refuser de les prendre en compte, se satisfaire d'un minimum acceptable sans rechercher l'optimum, etc. Ce mécanisme de justification renforce alors les habitudes modales des individus.

II.1.2 Coûts des transports : peu pris en compte dans les choix modaux

Il est vrai que le coût de l'automobile est généralement plus élevé que celui des autres modes de transport, lorsqu'on prend en compte l'ensemble des coûts, y compris les coûts fixes et les coûts variables (Frenay, 1997). Cependant, il est souvent constaté que les automobilistes sous-estiment ou ignorent les coûts réels associés à la voiture. Ils ont tendance à ne considérer que le coût du carburant, tandis que le coût d'achat, l'assurance et l'entretien sont rarement pris en compte.

En effet, comme le relève Frenay, les trois quarts des automobilistes ne réfléchissent pas au coût de leurs déplacements. Cette perception biaisée peut s'expliquer par le fait que les coûts non monétaires, tels que la commodité, la flexibilité et la liberté de mouvement offertes par la voiture, sont souvent considérés comme plus importants que le coût financier. De plus, les utilisateurs de la voiture peuvent également percevoir les transports en commun comme étant très chers, voire plus chers que la voiture, lorsqu'ils comparent les deux modes en termes de services rendus.

Il convient de noter que dans certains territoires où les transports en commun sont peu développés et où les distances, la topographie ou le climat ne favorisent pas l'utilisation des modes actifs de déplacement, le coût monétaire élevé de la voiture ne constitue pas nécessairement un obstacle majeur à son utilisation, et ce, parfois même dans des ménages à faibles revenus. Dans ces cas, où l'automobile est presque indispensable, les alternatives de transport peuvent être limitées, ce qui renforce la perception de la voiture comme le choix le plus pratique, même si elle est plus coûteuse.

Il est donc crucial de prendre en compte tous les aspects du coût de l'automobile, y compris les coûts cachés tels que les coûts environnementaux, les impacts sur la santé publique et la congestion routière. En développant des infrastructures de transport plus durables et en améliorant l'accessibilité et la qualité des transports en commun, il est possible de créer des incitations économiques et des alternatives attrayantes qui encouragent les gens à envisager des modes de déplacement plus durables.

II.1.3 Temps de trajet : des perceptions souvent biaisées

Le temps de transport n'est pas le seul critère pris en compte lors de l'évaluation d'un déplacement. La manière dont le déplacement est ressenti et perçu par les individus joue un rôle crucial dans leurs décisions de mobilité. La perception du temps de transport peut différer de sa durée objective, car elle est influencée par divers facteurs.

Tout d'abord, la perception de la durée d'un déplacement ne se réduit pas simplement à sa durée réelle. Elle est également influencée par la manière dont cette durée est ressentie subjectivement. Certaines personnes ont tendance à sous-estimer le temps de leur déplacement, tandis que d'autres le surestiment (Crozet, 2005). Cela peut être dû à des facteurs individuels tels que la tolérance à l'attente ou à la rapidité

perçue du mode de transport utilisé. De plus, cette perception est également liée au mode de transport utilisé, le temps de trajet est davantage sous-estimé en voiture (Kaufmann, 2002).

En outre, la perception du temps de transport est également affectée par le contexte du déplacement. Des éléments tels que la fréquence des moyens de transport disponibles, le niveau de confort offert pendant le trajet et la nécessité ou non de changer de mode de transport en cours de déplacement peuvent influencer la manière dont la durée du déplacement est perçue. Par exemple, une durée de trajet équivalente sera perçue comme moins longue si le déplacement se déroule dans des conditions confortables et sans rupture de modes de transport (Mao et al, 2016).

Il est important de prendre en compte ces aspects de perception lors de la planification des infrastructures et des services de transport. En améliorant le confort, la fiabilité et la connectivité des modes de transport, il est possible de favoriser une perception plus positive du temps de déplacement et d'encourager l'utilisation de modes de transport durables. Parallèlement, il est également essentiel de communiquer de manière efficace sur les avantages des alternatives de transport afin de corriger les éventuelles perceptions erronées ou négatives liées à leur utilisation.

II.1.4 Sécurité : des représentations individuelles marquées

La perception des risques est un facteur déterminant dans le choix du mode de transport. Les individus évaluent les risques associés à chaque option et prennent leurs décisions en fonction de cette évaluation subjective.

La sécurité est une préoccupation majeure pour de nombreux individus lorsqu'ils choisissent un mode de transport. Les modes de transport perçus comme offrant une sécurité élevée, tels que les avions ou les trains, sont souvent préférés à ceux perçus comme plus risqués, comme les voitures ou les motos. Cette perception de sécurité est influencée par divers facteurs, tels que les normes de sécurité, les statistiques d'accidents et les réglementations en vigueur pour chaque mode de transport.

La perception des risques peut varier d'une personne à l'autre en fonction de leurs expériences personnelles, de l'influence des médias, des conseils des pairs et d'autres facteurs psychologiques et sociaux. Par exemple, une personne qui a vécu un accident de voiture peut être plus encline à percevoir la conduite automobile comme plus risquée, même si les statistiques globales indiquent que c'est un mode de transport relativement sûr. De même, la perception des risques peut être influencée par le niveau de confort et de contrôle perçu dans chaque mode de transport. Les individus peuvent se sentir plus en sécurité lorsqu'ils ont un contrôle direct sur leur environnement de déplacement.

Il est important de noter que la perception des risques peut ne pas toujours correspondre à la réalité des risques objectifs. Certaines personnes peuvent surestimer les risques liés à certains modes de transport, tandis que d'autres peuvent les sous-estimer. Cela peut entraîner des choix de transport qui ne sont pas nécessairement optimaux du point de vue de la sécurité réelle.

De plus, la conformité aux stéréotypes de genre a un impact dans les comportements à risque. Des recherches ont examiné les effets de la masculinité sur la prise de risque dans le sport (Cazenave et al., 2003), la conduite automobile (Özkan & Lajunen, 2006 ; Sibley & Harré, 2009), le vélo en ville (Sayagh, 2018) et la prise de risque en général (Raithel, 2003). Les recherches ont démontré que la conformité aux stéréotypes masculins, indépendamment du sexe biologique de l'individu, est associée à des comportements à risque plus fréquents par rapport à la conformité aux stéréotypes féminins. Par exemple, la conformité aux stéréotypes masculins a été associée à une propension accrue à prendre des risques lors de la conduite automobile (Özkan & Lajunen, 2006 ; Sibley & Harré, 2009) et dans d'autres contextes. Ces études soulignent l'importance de considérer les influences socioculturelles et les attentes

liées au genre dans la compréhension des différences observées entre hommes et femmes en matière de comportements à risque.

Concernant les modes doux, que ce soit dans le domaine du cyclisme sportif, de la mécanique ou de l'utilisation quotidienne, est largement dominé par les hommes, et les femmes y demeurent une exception (Dumont, 2010). Dès l'apparition du vélo, la pratique féminine a été considérée comme inappropriée, d'abord parce qu'elle était perçue comme une menace pour la féminité et la santé des femmes, puis parce qu'elle symbolisait la liberté et l'émancipation. Au fil des années, les femmes ont dû conquérir leur droit de faire du vélo. De nos jours, la pratique du vélo reste peu acceptée dans de nombreux pays (Berge, 2019 ; Bienvenu, 2019 ; Cyclonordsud, 2016 ; Lau, 2015 ; Ville&Vélo, 2012). La pratique du vélo reste fortement associée au genre, surtout dans les quartiers populaires, où le vélo est considéré comme une activité socialement plus acceptable pour les hommes et les enfants que pour les femmes ; la pratique féminine du vélo est souvent perçue comme "courageuse", tandis que la pratique masculine est considérée comme banale. De nombreuses femmes qui ne pratiquent pas le vélo citent le manque d'aisance comme l'une des principales raisons pour lesquelles elles n'en font pas. Beaucoup ne se sentent pas à l'aise et excluent donc automatiquement cette activité de leurs possibilités (Akar et al., 2013). En revanche, ce frein est très rarement évoqué par les femmes qui pratiquent régulièrement le vélo. Il semblerait donc que la pratique, l'expérience et l'apprentissage permettent aux femmes de surmonter ces obstacles, et que cette appréhension soit surtout liée à une série de stéréotypes genrés et de représentations entourant la pratique du vélo.

Par ailleurs, les femmes sont plus sensibles aux risques et aux dangers potentiels associés à la pratique du vélo en milieu urbain, en raison de socialisations genrées qui les incitent davantage que les hommes à la prudence dans les espaces publics. Notre enquête a montré que les femmes qui n'utilisent pas le vélo sont particulièrement préoccupées par l'insécurité routière et ses dangers (Figure 2). Ce constat est corroboré par une enquête menée par Pro Velo en 2017 auprès de nouveaux cyclistes, qui montre que ces freins sont plus souvent mentionnés par les femmes que par les hommes (Pro Velo, 2018). Si cette peur de faire du vélo a des origines individuelles, elle découle également de constructions sociales et culturelles qui considèrent la prise de risque comme un comportement typiquement masculin, dès le plus jeune âge, et qui exhortent les petites filles à être constamment sages (Bem, 1981 ; Kellong et al., 1976 ; Morrongiello et Hogg, 2004 in Granié, 2013 ; Horton, 2007).

En prenant en compte la perception des risques dans la planification des infrastructures et des services de transport, il est possible d'améliorer la sécurité perçue des différents modes de transport et de promouvoir des choix de transport plus sûrs et durables. Cela peut impliquer des mesures telles que l'amélioration de la signalisation, la création de pistes cyclables sécurisées, l'application de normes de sécurité strictes et une communication efficace sur les mesures de sécurité prises.

II.2 Aides financières et appuis techniques

Les Communautés de Communes ont besoin de soutiens financiers et parfois d'assistance technique pour mettre en œuvre des projets sur leur territoire. En effet, elles ont souvent des ressources limitées pour financer et réaliser des projets de grande envergure.

II.2.1 De nombreux outils et aides financières à disposition...

Les collectivités territoriales peuvent bénéficier de multiples supports d'aide pour la mise en œuvre de politiques liées à la mobilité. En effet, l'État souhaite accompagner les territoires dans la mise en place solutions de mobilité durables. Cela passe notamment par la création d'établissements publics, tels que le CEREMA ou l'ADEME, dont les objectifs sont de fournir une expertise technique et scientifique dans le domaine de l'ingénierie, de l'aménagement et de l'environnement, ainsi que d'accompagner les décideurs publics dans la mise en œuvre de leurs politiques publiques. Ces établissements peuvent donc être des appuis techniques solides pour la collectivité et, ce, pour le développement de la mobilité notamment. Ces aides peuvent prendre différentes formes : plateformes de coordination, ingénierie, ressources méthodologiques en ligne...

Par exemple, le CEREMA (Centre d'Études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement) est un établissement public français créé en 2014 qui rassemble différents organismes spécialisés dans le domaine de l'ingénierie, de l'aménagement et de l'environnement. Le CEREMA a pour mission de fournir une expertise technique et scientifique dans ces différents domaines, ainsi que d'accompagner les collectivités dans la mise en œuvre de leurs politiques publiques. Ainsi, cela peut être un appui technique solide pour la Communauté de Communes, et ce, pour la mobilité notamment. Concernant la création et la mise en place d'un Plan de Mobilité Simplifié, un accompagnement national est mis en œuvre pour aider les collectivités à s'approprier cette démarche. Certains dispositifs sont développés plus spécifiquement à destination des territoires peu denses. Les cellules régionales d'appui France mobilités, auxquelles le CEREMA participe, proposent un soutien en ingénierie pour développer des solutions innovantes, là où la voiture individuelle constitue le principal mode de déplacement. Par ailleurs, l'appel à manifestation d'intérêt (AMI) "Territoires de nouvelles mobilités durables", dit TENMOD, apporte une aide technique et un financement aux territoires ruraux et périurbains. Pour répondre aux besoins spécifiques des villes moyennes, un partenariat "Plans de mobilité simplifiés en villes moyennes" est également être déployé par le CEREMA et permet d'accompagner 8 territoires. La méthode de travail est basée, d'une part, sur le partage d'expérience des collectivités, et inclut, d'autre part, une participation du CEREMA à leurs projets respectifs, par un apport individualisé d'expertise à chacune. Des ressources méthodologiques et des connaissances sont disponibles en ligne pour les maîtres d'ouvrage, ainsi qu'un outil d'aide au diagnostic de mobilité en ligne, CapaMob. Par ailleurs, un outil web pour réaliser un diagnostic ou prédiagnostic territorial de mobilité, préalable à la définition d'une stratégie, a été développé par le CEREMA.

Conjointement à ces supports d'aides techniques, il existe un certain nombre de financements à disposition des collectivités. Ces aides financières proviennent de différentes institutions : Europe, État Français, Région...

Ainsi, l'Union européenne propose des fonds et programmes spécifiques pour soutenir la mobilité durable et les projets de transport. Par exemple, les programmes INTERREG visent à promouvoir la coopération transfrontalière, transnationale et interrégionale au sein de l'Union européenne. Ils financent des projets qui favorisent les échanges et la coopération entre les territoires, y compris les communautés de communes situées le long des frontières. Il existe également le fonds européen de développement régional (FEDER) qui peut être mobilisé par les régions et les communautés de communes pour soutenir des projets de développement des infrastructures de transport régionales, tels

que la construction ou l'amélioration de voies de communication, les transports en commun, les pistes cyclables... Pour candidater au Fonds européen de développement régional (FEDER), il faut suivre certaines étapes et respecter les procédures spécifiques :

- Identification des opportunités de financement : Consultation des sites web des autorités nationales ou régionales responsables de la gestion du FEDER pour connaître les appels à propositions ou les programmes spécifiques ouverts aux candidatures.
- Préparation du projet : Analyse des critères d'éligibilité et des objectifs du programme de financement. Identification de la concordance du projet sur ces priorités et détermination de sa réponse aux besoins et aux défis spécifiques du domaine concerné (par exemple, la mobilité durable). Élaboration d'un plan détaillé du projet, y compris les objectifs, les activités, le budget prévisionnel, les partenaires éventuels et les résultats attendus.
- Partenariats et cofinancement : Le FEDER encourage souvent les partenariats entre plusieurs acteurs, tels que les autorités publiques, les entreprises, les organisations à but non lucratif...
- Soumission de la candidature : Préparation du dossier de candidature conformément aux instructions fournies dans l'appel à propositions. Il est nécessaire de s'assurer de respecter les exigences en matière de format, de documents requis et de délais de soumission.
- Évaluation et sélection : Une fois la période de candidature close, les candidatures sont évaluées selon les critères établis. Cela peut inclure des critères tels que la qualité du projet, l'impact attendu, la durabilité, la viabilité financière...
- Mise en œuvre du projet : Si la candidature est retenue, il faut suivre les étapes nécessaires pour mettre en œuvre le projet, y compris la signature d'accords de subvention, la gestion financière, le suivi des activités, les rapports d'avancement...

