Avis des Personnes Publiques Associées

Plan de mobilité Simplifié

Communauté de Communes Porte du Jura

Le Plan de Mobilité Simplifié a été arrêté lors du conseil communautaire du 10/12/2025 et est entré en phase de consultation : avec les partenaires publics (printemps 2026) et désormais avec la participation du public (Article L123-19-1 du Code de l'Environnement).

Dans ce document, vous trouverez la synthèse des avis PPA ainsi que l'ensemble des avis.

Conformément à l'article L1214-36-1 du Code des Transports, les Personnes Publiques Associées sont les 21 mairies membres de la communauté de communes, les EPCI limitrophes (ECLA, CC Bresse Louhannaise Intercom', CC Terre d'Émeraude, CC Bresse Revermont 71 et Grand Bourg Agglomération), le conseil régional, le conseil départemental, la DDT, la DREAL, le Comité de Massif du Jura et le Pays Lédonien. **Les PPA n'apparaissant pas dans le tableau ci-dessous n'ont pas répondu à la sollicitation d'avis de la CC Porte du Jura.**

Les chambres consulaires, les associations agréées de défense de l'environnement, les associations de promotion du vélo, les associations d'usagers des transports et les associations représentant les personnes handicapées ou à mobilité réduite ont reçu le projet de PDMS mais n'ont pas formulé d'avis écrit.

Contributeurs	Avis émis	Sujet / thématique	Remarques
Commission Transport & Mobilité du Comité de Massif du Jura	**Avis favorable**	**Écomobilité / sensibilisation**	Développer une culture de l'écomobilité dans la durée
		Mobilité électrique / VAE	Prioriser bornes IRVE et location longue durée de VAE dans les centralités
		Innovation	Explorer les véhicules intermédiaires
		Objectifs / indicateurs	Définir des objectifs chiffrés et indicateurs pour la mise en œuvre
		Articulation PDMS / politique de tourisme durable	Saisir l'opportunité de travail avec le PNR Haut-Jura concernant l'accessibilité et les mobilités en secteur de montagne
		Hiérarchisation / pilotage	Hiérarchiser, temporaliser, suivre les actions
		Gouvernance	Gouvernance et un pilotage transversal pour la mise en oeuvre du PDMs + identification des acteurs
Direction départementale des	**Pas de précision**	**Concertation**	Concertation réelle mais insuffisamment valorisée et élargie

territoires du Jura (DDT) Et Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)			Articulation et liens stratégiques entre Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin de Mobilité du Lédonien (Région) et PDMs pour chaque item à préciser
			Concertation insuffisamment élargie
		Gouvernance	Gouvernance peu lisible dans le document
			Intégration d'un plus vaste panel de partenaires dans le comité de partenaires
			Intégrer les employeurs privés dans le projet (obligations réglementaires et enjeux de transport de marchandises)
		Compétences / acteurs	Clarifier compétences et rôles des acteurs par action
		Mise en forme et lisibilité du document	Faciliter la lecture des enjeux et du plan d'action (synthèse cartographique et frise chronologique)
			Manque de liens entre le diagnostic et le plan d'action projeté
		Armature du document - Diagnostic	Réseau interurbain MOBIGO : Demande de précision concernant le réseau MOBIGO interurbain
			Mobilités alternatives et le covoiturage : Analyse détaillée des freins et données à approfondir
			Mobilités électriques : Complémenter l'analyse entre IRVE et parc de logement présent Rappeler le cadre loi LOM
			Mobilité solidaire : Complémenter l'analyse des dispositifs mobilité solidaire et améliorer le ciblage des actions à développer
			Analyse des motifs de déplacement : Analyse complémentaire des autres motifs (hors domicile-travail) de déplacement pour enrichir le diagnostic
			Eléments cartographiques Ajuster la carte de la synthèse des ateliers
		Stratégie	Méthodologie de priorisation insuffisamment explicitée
			Articulation entre documents de planification et PDMS à préciser
			Articulation entre stratégie nationale et PDMS à préciser
		Fret / logistique / transport de marchandises	Transport de marchandises non traité
			Préciser l'articulation et la coopération entre les EPCI (COM - Région) pour amplifier les actions sur les sujets de limitation des déplacements

		Fret / dernier km / mobilité évitée	Travail sur ces sujets à mener
		Plan d'action	Calendrier prévisionnel de mise en œuvre des actions à intégrer
			Ajouter l'évaluation des opportunités de requalifier certaines routes en voies vertes dans le plan d'action
		Suivi / évaluation	Créer un dispositif structuré de suivi-évaluation
Bresse Louhannaise Intercom	**Favorable**	**Plan d'action**	Créer un maillage hiérarchisé et structuré des aires de covoiturage sur le territoire (l'objet de la remarque concerne l'information des EPCI limitrophes)
Conseil Départemental Jura	**Favorable**	**Plan d'action**	Précision à apporter concernant la consultation préalable et la validation des travaux par le Département (lorsque situés à proximité de son domaine public)
Pays Lédonien	**Favorable**	**RAS**	
Commune de Maynal	**RAS**	**RAS**	
Commune de Val-Sonnette	**Favorable**	**RAS**	
Commune des Trois-Châteaux	**Favorable**	**RAS**	
Commune de Cuisia	**Favorable**	**RAS**	
Comité des partenaires de la mobilité	**Favorable**	**Armature du document - Diagnostic**	Actualiser les données du diagnostic
		Plan d'action	Versement de Mobilité et VMRR non inclus dans le PDMS (impôt obligatoire seulement si mise en place d'un service de transport régulier hors scolaire)
		Plan d'action	Actions mobilité employeurs à intégrer dans le PDMS
		Gouvernance	Intégrer la Région et des EPCI limitrophes à la réflexion PDMS CCPJ
		Plan d'action	Communiquer sur les bornes IRVE présentes sur le territoire (Cousance)
		Plan d'action	Créer des partenariats public/privé au sujet des IRVE
		Plan d'action	Accessibilité des bornes IRVE : étude d'opportunité à réaliser
		Plan d'action	Améliorer la communication autour des TUS (Transport d'Utilité Social), revoir la tarification et les modalités de cette offre de transport
		Plan d'action	Borne IRVE : création de "hubs de recharge" à étudier

		Diagnostic - cyclable	Manque d'aménagements cyclables sécurisés sur le territoire alors que le vélo pourrait être une alternative réaliste à la 2e voiture Nécessité de travailler sur les priorités dans le Plan d'Action, associés à un programme de travaux ambitieux et de long terme et aux investissements conséquents
		Plan d'action - cyclable	Rechercher les opportunités de subventions / fonds mobilisables
		Plan d'action - mobilité employeur covoiturage	Demande de précision sur le programme de covoiturage mis en œuvre par ECLA à destination des employeurs
		Gouvernance	Travailler avec la Région et le Département pour améliorer les déplacements : transport ferroviaire, routier de personnes et mobilité active
		Plan d'action	Se doter de schémas directeurs sur certaines thématiques : IRVE, aménagements cyclables, etc…
		Plan d'action	Opportunité d'un PEM (pôle d'échange multimodal) à St Amour à étudier
		Diagnostic - mobilité scolaire	Manque d'adéquation entre les horaires des bus et les horaires des cours Manque de communication de la part de la région BFC est décrié par l'assemblée
		Articulation PDMS / document de planification	Articulation entre PDMS / Projet d'Aménagement et de Développement Durables (OAP) du PLUI / schémas directeur vélos

Pour plus de détails, veuillez consulter les avis PPA figurant aux pages suivantes.

Pour tous renseignements complémentaires, veuillez contacter : Alice LEGRAND, Chargée de mission transition écologique et énergétique, cot@ccportedujura.fr, 03 84 48 96 67

PRÉFET
DE LA RÉGION
BOURGOGNE-
FRANCHE-COMTÉ
Liberté
Égalité
Fraternité

Massif du Jura
Commission Transport & Mobilité

Affaire suivie par : Hélène de KERGARIOU
Commissaire à l'aménagement du massif du Jura
Tél : 07.64.78.33.61
mél : helene.de-kergariou@anct.gouv.fr

Avis de la Commission Transport & Mobilité du Comité de massif du Jura
du 26 mars 2026

Relatif au Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de communes des Portes du Jura

La commission spécialisée « Transport et Mobilité » du Comité de Massif du Jura

VU la loi n° 2016-1888 du 28 décembre 2016 ;

VU le décret n° 2017-755 du 3 mai 2017 ;

VU le règlement intérieur du comité de massif du Jura, approuvé le 2 février 2024 ;

VU l'arrêté préfectoral portant désignation des membres du comité de massif du Jura ;

VU l'article L. 1231-1 du code des transports modifiées par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (LOM) ;

VU l'article L. 1214-36-1 du code des transports définissant les modalités d'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) ;

VU l'article L. 123-19-1 du code de l'environnement définissant les modalités de la participation du public ;

VU la transmission du Plan de Mobilité Simplifiée de la communauté de communes Porte du Jura du 7 janvier 2026,

VU la présentation, en séance, du PDMS, par Mme Alice Legrand, chargée de mission Transition écologique et énergétique à la CC Portes du Jura

CONSIDERANT

- que le périmètre de la communauté de communes concernée du Plan de Mobilité Simplifié proposé, comprend 14 communes situées en zone de montagne ;
- que le projet de Plan de Mobilité Simplifiés a fait l'objet, de la part des membres de la Commission Transports et Mobilités, d'aucune objection ;
- que la communauté de communes des Portes du Jura est soucieuse d'atteindre les objectifs nationaux et régionaux en matière de transition énergétique et écologique ;
- que depuis le 1er avril 2022, la communauté de communes Porte du Jura a le statut d'Autorité Organisatrice de Mobilité à l'échelle locale (AOM) selon les dispositions de la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 26 décembre 2019, ;
- que cette prise de compétence a initié la construction d'une politique de mobilité plus durable avec la réalisation d'un plan de mobilité simplifié. Ce document, véritable outil de planification, permet de définir la stratégie et la politique de mobilité d'un territoire à court, moyen et long terme, et traduit les ambitions de la collectivité et de ses partenaires en matière de mobilité ;

- que les travaux d'élaboration du plan de mobilité simplifié ont été engagés en 2022 et qu'ils ont fait l'objet d'un travail important de diagnostic et d'échanges avec les communes, les partenaires techniques et institutionnels, les acteurs publics et privés, les associations ainsi qu'avec les représentants du monde économique et la société civile ;
- que le projet de Plan de Mobilité Simplifié est décliné en un programme d'actions articulé autour de 6 enjeux stratégiques et d'un levier transversal :
    1. Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité ;
    2. Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées alternative à la voiture individuelle ;
    3. Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien ;
    4. Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé ;
    5. Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire ;
    6. Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable.
    7. Le levier transversal : coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée.
- que les actions sont catégorisées en niveaux de priorité et traduisent la vision politique du territoire, la faisabilité technique, la logique d'investissement et la gestion de l'urgence des travaux à réaliser (court terme 2026-2028, moyen terme 2029-2031 ou long terme 2032-2035), ainsi que l'identification des leviers de financement possibles.

Après en avoir délibéré dans le cadre de la consultation du 26 mars 2026, la commission spécialisée « Transport et Mobilité » :

- **SALUE** la démarche de la communauté de communes qui s'est saisie de la compétence mobilités suite à la loi LOM de 2019 et qui a volontairement élaboré un Plan de Mobilité Simplifié, pour un développement et une gestion durable des déplacements au sein de leur territoire.
- **PREND ACTE** des documents transmis et salue le travail conséquent et de qualité effectué.
- **SOULIGNE** l'ambition de la collectivité de proposer des solutions différenciées et adaptées aux besoins des usagers (transport scolaire, solidaire, à la demande, domicile-travail.) et aux contextes locaux prenant en compte les contrastes et atouts de ce territoire rural et pour partie de moyenne montagne, articulé entre les centralités de Saint Amour, Cousance et Beaufort -Orbagna et deux gares : Cousance et Saint Amour, 2 départementales : D 1083 /D 117 et une autoroute A39.
- **NOTE** la volonté de l'EPCI de favoriser l'intermodalité, développer les transports collectifs, les modes actifs et alternatifs à un autosolisme particulièrement élevé (95 à 97%), de favoriser une mobilité inclusive et solidaire, tant à destination des déplacements du quotidien, que pour améliorer l'accès à l'emploi, aux services, aux loisirs ou pour améliorer l'attractivité du territoire concerné, tout en recherchant la cohérence entre les dispositifs existants.

Par ailleurs, la commission « Transport et Mobilité » certifie la conformité du PDMS avec les orientations portées par le Plan d'adaptation au changement climatique (PACC) du massif du Jura, ainsi qu'avec les défis identifiés par le Schéma du Massif du Jura et le Contrat de Plan Interrégional État-Région (CPIER) 2021-2027.

Néanmoins, la commission attire l'attention sur les points suivants :

- **Le nécessaire développement d'une culture de l'écomobilité,** dès la mise en œuvre du plan de mobilité simplifié devra être opéré en parallèle à la réalisation des actions précitées et ce tout au long de son déploiement, notamment auprès des plus jeunes et des familles ;

- **La prise en compte de l'essor des véhicules électriques et des bornes de recharge électrique.** Il conviendra de les prioriser en tant qu'équipement structurant pour les trois centralités : Saint Amour, Cousance et Beaufort -Orbagna, avec la mise en place d'un système de location longue durée de VAE sur ces trois pôles. En effet, ces mesures pourraient très vite impacter favorablement la décarbonation des déplacements et le taux d'autosolisme (+97%) dans un contexte où 40% des déplacements sont internes à l'EPCI ;
- **Le développement de véhicules intermédiaires**, qui se positionnerait dans un usage entre la voiture et les vélos, pourrait être une piste à creuser ;
- **La nécessité de doter le plan de mobilité simplifié d'objectifs vers lesquels tendre** et d'assortir le plan d'actions d'indicateurs de résultat : diminution de l'autosolisme, augmentation de la fréquentation des transports en commun, déploiement des mobilités douces pour les trajets domicile-travail, domicile-étude ou du quotidien.