L'État met, lui aussi, de nombreux programmes de financements en place, certains peuvent inclure le développement des mobilités par les Communautés de Communes. Par exemple, le Fonds Mobilités Actives (FMA), est un fonds géré par l'Agence de la transition écologique (ADEME) qui vise à financer les projets de développement des mobilités actives (marche, vélo...) sur le territoire des collectivités locales. Les communautés de communes peuvent bénéficier de cette aide pour financer la construction de pistes cyclables, l'installation de parkings à vélos ou encore des campagnes de promotion de l'usage du vélo. Le FMA a été doté d'un budget de 250 millions d'euros pour 2023 : 200 millions seront consacrés aux infrastructures (appels à projet "continuité cyclable") et 50 millions d'euros pour le stationnement. Dans ce cadre, un 6ème appel à projets du Fonds mobilités actives est lancé. Il prolonge le soutien financier des maîtres d'ouvrage dans leur réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuités d'itinéraires. Il s'agit de relier dans les meilleures conditions de sécurité, des zones d'emploi, d'habitat, des établissements d'enseignement et de formation, de mieux desservir les pôles d'échanges multimodaux, sur tous les territoires urbains, péri-urbains, ruraux, d'outre-mer et d'inviter par conséquent un maximum d'habitants à se mettre ou remettre au vélo pour aller au travail, à l'école, faire ses courses, se promener...

II.2.2 ... mais difficilement mobilisables

Bien que les appels à projets et les aides financières soient nombreuses, elles sont parfois difficilement mobilisables par une petite collectivité. En effet, des aides sont régulièrement publiées sur la thématique des mobilités et ce de la part de multiples institutions. Ainsi, il est nécessaire de se tenir informé en continu ce qui prend beaucoup de temps : recherche des aides, lecture des cahiers des charges, participation aux réunions ou webinaires correspondants, contact avec les personnes responsables en cas de questions éventuelles...

L'appel à projet (APP) issu du Fonds mobilités actives et destiné aux aménagements cyclables est un exemple d'aide financière accessible en théorie mais difficilement mobilisable en pratique. Lancé le 20

janvier 2023, cet appel à projets a pour objectif de prolonger le soutien des maîtres d'ouvrage dans leur réalisation d'itinéraires cyclables sécurisés et la résorption de discontinuité d'itinéraires. L'idée étant d'inviter un maximum d'habitants à se mettre ou remettre au vélo pour aller au travail, à l'école, faire ses courses ou se promener. Étant ouvert à tous les maîtres d'ouvrage publics, la Communauté de communes Champagnole Nozeroy est alors éligible à cet APP. Afin d'y répondre, il faut déposer le dossier de candidature dans les 3 mois qui suivent le lancement. Un délai relativement court au vu des attendus du dossier de présentation du projet :

1. Description sommaire du projet : type de projet, intitulé, description rapide
2. Plans de situation : présentation de la politique cyclable, plan de localisation du projet dans le schéma cyclable, plan de tracé du projet dans les aménagements cyclables existants et typologie de ceux-ci, plan de localisation des principaux générateurs de flux de mobilité desservi par le projet
3. Intérêt du projet : utilité de l'itinéraire, caractéristiques générales de l'aménagement cyclable, analyse des alternatives et de leurs inconvénients, conditions d'exploitation et d'entretien des aménagements ou de l'équipement à réaliser, estimation des impacts attendus et plan de suivi de la fréquentation, le cas échéant, présentation de l'évaluation, qualitative ou quantitative, dans le cas d'une pérennisation d'une piste cyclable de transition
4. Actions de valorisation et communication : communication sur le projet et/ou le schéma cyclable dans son ensemble, implication des associations.
5. Plan de financement prévisionnel précisant notamment les aides publiques obtenues, sollicitées ou envisagées, et les autres autorités ou organismes sollicités.
6. Justification du taux et du montant de subvention souhaité
7. Calendrier détaillé de l'opération : dates de validation des études préliminaires, date prévisionnelle de notification de la première dépense éligible du projet, dates effectives et prévisionnelles de conduite des procédures administratives et d'obtention des autorisations, date prévisionnelle de notification du premier marché de travaux, date prévisionnelle de début des travaux, date prévisionnelle de mise en service.
8. Description détaillée du projet découpé en sections homogènes d'aménagement cyclable : longueur, trafic routier et vitesses, type d'aménagement, autres indications utiles...

Au vu du nombre d'éléments demandés dans le dossier de candidature et de la précision des informations nécessaires, le projet concerné doit déjà être en phase d'étude poussée (étude environnementale, études techniques de réalisation des ouvrages...) en amont du lancement de l'appel à projet pour constituer un dossier complet dans les 3 mois qui suivent.

Dans le cas de la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, cet APP aurait pu servir à la création d'une voie verte dont les caractéristiques respectent tous les critères sauf celui de la longueur qui doit être au maximum de 15km alors que le projet ferait un peu moins de 25km. Il n'est donc pas possible de candidater à l'appel à projet dans le cadre de cette voie verte. Plus globalement, ces financements mobilisent beaucoup de temps pour repérer les aides en cours, s'informer sur les modalités de candidature, constituer un dossier qui répond aux exigences, suivre l'avancée des sélections... Une personne doit donc être mobilisée pour suivre le dossier, ce qui n'est pas toujours possible pour une Communauté de Communes en milieu peu dense qui ne dispose pas d'une grande quantité de moyens humains. Par exemple, au sein de la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, il n'y a pas de personne dédiée à la thématique de la mobilité, ainsi pour un tel projet le travail serait réparti entre les responsables Urbanisme et Tourisme. De plus, la réponse à une aide financière ne garantit pas de pouvoir en bénéficier, cela peut donc être des jours de travail pour ne pas obtenir d'aide. Enfin, si le résultat est positif, il faut avoir la capacité de mener le projet à terme avec toute l'ingénierie nécessaire disponible et la volonté politique des élus.

II.3 Enjeux politiques

Les décisions des élus, qui traduisent les volontés politiques, jouent un rôle central dans les dynamiques d'aménagement du territoire. Il est donc essentiel de prendre en compte ces enjeux lors de l'analyse des possibilités de développement de projets au sein d'une Communauté de Communes.

II.3.1 Un mille-feuille territorial complexe

Le mille-feuille territorial français est un concept critique qui décrit la complexité et la superposition des différentes structures administratives en France. Le pays est organisé en plusieurs niveaux de gouvernement, qui se chevauchent souvent et se superposent les uns aux autres, créant ainsi un mille-feuille de structures administratives.

Le maillage territorial complexe a des répercussions sur la gestion de la mobilité, étant donné que des redondances de compétences se manifestent fréquemment entre les divers échelons de gouvernance et les multiples entités administratives. La compétence en matière de mobilité est partagée entre plusieurs acteurs, avec des responsabilités et des prérogatives différentes. Au niveau national, l'Etat est responsable de la planification des infrastructures de transport majeures, telles que les autoroutes, les voies ferrées à grande vitesse et les aéroports. Au niveau régional, le conseil régional a la charge de planifier les transports en commun régionaux et interrégionaux, ainsi que les infrastructures routières et ferroviaires secondaires (TER). Au niveau départemental, le conseil départemental du Jura a la compétence de gestion des routes départementales, des transports scolaires et des voies vertes notamment. Enfin, au niveau local, la Communauté de Communes ayant pris la compétence Mobilité en 2021 est un acteur légitime de la mobilité. Ses missions sont alors diverses avec pour but de maîtriser l'élaboration de sa stratégie locale de mobilité, en articulation avec les autres politiques publiques. Ainsi, l'objectif premier de la CC est de connaître les caractéristiques de la mobilité de son territoire ainsi que l'offre de services déjà existants. Cela lui permet d'identifier des enjeux auxquels elle peut répondre via le développement de services tels que des transports publics réguliers, à la demande ou scolaire. Il est également possible de promouvoir des offres de mobilités solidaires, actives ou partagées afin de répondre à tous les besoins. En parallèle, la Communauté de Communes peut contribuer financièrement ou techniquement au développement de projets portés par d'autres acteurs comme des aides financières pour l'acquisition d'un vélo ou la création d'un garage solidaire. Enfin, il est possible d'offrir un service de conseil et d'accompagnement auprès des employeurs afin de les aider à mettre en place des solutions durables pour les déplacements domicile-travail. Les communes ont tout de même la responsabilité de gérer les Infrastructures de Recharge pour les Véhicules Électriques.

Cette répartition des compétences peut parfois entraîner des difficultés dans la coordination entre les différents acteurs, ce qui peut avoir un impact négatif sur la qualité et l'efficacité des services de transport. Cependant, elle permet également une certaine proximité avec les usagers et une adaptation des solutions de mobilité aux réalités locales.

Pour améliorer la gestion de la mobilité, il est recommandé de renforcer la coordination entre les différents niveaux de gouvernement et de promouvoir une approche intégrée et cohérente de la planification et de la gestion des infrastructures de transport. En effet, il est nécessaire d'assurer une certaine concordance entre toutes les offres proposées afin de mailler le territoire d'un réseau de transport efficient. De plus, les collectivités locales sont les plus proches de la population, ainsi elles sont à même de remonter aux diverses structures administratives (Région, Département) les besoins et volontés des usagers.

Cependant, lorsqu'on aborde la question du territoire et de ses différentes couches administratives, il est important de prendre en compte l'aspect humain et politique qui les sous-tend. Chaque strate de gouvernance territoriale est influencée par des acteurs politiques, hommes et femmes, qui jouent un rôle

dans les décisions prises, les politiques mises en place et les orientations prises en matière de développement territorial. Ces acteurs politiques peuvent avoir des intérêts, des idéologies et des visions différentes, ce qui peut entraîner des divergences dans la manière dont les territoires sont gérés et développés. Leurs décisions peuvent être influencées par des considérations politiques, économiques, sociales et environnementales, ainsi que par des facteurs culturels et historiques propres à chaque territoire.

Il est important de reconnaître que ces facteurs humains et politiques sont complexes et souvent difficiles à maîtriser. Les dynamiques politiques et les intérêts en jeu peuvent avoir un impact sur la planification territoriale, l'allocation des ressources, les politiques publiques, ainsi que sur la participation et l'implication des citoyens dans les décisions qui les concernent.

Par conséquent, il est essentiel d'aborder la question du territoire en tenant compte de cette dimension humaine et politique, afin de comprendre les enjeux, les divergences et les possibles conflits d'intérêts qui peuvent émerger à différentes échelles territoriales.

II.3.2 Des institutions diverses qui doivent travailler en coopération

Ces multiples institutions, représentées par des élus et élues, doivent travailler en coopération afin d'assurer un ensemble d'offres de mobilité cohérent et pérenne. En effet, pour que l'offre de transport du territoire soit complète, il est nécessaire qu'une concordance entre les services soit respectée. Ainsi, il existe différents accords formels qui lient des institutions devant travailler ensemble.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2020 en France vise à redéfinir l'organisation territoriale de la compétence mobilité en favorisant la coopération entre différentes institutions. Elle introduit notamment le concept d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) pour assurer une offre de transport cohérente et coordonnée sur un territoire donné. Selon la LOM, deux niveaux de collectivités sont principalement responsables de la compétence mobilité :

- La Région en tant qu'AOM régionale : La Région devient l'autorité organisatrice principale à l'échelle régionale. Elle est chargée d'élaborer un Plan Régional de Mobilité (PRM) qui fixe les orientations stratégiques en matière de mobilité sur son territoire. La Région coordonne les différents acteurs locaux et veille à la cohérence de l'offre de transport à l'échelle régionale. Elle peut également attribuer des délégations de compétences à des Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) pour la mise en œuvre des actions prévues dans le PRM.
- L'EPCI en tant qu'AOM locale : Les EPCI, à l'échelon de proximité, peuvent être désignés comme autorités organisatrices locales. Ils sont responsables de la mise en œuvre des actions définies dans le PRM de la Région et de la coordination des différents modes de transport sur leur territoire. Ils peuvent notamment prendre en charge la gestion des services de transport public (bus, tramway, etc.), l'aménagement des infrastructures, la promotion des modes de déplacement doux... L'objectif est de permettre une meilleure adaptation aux spécificités locales et d'offrir des solutions de mobilité adaptées aux besoins de chaque territoire.

En résumé, la LOM vise à établir une gouvernance plus intégrée et coordonnée de la mobilité en favorisant la coopération entre les différentes institutions et en définissant des niveaux de responsabilités clairs. Le Contrat Opérationnel de Mobilité est l'un des outils permettant de formaliser cette coopération et d'assurer une offre de transport cohérente et pérenne pour les usagers. Le Contrat Opérationnel de Mobilité fait partie des outils prévus par la LOM pour formaliser la coopération entre les différentes institutions et garantir une coordination efficace de l'offre de mobilité. Ce contrat est établi entre les différentes parties prenantes, telles que la Région, les EPCI et les opérateurs de transport afin

de définir les engagements, les objectifs et les modalités de collaboration pour assurer la cohérence de l'offre de transport sur le territoire.

Pour la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, elle-même bassin de mobilité, le travail sur le COM a débuté en 2020. Lors de l'année 2020-2021, les objectifs de la Région étaient de définir les Bassins de Mobilité, de présenter la LOM aux acteurs du territoire, la CC devait alors délibérer sur la prise de compétence Mobilité pour qu'elle soit effective au 1^{er} Juillet 2021. Pour l'année 2021-2022, l'idée était, tout d'abord, d'identifier l'offre de mobilité existante et de structurer les COM, pour ensuite rédiger le Contrat Opérationnel de Mobilité et le signer en décembre 2022. Selon la Région, le contrat devait alors porter sur :

- La mobilité et l'intermodalité (dessertes, d'horaires, de tarifications, d'information et d'accueil de tous les publics, points de vente physiques)
- La création, l'aménagement et le fonctionnement des pôles d'échanges multimodaux et aires de mobilité, et les moyens d'y accéder ;
- La gestion des situations dégradées afin d'assurer la continuité du service rendu aux usagers au quotidien ;
- Le recensement et la diffusion des pratiques de mobilité et actions mises en œuvre en particulier pour améliorer la cohésion sociale et territoriale ;
- L'aide à la conception et mise en place d'infrastructures et de services de mobilité par les AOM ;
- La définition des modalités de coordination avec des gestionnaires de voirie et infrastructures ;
- La détermination des résultats attendus et indicateurs de suivi.

Ainsi, lors de l'année 2022-2023, le comité des partenaires de Bassin de Mobilité aurait pu consulter le contrat afin de le signer en décembre 2022. Le COM serait ainsi mis en œuvre pour les années 2023, 2024 et 2025.

Au niveau de l'avancée réelle, pour la CC CNJ, une réunion a été suivie fin juin 2022, elle regroupait les signataires identifiés du COM : la CC CNJ (AOM), le Département du Jura, la Région BFC et SNCF. L'ordre du jour de cette réunion était axé sur le contenu du contrat avec :

- les instances introduites par la LOM
- la méthode de travail et le calendrier de construction du COM
- un retour sur les enjeux issus des précédents échanges
- une présentation rapide des travaux liés aux schémas de mobilité solidaire

En amont de cette réunion, une présentation complète des enjeux de mobilité identifiés par la Région a été envoyée aux services techniques afin qu'ils complètent ou modifient les informations contenues. Ce travail a été réalisé par la CC CNJ et retransmis à la Région en attente d'un retour. Lors de cette réunion, différents points ont pu être abordés par la Communauté de Communes, par exemple, la possibilité de discuter des horaires de la ligne inter-urbaine Lons-Champagnole afin de mieux répondre aux horaires de bureau ou encore la nécessité de mener une réflexion autour du TAD de Mobigo qui fait doublon avec l'offre de CNJ Senior et la volonté de flécher le TAD Mobigo de la ville-centre vers les sites touristiques. Depuis ce travail, aucune information supplémentaire n'a été transmise à la Communauté de Communes et aucune réunion n'a été organisée.

Ainsi, en l'absence de nouvelles de la Région, la CC a poursuivi son travail sur la mobilité de son côté en réalisant un diagnostic qui a permis de faire ressortir un certain nombre d'enjeux. Lors de la réalisation de cet état des lieux, des données sur les services de transport Mobigo ont été demandés à la Région. Pour ce faire, il a été nécessaire d'adresser un courrier postal au 1^{er} Vice-Président en charge des mobilités précisant les données demandées, en parallèle, ce même courrier devait être envoyé par mail

aux services techniques afin que les données soient rassemblées. Cette demande transmise le 20 février 2023 a obtenu réponse le 5 mai soit deux mois et demi plus tard.

Fin mars, la Région a informé la CC CNJ que le service de Transport à la Demande de Mobigo organisé sur son territoire arrive à échéance en août 2023 et qu'au vu de la très faible fréquentation constatée, le service ne sera pas renouvelé. En plein contexte de réalisation du Contrat Opérationnel de Mobilité, cette nouvelle annoncée sans aucune concertation préalable a étonné. En effet, au vu des objectifs des COM présentés pas la Région quelques mois auparavant et des propositions faites par la CC au sujet du service, l'arrêt du TAD Mobigo ne semble pas cohérent.

En conclusion, la coopération entre les différentes institutions est essentielle pour garantir une offre de mobilité cohérente et durable. La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en France a introduit le concept d'Autorité Organisatrice de la Mobilité pour favoriser cette coopération et définir des responsabilités claires. La Région agit en tant qu'AOM régionale, chargée d'élaborer un Plan Régional de Mobilité (PRM) et de coordonner les acteurs locaux pour assurer la cohérence de l'offre de transport à l'échelle régionale. Les EPCI, en tant qu'AOM locale, mettent en œuvre les actions du PRM et coordonnent les différents modes de transport sur leur territoire. La LOM prévoit également des outils tels que le Contrat Opérationnel de Mobilité pour formaliser la coopération et garantir une offre de transport cohérente. Cependant, malgré les efforts déployés par la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, des obstacles ont été rencontrés, notamment avec l'arrêt annoncé du service de Transport à la Demande de Mobigo, ce qui remet en question la cohérence des actions entreprises. Il est essentiel que les institutions continuent de travailler ensemble et de communiquer pour relever les défis de la mobilité et assurer des solutions adaptées aux besoins de chaque territoire.

III. Des solutions concrètes et réalisables sur le territoire

Dans cette dernière partie, il est question de présenter des actions ciblées et argumentées pour développer la mobilité en tant que Communauté de Communes, Autorité Organisatrice de la Mobilité, située en territoire peu dense. Ces propositions découlent des caractéristiques du territoire ainsi que des freins et des possibilités misent en avant précédemment.

III.1 Entreprises : des leviers pour le développement de solutions accessibles

Les entreprises sont des leviers centraux pour la mise en place de solutions de mobilités car elles génèrent d'importants flux domicile-travail. Ces flux étant réguliers, répétés et similaires au cours de la semaine, ils sont les plus à même d'être étudiés et modifiés.

III.1.1 Information sur les aides possibles

La Communauté de Communes, en s'appuyant sur ses relations tissées dans le cadre de sa compétence de développement économique, peut mener une collaboration avec les entreprises de son territoire en leur offrant notamment un service de conseil et d'accompagnement afin de les aider à mettre en place des solutions durables pour les déplacements domicile-travail de leurs salariés.

Depuis 2018, les entreprises de plus de 100 salariés ont l'obligation de réaliser un Plan de Mobilité Employeur (PDME). Le PDME est une démarche mise en place par une entreprise ou une organisation afin de promouvoir des modes de déplacement alternatifs à la voiture individuelle pour ses employés. L'objectif principal est de réduire les impacts environnementaux liés aux déplacements des salariés, de désengorger les routes et de favoriser des modes de transport plus durables.

Le plan de mobilité employeur repose sur l'analyse des déplacements des salariés et la mise en place de mesures concrètes pour encourager l'utilisation des transports en commun, du covoiturage, du vélo, de la marche à pied, du télétravail, etc. Les entreprises peuvent collaborer avec les autorités locales, les opérateurs de transports en commun et d'autres partenaires pour faciliter l'accès aux modes de transport alternatifs.

Les mesures concrètes incluses dans un plan de mobilité employeur peuvent être les suivantes :

- Promotion des transports en commun : mise en place d'abonnements spéciaux, de partenariats avec les opérateurs de transports en commun, installation de bornes de recharge pour les cartes de transport, etc.
- Encouragement du covoiturage : mise en relation des salariés intéressés par le covoiturage, réservation de places de stationnement réservées aux véhicules partagés, création d'incitations financières, etc.
- Aménagements pour les vélos : installation de racks à vélos sécurisés, de vestiaires et de douches pour les cyclistes, mise en place d'une indemnité kilométrique vélo, etc.
- Promotion de la marche à pied : aménagement d'itinéraires piétonniers, sensibilisation sur les bienfaits de la marche pour la santé, etc.
- Facilitation du télétravail : mise en place de politiques de télétravail, équipement des employés en outils de communication à distance, etc.
- Sensibilisation et communication : organisation de campagnes de sensibilisation, de journées thématiques, de formations sur les modes de transport alternatifs, etc.

L'objectif principal d'un plan de mobilité employeur est de réduire la dépendance à la voiture individuelle, de contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de promouvoir des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement, tout en améliorant la qualité de vie au travail et en réduisant les coûts liés aux déplacements.

Le coût d'un plan de mobilité employeur peut varier en fonction de plusieurs facteurs, tels que la taille de l'entreprise, la complexité du plan, la portée des mesures mises en place et les ressources disponibles. Cependant, le coût global de mise en place d'un tel plan reste élevé car il mobilise ingénierie et coûts financiers multiples. En effet, avant de mettre en place un plan de mobilité employeur, il est nécessaire de réaliser une étude et un diagnostic approfondis des déplacements des salariés, des infrastructures existantes, des besoins spécifiques, etc. Cette étape peut impliquer l'intervention de consultants spécialisés et engendrer des coûts. Ensuite, selon les mesures choisies, des aménagements et équipements spécifiques peuvent être nécessaires. Cela peut inclure la construction ou la modification de parkings, l'installation de racks à vélos, l'aménagement de vestiaires et de douches, etc. Les coûts de ces aménagements peuvent varier en fonction des besoins spécifiques de l'entreprise. La mise en place d'un plan de mobilité employeur nécessite des actions de communication et de sensibilisation auprès des salariés. Cela peut impliquer la création de supports de communication, l'organisation d'événements, la formation du personnel... Certaines entreprises choisissent d'offrir des incitations financières pour encourager l'utilisation des modes de transport alternatifs. Cela peut inclure des remboursements de frais de transport en commun, des indemnités kilométriques vélo, des aides au covoiturage... Enfin, il est important de suivre et d'évaluer l'efficacité du plan de mobilité employeur pour apporter des ajustements si nécessaire. Cela peut impliquer la collecte de données, l'analyse des résultats et la mise en place d'indicateurs de performance.

Il est difficile de donner un coût précis, car cela dépendra des caractéristiques propres à chaque entreprise. Certaines ressources financières peuvent être obtenues auprès de subventions gouvernementales ou de financements spécifiques pour les plans de mobilité, ce qui peut réduire les coûts supportés par l'entreprise elle-même. Dans tous les cas, il est important d'évaluer les coûts et les bénéfices à long terme d'un plan de mobilité employeur, en tenant compte des économies potentielles en termes de frais de déplacement, des avantages environnementaux, de l'amélioration de la qualité de vie des salariés et de l'image positive de l'entreprise en matière de responsabilité sociale.

Au sein de la Communauté de Communes, le nombre d'entreprises étant obligées de réaliser un PDME étant très faible, quatre seulement, il est alors pertinent de mener une réflexion à une échelle plus globale en regroupant plusieurs entreprises afin de mutualiser les moyens et donc les solutions. Ainsi, le Plan de Mobilité Inter-Entreprises ou, a minima, un travail collaboratif dirigé par la CC se montrent être des alternatives pertinentes et durables.

Afin de débiter ce travail en association avec les entreprises, la CC CNJ peut fournir un document cadre aux entreprises de son territoire. L'objectif de ce support est de fournir à toutes les entreprises locales les informations nécessaires concernant l'organisation de mobilité du territoire ainsi que les possibilités d'actions et de financement.

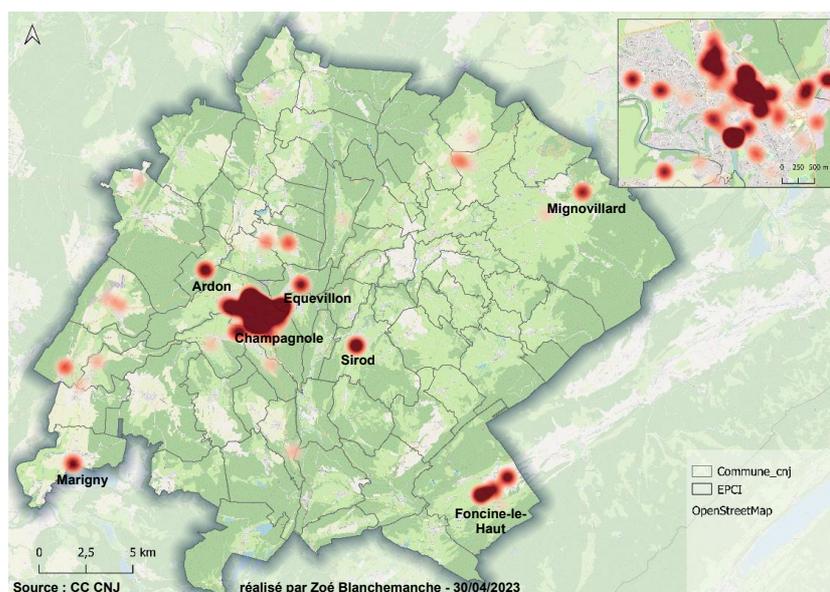
Afin d'être le plus pratique possible, la composition de ce document doit être synthétique et fournir des informations précises et de qualité. Dès lors, il peut comprendre un résumé du diagnostic réalisé à l'échelle de la CC CNJ avec les offres disponibles et les pratiques réelles observées. Cette première partie permet de contextualiser et d'informer sur les dynamiques globales. Ensuite, il est nécessaire d'informer les entreprises sur les leviers d'action qui sont à leur disposition pour agir sur la mobilité de leurs salariés. Parmi ces actions, il leur est possible d'encourager le covoiturage, promouvoir les transports en commun, encourager le télétravail, aménager des infrastructures pour les modes de transport alternatifs, installer des infrastructures de recharge pour les véhicules électriques, offrir des horaires de travail flexibles... Afin que les entreprises puissent mettre en place ce type d'actions, il est nécessaire de les informer concernant les aides financières et techniques dont elles peuvent bénéficier via ce même document. Enfin, il semble nécessaire de donner des exemples concrets d'événements à mettre en place afin de pousser les salariés à essayer de nouvelles pratiques de mobilité.

III.1.2 Développement de covoiturage intra ou inter entreprise

Un des axes majeurs qui peut être développé par la Communauté de Communes en partenariat avec les entreprises est le covoiturage. Le covoiturage en entreprise est une pratique qui vise à encourager les employés à partager leurs trajets domicile-travail en utilisant un même véhicule. Cela présente plusieurs avantages, tels que la réduction des coûts de transport, la diminution de la congestion routière, la diminution de l'empreinte carbone et le renforcement des liens sociaux entre collègues.

La Communauté de Communes peut alors se placer en autorité organisatrice de ces déplacements en réalisant un diagnostic spécifique des déplacements domicile-travail des salariés des entreprises de son territoire. L'intérêt étant de mener une étude des flux en termes de distance et de quantité afin de pouvoir identifier des lignes potentielles de covoiturage. Ces lignes reposent sur les flux routiers et combinent les avantages de l'auto-stop et des services de transport en commun. Elles sont matérialisées par un itinéraire spécifique qui favorise les rencontres entre conducteurs et passagers, avec des arrêts prévus tout au long du parcours. Cette approche de mise en relation requiert une vision systémique du covoiturage, englobant des services adaptés aux besoins des utilisateurs, une tarification appropriée, une application de mise en relation et une intermodalité, ainsi qu'une animation et communication. Pour les conducteurs, ces lignes leur assurent de ne pas avoir à effectuer de déviations ou à attendre de manière prolongée. Quant aux passagers, elles leur offrent l'opportunité de trouver un conducteur correspondant à un itinéraire précis et à un horaire fixe ou d'avoir des solutions alternatives en cas d'aléa. D'un point de vue de la collectivité, les lignes de covoiturage s'intègrent dans une conception d'un réseau de solutions de transport. En parallèle, la CC peut mener un travail de mise en relation des entreprises regroupées selon leur localisation. Par exemple, pour la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, il est possible de faire ressortir sept zones principales d'emploi pertinentes pour le développement de covoiturage inter-entreprises. Les groupes d'entreprises composés d'au moins 50 salariés se trouvent à Champagnole, dans les communes alentours Sirod, Equevillon et Ardon, à Foncine-le-Haut, à Marigny ainsi qu'à Mignovillard. La zone d'emploi de Champagnole, peut être divisée en sous-zones avec le centre-ville ainsi que les zones d'activité économique situées au Nord et à l'Est de la ville. (Figure 41)

Figure 41 : Concentration des zones d'emploi d'au moins 50 salariés



Une fois les entreprises regroupées, des campagnes de sensibilisation pour promouvoir les avantages du covoiturage peuvent être organisées. Cela peut inclure la diffusion d'informations sur les économies

financières, les bénéfices environnementaux et les avantages sociaux. Cette communication est centrale pour faire évoluer les pratiques, la promotion du covoiturage courte-distance passe forcément par une bonne communication vers les usagers existants ou potentiels. La diversification des supports d'information est importante au lancement comme pendant le déploiement du projet de covoiturage. Les options de communication sont nombreuses : utilisation d'un livret, affichage de panneaux publicitaires, publication de vidéos, entretien d'un blog, d'une newsletter, ou la distribution d'autocollants... De plus, des événements autour de la mobilité peuvent être organisés, la mise en place de défis ou challenge mobilité permet de valoriser le covoiturage de manière ludique et d'observer les projets de covoiturage développés par des entreprises voisines. C'est aussi l'occasion de mener des campagnes d'inscription. Les avantages du covoiturage sont avant tout économiques et sociaux, il est alors possible de valoriser ce mode de déplacement en soulignant sa convivialité et en offrant des moyens de mesurer l'impact budgétaire du covoiturage. Pour ce faire, la mise en place d'une éco-calculatrice (voir le site de l'ADEME) est une bonne solution. Il est possible de mettre en perspective, le prix de revient d'une voiture, les économies de carburant, le partage des frais avec les covoitureurs, les répercussions en euros sur le budget annuel d'un ménage ou d'un service.

La mise en place d'une plateforme de covoiturage favorisant la recherche de partenaires de trajet et la planification optimisée des déplacements pour les employés constitue une alternative favorable, bien que non impérative. Les personnes peuvent être mises en relation directe avec la possibilité de laisser des annonces au sein de l'entreprise (tableau en salle de pause, annonces sur l'intranet...). Il est également possible de rediriger les salariés vers des plateformes déjà existantes privées ou d'initiative publique comme l'application Mobigo de la Région BFC.