La commission « Transport et Mobilité » rappelle l'importance de l'articulation entre le Plan de Mobilité Simplifié et les actions menées afin de développer un tourisme durable. À ce titre, les connexions entre les sites touristiques, les stations de Montagne du Massif du Jura et les gares sont à prendre en compte. Un rapprochement avec le PNR Haut-Jura qui a développé une orientation dédiée aux mobilités dans sa nouvelle charte pourrait être opportun. En effet, même si les EPCI du Plan de Mobilité Simplifié sont situées en 1er Plateau du Massif du Jura, il convient de bien prendre en compte les caractéristiques liées à la montagne et à son accessibilité : besoins en mobilité des travailleurs saisonniers, intermodalité, connexion entre le Haut-Jura et le restant du territoire (CA ECLA, CA Bassin de Bourg-en-Bresse, CC Terre Émeraude et plus largement les CCs du Haut-Plateau).

La commission préconise aux vues du coût des aménagements à réaliser de :

- **Hiérarchiser les priorités de 1er rang, puis de 2e rang**,
- **Temporaliser les travaux selon deux entrées** :
  1. Au regard des retours d'impacts les plus immédiats afin d'illustrer le bienfondé de la démarche avec des résultats quantifiables ou visibles pour motiver et embarquer le plus grand nombre,
  2. Au regard de leur importance dans une approche systémique des mobilités.
- **Accompagner le Plan Mobilité Simplifié par une objectivation chiffrée des actions** (chiffrage du coût des actions), et d'indicateurs de résultat ou impact à atteindre
- **De se doter d'un suivi des objectifs et de la temporalité des actions** afin d'évaluer l'avancée du plan.

La commission préconise une gouvernance et un pilotage transversal pour la mise en œuvre du PDMs permettant de mobiliser toutes les composantes liées à la mobilité (tourisme, transition écologique, sociales, etc.)

En conclusion, la commission « Transport et Mobilité » émet un avis favorable au Plan de Mobilité Simplifié de la communauté de communes Porte du Jura et à la mise en œuvre de son plan d'actions, avec les recommandations précitées.

Véronique **BAUDE**
Présidente de la Commission
« Transport et Mobilité »

Hélène **de KERGARIOU**
Commissaire à l'aménagement du Massif du Jura
Secrétaire de la commission "Transport et Mobilité"

PRÉFET
DU JURA
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires du Jura

SERVICE CONNAISSANCE PROSPECTIVE HABITAT

Lons-le-Saunier, 14 AVR. 2026

Affaire suivie par : GAY-BONNIOT Nicolas
Tél : 03 84 86 81 32
mél : nicolas.gay@jura.gouv.fr

Monsieur le président,

Votre conseil communautaire a arrêté le projet de Plan de mobilité simplifié (PDMs) le 10 décembre 2025 et sollicite l'avis des services de l'État, qui est attendu pour le 14 avril 2026.

Pour rappel, l'article L. 1231-1 du Code des Transports recense les personnes auxquelles toute autorité organisatrice des mobilités (AOM) doit soumettre son projet de PDMs pour avis (1) et celles qui de droit peuvent demander à être consultées (2).

Il s'agit respectivement des :

1) AOM limitrophes, conseils municipaux, départementaux et régionaux concernés et éventuellement le comité de massif concerné ;
2) représentants des professions et des usagers des transports ainsi que les associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite, gestionnaires de voirie, chambres consulaires, autorité (communes ou leurs délégataires) en charge d'infrastructure de recharge pour véhicules électriques (IRVE) ou de ravitaillement en gaz, associations agréées de protection de l'environnement.

La plupart des communes de la CCPdJ étant également membres du Comité de massif du Jura, la question se posait de savoir si le préfet de la région Bourgogne Franche-Comté - qui assure la fonction de préfet coordonnateur du Massif du Jura (assisté par le commissaire de massif) - devait être consulté. En effet, lorsque le territoire comprend une ou plusieurs communes de montagne au sens de l'article 3 de la loi n° 85-30 du 9 janvier 1985 relative au développement et à la protection de la montagne (dite « loi Montagne »), le comité de massif concerné doit alors être saisi pour avis.

Néanmoins, aucune de vos communes n'est soumise à la loi Montagne au titre du droit de l'urbanisme, confirmant le caractère facultatif d'une saisine de l'État, via le commissaire de massif.

Cependant, la CCPdJ a bénéficié d'un accompagnement technique et financier de la part de l'État pour réaliser votre PDMs, s'inscrivant en cela dans l'action (D6) de la feuille de route de la COP régionale BFC.

Monsieur le président
Communauté de communes Porte du Jura
10 Grande rue
39190 BEAUFORT-ORBAGNA

Considérant l'intérêt d'une telle démarche de planification des mobilités pour la transition écologique, la saisine pour avis des services de l'État constitue une opportunité d'approfondir cet accompagnement d'autant plus importante qu'il s'agit de la première à être initiée dans le Jura.

En conséquence, la direction, départementale des territoires (DDT) et la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) ont produit conjointement l'avis que vous voudrez bien trouver ci-joint.

Je vous rappelle que, conformément à l'article L. 1231-1 du Code des Transports, le projet de plan, assorti des avis ainsi recueillis, doit être soumis à une procédure de participation du public, dans les conditions prévues au II de l'article L. 123-19-1 du même code. Il pourra ensuite éventuellement être modifié pour tenir compte des avis recueillis et des résultats de la participation du public, avant d'être arrêté par votre conseil communautaire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le président, l'assurance de ma haute considération.

Le directeur départemental
des territoires

Nicolas FOURRIER

PRÉFET
DU JURA
Liberté
Égalité
Fraternité

Direction départementale des territoires

Service Connaissance Prospective Habitat

Lons-le-Saunier, le 14 AVR. 2026

Suivi par : Nicolas Gay-Bonniot
03 84 86 81 32
nicolas.gay@jura.gouv.fr
ddt-pole-territoire@jura.gouv.fr

Objet : Plan de mobilité simplifié (PDMs)

AVIS
à l'attention de la Communauté de communes Porte du Jura

Contexte

- de l'avis :

Bien que l'élaboration d'un Plan de mobilité simplifié (PDMs) soit facultative, la Communauté de communes Porte du Jura (CCPdJ) a fait le choix de porter ce document et a arrêté son PDMs le 10 décembre 2025.
Elle a notamment sollicité spécifiquement la DREAL afin de recueillir la contribution du service transports et mobilités sur ce dossier. Cette contribution est intégrée au présent avis.

- du territoire :

Le PDMs de la Porte du Jura présente de manière claire les éléments de contexte de la démarche, ainsi que les compétences et le cadre juridique associés. Il rappelle également l'engagement de la Communauté de communes avec l'État (ADEME) dans un Contrat d'Objectif Territorial (COT) depuis 2022, visant à accompagner, sur quatre ans, le renforcement des politiques de transition écologique.
Par ailleurs, le territoire est couvert par un Schéma de Cohérence Territoriale (ScoT) approuvé le 9 décembre 2025, tandis qu'un Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) est en cours d'élaboration. Le territoire, avec l'élaboration du PDMs semble donc pleinement volontaire pour agir dans le sens d'une mobilité durable.
Du point de vue de l'armature territoriale, la CCPdJ est présentée comme s'organisant autour d'un bourg centre, Saint-Amour, et de deux bourgs relais, Cousance et Beaufort-Orbagna, qui concentrent une part importante des emplois, des services, des équipements et des établissements scolaires.
Sur le plan démographique, le territoire a connu une croissance de sa population jusqu'en 2015, suivie d'une phase de stabilisation. Un enjeu majeur réside dans le vieillissement de la population, les personnes de plus de 65 ans représentant près d'un tiers des habitants, avec une tendance à la hausse dans les années à venir. Étant un espace majoritairement rural, la lutte contre l'autosolisme y est une priorité.