Il est également possible de créer des aménagements spécifiques au covoiturage et visibles de tous comme des parkings et points de rencontre mutualisés dédiés exclusivement au covoiturage situé en entrée ou au cœur des zones d'emploi...

Enfin, pour promouvoir au maximum le covoiturage inter-entreprises, les entreprises peuvent inclure la coordination des horaires de travail aux mesures mises en place. De plus, des incitations financières pour encourager les employés à covoiturer sont possibles en prenant la forme de remboursements partiels des frais de carburant ou de la mise en place d'une prime de covoiturage. Il est à noter cependant que l'État a mis en place depuis le 1^{er} Janvier 2023 une prime de 100€ pour les primo-conducteurs. La prime est reversée par les plateformes de covoiturage sous la forme d'un versement progressif : une première partie au 1^{er} covoiturage et le reste au 10^{ème}. De plus, le forfait « Mobilités Durables » permet à l'employeur de verser une indemnité exonérée de charges sociales et d'impôt sur le revenu à ses employés qui choisissent des modes de transport alternatifs à la voiture individuelle tels que le vélo, les transports en commun ou le covoiturage. Ce forfait est ouvert aux salariés du secteur privé, ainsi qu'aux agents publics, dans la limite d'une exonération fiscale et sociale. Le montant du forfait mobilité durable est déterminé chaque année par décret. En 2023, il peut aller jusqu'à 800€ par salarié par an dans le secteur privé et jusqu'à 300€ par salarié dans le secteur public.

Pour la réussite globale de l'ensemble du schéma de mobilité, les entreprises ont une part importante à jouer en établissant une politique claire en matière de covoiturage en entreprise, définissant les règles et les avantages offerts aux employés. Une communication efficace, des incitations appropriées et une infrastructure de soutien peuvent contribuer à promouvoir le covoiturage et à maximiser sa participation dans l'entreprise.

En parallèle de la redéfinition de la place de la voiture, il est nécessaire de développer d'autres alternatives de transports notamment peu polluants tels que les modes doux.

III.2 Promotion des mobilités douces

Le développement des mobilités douces présente de nombreux avantages et répond à plusieurs enjeux actuels : environnement, santé, qualité de vie, sécurité routière, accessibilité ou encore urbanisme durable.

III.2.1 Sensibilisation des enfants via le Savoir Rouler à Vélo

L'augmentation du taux de motorisation des ménages a un impact sur la mobilité des enfants, en particulier pour les déplacements scolaires. On constate depuis les années 1980 une tendance croissante à l'utilisation de modes motorisés, en tant que passagers, au détriment de la marche et du vélo (Amar, 2004 ; Commission européenne, 2002). La diminution des déplacements actifs découle en partie des changements dans la façon dont le territoire est occupé. En effet, la baisse de densité de population, la séparation des activités et l'augmentation des distances permises par l'usage de l'automobile sont des transformations qui, à leur tour, rendent l'automobile indispensable (Wiel, 2005). Dans les zones rurales peu denses, la diminution du nombre d'enfants peut entraîner la fermeture d'écoles et la répartition des élèves dans des établissements situés plus loin de leur lieu de résidence. La distance joue un rôle important dans le choix de la marche pour les trajets scolaires (Ewing, 2006). Ainsi, la taille des bassins de desserte des écoles influence fortement la pratique des modes actifs de déplacement.

Dans nos sociétés, la motorisation des déplacements et le contrôle exercé par les parents ont longtemps réduit la pratique de la mobilité active, en particulier à vélo, chez les enfants en âge scolaire (Shaw et al., 2015). Les déplacements des enfants sont souvent liés à ceux de leurs parents (Zeuwts et al., 2016), car l'école est fréquemment située sur le trajet domicile-travail des parents, qui ont alors l'habitude de conduire leurs enfants en voiture (Westman et al., 2017). De plus, la perception des dangers dans l'environnement tels que la densité du trafic et l'infrastructure routière, ainsi que la crainte d'agressions, augmentent la surveillance parentale. Les parents considèrent la route comme un lieu dangereux et ont tendance à éloigner leurs enfants du danger, en particulier lorsqu'il s'agit de se déplacer à vélo, où il est plus difficile de contrôler et de restreindre les comportements des enfants. Malgré le contrôle exercé par les parents, les enfants d'âge scolaire ne sont pas passifs en ce qui concerne leur mobilité. Ils sont constamment engagés dans une négociation avec leurs parents pour gagner en autonomie (Kyttä, 2003 ; Merom et al., 2006) et pour avoir la possibilité de se déplacer plus librement, à pied, à vélo ou en transport en commun. L'intérêt des enfants pour une mobilité autonome est souvent en opposition avec les préférences des parents, ce qui témoigne d'une dynamique de négociation entre parents et enfants.

Malgré le déclin du transport actif, l'utilisation du vélo comme moyen de déplacement présente de nombreux avantages, notamment pour les enfants (Praznocy, 2013). D'un point de vue de la santé individuelle, le vélo permet aux enfants de faire de l'exercice physique régulièrement. En termes de mobilité, le vélo offre la possibilité de se déplacer et d'être autonome sur des distances plus ou moins longues, que ce soit pour se rendre à l'école ou à des activités de loisirs. En plus de ces avantages reconnus, il ne faut pas négliger le rôle du vélo dans le processus de socialisation, car sa pratique permet de développer et de renforcer les relations sociales (Lorenc et al., 2008). Le vélo offre des occasions de rencontres et d'échanges avec d'autres personnes, favorisant ainsi les interactions sociales. En somme, malgré le recul de la pratique du transport actif, le vélo présente de multiples avantages pour les enfants, tant sur le plan individuel que social, en favorisant l'activité physique, l'autonomie, la mobilité et les interactions avec les autres.

Afin de promouvoir l'utilisation du vélo et favoriser la mobilité indépendante des enfants, il est nécessaire de mettre en place des programmes éducatifs à la fois théoriques et pratiques. Pour obtenir des résultats positifs en termes de fréquence d'utilisation du vélo chez les enfants, ces programmes doivent être mis en œuvre à long terme et impliquer différents environnements de vie de l'enfant, tels que la maison,

l'école et la commune. En effet, la formation des habitudes se produit au sein de plusieurs agents de socialisation en interaction, tels que la famille, l'école, la société et le quartier résidentiel. De plus, des actions à long terme combinant des interventions théoriques et pratiques ont un impact positif sur la réduction des comportements à risque et des infractions au code de la route à vélo chez les enfants. Ces programmes sont efficaces pour développer les compétences techniques des enfants, telles que l'équilibre, le maintien d'une trajectoire et l'indication des mouvements, en particulier lorsque les enfants sont formés dans des environnements réels de circulation. En ce qui concerne les compétences non techniques à vélo, des interventions théoriques ou pratiques, qu'elles se déroulent dans des situations réelles ou virtuelles, permettent d'améliorer la reconnaissance des dangers et l'attention aux autres usagers de la route. Les études soulignent cependant l'importance de l'expérience répétée pour consolider les compétences, assurer leur mise en pratique sur la route et maintenir la sécurité en circulation. Enfin, il est essentiel de souligner que la participation active des parents dans les programmes d'apprentissage est nécessaire pour améliorer les compétences des enfants. Les enfants consolident mieux leurs connaissances lorsqu'ils bénéficient du soutien d'un parent pendant l'apprentissage (Barton et al., 2004). Par ailleurs, les enfants qui ont appris à rouler à vélo tôt, qui ont été autonomes lors de leurs années collège à vélo ont plus de chance plus tard de devenir des cyclistes quotidiens (Sayagh, 2018).

Dans le cadre de sa compétence mobilité, la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, doit s'investir dans la sensibilisation des populations aux pratiques plus vertueuses en termes de déplacement et, en ce sens, accorder une attention toute particulière à l'éducation des enfants de son territoire sur cette thématique. Ainsi, un travail peut être engagé en collaboration avec les écoles dans le but de promouvoir la pratique du vélo. En effet, la CC peut mettre en place le programme « Savoir Rouler à Vélo ». C'est un programme destiné aux enfants de 6 à 11 ans pour apprendre à se déplacer en autonomie à vélo qui est dispensé dans les écoles lors d'une formation de 10h découpée en 3 temps :

- Savoir pédaler : maîtriser les fondamentaux : pédaler, tourner, freiner...
- Savoir circuler : découvrir la mobilité en milieu sécurisé : cours d'école, gymnase...
- Savoir rouler à vélo : circuler en autonomie sur la voie publique.

Cette formation assurée par un intervenant professionnel permet de sensibiliser et d'impliquer les enfants dans leurs déplacements. L'objectif de la Communauté de communes étant de permettre à tous les enfants, sans distinction, d'arriver au collège avec une maîtrise du vélo. Et ainsi, assurer leur sécurité et leur autonomie sur la voie publique. La mise en place de ce programme est financée en partie par la Fédération des Usagers de la Bicyclette, cette aide peut prendre deux formes, soit le financement de la moitié du prix de l'intervention d'un professionnel agréé SRAV, soit la formation en 28h d'un agent de la collectivité afin qu'il puisse dispenser les formations aux enfants de son territoire.

Effectivement, le programme "Savoir Rouler à Vélo" offre de nombreux avantages en termes de sécurité routière, d'autonomie, de mobilité durable, de développement des compétences et de sensibilisation à la sécurité. En enseignant aux enfants les compétences nécessaires à la pratique sécurisée du vélo dès leur plus jeune âge, ce programme contribue à réduire les risques d'accidents en leur apprenant à maîtriser leur vélo, à respecter les règles de sécurité et à anticiper les dangers. En acquérant ces compétences, les enfants développent un sentiment d'autonomie et de liberté, renforçant ainsi leur confiance en leurs capacités physiques et mentales. Ils sont capables de se déplacer de manière autonome et active, favorisant ainsi la mobilité douce et la pratique régulière du vélo. Cela a des effets positifs sur l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière, tout en favorisant leur santé grâce à une activité physique régulière. Par ailleurs, le programme permet aux enfants d'acquérir des compétences motrices de base telles que l'équilibre, la coordination et la maîtrise du vélo, qui peuvent également être transférées à d'autres activités sportives ou de loisirs. Ainsi, il favorise un mode de vie actif et sain. En sensibilisant les enfants à la cohabitation avec les autres usagers

de la route et en mettant l'accent sur le respect mutuel et la prudence, le programme contribue à développer une culture de sécurité routière dès le plus jeune âge. Cela est essentiel pour former de futurs usagers de la route responsables.

En résumé, le programme "Savoir Rouler à Vélo" offre de nombreux avantages en termes de sécurité routière, d'autonomie, de mobilité durable, de développement des compétences et de sensibilisation à la sécurité. Il joue un rôle crucial dans l'éducation des enfants à la pratique du vélo et à une cohabitation responsable sur les routes.

III.2.2 Projet de voie verte pour une double utilité : touristique et quotidienne

Une voie verte est un itinéraire de transport réservé exclusivement aux déplacements non motorisés tels que la marche, le vélo, la trottinette, le roller ou la course à pied. Ces voies sont conçues dans le but de favoriser un aménagement intégré qui valorise l'environnement, le patrimoine, la qualité de vie et la convivialité. En Europe, elles sont coordonnées depuis octobre 1997 dans le cadre du réseau vert européen, mis en place par le Ministère de la transition écologique et solidaire, afin de réglementer les usages qui étaient souvent interdits dans certains pays ou concurrencés par des modes de transport motorisés. Les voies vertes peuvent être aménagées le long d'anciennes voies ferrées, de chemins de halage, d'anciennes routes départementales ou être spécialement créées pour cet usage. Elles sont généralement sécurisées, balisées et équipées de services pour les usagers tels que des bancs, des aires de pique-nique, des toilettes, des aires de repos...

La création d'une voie verte en milieu rural présente plusieurs avantages significatifs. En effet, elles encouragent le tourisme en attirant les touristes, offrant un accès facile et sécurisé à des paysages naturels préservés et à des sites touristiques locaux. Cela peut stimuler l'économie locale en attirant les visiteurs et en générant des activités touristiques connexes. Conjointement, les voies vertes en milieu rural offrent aux habitants locaux la possibilité de pratiquer des activités physiques, telles que la marche, le vélo ou la course à pied. Cela contribue à améliorer la santé et le bien-être des résidents, en leur offrant un environnement naturel et apaisant propice à l'exercice physique. En créant des voies vertes, les zones rurales peuvent améliorer la connectivité et offrir des options de transport non motorisées aux résidents. Cela peut être particulièrement utile pour les déplacements quotidiens, les trajets domicile-travail ou pour accéder aux services de base tels que les écoles, les commerces et les services de santé. De plus, les voies vertes traversent des paysages naturels préservés, des sites historiques, des villages pittoresques et d'autres joyaux du patrimoine rural. Elles permettent ainsi de mettre en valeur ces éléments, de les protéger et de les rendre accessibles au public. Enfin, les voies vertes favorisent l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre, la pollution atmosphérique et le bruit. Elles contribuent également à la préservation des espaces naturels et à la protection de la biodiversité en créant des corridors écologiques. En résumé, les voies vertes en milieu rural offrent de nombreux avantages, allant de la promotion du tourisme et de la santé à la préservation de l'environnement et à la valorisation du patrimoine local. Elles jouent un rôle important dans le développement durable et l'amélioration de la qualité de vie des communautés rurales.

Le territoire de la Communauté de Communes est traversé par les voies de l'ancien tramway qui relient Champagnole à Foncine-le-Bas sur 23km et Sirod à Boujailles sur 28km (Figure 42).

Figure 42 : Horaires des trains des lignes Champagnole/Foncine-le-Bas et Sirod/Boujailles (Archives - Mignovillard)

Compagnie Générale des Chemins de Fer Vicinaux

HORAIRE DES TRAINS

à partir du 15 MAI 1938

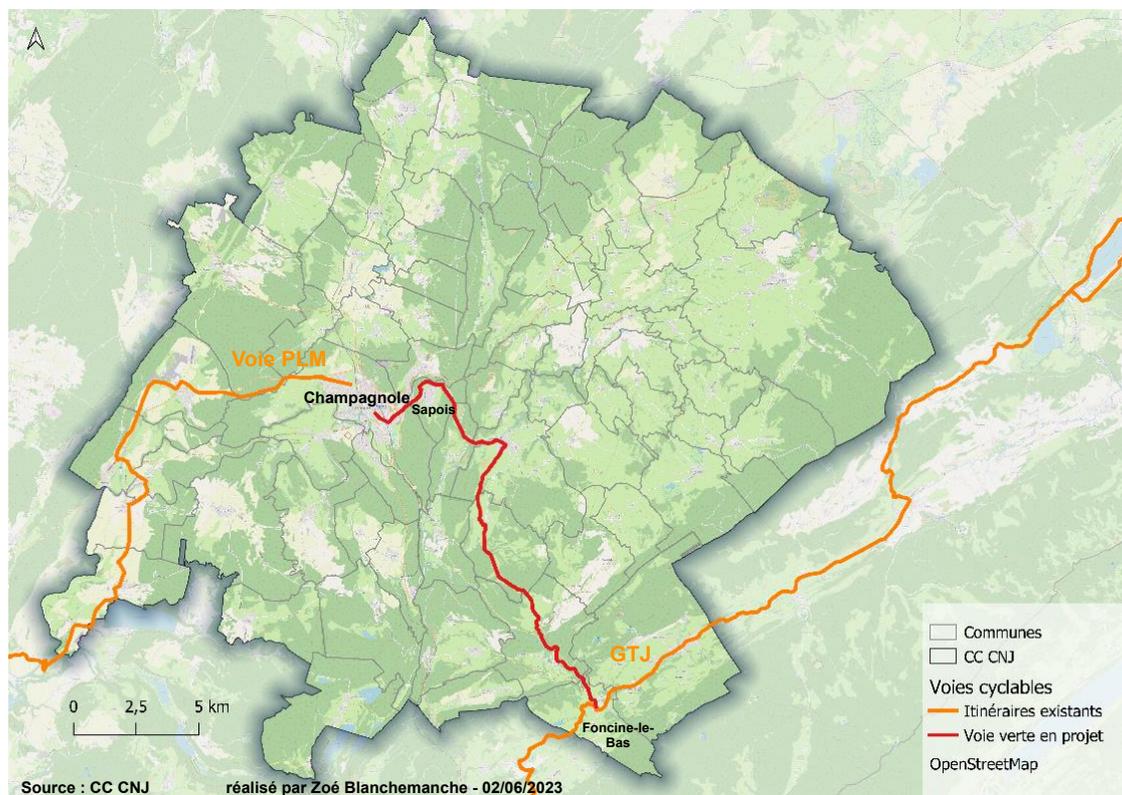
Ligne de Champagnole à Foncine-le-Bas

Stations	Trains					Stations	Trains				
	101 (1)	102	104 (2)	106	108		101	103 (1)	105 (2)	107 (3)	109
Champagnole P.-L.M.	5 15	8 00	12 25	13 45	18 47	Foncine-le-Bas	6 40	9 25	13 50	15 10	17 25
Champagnole-Ville	5 19	8 04	12 29	13 49	18 51	Les Planches	6 44	9 29	13 54	15 14	17 29
Sapet	5 23	8 08	12 33	13 53	18 55	La Ferté	6 48	9 33	13 58	15 18	17 33
Boujailles-Sirod (A.F.)	5 27	8 12	12 37	13 57	18 59	Crans	6 52	9 37	14 02	15 22	17 37
Lez (A.F.)	5 31	8 16	12 41	14 01	19 01	Sirod	6 56	9 41	14 06	15 26	17 41
Sirod	5 35	8 20	12 45	14 05	19 05	Crans	7 00	9 45	14 10	15 30	17 45
Crans	5 39	8 24	12 49	14 09	19 09	Les Planches	7 04	9 49	14 14	15 34	17 49
La Ferté	5 43	8 28	12 53	14 13	19 13	La Ferté	7 08	9 53	14 18	15 38	17 53
Champagnole-Ville	5 47	8 32	12 57	14 17	19 17	Champagnole P.L.M.	7 12	9 57	14 22	15 42	17 57
Foncine-le-Bas	5 51	8 36	13 01	14 21	19 21						

Ligne de Sirod à Boujailles

Stations	Trains				Stations	Trains			
	110 (1)	112	114 (2)	116		110 (1)	112	114 (2)	116
Sirod	5 35	8 20	14 05	18 05	Boujailles	6 10	7 41	10 43	15 40
Crans	5 39	8 24	14 09	18 09	La Grande Traversée	6 14	7 45	10 47	15 44
Crans	5 43	8 28	14 13	18 13	Crans	6 18	7 49	10 51	15 48
Gilly-le-Bas	5 47	8 32	14 17	18 17	Genève	6 22	7 53	10 55	15 52
Doye	5 51	8 36	14 21	18 21	Bellevue - Gennevilliers	6 26	7 57	10 59	15 56
Nozeroy	5 55	8 40	14 25	18 25	Bellevue - Gennevilliers	6 30	8 01	11 03	16 00
Gennevilliers	6 00	8 45	14 30	18 30	Bellevue - Gennevilliers	6 34	8 05	11 07	16 04
Gennevilliers	6 04	8 49	14 34	18 34	Bellevue - Gennevilliers	6 38	8 09	11 11	16 08
Gennevilliers	6 08	8 53	14 38	18 38	Bellevue - Gennevilliers	6 42	8 13	11 15	16 12
Gennevilliers	6 12	8 57	14 42	18 42	Bellevue - Gennevilliers	6 46	8 17	11 19	16 16
Gennevilliers	6 16	9 01	14 46	18 46	Bellevue - Gennevilliers	6 50	8 21	11 23	16 20
Gennevilliers	6 20	9 05	14 50	18 50	Bellevue - Gennevilliers	6 54	8 25	11 27	16 24
Gennevilliers	6 24	9 09	14 54	18 54	Bellevue - Gennevilliers	6 58	8 29	11 31	16 28
Gennevilliers	6 28	9 13	14 58	18 58	Bellevue - Gennevilliers	7 02	8 33	11 35	16 32
Gennevilliers	6 32	9 17	15 02	19 02	Bellevue - Gennevilliers	7 06	8 37	11 39	16 36
Gennevilliers	6 36	9 21	15 06	19 06	Bellevue - Gennevilliers	7 10	8 41	11 43	16 40
Gennevilliers	6 40	9 25	15 10	19 10	Bellevue - Gennevilliers	7 14	8 45	11 47	16 44
Gennevilliers	6 44	9 29	15 14	19 14	Bellevue - Gennevilliers	7 18	8 49	11 51	16 48
Gennevilliers	6 48	9 33	15 18	19 18	Bellevue - Gennevilliers	7 22	8 53	11 55	16 52
Gennevilliers	6 52	9 37	15 22	19 22	Bellevue - Gennevilliers	7 26	8 57	11 59	16 56
Gennevilliers	6 56	9 41	15 26	19 26	Bellevue - Gennevilliers	7 30	9 01	12 03	17 00
Gennevilliers	7 00	9 45	15 30	19 30	Bellevue - Gennevilliers	7 34	9 05	12 07	17 04
Gennevilliers	7 04	9 49	15 34	19 34	Bellevue - Gennevilliers	7 38	9 09	12 11	17 08
Gennevilliers	7 08	9 53	15 38	19 38	Bellevue - Gennevilliers	7 42	9 13	12 15	17 12
Gennevilliers	7 12	9 57	15 42	19 42	Bellevue - Gennevilliers	7 46	9 17	12 19	17 16
Gennevilliers	7 16	10 01	15 46	19 46	Bellevue - Gennevilliers	7 50	9 21	12 23	17 20
Gennevilliers	7 20	10 05	15 50	19 50	Bellevue - Gennevilliers	7 54	9 25	12 27	17 24
Gennevilliers	7 24	10 09	15 54	19 54	Bellevue - Gennevilliers	7 58	9 29	12 31	17 28
Gennevilliers	7 28	10 13	15 58	19 58	Bellevue - Gennevilliers	8 02	9 33	12 35	17 32
Gennevilliers	7 32	10 17	16 02	20 02	Bellevue - Gennevilliers	8 06	9 37	12 39	17 36
Gennevilliers	7 36	10 21	16 06	20 06	Bellevue - Gennevilliers	8 10	9 41	12 43	17 40
Gennevilliers	7 40	10 25	16 10	20 10	Bellevue - Gennevilliers	8 14	9 45	12 47	17 44
Gennevilliers	7 44	10 29	16 14	20 14	Bellevue - Gennevilliers	8 18	9 49	12 51	17 48
Gennevilliers	7 48	10 33	16 18	20 18	Bellevue - Gennevilliers	8 22	9 53	12 55	17 52
Gennevilliers	7 52	10 37	16 22	20 22	Bellevue - Gennevilliers	8 26	9 57	12 59	17 56
Gennevilliers	7 56	10 41	16 26	20 26	Bellevue - Gennevilliers	8 30	10 01	13 03	18 00
Gennevilliers	8 00	10 45	16 30	20 30	Bellevue - Gennevilliers	8 34	10 05	13 07	18 04
Gennevilliers	8 04	10 49	16 34	20 34	Bellevue - Gennevilliers	8 38	10 09	13 11	18 08
Gennevilliers	8 08	10 53	16 38	20 38	Bellevue - Gennevilliers	8 42	10 13	13 15	18 12
Gennevilliers	8 12	10 57	16 42	20 42	Bellevue - Gennevilliers	8 46	10 17	13 19	18 16
Gennevilliers	8 16	11 01	16 46	20 46	Bellevue - Gennevilliers	8 50	10 21	13 23	18 20
Gennevilliers	8 20	11 05	16 50	20 50	Bellevue - Gennevilliers	8 54	10 25	13 27	18 24
Gennevilliers	8 24	11 09	16 54	20 54	Bellevue - Gennevilliers	8 58	10 29	13 31	18 28
Gennevilliers	8 28	11 13	16 58	20 58	Bellevue - Gennevilliers	9 02	10 33	13 35	18 32
Gennevilliers	8 32	11 17	17 02	21 02	Bellevue - Gennevilliers	9 06	10 37	13 39	18 36
Gennevilliers	8 36	11 21	17 06	21 06	Bellevue - Gennevilliers	9 10	10 41	13 43	18 40
Gennevilliers	8 40	11 25	17 10	21 10	Bellevue - Gennevilliers	9 14	10 45	13 47	18 44
Gennevilliers	8 44	11 29	17 14	21 14	Bellevue - Gennevilliers	9 18	10 49	13 51	18 48
Gennevilliers	8 48	11 33	17 18	21 18	Bellevue - Gennevilliers	9 22	10 53	13 55	18 52
Gennevilliers	8 52	11 37	17 22	21 22	Bellevue - Gennevilliers	9 26	10 57	13 59	18 56
Gennevilliers	8 56	11 41	17 26	21 26	Bellevue - Gennevilliers	9 30	11 01	14 03	19 00
Gennevilliers	9 00	11 45	17 30	21 30	Bellevue - Gennevilliers	9 34	11 05	14 07	19 04
Gennevilliers	9 04	11 49	17 34	21 34	Bellevue - Gennevilliers	9 38	11 09	14 11	19 08
Gennevilliers	9 08	11 53	17 38	21 38	Bellevue - Gennevilliers	9 42	11 13	14 15	19 12
Gennevilliers	9 12	11 57	17 42	21 42	Bellevue - Gennevilliers	9 46	11 17	14 19	19 16
Gennevilliers	9 16	12 01	17 46	21 46	Bellevue - Gennevilliers	9 50	11 21	14 23	19 20
Gennevilliers	9 20	12 05	17 50	21 50	Bellevue - Gennevilliers	9 54	11 25	14 27	19 24
Gennevilliers	9 24	12 09	17 54	21 54	Bellevue - Gennevilliers	9 58	11 29	14 31	19 28
Gennevilliers	9 28	12 13	17 58	21 58	Bellevue - Gennevilliers	10 02	11 33	14 35	19 32
Gennevilliers	9 32	12 17	18 02	22 02	Bellevue - Gennevilliers	10 06	11 37	14 39	19 36
Gennevilliers	9 36	12 21	18 06	22 06	Bellevue - Gennevilliers	10 10	11 41	14 43	19 40
Gennevilliers	9 40	12 25	18 10	22 10	Bellevue - Gennevilliers	10 14	11 45	14 47	19 44
Gennevilliers	9 44	12 29	18 14	22 14	Bellevue - Gennevilliers	10 18	11 49	14 51	19 48
Gennevilliers	9 48	12 33	18 18	22 18	Bellevue - Gennevilliers	10 22	11 53	14 55	19 52
Gennevilliers	9 52	12 37	18 22	22 22	Bellevue - Gennevilliers	10 26	11 57	14 59	19 56
Gennevilliers	9 56	12 41	18 26	22 26	Bellevue - Gennevilliers	10 30	12 01	15 03	20 00
Gennevilliers	10 00	12 45	18 30	22 30	Bellevue - Gennevilliers	10 34	12 05	15 07	20 04
Gennevilliers	10 04	12 49	18 34	22 34	Bellevue - Gennevilliers	10 38	12 09	15 11	20 08
Gennevilliers	10 08	12 53	18 38	22 38	Bellevue - Gennevilliers	10 42	12 13	15 15	20 12
Gennevilliers	10 12	12 57	18 42	22 42	Bellevue - Gennevilliers	10 46	12 17	15 19	20 16
Gennevilliers	10 16	13 01	18 46	22 46	Bellevue - Gennevilliers	10 50	12 21	15 23	20 20
Gennevilliers	10 20	13 05	18 50	22 50	Bellevue - Gennevilliers	10 54	12 25	15 27	20 24
Gennevilliers	10 24	13 09	18 54	22 54	Bellevue - Gennevilliers	10 58	12 29	15 31	20 28
Gennevilliers	10 28	13 13	18 58	22 58	Bellevue - Gennevilliers	11 02	12 33	15 35	20 32
Gennevilliers	10 32	13 17	19 02	23 02	Bellevue - Gennevilliers	11 06	12 37	15 39	20 36
Gennevilliers	10 36	13 21	19 06	23 06	Bellevue - Gennevilliers	11 10	12 41	15 43	20 40
Gennevilliers	10 40	13 25	19 10	23 10	Bellevue - Gennevilliers	11 14	12 45	15 47	20 44
Gennevilliers	10 44	13 29	19 14	23 14	Bellevue - Gennevilliers	11 18	12 49	15 51	20 48
Gennevilliers	10 48	13 33	19 18	23 18	Bellevue - Gennevilliers	11 22	12 53	15 55	20 52
Gennevilliers	10 52	13 37	19 22	23 22	Bellevue - Gennevilliers	11 26	12 57	15 59	20 56
Gennevilliers	10 56	13 41	19 26	23 26	Bellevue - Gennevilliers	11 30	13 01	16 03	21 00
Gennevilliers	11 00	13 45	19 30	23 30	Bellevue - Gennevilliers	11 34	13 05	16 07	21 04
Gennevilliers	11 04	13 49	19 34	23 34	Bellevue - Gennevilliers	11 38	13 09	16 11	21 08
Gennevilliers	11 08	13 53	19 38	23 38	Bellevue - Gennevilliers	11 42	13 13	16 15	21 12
Gennevilliers	11 12	13 57	19 42	23 42	Bellevue - Gennevilliers	11 46	13 17	16 19	21 16
Gennevilliers	11 16	14 01	19 46	23 46	Bellevue - Gennevilliers	11 50	13 21	16 23	21 20
Gennevilliers	11 20	14 05	19 50	23 50	Bellevue - Gennevilliers	11 54	13 25	16 27	21 24
Gennevilliers	11 24	14 09	19 54	23 54	Bellevue - Gennevilliers	11 58	13 29	16 31	21 28
Gennevilliers	11 28	14 13	19 58	23 58	Bellevue - Gennevilliers	12 02	13 33	16 35	21 32
Gennevilliers	11 32	14 17	20 02	24 02	Bellevue - Gennevilliers	12 06	13 37	16 39	21 36

Figure 44 : Itinéraires cyclables dans la Communauté de Communes



En plus de son attrait touristique, la création de cette voie verte aurait également une utilité pratique pour les déplacements quotidiens en connectant des communes isolées, entre elles et à Champagnole. Son tracé pourrait être conçu de manière à faciliter l'arrivée à Champagnole depuis Sapois, offrant ainsi un accès plus direct aux entreprises situées dans les zones d'activité économique au nord-est de la ville. De plus, cette voie verte contribuerait à sécuriser l'accès aux établissements scolaires tels que le lycée et le collège, ainsi qu'aux principaux équipements sportifs comme les stades et la piscine.

Pour mener à bien ce projet, une collaboration avec le Département, qui est responsable de la gestion des voies vertes, est essentielle. Ce partenariat permettra de partager les connaissances locales de la Communauté de Communes avec les interlocuteurs du Département, afin d'optimiser l'efficacité du projet. Il sera important de travailler en étroite collaboration, en échangeant des informations et des expertises, pour garantir la réussite de la réalisation de la voie verte. Cette collaboration facilitera la coordination des ressources, des compétences et des moyens nécessaires à sa conception, sa construction et sa gestion future.