Les prérequis préalables à réalisation du PDMs

- Concertation

Comme en témoigne le calendrier, un certain nombre de réunions des comités, de pilotage (CoPil) et technique (CoTech), ont assuré la bonne concertation des parties prenantes des acteurs locaux au-delà des personnes publiques associées (PPA). Cela a permis d'enrichir la démarche tout au long de l'élaboration du plan. Les apports de la concertation auraient mérité d'être mis en avant dans le diagnostic du PDMs tout comme la composition des différents groupes.
Le territoire couvert par le PDMs est situé dans le bassin de mobilité du Pays Lédonien ; périmètre sur lequel sont élaborés, d'une part, le contrat opérationnel de mobilité (COM) établi entre le Pays Lédonien et la Région, et, d'autre part, le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, piloté par la Région et le Département. Si l'existence de liens stratégiques entre ceux-ci et le plan de mobilité est rappelé dans les éléments de cadrage, ils mériteraient néanmoins d'être explicités à chaque item du PDM pour bien éviter les redondances entre ces documents stratégiques, d'autant que la CC Porte du Jura est l'une des parties prenantes obligatoires du COM.

Le plan, pour chacune de ses composantes (diagnostic, stratégie et plan d'action), doit en outre tenir compte des territoires limitrophes. Il aurait donc gagné à être élaboré en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, dans le cadre de la concertation et pas seulement de la consultation.

À ce stade de la procédure, il est proposé à la collectivité d'intégrer, dans les instances de gouvernance, les collectivités territoriales limitrophes : conseils départementaux de l'Ain et de Saône-et-Loire, Bresse Louhannaise Intercom', CA du bassin de Bourg en Bresse, Terre d'Émeraude Communauté, ECLA, Région AuRA, etc.

- Gouvernance

Alors qu'une comitologie a été mise en place, composée des comités précités (CoPil et CoTech) et d'un comité des partenaires (CoPar), il est regrettable que la gouvernance du PDMs ne fasse l'objet d'aucune présentation dans le document. Il conviendrait de présenter les acteurs, leurs rôles et compétences. Si l'implication constatée dans le PDM de certains acteurs, notamment des opérateurs de mobilité (gestionnaires d'infrastructure, transporteurs, associations d'usagers, structures centrales de services publiques, etc.) permet d'évaluer la qualité de la concertation, mettre en lisibilité leurs compétences favorise aussi leur implication future dans les actions du PDMs pour lesquelles ils pourront jouer un rôle pilote ou opérationnel.

Il aurait été intéressant d'installer le comité des partenaires en amont du lancement de la démarche dans la mesure où il s'agit de la première prérogative des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) indépendamment de toute démarche de planification des mobilités. Ceci aurait permis d'associer à l'élaboration du plan plus largement, les acteurs locaux susceptibles d'être intéressés par des partenariats pour le déploiement de services de mobilité comme l'office de tourisme, la maison de santé (Cuiseaux), les Espaces France Services, les entreprises, etc.
À titre informatif, la collectivité peut bénéficier d'un accompagnement, lors de sa mise en place, du Conseil régional comme le prévoit l'action (R28) prévue dans le COM.

Les employeurs privés sont potentiellement concernés par certaines obligations (négociations annuelles obligatoires) ou préconisations en matière de mobilité telles que le forfait de mobilité durable (FMD), plan de mobilité employeur (PDME).
Bien que l'élaboration du plan se soit faite en leur absence, celle-ci ne fait pas obstacle à la planification d'actions les ciblant. Leur mobilisation pourra se poursuivre tant à l'échelle du Copar qu'au sein des comités techniques ; cela impliquant nécessairement que les actions concernées soient rendues effectives. Leur participation permettrait notamment de tenir

compte et de répondre aux enjeux logistiques du territoire et du volet du transport des marchandises (absents à ce stade du PDMs).

- Compétences

La répartition des compétences ne permet pas de rendre compte en détail des prérogatives de chaque acteur sur le territoire.
Pour exemple, en sus de la compétence en matière de création, aménagement et entretien de la voirie, **la CCPdJ dispose de prérogatives obligatoires ou optionnelles qu'il aurait été intéressant de rappeler pour mettre en évidence ses compétences stratégiques et opérationnelles dans ses domaines d'intervention en lien avec les mobilités** tels que :

- Protection et mise en valeur de l'environnement, et soutien aux actions de maîtrise de la demande d'énergie ;
- Politique du logement et du cadre de vie ;
- Construction, entretien et fonctionnement d'équipements culturels et sportifs d'intérêt communautaire et d'équipement de l'enseignement pré-élémentaire et élémentaire d'intérêt communautaire ;
- Action sociale d'intérêt communautaire ;
- Participation à une convention France Services et définition des obligations de service public y afférentes.

De ce fait, il y aurait une plus-value à ce que soit précisé, pour chaque levier d'action, les acteurs en mesure de l'activer au regard de ses compétences. Ceci permettrait de s'assurer notamment que pour chaque fiche-action, la répartition des rôles (pilote, copilote, partenaire, opérateur, coordinateur, etc.) soit adéquate.

- Mise en forme et lisibilité du document

Le document est clair et structuré. Afin d'en améliorer encore la lisibilité, il pourrait être intéressant de proposer une cartographie synthétique superposant les réseaux de transport collectif (ferroviaire et lignes car Mobigo), les aires de covoiturage existantes ainsi que les principaux bassins d'emploi. Une telle représentation faciliterait la compréhension des articulations entre l'offre de mobilité et les besoins du territoire ainsi qu'une frise chronologique regroupant toutes les actions en fonction des axes stratégiques définis et de leur priorisation.

L'effort de synthèse est appréciable car il allège le document et en facilite la lecture. Cependant, le manque de liens entre les contenus du diagnostic, la stratégie et les fiches-actions, ne permet pas de saisir les relations de cause à effet entre la réalité observée et les actions projetées.

Armature du document

- Le diagnostic

Sur l'analyse du réseau interurbain Mobigo : l'analyse proposée met bien en évidence les spécificités du réseau et ses contraintes. Il pourrait être utile de préciser à quelle date la ligne 308 a évolué vers un usage principalement scolaire. Par ailleurs, la présence éventuelle de dispositifs saisonniers ou touristiques (par exemple un service de type « bus des neiges ») pourrait être mentionnée, le cas échéant.
Le diagnostic illustre de manière pertinente les tensions entre un réseau à vocation scolaire et des usages plus larges, ainsi que les limites de capacité qui peuvent en découler.
Dans cette perspective, l'identification d'employeurs dont les salariés utilisent ces lignes pourrait constituer une piste intéressante, notamment en vue de leur association au comité des partenaires et d'une réflexion partagée sur l'évolution de l'offre.

Sur les mobilités alternatives et le covoiturage : le diagnostic apporte des éléments intéressants, notamment sur les aires de covoiturage et les flux domicile-travail. Une analyse plus approfondie des freins au développement du covoiturage (horaires atypiques, dispersion de l'habitat, etc.) pourrait permettre d'affiner le calibrage des actions proposées. L'appui sur

des données issues de l'Observatoire national du covoiturage[1] pourrait également enrichir l'analyse en apportant des éléments chiffrés sur les pratiques existantes.