Les diverses alternatives de mobilité proposées apportent une réponse, du moins partielle, aux défis actuels en matière de déplacement. Toutefois, il est tout aussi crucial d'analyser l'origine de ces déplacements, de se questionner sur leur nécessité et de trouver des solutions pour les réduire. Pour ce faire, il convient d'encourager une réflexion approfondie sur les raisons qui poussent les individus à se déplacer, que ce soit pour le travail, les loisirs ou d'autres motifs. En identifiant les facteurs à l'origine de ces déplacements, il devient possible d'explorer des alternatives pour les réduire.

III.3 Réduction des déplacements : favoriser la non-mobilité

Le concept de "non-mobilité" n'est pas nécessairement développé dans le sens de promouvoir l'immobilité totale, mais plutôt pour encourager une réflexion critique sur la nécessité de certains déplacements et pour explorer des alternatives à la mobilité traditionnelle.

En réduisant les déplacements non essentiels ou en trouvant des alternatives à la mobilité, il est possible de contribuer à la préservation de l'environnement et à la lutte contre le changement climatique. Les déplacements fréquents peuvent engendrer des coûts économiques importants pour les individus et les sociétés. Les dépenses liées à l'essence, aux péages, aux transports en commun, aux réparations de véhicules, etc., peuvent représenter une part significative du budget des ménages. Encourager des modes de vie moins dépendants de la mobilité peut aider à réduire ces coûts et à alléger la pression financière. La non-mobilité peut également être envisagée dans le contexte de la qualité de vie. Les déplacements fréquents peuvent entraîner du stress, de la fatigue, une diminution du temps disponible pour les activités personnelles et une désintégration du tissu social. En favorisant des modes de vie plus sédentaires et en promouvant des activités locales accessibles à pied ou à vélo, il est possible d'améliorer la qualité de vie des individus et des communautés.

Il convient de noter que le développement de la non-mobilité ne vise pas à éliminer complètement les déplacements, mais plutôt à encourager une réflexion critique sur leur nécessité et à explorer des alternatives plus durables et économes en ressources. Le but est de parvenir à un système de transport plus équilibré, respectueux de l'environnement, économiquement viable et bénéfique pour la qualité de vie des individus.

III.3.1 Développement du télétravail et de lieux dédiés

La crise sanitaire liée à la Covid-19 a entraîné un recours massif et régulier au télétravail, où les salariés travaillent à distance de leur entreprise grâce aux nouvelles technologies, principalement depuis leur domicile. Ce phénomène s'est intensifié depuis le début de la crise, avec jusqu'à 40 % des salariés en télétravail lors du premier confinement en mars 2020, comparé à seulement 7 % en 2017 (Lambert et al., 2020 ; Hallépée & Mauroux, 2019a). Le développement du télétravail s'inscrit dans un processus plus large de digitalisation du travail. Plusieurs études ont déjà documenté cet essor de la pratique du télétravail, y compris pendant la crise sanitaire. Ces travaux ont souligné que bien que les télétravailleurs bénéficient d'une plus grande autonomie dans leur travail et d'une moindre contrainte physique, cependant, ils font face à une intensification du travail, incluant une augmentation de la durée de travail, une pression professionnelle plus élevée et un chevauchement entre le travail et la vie personnelle (Guergoat-Larivière, 2022 ; Mofakhami, 2021 ; Hallépée & Mauroux, 2019b).

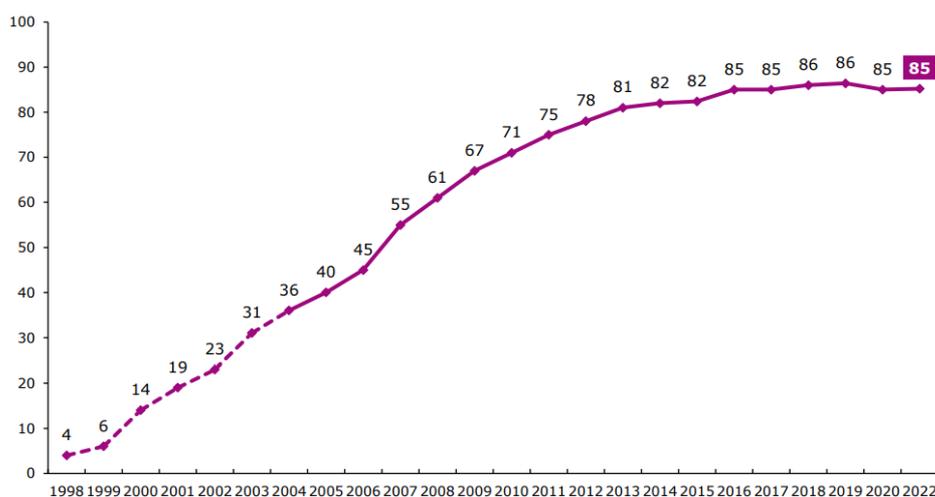
De plus, ces études ont montré que le télétravail, en particulier lorsqu'il est permanent, conduit à un affaiblissement des collectifs de travail. Les télétravailleurs sont dispersés et ont moins d'occasions de partager des moments collectifs, ce qui réduit leurs échanges professionnels (Erb & Reynaud, 2021). Ils bénéficient également de moins d'aide de la part de leurs collègues et de leur hiérarchie (Guergoat-Larivière, 2022 ; Hallépée & Mauroux, 2019b). Bien que l'utilisation de réseaux sociaux numériques privés puisse permettre le maintien de certaines formes de sociabilité informelle entre collègues en télétravail, cette pratique reste minoritaire. Ainsi, selon l'enquête CoCo⁷ menée pendant la période du premier confinement, seuls 12,6 % des télétravailleurs déclaraient suivre des groupes professionnels de discussion sur des supports électroniques, contre 8 % pour les autres salariés. Ces résultats mettent en

⁷ Enquête réalisée par la Dares (Direction de l'animation, de la recherche, des études et des statistiques du ministère du Travail) du 25 janvier 2021 au 19 mars 2021 ; champ limité aux répondants salariés au moment de l'enquête (n=13 403) (données pondérées).

évidence les conséquences sociales du télétravail, qui peuvent entraîner un isolement professionnel et un affaiblissement des interactions et des échanges au sein des collectifs de travail.

De plus, la fracture numérique observée en France est à prendre en compte dans les pratiques du télétravail. En effet, le taux d'équipement en connexion internet à domicile (hors téléphone mobile) a connu une évolution relativement lente depuis 2016, avec seulement 85% des personnes équipées (Figure 45). Cela signifie qu'une proportion importante de la population n'a toujours pas accès à une connexion internet fiable à domicile. Cette situation peut avoir un impact sur l'accès à l'information, les opportunités d'apprentissage en ligne et la participation à la société numérique.

Figure 45 : Taux d'équipement en connexion internet à domicile (en %)



Source : CREDOC, Baromètre du numérique.

Note : la courbe en pointillés porte sur les 18 ans et plus ; à partir de 2003, la courbe porte sur les 12 ans et plus.

Cependant, il est important de souligner que le nombre total d'abonnements à haut et très haut débit a connu une progression en 2022, d'après les données de l'Arcep. À la fin du deuxième trimestre de cette année-là, le nombre d'abonnements s'élevait à 31,7 millions, enregistrant une croissance de 2,2% par rapport à l'année précédente. Cette augmentation témoigne de l'intérêt croissant pour des connexions internet plus rapides et plus performantes, qui répondent aux besoins croissants en matière de télétravail notamment. Malgré cette évolution positive, on observe que certains groupes de population sont particulièrement défavorisés en termes d'accès à la connexion internet à domicile. Par exemple, les résidents des communes rurales sont également moins équipés, avec un taux d'équipement de seulement 72% (Figure 46).

Figure 46 : Taux d'équipement en connexion internet fixe à domicile selon la taille de la commune

		Oui	Non	Total
Taille d'agglomération	Communes rurales	72%	28%	100%
	2 000 à 20 000 hab.	82%	18%	100%
	20 000 à 100 000 hab.	89%	11%	100%
	Plus de 100 000 hab.	91%	9%	100%
	Agglomération parisienne	90%	10%	100%
Ensemble de la population		85%	15%	100%

CREDOC, Baromètre du numérique, 2022

Ces chiffres soulignent l'importance de prendre des mesures pour réduire la fracture numérique et garantir un accès équitable à la connexion internet à domicile pour tous. Cela implique d'investir dans le

développement des infrastructures dans les zones rurales, de fournir des formations aux personnes moins familières avec les technologies numériques et de mettre en place des politiques d'inclusion numérique visant à réduire les disparités socio-économiques.

Ainsi, les nouveaux espaces de travail collaboratif apportent un certain nombre de solutions à ces problématiques. En effet, ils font référence à des environnements de travail modernes qui favorisent la collaboration, la créativité et la productivité des équipes. Ils sont spécialement conçus pour répondre aux besoins évolutifs des entreprises et des travailleurs en intégrant des technologies avancées, des aménagements flexibles et une culture de collaboration dynamique. Ces espaces privilégient les concepts d'espaces ouverts en éliminant les cloisons traditionnelles, ce qui encourage la communication et la collaboration entre les membres de l'équipe, quel que soit leur niveau hiérarchique. Ils offrent également des zones dédiées à la collaboration informelle, telles que des salons, des coins café ou des espaces de détente, où les employés peuvent se rencontrer, échanger des idées et travailler de manière informelle ensemble. Les nouvelles installations comprennent des salles de réunion flexibles, équipées de technologies de pointe, afin de faciliter les réunions et les échanges d'informations. Les espaces de travail collaboratif sont également équipés de technologies de communication et de collaboration avancées, comme des écrans interactifs, des systèmes de visioconférence, des outils de partage d'écran et des plateformes de collaboration en ligne. Cela permet aux équipes de travailler ensemble de manière virtuelle et de partager des informations en temps réel, quel que soit leur emplacement physique. Ces nouveaux espaces de travail sont conçus pour répondre aux besoins croissants des travailleurs mobiles. Ils proposent des postes de travail flexibles, des espaces de coworking et la possibilité de travailler à distance. Ainsi, les employés peuvent choisir l'environnement qui convient le mieux à leurs tâches spécifiques, favorisant ainsi leur productivité et leur bien-être. En favorisant une culture de collaboration et de partage des connaissances, les espaces de travail collaboratif encouragent l'interaction entre les équipes, la transparence et l'échange d'idées. Cela stimule l'innovation et la créativité, permettant ainsi aux entreprises d'atteindre de meilleurs résultats. En résumé, les nouveaux espaces de travail collaboratif sont conçus pour promouvoir la collaboration, l'efficacité et la flexibilité. Ils créent des environnements propices à la communication ouverte, à la créativité et à la productivité des équipes.

Le phénomène des nouveaux espaces de travail collaboratif, apparu au cœur des métropoles (Leducq, Demazière et Coquel, 2019), a récemment connu une expansion accrue en dehors de ces zones. En France, les espaces de coworking et autres tiers-lieux se développent davantage dans les milieux ruraux ou périurbains (Flipo, 2021 ; Leducq, Demazière et Coquel, 2019 ; Marinos et Baudelle, 2019). Le dernier rapport France Tiers-Lieux de 2021 indique que 52% des tiers-lieux se trouvent en dehors des 22 métropoles administratives françaises, contre 42% en 2018, confirmant ainsi l'attrait pour les espaces en marge des métropoles (Annexe 4). Ces lieux peuvent être soutenus et accompagnés par la Communauté de Communes et sont considérés par les autorités locales et nationales comme des outils privilégiés pour promouvoir une nouvelle ruralité (Flipo, 2020). En effet, les espaces de travail collaboratif en milieu rural répondent à la fois à un besoin de proximité et mettent en valeur l'ancrage local caractéristique des nouvelles représentations de la ruralité. Les pouvoirs publics voient ainsi dans l'émergence des tiers-lieux dans les espaces de faible densité, et dans leur capacité à retenir localement les populations actives, un levier potentiel pour promouvoir des mobilités plus durables en réduisant les déplacements (Ministère de la Transition Ecologique, 2021). Le soutien affirmé des pouvoirs publics, à tous les niveaux territoriaux (programme « Nouveaux lieux, nouveaux liens » de l'ANCT, AMI « Fabriques de territoires »), repose sur l'hypothèse que ces lieux pourraient favoriser une relocalisation de l'emploi et, par conséquent, une réduction des trajets domicile-travail (ADEME, 2014 ; CGET, 2015).

Ainsi, la Communauté de Communes peut participer à la mise en place d'un espace de travail collaboratif en acquérant des locaux à aménager pour cet usage ou en aidant à financer un projet d'initiative privée par exemple.

III.3.2 Promotion et soutien d'initiatives solidaires

Afin de réduire les déplacements individuels il existe de nombreuses initiatives solidaires possibles. Sur le territoire de la Communauté de Communes Champagnole Nozeroy Jura, plusieurs solutions ont déjà été mises en œuvre, en mettant notamment l'accent sur les trajets de déplacement des biens plutôt que des personnes.

Effectivement, la livraison à domicile ou le dernier kilomètre représente un coût élevé à la fois sur le plan économique, avec environ 53% du coût total du transport, et sur le plan écologique, avec environ 25% des émissions de gaz à effet de serre. Face aux enjeux actuels, il est essentiel de rechercher des solutions plus durables. De nos jours, de plus en plus de professionnels proposent un service de livraison à domicile pour répondre aux nouvelles tendances de consommation, mais ils rencontrent souvent des contraintes. Que l'on soit professionnel ou consommateur, il est important d'examiner les limites des services de livraison traditionnels. Il est vrai que la livraison à domicile engendre des coûts élevés, notamment liés à la logistique et aux ressources nécessaires pour acheminer les produits jusqu'aux clients. De plus, cela peut contribuer de manière significative aux émissions de gaz à effet de serre, en raison des nombreux déplacements individuels des livreurs. Dans ce contexte, il devient essentiel de rechercher des alternatives plus durables et respectueuses de l'environnement. Cela peut inclure l'adoption de solutions de livraison groupée, où les produits de plusieurs clients sont regroupés dans un seul trajet, réduisant ainsi le nombre de véhicules nécessaires et les émissions de carbone associées. Il est également possible d'explorer des options de livraison par des particuliers au cours de trajets déjà réalisés.

Par exemple, certaines épicerie situées dans des centres-bourgs proposent un service de livraison de courses aux habitants des communes environnantes. Cette initiative vise à répondre aux besoins des personnes qui rencontrent des difficultés à se déplacer ou qui préfèrent bénéficier de la commodité de la livraison à domicile. L'épicerie informe alors les habitants des communes alentours de la possibilité de bénéficier de la livraison de courses. Cela peut être fait par le biais de publicités locales, de réseaux sociaux, de sites web ou de dépliants distribués dans la région. Les clients intéressés peuvent passer leurs commandes par téléphone, en ligne ou en se rendant directement à l'épicerie. Une fois les commandes reçues, l'épicerie planifie les livraisons en fonction des besoins des clients et de la disponibilité des ressources. Cela implique la coordination des itinéraires de livraison pour optimiser l'efficacité et minimiser les coûts. Les clients peuvent régler leurs achats au moment de la livraison, en utilisant des modes de paiement acceptés par l'épicerie, tels que l'argent liquide, les cartes de crédit/débit ou les applications de paiement mobile. Ce service de livraison de courses proposé par les épicerie de centres-bourgs facilite l'accès aux produits de base et contribue à maintenir une dynamique économique locale. Il offre également une solution pratique pour les personnes ayant des contraintes de mobilité ou celles qui préfèrent éviter les déplacements fréquents.

De plus, au niveau des grandes surfaces, il existe des partenariats avec des entreprises privées qui organisent un service de livraison en cotransportage entre particuliers. Le cotransportage, selon la définition officielle de Légifrance, se réfère à l'utilisation en commun, à titre privé, d'un véhicule terrestre à moteur pour transporter des colis dans le cadre d'un déplacement effectué par un conducteur pour son propre compte, à l'exception du partage des frais. Cette définition légale peut sembler abstraite, donc voici une explication plus concrète du cotransportage selon les entreprises organisatrices : un particulier, que l'on appelle le consommateur, effectue des achats en ligne ou directement en magasin auprès d'un commerçant partenaire. Le consommateur demande ensuite la livraison de sa commande à l'adresse de son choix, à un créneau horaire précis. Une fois que la commande est préparée par le commerçant, un autre particulier, appelé le cotransporteur, se rend en magasin pour récupérer la commande et la livrer à l'adresse indiquée par le consommateur. En résumé, c'est une forme de covoiturage des biens entre les différents membres de la CC. Les personnes disposant de véhicules peuvent proposer de transporter des

produits pour d'autres habitants lors de leurs déplacements réguliers, minimisant ainsi le nombre de véhicules utilisés et les distances parcourues.

La Communauté de Communes joue également un rôle crucial en encourageant et en soutenant les producteurs locaux et les marchés de proximité. En favorisant l'achat de produits locaux, les habitants contribuent à réduire les déplacements nécessaires pour l'approvisionnement alimentaire, ce qui a des avantages à la fois économiques et environnementaux. La mise en place de marchés réguliers où les producteurs locaux peuvent vendre leurs produits directement aux consommateurs offre aux habitants l'opportunité de trouver des aliments frais et de qualité tout en soutenant l'économie locale. Ces marchés peuvent être organisés à des emplacements accessibles et attractifs. L'objectif est d'éduquer les consommateurs sur les bénéfices des produits locaux en termes de fraîcheur, de qualité, de soutien à l'économie locale et de réduction de l'empreinte carbone. En outre, la Communauté de Communes peut apporter un soutien concret aux producteurs locaux. Cela peut inclure des services de conseil sur les pratiques agricoles durables, l'accès à des financements spécifiques ou des subventions, l'organisation de formations pour renforcer les compétences des producteurs, ou encore la création de réseaux de collaboration entre les acteurs locaux. Ce soutien contribue à renforcer le secteur agricole local, à encourager l'innovation et à améliorer la durabilité des exploitations. En encourageant l'achat de produits locaux et en soutenant les producteurs locaux, la Communauté de Communes favorise l'économie locale, réduit les distances de transport des aliments et contribue à préserver l'environnement en réduisant les émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit d'une approche bénéfique pour les habitants, les producteurs et l'environnement.

Pour ce faire, il est notamment possible de mener un projet alimentaire territorial (PAT), qui est une initiative visant à promouvoir une alimentation durable et de qualité au niveau local. Il s'agit d'une démarche collective qui rassemble différents acteurs d'un territoire (agriculteurs, producteurs, transformateurs, distributeurs, consommateurs, collectivités locales, associations, etc.) autour d'objectifs communs liés à l'alimentation. L'objectif principal étant de développer une stratégie cohérente et concertée pour structurer et valoriser l'ensemble de la filière alimentaire d'un territoire donné. Cela implique généralement la mise en place d'actions visant à favoriser la production locale, encourager la consommation de produits locaux et de saison, réduire les impacts environnementaux de l'agriculture, promouvoir une alimentation saine et équilibrée, et renforcer les liens entre les acteurs de la chaîne alimentaire. Les projets alimentaires territoriaux peuvent prendre différentes formes en fonction des spécificités et des besoins de chaque territoire. Ils peuvent inclure des actions telles que la création de circuits courts pour rapprocher les producteurs des consommateurs, la mise en place de marchés de producteurs, l'organisation de formations et d'échanges de bonnes pratiques entre les acteurs locaux, le soutien à l'installation de jeunes agriculteurs, la promotion de l'agriculture biologique, la sensibilisation à l'alimentation durable dans les établissements scolaires... Ces initiatives contribuent à renforcer la souveraineté alimentaire des territoires, en favorisant une production locale diversifiée, en préservant les savoir-faire traditionnels, en créant des emplois locaux et en réduisant les dépendances aux importations. Elles ont également un impact positif sur l'environnement en limitant les transports de longue distance, en préservant la biodiversité et en favorisant des pratiques agricoles respectueuses de l'écosystème.

Ces initiatives solidaires visent à réduire les déplacements réalisés sur le territoire mais aussi à favoriser la collaboration et à réduire les déplacements individuels, contribuant ainsi à préserver l'environnement et à renforcer les liens sociaux au sein de la communauté.

Conclusion

La mobilité est un enjeu de plus en plus prégnant pour les territoires peu denses. En effet, Les enjeux de mobilité en territoire peu dense se réfèrent aux défis spécifiques rencontrés dans les régions à faible densité de population, caractérisées par de vastes espaces ruraux ou périurbains. Ces zones sont souvent confrontées à des problèmes de transport et de mobilité qui peuvent avoir un impact sur la qualité de vie des habitants, l'accessibilité aux services essentiels et le développement économique local. Les régions peu denses ont souvent un réseau de transport public limité, ce qui rend difficile l'accès aux services tels que les écoles, les centres de santé, les commerces et les emplois. L'absence d'infrastructures de transport adéquates crée des disparités d'accès et d'opportunités entre les zones urbaines et rurales. En conséquence du manque d'options de transport en commun efficaces, les habitants dépendent fortement de la voiture pour se déplacer, ce qui entraîne une augmentation de la congestion routière, une consommation d'énergie accrue et une pollution de l'air. De plus, les coûts liés à la possession et à l'entretien d'un véhicule peuvent représenter une charge financière importante pour les ménages. L'isolement social est alors un autre défi important dans les régions peu denses, lorsque les personnes ne peuvent pas se déplacer facilement, elles peuvent se sentir isolées de leurs communautés et avoir moins d'opportunités de participer à des activités sociales et culturelles, ce qui a un impact négatif sur le bien-être général. Les régions peu denses sont souvent moins bien équipées pour adopter des solutions de mobilité durable telles que les transports en commun électriques, les pistes cyclables et les infrastructures de recharge pour les véhicules électriques. La transition vers des formes de transport plus respectueuses de l'environnement peut être plus difficile car les opérateurs de transport sont réticents à desservir ces zones en raison du faible nombre de passagers potentiels. Pour faire face à ces enjeux, il est nécessaire d'adopter une gestion efficace et cohérente de la mobilité.

La gestion de la mobilité qui englobe la planification, la mise en place et le suivi des solutions de transport, relève de compétences partagées entre différentes institutions opérant à diverses échelles territoriales. Cette approche en réseau permet d'adapter les stratégies aux spécificités des territoires, mais elle entraîne également des défis importants en termes de coordination entre les acteurs. Parmi ces institutions, les Communautés de Communes, ayant volontairement pris cette compétence suite à l'instauration de la Loi d'Orientation des Mobilités, jouent un rôle essentiel dans l'organisation de la mobilité au niveau local. En effet, elles proposent des services et des offres adaptés et font remonter les réalités du terrain aux instances de gouvernance de plus petite échelle. La collaboration entre ces institutions revêt une importance cruciale pour la mise en œuvre de solutions de mobilité, car elles sont interdépendantes.

Pour améliorer cette situation, il est essentiel de renforcer les mécanismes de coordination et de communication entre les institutions impliquées dans la gestion de la mobilité. Une meilleure collaboration permettra de partager les connaissances des pratiques, d'identifier les besoins spécifiques de chaque territoire et de développer des solutions adaptées. De plus, il est important que les Communautés de Communes disposent des ressources nécessaires pour remplir leur rôle dans l'organisation de la mobilité. Cela peut inclure la mise en place d'équipes dédiées, dotées de compétences spécialisées dans le domaine de la mobilité, ainsi que des budgets adéquats pour financer les infrastructures et les services de transport. Enfin, il est crucial d'impliquer activement les parties prenantes locales, telles que les entreprises, les associations de transporteurs et les citoyens, dans la planification et la mise en œuvre des solutions de mobilité. Leur participation permettra de mieux comprendre les besoins et les attentes des utilisateurs, afin de développer des services réellement adéquats.

Afin d'aider les collectivités dans la mise en place de leurs politiques et projets concernant la mobilité, les Régions, l'État mais aussi l'Europe ont mis en place des aides techniques et financières. En effet, ces institutions offrent un soutien aux territoires en fournissant une expertise technique et scientifique et en accompagnant les décideurs publics dans la mise en œuvre de leurs politiques publiques. Différentes formes d'aides sont disponibles, telles que des plateformes de coordination, de l'ingénierie et des ressources méthodologiques en ligne. Cependant, malgré la disponibilité de ces outils et aides financières, il peut être difficile pour les collectivités de les mobiliser. Les aides sont nombreuses et émanent de multiples institutions et nécessitent de rester constamment informé et disponible, ce qui mobilise beaucoup de temps et de ressources humaines.

Finalement, de forts freins sociologiques sont présents pour l'évolution des pratiques de mobilité. Il a été vu que les habitudes jouent un rôle essentiel dans les choix de mode de transport, les individus optent souvent pour le mode auquel ils sont habitués, sans chercher d'autres alternatives. De plus, la méconnaissance des autres modes de transport renforce l'attachement aux habitudes. Le changement de comportement demande alors un effort et une adaptation aux nouvelles logiques de fonctionnement. Concernant les coûts, les automobilistes ont tendance à sous-estimer les coûts réels associés à la voiture, en ne considérant souvent que le coût du carburant et pas tous les aspects du coût de l'automobile, comme les coûts environnementaux et les impacts sur la santé publique. De plus, la perception du temps de transport peut différer de sa durée réelle, car elle est influencée par des facteurs personnels tels que la tolérance à l'attente et la rapidité perçue. Cette perception est également influencée par le contexte du déplacement, comme la fréquence des moyens de transport disponibles et le niveau de confort offert. Enfin, la perception des risques joue un rôle important dans le choix du mode de transport. Les modes perçus comme offrant une sécurité élevée sont souvent privilégiés. Cette perception est influencée par des facteurs tels que les normes de sécurité, les statistiques d'accidents mais aussi les expériences personnelles, les médias et d'autres facteurs psychologiques et sociaux.

Comprendre ces composantes sociologiques est crucial pour faire évoluer les pratiques de déplacement des habitants du territoire. Afin d'encourager l'adoption de modes de déplacement plus durables, il est nécessaire, en parallèle du développement de solutions de transport, d'adopter une communication efficace et percutante.

Les Communautés de Communes jouent un rôle essentiel dans la planification des services de transport au sein de leurs territoires, en tant qu'interface privilégiée entre les populations locales et les institutions régionales. Cependant, il est possible d'envisager des améliorations pour renforcer davantage ce rôle et optimiser les résultats obtenus. Par exemple, la communication entre les citoyens et les institutions régionales responsables des transports peut être renforcée, par le biais de réunions publiques, consultations en ligne ou mise en place de permanences pour que les citoyens expriment leurs besoins et leurs préoccupations. Une communication fluide permet de mieux prendre en compte les attentes des usagers et d'adapter les services de transport en conséquence. Ainsi, les Communautés de Communes peuvent représenter et défendre les intérêts des populations locales auprès des institutions régionales et de l'État. En effet, elles doivent être des porte-paroles actifs et influents pour garantir que les besoins spécifiques de leur territoire soient pris en compte dans les décisions de planification des services de transport. De plus, les Communautés de Communes peuvent renforcer leur coordination avec les acteurs régionaux responsables des transports, tels que les autorités de transport et les opérateurs de réseau. Cette collaboration étroite permet d'harmoniser les politiques de transport, d'optimiser les investissements et de faciliter la mise en place de projets communs. Pour finir, il est essentiel que les Communautés de Communes s'assurent d'avoir les compétences requises en matière de planification des transports. Il est primordial de former des agents locaux afin qu'ils puissent s'occuper de ces questions. Ces individus doivent être sensibilisés aux enjeux de la mobilité durable et constamment tenus informés des évolutions réglementaires.

En mettant en œuvre ces suggestions, les Communautés de Communes pourraient renforcer leur rôle d'interface entre les populations locales et les institutions régionales, et ainsi contribuer de manière plus efficace à la planification des services de transport sur leur territoire.

Enfin, il est intéressant de revenir sur le système de prise de décisions dans les collectivités, qui est assumé par les élus. Cependant, les élus, en tant qu'habitants locaux des territoires, sont également confrontés aux contraintes sociologiques mentionnées précédemment, notamment en ce qui concerne la mobilité. Par conséquent, il est impératif de susciter une réelle prise de conscience, car bien qu'ils soient conscients de ces enjeux, la mobilité ne figure pas nécessairement parmi leurs priorités d'action pour leur territoire. Dans ce contexte, il faut appréhender le rôle du technicien en tant que pilier dans le processus décisionnel. En effet, le technicien joue un rôle crucial en tant que spécialiste technique et expert dans son domaine, apportant un soutien précieux aux élus dans leur prise de décision. Le technicien fournit des informations, des analyses et des recommandations basées sur des données objectives et des connaissances spécialisées. Il peut effectuer des études, recueillir des données, évaluer des projets et proposer des solutions techniques adaptées aux besoins et aux objectifs de la Communauté de Communes. Il est également chargé d'anticiper les conséquences potentielles des décisions prises et d'évaluer leur faisabilité technique. Ainsi, la relation entre le technicien et les élus doit être basée sur la confiance mutuelle et la collaboration. Les élus doivent reconnaître et valoriser l'expertise du technicien, tout en prenant en compte les aspects politiques, économiques et sociaux liés à la prise de décision. Ils doivent être ouverts à recevoir les informations et les recommandations du technicien, et prendre en considération ses avis pour une prise de décision éclairée. D'autre part, le technicien doit être conscient de son rôle de conseiller et de support. Il doit fournir des informations de manière claire et compréhensible, et en étant ouvert au dialogue et à l'échange avec les élus, en écoutant leurs préoccupations et en tenant compte de leurs priorités.

En résumé, la place du technicien au sein de la communauté de communes est celle d'un expert technique et d'un soutien à la prise de décision des élus. Une collaboration étroite et une relation de confiance entre le technicien et les élus sont essentielles pour assurer une gestion efficace et éclairée du territoire.