Sur la mobilité électrique : en l'absence de Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (SDIRVE), le diagnostic pourrait utilement être complété par une estimation du parc de véhicules électriques à l'échelle communale, ainsi que par une analyse de la structure du parc de logements (individuel/collectif). Ces éléments permettraient de mieux identifier les besoins en infrastructures de recharge. Il pourrait également être rappelé le cadre réglementaire issu de la Loi d'Orientation des Mobilités concernant l'équipement des parkings non résidentiels de plus de 20 places.

Sur la mobilité solidaire : le document met en évidence des besoins potentiels en matière de mobilité solidaire, notamment au regard de la part non négligeable de ménages non motorisés (près de 10 %) dans un territoire à dominante rurale. Cet enjeu est d'autant plus important dans un contexte de vieillissement de la population. Dans cette perspective, il pourrait être intéressant de préciser, dans le diagnostic, les dispositifs existants ou absents, ainsi que les publics visés, les acteurs impliqués et la répartition territoriale des initiatives. Cela permettrait de mieux cibler les actions à développer.

Sur l'analyse des motifs de déplacement : compte tenu de la part importante de population non active, une analyse complémentaire des autres motifs de déplacement (hors domicile-travail et domicile-études) pourrait enrichir la compréhension globale des besoins de mobilité sur le territoire.
Sur certains éléments cartographiques : quelques ajustements pourraient améliorer la lisibilité de certaines cartes, notamment celle de la synthèse des ateliers de concertation (p.74), dont certains éléments de légende ne semblent pas apparaître (stationnement, absence de Transport à la Demande ou de navette, problématiques spécifiques des jeunes, besoins en recharge électrique, etc.).

- **La stratégie**

La stratégie doit permettre de faire le lien entre le diagnostic et le plan d'action ainsi que de justifier et donc de comprendre pourquoi et comment certaines actions ont été définies et priorisées.

Deux scenarii ont servi à mobiliser des approches stratégiques complémentaires des politiques de mobilités. Combinées, elles ont permis une réflexion collective relativement exhaustive sur les enjeux de mobilité du territoire.

Pour chaque scenario, les ateliers de travail en CoTech ont permis de dégager des pistes d'actions ayant alimenté la stratégie dans la mesure où celles-ci semblent correspondre aux « leviers stratégiques ». Au regard de la mise en place d'un scénario hybride, la manière dont chaque axe a été sélectionné gagnerait à être développée.
Il pourrait être pertinent de détailler la méthodologie utilisée pour aboutir au scenario stratégique conservé, en développant notamment les obstacles et opportunités relevés, et la manière dont les pistes ont été retenues pour être déclinées en actions et priorisées.

Aussi, une **plus grande intégration stratégique avec les documents de planification existants**, notamment le CPIER du massif du Jura, le SRADDET, le SCoT et la stratégie LEADER du Pays lédonien, ou en cours (PLUi), serait appréciable.

À cette fin, il conviendrait de mettre en évidence la manière dont leurs éléments s'articulent, dans la mesure où elle repose sur la cohérence externe du PDMs.

1 https://observatoire.covoiturage.gouv.fr/observatoire/territoire/

Dans la mesure où le bureau d'études (AUDAB) retenu par la CCPdJ pour piloter techniquement et animer l'élaboration du PDMs travaille en parallèle sur le PLUi, il existe une **réelle opportunité pour préciser l'articulation entre le PDMs et le PLUi** (dont il peut constituer le volet mobilités) à travers, par exemple, une action portant sur :
- la définition d'une orientation d'aménagement de programmation (OAP) thématique ;
- l'intégration de toute ou partie du plan d'action dans le Programme d'orientations et d'actions (POA).

En matière de mobilité plus spécifiquement, le PDMs, outre le contrat opérationnel de mobilité (COM), trouve à s'articuler avec :
- la Stratégie de développement des mobilités propres annexée à la Stratégie nationale bas carbone (SNBC 3) ;
- le volet mobilités du contrat de plan État-région (CPER) ;
- l'axe thématique « Mieux se déplacer » de la feuille de route de la COP régionale BFC.

Leur intégration stratégique dépendra de la lisibilité des rapports de compatibilité, de conformité, de subsidiarité et de complémentarité qu'entretiennent les objectifs et actions contenus dans ces documents stratégiques.
Alors que le diagnostic PDMs pointe le rôle stratégique de la D1083 - axe principal de circulation qui traverse le territoire du nord au sud - dans le transport de marchandises, il est regrettable que **l'organisation des transports ne soit pas traitée dans la stratégie ni *a fortiori* dans le plan d'action.** Des pistes d'actions sur le volet « marchandises » mériteraient d'être développées.

Le transport routier constitue sur le territoire intercommunal la 2ème source de consommation d'énergie totale (20 %, essentiellement d'origine fossile) et d'émissions de GES (23 % des émissions totales) tandis que les infrastructures routières constituent la majeure part des surfaces imperméabilisées.
La plupart des leviers stratégiques identifiés constituent des leviers pertinents de la TE, cependant la stratégie du PDMs s'emploie exclusivement à favoriser la mobilité. Si certaines actions visent à réduire son empreinte carbone, la réduction du besoin de déplacements/transport de marchandises a été omis, ne faisant ni l'objet d'une réflexion stratégique ni d'une déclinaison dans le plan d'action.

On observe, qu'en lien avec la planification de l'urbanisme, des leviers peuvent être activés dans le cadre du PDMs, grâce à des actions portant sur les points de livraison hors domicile et d'approvisionnement de proximité en circuits courts via des commerces multi-services ou des systèmes de distribution automatisés (casiers de livraison et/ou vente de produits locaux), la mutualisation de moyens logistiques par les entreprises, le télétravail, le coworking, etc, afin de limiter à la source le besoin en déplacements.

Une coopération entre les EPCI, par le biais du COM piloté par la Région, semble indispensable pour amplifier les actions que la CCPdJ pourra lancer à son échelle et agir de manière ciblée sur les flux externes.

- <u>Le plan d'action</u>

Un travail de qualité a été mené avec des fiches-actions précises et synthétiques, démontrant une forte réflexion de déclinaison opérationnelle de la stratégie. Les exemples inspirants constituent une plus-value non négligeable. Dans la mesure où un effort notable de prospective - matérialisé par l'inscription d'échéances dans les fiches-actions - a été conduit, il pourrait être utile de précéder la présentation des fiches-actions par un calendrier de mise en œuvre de l'ensemble des actions proposées dans le plan. Celui-ci pourrait prendre la forme, par exemple, d'une frise chronologique permettant de repérer la temporalité de chacune des actions et son niveau de priorité. Une telle démarche contribuerait à renforcer considérablement la lisibilité et l'appropriation du plan d'action.

Les orientations proposées pour les mobilités actives apparaissent cohérentes, notamment en matière de structuration du réseau et de développement du stationnement. Les aménagements de l'espace public sont pertinents ; ils pourraient être utilement complétés par une réflexion sur les plans de circulation (zones 30, zones de rencontre, etc.). Une analyse de l'opportunité de requalification de certaines routes en voies vertes pourrait également être envisagée. La place accordée aux cheminements piétons (partie 4.3) constitue un point positif, ces enjeux étant parfois moins développés que ceux liés au vélo.