Table des figures

Figure 1 : Prise de compétence AOM au 1er avril 2022 en Bourgogne Franche-Comté.....	5
Figure 2 : Occupation du sol de la Communauté de Communes CNJ	7
Figure 3 : Surfaces et parts des types d'occupation du sol	7
Figure 4 : Carte de relief	8
Figure 5 : Évolution de la population de la CC CNJ entre 1968 et 2019	9
Figure 6 : Carte de répartition de la population taux d'évolution entre 2010 et 2020.....	9
Figure 7 : Évolution de la structure par âge de la population 1990-2019 de la CC CNJ	10
Figure 8 : Représentativité des personnes de plus de 60 ans	11
Figure 9 : Taux de motorisation des ménages (en %)	11
Figure 10 : Part des ménages non motorisés	12
Figure 11 : Localisation des commerces dans la CC CNJ.....	13
Figure 12 : Types de commerces de la CC CNJ	13
Figure 13 : Offre de soin du territoire	14
Figure 14 : Effectifs des établissements scolaires	15
Figure 15 : Équipement par type et localisation	16
Figure 16 : Catégories socio-professionnelles de la population de plus de 15 ans en 2019	16
Figure 17 : Évolution de la répartition des actifs occupés par CSP entre 1999 et 2019.....	17
Figure 18 : Localisation des entreprises de plus de 10 salariés de la CC CNJ	17
Figure 19 : Flux entrants et sortants des déplacements domicile-travail depuis et vers la CC CNJ	18
Figure 20 : Évolution du nombre de travailleurs frontaliers résidant dans le Jura entre 2002 et 2022 (OFS, Statistique des frontaliers)	19
Figure 21 : Les principales communes d'origine dans le Jura en 2016 (Atelier ETUDES-DDT Jura, INSEE)	19
Figure 22 : Effectif et part des frontaliers par commune dans la CC CNJ.....	20
Figure 23 : Nombre d'hébergements touristiques par commune	21
Figure 24 : Part des hébergements touristiques selon le type.....	21
Figure 25 : Localisation des lieux d'intérêt touristique	22
Figure 26 : Voies cyclables de Champagnole.....	23
Figure 27 : Réseau routier de la CC CNJ.....	24
Figure 28 : Lignes de bus régulières Mobigo	26
Figure 29 : Desserte des lignes de bus régulières Mobigo	26
Figure 30 : Fréquentation des lignes de bus régulières Mobigo	27
Figure 31 : Réseau ferroviaire de la CC CNJ.....	27
Figure 32 : Horaires des TER desservants les gares de la CC CNJ	28
Figure 33 : Comparaison des coûts de trajet depuis Champagnole selon le mode de transport	29
Figure 34 : Article de la CNCI sur le covoiturage dans l'Arc jurassien franco-suisse	29
Figure 35 : Horaires transport à la demande Mobigo	30
Figure 36 : Fréquentation du service de transport à la demande.....	30
Figure 37 : Extrait du flyer promotionnel du service de transport à la demande de CNJ Senior	31
Figure 38 : Répartition par genre et tranche d'âge des bénéficiaires du service de TAD de CNJ Senior	31
Figure 39 : Nombre de trajets réalisés par an au total et par motif.....	31
Figure 40 : Nombre de trajets réalisés par commune de départ depuis la création sur service en 2019	32
Figure 41 : Concentration des zones d'emploi d'au moins 50 salariés	48
Figure 42 : Horaires des trains des lignes Champagnole/Foncine-le-Bas et Sirod/Boujailles (Archives - Mignovillard)	53
Figure 43 : L'ancienne gare de Sirod et le tracé du tram entre Sirod et Crans	53
Figure 44 : Itinéraires cyclables dans la Communauté de Communes.....	54
Figure 45 : Taux d'équipement en connexion internet à domicile (en %)	56
Figure 46 : Taux d'équipement en connexion internet fixe à domicile selon la taille de la commune.....	56

Bibliographie

ADOUE F. (2016), « Mobilité connectée et continuité spatio-temporelle des activités », *Réseaux*, 34(200), 87-115. DOI : 10.3917/res.200.0087

AMAR G. (2004), *Mobilités urbaines : éloge de la diversité et devoir d'invention*, La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube.

BARTON AC., DRAKE C., PEREZ JG., ST. LOUIS K. & GEORGE M. (2004) Ecologies of parental engagement in urban education. *Educ Res* 33:3-12

Centre de Recherche pour l'Étude et l'Observation des Conditions de Vie (CREDOC), « Enquête sur la diffusion des technologies de l'information et de la communication dans la société française », Baromètre du numérique Édition 2022

CERTU (2002), *Management de la mobilité par le marketing individualisé. Une approche innovante pour changer durablement les comportements dans les déplacements quotidiens*, rapport CERTU.

Commission Européenne (2002) *Villes d'enfants, villes d'avenir*. Luxembourg: Office des publications officielles des Communautés européennes.

ERB L. & REYNAUD F. (2021). Les conséquences de la crise sanitaire sur les relations de travail. *Revue de la régulation*, 29. <https://doi.org/10.4000/regulation.18630>

EWING R. (2005), « Can the Physical Environment Determine Physical Activity Levels? », *Exercise and Sport Sciences Reviews*, 33, 2, p. 69-75.

FLAMM M. (2004), *Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transports*, thèse de doctorat sous la direction de M. Bassand, Lausanne, EPFL.

FLIPO A. (2020), « Espaces de coworking et tiers-lieux. Les réseaux d'une nouvelle ruralité ? », *Etudes rurales*, 206(2), 154-174.

FLIPO A. (2021), « Tiers-lieux et espaces de coworking à la campagne : quel impact sur les mobilités ? », dans Demoli Y. (dir.), *Peut-on se passer de la voiture hors des centres urbains ?*, Paris, MSH Paris-Saclay Éditions, p. 231-248.

FRENAY P. (1997), *De l'importance des facteurs psycho-sociaux dans le choix modal*, Recherche Transports Sécurité, n°55.

GOLOVTCHENKO N. & ZELEM M-C. (2003), « La place des usagers dans les politiques de réduction des gaz à effet de serre. Le cas de la pollution automobile », dans C. GENDRON, J-G. VAILLANCOURT (Dir.), *Développement durable et participation publique. De la contestation écologiste aux défis de la gouvernance*, Les Presses Universitaires de Montréal.

GUERGOAT-LARIVIERE M. (2022), *Le télétravail : quels enseignements de la crise pour l'avenir ?* Dans L. Cappelletti (dir.), *Crise de la connaissance et connaissance de la crise. Les points de vue du Conservatoire national des arts et métiers* (p. 187-195). EMS Éditions.

HALLEPEE S. & MAUROUX A. (2019a), *Quels sont les salariés concernés par le télétravail ?* Dares Analyses, 051.

HALLEPEE S. & MAUROUX A. (2019b), *Le télétravail permet-il d'améliorer les conditions de travail des cadres ?* INSEE Références, 19, 43-54.

KAUFMANN V. (2002), « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? », Recherche Transports Sécurité, 75, p. 131 – 143.

LAMBERT A., CAYOUILLE-REMBLIÈRE J., GUERAUT É., LE ROUX G., BONVALET C., GIRARD V. & LANGLOIS L. (2020), Le travail et ses aménagements : ce que la pandémie de Covid-19 a changé pour les Français. Population & Sociétés, 579(7), 1-4.

LEDUCQ D. (2021), « Les espaces de coworking : des instruments de résilience territoriale pour l'après-Covid ? », Netcom. Réseaux, communication et territoires, 35(1-2), DOI : 10.4000/netcom.5677

LORENC T., BRUNTON G., OLIVER S., OLIVER K. & OAKLEY A. (2008), Attitudes to walking and cycling among children, young people and parents: a systematic review. J Epidemiol Community Health

MARINOS C. & BAUELLE G. (2019), « L'émergence des tiers-lieux hors métropoles en Bretagne : une lecture par les profils et trajectoires de leur fondateur », dans Krauss G., Tremblay D.-G. (dirs.), Tiers-lieux. Travailler et entreprendre sur les territoires : espaces de coworking, fablabs, hacklabs..., Presses universitaires de Rennes et Presses de l'Université du Québec, p. 41-60.

MAO Z., ETTEMA D. & DIJST M. (2016), "Commuting trip satisfaction in Beijing : Exploring the influence of multimodal behavior and modal flexibility », *Transportation Research Part A : Policy and Practice*. DOI : 10.1016/j.tra.2016.10.017

Ministère de la transition écologique et solidaire (2001), « Circulaire du 31 mai 2001 relative à la mise en œuvre du schéma national de véloroutes et voies vertes. - Élaboration des volets régionaux », Bulletin du ministère, nos 001-6: Annonce N°21 (consulté le 1er octobre 2017).

Ministère de la Transition Ecologique (2021), « Tiers-lieux pour télétravailleurs », <https://www.francemobilites.fr/solutions/tiers-lieux-pour-teletravailleurs>

MOFAKHAMI M. (2021), La crise du Covid-19 en Europe, révélatrice des fragilités et des inégalités sur le marché du travail. Connaissance de l'emploi, 173.

PERI#WORK (2020), « Résultats de l'enquête en ligne sur les impacts de l'épidémie de COVID-19 pour les utilisateurs des espaces de coworking », Rennes, Université Rennes 2, <https://periwork.hypotheses.org/63>

PRAZNOCZY C. (2013), Les avantages sanitaires de la promotion du vélo dans le cadre des déplacements domicile-travail. Pollu Atmos 219:1-10

ROCCI A. (2011), « Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportement vers des mobilités plus durables », in S. FRÈRE, H.-J. SCARWELL (Dir.), Eco-fiscalité et transport durable : entre prime et taxe ? Collection « Environnement et société », Presses Universitaires du Septentrion.

ROCCI A. (2008), Communication, information, formation : quels impacts sur les comportements de mobilité ? Entre conscience environnementale et pratiques innovantes. Rapport de recherche INRETS-DEST financée par le MEEDDAT, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, 2008, 156p.

ROCCI A. (2008), « Comprendre les freins et les leviers du changement de pratiques modales à travers la notion de capital mobilité », in Clochard F., Rocci A., Vincent S. (Dir.), Automobilités et Altermobilités, Quels changements ? L'Harmattan, coll. Dossier Sciences Humaines et Sociales, Série Consommations & Sociétés, pp 157-169.

ROCCI A. (2007), De l'automobilité à la multimodalité. Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage individuel de la voiture. Le cas de la région

parisienne et perspective internationale, Thèse de doctorat dirigée par D. Desjeux, Université René-Descartes, Sorbonne, co-financée par l'INRETS et la Région Île-de-France.

ROSE G. & AMPT E. (2003), Travel behaviour change through individual engagement, in D. HENSHER, K. BUTTON, Handbook of transport and the environment, Elsevier Publishing, pp 739-755.

SAYAGH D. (2018), Pourquoi les adolescentes ont moins de possibilités réelles de faire du vélo que les adolescents. Approche sociologique. Sociologie. Université Paris Est.

SAMMER G., GRUBER C. & ROSCHEL G. (2006), Quality of information and knowledge about mode attributes in mode choice. Presented at the 11th International Conference on Travel Behaviour Research, Kyoto, 16-20 August.

SHAW B., BICKET M., ELLIOTT B., FAGAN-WATSON B., MOCCA E. & HILLMAN M. (2015), Children's independent mobility: an international comparison and recommendations for action, 88 p*

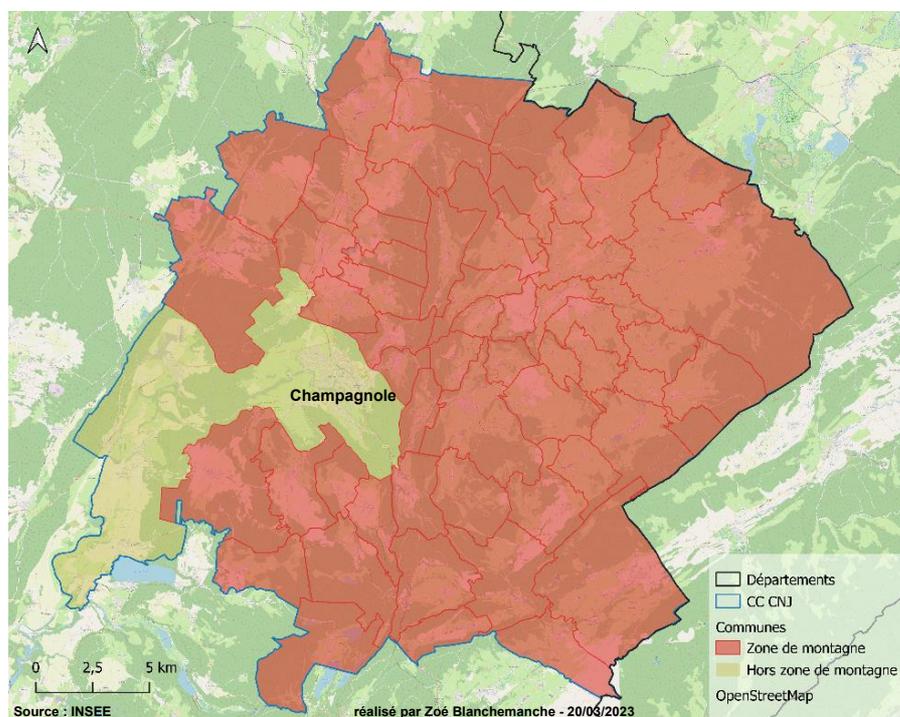
WESTMAN J., FRIMAN M. & OLSSON L. (2017), What drives them to drive? Parents' reasons for choosing the car to take their children to school. Front Psy 8:1970

WIEL M. (2005), Ville et mobilité, un couple infernal ?. La Tour d'Aigues, Éd. de l'Aube.

ZEUWTS L., VANSTEENKISTE P., CARDON G. & LENOIR M. (2016), Development of cycling skills in 7-to 12-year-old children. Traf Injury Prev 17:736-742

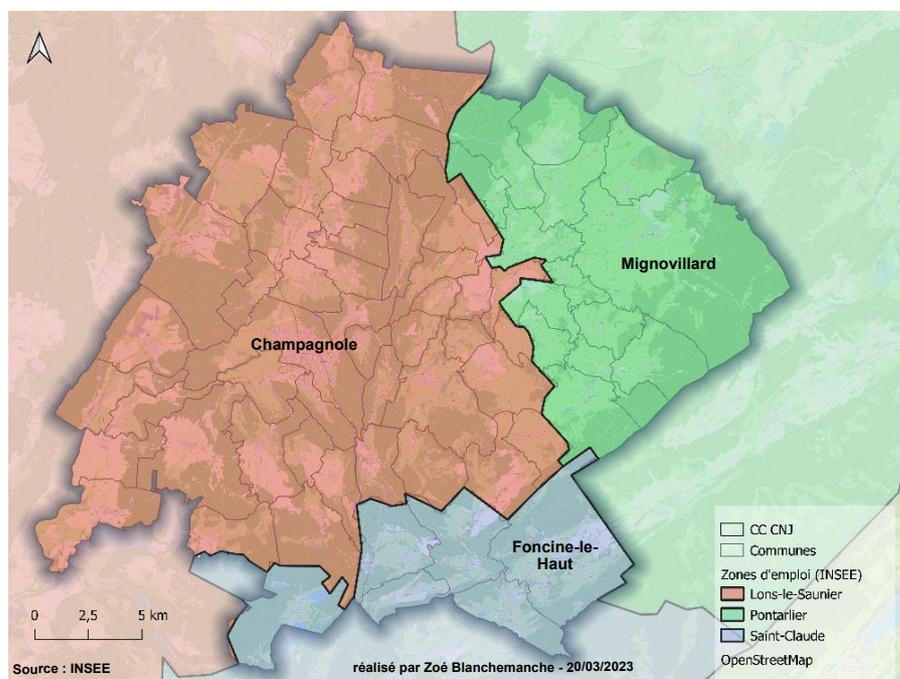
Annexes

Annexe 1 : Communes classées en zone de montagne au titre de l'urbanisme



Source : data.gouv.fr (Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation)

Annexe 2 : Zones d'emploi des communes de la CC CNJ



Source : INSEE, 2020