- Le suivi et l'évaluation

Il conviendrait dans la stratégie d'insérer un volet dédié au suivi et à l'évaluation qui, utilement, sera décliné en actions dédiées. Ces dernières permettront l'identification des moyens alloués (ex : budget pour le recrutement d'un bureau d'études pour l'évaluation + 1/4 ETP pour le suivi en interne), la méthodologie, les objectifs (en prévoyant qu'ils soient définis précisément à travers la rédaction d'un cahier des charges pour une mission d'évaluation) et les conditions de l'évaluation (élus et techniciens référents, calendrier, etc.).

Avis global

Dans l'ensemble, le PDMs présente un diagnostic riche et met en évidence de nombreux enjeux stratégiques. Quelques ajustements pourraient toutefois en renforcer la lisibilité et le caractère opérationnel, notamment par un approfondissement du diagnostic en matière de mobilité solidaire, ainsi que par l'intégration de données complémentaires relatives aux pratiques de covoiturage. Cet approfondissement apparaît d'autant plus important au regard du vieillissement marqué de la population du territoire, qui fait de la mobilité solidaire un enjeu important pour les années à venir.
La méthodologie ayant permis de prioriser les axes stratégiques et parvenir à un plan d'action à partir du diagnostic aurait gagné à être explicités. Les sujets relatifs au transport de fret, du dernier kilomètre et de la « mobilité évitée » doivent être traités avec les acteurs clés, dans une volonté de réduction des besoins de déplacements. La qualité des fiches-actions doit être soulignée.
Ces éléments constituent ainsi les premiers jalons d'une démarche particulièrement intéressante à poursuivre et à approfondir dans les phases ultérieures de réalisation de ces éléments. Il sera également essentiel, au regard du calendrier en cours, d'intégrer explicitement le PDMs dans le PLUi en cours d'élaboration.
En effet, la Communauté de communes pourrait prévoir la prise en compte systématique des problématiques de déplacements lors de toute opération d'aménagement urbain.

Bresse Louhannaise Intercom'

REÇU LE
02 AVR. 2026
Rép: 76

Direction Générale des Services
1, Place Saint Jean
71500 LOUHANS-CHATEAURENAUD
Tél : 03 85 60 10 95
Email : contact@blintercom.fr
Réf : 2026-46 – IG/BP
Affaire suivie par : I. GOY

Communaute de Communes
Porte du Jura

10 grande Rue

39190 Beaufort-Orbagna

Louhans-Châteaurenaud,
Le 19 mars 2026

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver, ci-joint, la délibération n° C2026_19 du Conseil Communautaire du 11 mars 2026 portant avis sur le projet de Plan de Mobilité Simplifié de la Communauté de Communes Porte du Jura.

Bresse Louhannaise Intercom' souhaite pour l'action « 2.1- Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire » de prévoir à minimum une information des EPCI limitrophes.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Président,
Anthony VADOT

BRESSE LOUHANNAISE INTERCOM'

Publié le : mercredi 18 mars 2026
Sur le site internet
www.bresselouhannaiseintercom.fr

Envoyé en préfecture le 18/03/2026
Reçu en préfecture le 18/03/2026
Publié le
ID : 071-200071579-20260311-C2026_19-DE

SEANCE DU MERCREDI 11 MARS 2026
EXTRAIT du REGISTRE des DELIBERATIONS du CONSEIL
de la COMMUNAUTE de COMMUNES BRESSE LOUHANNAISE INTERCOM'

Nombre de membres en exercice : 48

L'an deux mille vingt-six et le onze du mois de mars, le Conseil de la Communauté de Communes Bresse Louhannaise Intercom', s'est réuni à la salle Polyvalente, 24 rue centrale à Varennes-Saint-Sauveur sous la présidence de Monsieur Anthony VADOT.

Présents à la séance : 44

Date de la convocation : 04 mars 2026

Etaient présents : M. Anthony VADOT, Mme Aurélie GRAVALLON, M. François GUILLEMAUT, Mme Martine MOREL, Mme Fabienne BUISSON, M. Jean-Louis DESBORDES, M. Gilles MAITRE, Mme Françoise JAILLET, M. Jean-Luc VILLEMAIRE, Mme Sylvie DECUIGNIERES, Mme Christine LOUROT, M. André BECHE, Mme Géraldine GILLES, M. Philippe CAUZARD, M. Frédéric BOUCHET, Mme Patricia TISSERAND, M. Robert CHASSERY, Mme Christine BUATOIS, M. Jacques MOUGENOT, Monsieur Lionel JUILLARD, Mme Nelly RODOT, Mme Josette LETOUBLON, M. Gérald ROY, M. Jacky BONIN, M. Rémy CHATOT, Mme Sabine SCHEFFER, Mme Elise MYAT, M. Denis PARISOT, M. Jacques GELOT, M. Xavier BARDET, M. Éric BERNARD, M. Didier LAURENCY, Mme Sylvie GEOFFROY, M. David COLIN, M. Joël CULAS, M. Jean-Marc ABERLENC, Mme Mathilde CHALUMEAU, M. Christian CLERC, Mme Yvelise FERRAND, M. Patrick LECUELLE, M. Jean-Michel LONGIN, Mme Marie DIMBERTON, Mme Chantal PETIOT, M. Mickaël CHEVREY.

Étaient excusés : M. Stéphane BALTES, M. Sébastien GUIGUE, M. Yann DHEYRIAT, Mme Jennifer GUILLOT

Secrétaire de séance : M. Mickaël CHEVREY

8.7 Transports

C2026-19 Avis sur le projet de Plan de Mobilité Simplifié de la CC Porte du Jura

La CC Porte du Jura a arrêté par délibération de son conseil communautaire en date du 10 décembre 2025 son projet de Plan de Mobilité Simplifié
Le projet de PDMS annexé à la présente délibération est composé du rapport de diagnostic, des 5 enjeux stratégiques et des 2 scénarios évalués, des 6 leviers stratégiques et du levier transversal, du plan d'actions divisés en 21 fiches actions composées de déclinaisons opérationnelles, d'échéance de mise en œuvre, des parties prenantes aux actions, des moyens financiers à mobiliser et des indicateurs de suivi de l'action. Est également annexée, une synthèse programmative du plan d'actions.

Publié le : mercredi 18 mars 2026
Sur le site internet
www.bresselouhannaiseintercom.fr

Envoyé en préfecture le 18/03/2026
Reçu en préfecture le 18/03/2026
Publié le
ID : 071-200071579-20260311-C2026_19-DE

Levier stratégique 1 - Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité :
Regroupe les actions suivantes :
1.1 Engager des réflexions avec la Région sur le renforcement de l'offre de transports en commun (services et dessertes) ;
1.2 Etudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPJ ;
1.3 Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité sur le territoire ;
1.4 Facilité et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité pour renforcer l'intermodalité.

Levier stratégique 2- Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle :
Regroupe les actions suivantes :
2.1 Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire ;
2.2 Expérimenter des « lignes de covoiturage dynamique » ;
2.3 Coordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises ;
2.4 Déployer un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités ;
2.5 Développer un réseau d'Infrastructures de Recharge de Véhicule Electrique accessible au public sur le territoire.

Levier stratégique 3 - Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien :
Regroupe les actions suivantes :
3.1 Déployer les aménagements cyclables structurés et sécurisés ;
3.2 Déployer des stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public ;
3.3 Développer un service de location de vélos/vélos à assistance électrique de moyenne et longue durée.

Levier stratégique 4 - Aménager l'espace public pour favoriser les modalités durables et l'usage partagé: Regroupe les actions suivantes :
4.1 Inciter à un aménagement des voiries et des espaces publics permettant une meilleure cohabitation entre modes ;
4.2 Apaiser la circulation aux abords des écoles, gares et commerces et développer la pacification des centre-bourgs
4.3 Créer et sécuriser les cheminements piétons.

Levier stratégique 5 - Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire : Regroupe les actions suivantes :
5.1 Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS);
5.2 Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables.

Levier Stratégique 6 - Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable :
Regroupe les actions suivantes
6.1 Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité ;
6.2 Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement ;
6.3 Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, etc...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité ;

Publié le : mercredi 18 mars 2026
Sur le site internet
www.bresselouhannaiseintercom.fr

Envoyé en préfecture le 18/03/2026
Reçu en préfecture le 18/03/2026
Publié le
ID : 071-200071579-20260311-C2026_19-DE

6.4 Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés et/ou l'élaboration de plans de mobilité employeurs.

Levier transversal - Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée

Conformément à l'article R.1214-12 du code des Transports, la CC Porte du jura sollicite l'avis de la CC Bresse Louhannaise Intercom' sur son projet de Plan de Mobilité Simplifié.

Le Conseil ouï l'exposé de Monsieur le Président et après en avoir délibéré,

EMET un avis favorable avec observation au projet de Plan de Mobilité Simplifié tel qu'annexé à la présente.
Il est souhaité pour l'action « 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire » de prévoir à minima une information des EPCI limitrophes.

DÉCISION ADOPTÉE A L'UNANIMITÉ
Fait et délibéré les jours, mois, an ci-dessus
Et ont signé les membres présents
Pour extrait certifié conforme

Secrétaire de séance :
Mickaël CHEVREY

Le 16/03/2026

Anthony VADOT

Président de la Communauté de Communes
Bresse Louhannaise Intercom'
Le 16/03/2026

jura.fr
CONSEIL DÉPARTEMENTAL

HÔTEL DU DÉPARTEMENT
17 RUE ROUGET DE LISLE
39039 LONS-LE-SAUNIER
CEDEX
Tél. 03 84 87 33 00
contact@jura.fr

REÇU le
26 FEV. 2026
Rép: 43

Monsieur Christian BUCHOT
Président de la Communauté de Communes
Porte du Jura
10 Grande Rue
39190 BEAUFORT-ORBAGNA

Lons-le-Saunier, le 24 FEV. 2026

Direction Générale des Services

Pôle Infrastructures, Grands Projets et Agriculture

Direction des Routes et des mobilités

Service Politiques Routières

Guillaume JEANTET
Tél. 03.84.87.42.76
gjeantet@jura.fr
GJ/MP
94/26

Monsieur le Président,

Par courrier du 7 janvier 2026, vous avez adressé au Département votre Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) élaboré pour le territoire de la Communauté de Communes Porte du Jura.

Conformément à l'article L. 124-36-1 du Code des transports et après étude de ce document, le Département émet un avis de principe favorable à votre démarche et aux projets présentés.

Les travaux que vous projetez dans le cadre de ce PDMS devront faire l'objet de consultations préalables entre nos services puis être validés par le Département, s'ils sont situés aux abords du domaine public départemental.

La Direction des Routes et des mobilités reste à votre disposition pour vous apporter des précisions complémentaires et un accompagnement technique sur vos projets

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes respectueuses salutations.

Gérôme FASSENET
Président du Conseil départemental

Copies pour information :
Monsieur Dominique CHALUMEAUX
Vice-Président du Conseil départemental en charge des mobilités et infrastructures et de la transition énergétique
Madame Marie-Laure PERRIN
Conseillère départementale du canton de SAINT-AMOUR

Pays Lédonien
SCOT
P.E.T.R. - Lons-le-Saunier - Jura

Lons le Saunier, 23 mars 2026

REÇU le
09 AVR. 2026
Rép: 81

Monsieur le Président
COMMUNAUTÉ DE COMMUNES PORTE DU JURA
10, Grande rue

39190 BEAUFORT-ORBAGNA

Affaire suivie par :
Muriel SELINO - LESAINT
Chargé de mission COT
06 79 71 57 10
mselinolesaint@pays-ledonien,fr

Objet : **Avis du Pays Lédonien sur le plan de mobilité simplifiée (PDMS) de CC Porte du Jura**

Monsieur le Président,

Le Bureau Syndical du Pays Lédonien, réuni le 5 mars 2026, a examiné le projet de Plan de Mobilité Simplifié de Porte du Jura que vous lui aviez soumis.

Après analyse, il ressort que les objectifs poursuivis ainsi que les actions proposées s'inscrivent pleinement dans les enjeux de mobilité durable du territoire. Le projet présenté témoigne d'une volonté cohérente de renforcer l'accessibilité, de favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle et de structurer une offre adaptée aux besoins des habitants.

L'examen du document souligne, en particulier, la pertinence du diagnostic territorial réalisé, la cohérence des actions envisagées avec les orientations du COT, la prise en compte des enjeux environnementaux et de réduction des émissions ainsi que l'effort de coordination avec les acteurs locaux et les politiques publiques existantes.

Au regard de ces éléments, le Bureau Syndical du Pays Lédonien a donc émis **un avis favorable sur le projet de PDMS de la Communauté de Communes Porte du Jura** dans sa version actuelle.

Nous vous encourageons ainsi à poursuivre la mise en œuvre de ce plan, qui constitue un levier important pour le développement durable du territoire.

Les services du PETR du Pays Lédonien restent naturellement à votre écoute pour accompagner la mise en œuvre opérationnelle de ce projet.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de ma considération distinguée.

PAYS LÉDONIEN PETR SCOT

Le Président,

Claude BORCARD

Envoyé en préfecture le 04/05/2026
Reçu en préfecture le 04/05/2026
Publié le
ID : 039-213903206-20260428-2026_021-DE

DEPARTEMENT DU JURA

Collectivité : MAYNAL

Objet : Plan de Mobilité Simplifié

Du registre des d

Séance du : 28 Avril 2026 à 20 heures

Etaient présents : Christian BUCHOT, Didier MARIETTA, Josette COMTET, Stéphanie COLLINET, Dominique GUICHON, Sylvain LEONARD, Florelle VARENNE, Fabien VARENNE, Mélissandre MARONNET, Ludovic MAITRE, Audrey NAEGELEN

Date de convocation : 21/04/2026	Nombre de Conseillers
	En Exercice 11
Date d'affichage : 30/04/2026	Présents 11
N°:	Votants 11

Absents excusés :

Secrétaire de séance : Josette COMTET

Après présentation du Plan de Mobilité Simplifié par le Maire, le Conseil Municipal, après en avoir délibéré et à l'unanimité des présents :

- **PREND CONNAISSANCE** du Plan de Mobilité Simplifié proposé par la Communauté de Communes Porte du Jura,

- **NOMME** M. MAITRE Ludovic pour représenter la commune.

Fait et délibéré,
A MAYNAL le 28 Avril 2026,
POUR EXTRAIT CONFORME,

Le Maire,
Christian BUCHOT

MAIRIE DE MAYNAL JURA

SEDI 30700 UZES (1102) - Réf. 309355

Envoyé en préfecture le 04/03/2026
Reçu en préfecture le 04/03/2026
Publié le
ID : 039-938363520-20260226-2026_11-DE

REPUBLIQUE FRANCAISE
DEPARTEMENT DU JURA
COMMUNE DE VAL-SONNETTE

EXTRAIT DU REGISTRE
DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL
DE LA COMMUNE DE VAL-SONNETTE

Délibération n° 2026-11
En exercice 23
Présents 15
Pouvoirs 4
Date de la Convocation
18/02/2026
Date de l'affichage
18/02/2026

Objet de la délibération
Avis sur le PDMS de la CCPJ
(Plan de Mobilité Simplifié)

Séance du 26 février 2026

L'an deux mil vingt-six,
et le vingt-six février,
à 20 heures 00, le Conseil Municipal de cette Commune,
s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances,
sous la présidence de Madame MONNET Brigitte,

Présents : Brigitte MONNET, Catherine FOURNIER, Isabelle PACOU, Jacques BONNIER, Sophie BAUDET, Sophie DEMAREST, Pierre ECOCHARD, Thomas GAND, Christopher HAUBRUGE, Anthony LAINE, Claudine MARCHAND, Jean-Louis ROCHET, Françoise RODOT, Irène ROUCHE, Béatrice VAUCHER.
Absents : Marc BONGINI (pouvoir à B. MONNET), Marion ATRON (pouvoir à I. PACOU), Jérôme BENOIT (pouvoir à C. HAUBRUGE), Romain CORNU (pouvoir à F. RODOT), François-Damien GROS, Nelly GUICHARD, Valérie PAROLA, Michel SORNAY.
Secrétaire de séance : Catherine FOURNIER

Madame la Maire expose que la CCPJ est Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) sur son ressort territorial et les 21 communes qui la compose.

L'AOM est définie par la Loi n°2019-1428, Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, qui a redistribué les compétences en matière de mobilité entre la Région, chef de file des mobilités sur leur périmètre, et les Établissements public de coopération intercommunale, les AOM locales qui agissent sur la question de la mobilité au plus proche des besoins des territoires. La Loi d'Orientation des Mobilités a donné aux AOM locales la possibilité de s'outiller avec la mise en œuvre volontaire du Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) pour les collectivités inférieures à 100 000 habitants.

La CCPJ a prescrit l'élaboration du (PDMS) par délibération le 19 juin 2024. Le PDMS, outil de planification des actions en faveur de la mobilité, permet de préciser la stratégie du territoire en matière de mobilité et de définir un plan d'actions sur une vision à long terme pour améliorer la mobilité des habitants et salariés de son territoire, tout en contribuant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre. La CCPJ, à travers son PDMS, a souhaité mettre en cohérence l'ensemble des offres de mobilité du territoire et d'étudier les réponses aux besoins des usagers, pour garantir une mobilité durable en milieu rural.

La démarche s'est appuyée sur un diagnostic territorial partagé entre les différents acteurs de Porte du Jura et des ateliers de travail.

Toutes ces étapes ont permis de coconstruire le projet de PDMS articulé autour de 6 leviers stratégiques et 21 actions, sur une temporalité de 10 ans comme décrit dans le document ci-joint annexé.
Le Conseil communautaire en sa séance du 10 décembre 2025 a arrêté le projet de Plan de Mobilité Simplifié.
Il est désormais soumis pour avis aux collectivités mentionnées à l'article L1214-36-1 du Code des transports

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré, à l'unanimité des présents,

-EMET un avis favorable au plan des mobilités simplifié de la CCPJ.
-AUTORISE Madame la Maire à signer tout document se rapportant à l'affaire.

Fait et délibéré
A VAL-SONNETTE, le 26/02/2026
POUR EXTRAIT CONFORME,
La Maire, MONNET Brigitte

MAIRIE DE VAL-SONNETTE 39190 (Jura)

Les trois châteaux

REPUBLIQUE FRANÇAISE

Envoyé en préfecture le 01/04/2026
Reçu en préfecture le 01/04/2026
Publié le
ID : 039-200061802-20260331-DE_2026_29-DE

DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL

DE.2026.29

L'an deux mille vingt-six, et le trente-et-un mars à 20 h 00 le Conseil Municipal de cette commune, régulièrement convoqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de Monsieur JOUVENCEAU Romain, Maire de la commune de LES TROIS-CHATEAUX.

Présents **(17)** : BLANC Cédric, CHAUDY Patrick, DELPHIN Cédric, DESVIGNES Sandy, JOUVENCEAU Romain, KUCUK Hetem, LAURENT Annie, PERIGAULT Émilie, PERNODET Marc, POTARD Aurore, RETHOUZE Thierry, SEVILLA Aurélie, SIMON Cédric, TAMISIER Marie-Françoise, VENET Marie-Hélène, VUILLARD Véronique et ZANCHI Dominique.

Absent(s) excusé(s) (2) : GUIGNIOU Anne-Lise **(pouvoir donné à POTARD Aurore),** TISSOT Aurélien **(pouvoir donné à RETHOUZE Thierry)**

Secrétaire de séance : Mme DESVIGNES Sandy a été nommée secrétaire de séance

Nombre de conseillers en exercice : 19
Présents : 17
Pouvoir : 2
Qui ont pris part à la délibération : 19

Date de la convocation : 25/03/2026
Date d'affichage : 25/03/2026

Objet : Élaboration du Plan de Mobilité Simplifié – Consultation des personnes publiques associées

M. le Maire indique que cela fait plus d'un an que la Communauté de Communes Porte du Jura s'est engagée dans l'élaboration d'un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) afin de se doter d'une politique des déplacements adaptée aux besoins du territoire et répondant aux enjeux de transition écologique.

Grâce à un travail participatif durant les phases d'élaboration, la Communauté de Communes Porte du Jura a été en mesure d'arrêter par délibération son projet de PDMS le 10 décembre 2025.

Conformément à l'article L. 124-36-1 du Code des transports, ce projet de PDMS doit être soumis pour avis aux personnes publiques (conseils municipaux du ressort territorial, conseil départemental, conseil régional…).

A cette fin, suite à l'envoi du PDMS à chaque conseiller municipaux, il est demandé au conseil municipal de donner son avis sur ce document.

Ayant reçu le PDMS le 07 janvier et ayant 3 mois pour communiquer l'avis à la Communauté de Communes Porte du Jura, le Conseil Municipal a jusqu'au 07 avril 2026 pour se prononcer, à défaut, l'avis sera réputé favorable.

Un plan de mobilité simplifié (PMS) est un document de planification que peut élaborer une communauté de communes pour organiser les déplacements sur son territoire, surtout dans les zones rurales ou peu denses.

Envoyé en préfecture le 01/04/2026
Reçu en préfecture le 01/04/2026
Publié le
ID : 039-200061802-20260331-DE_2026_29-DE

C'est une version allégée du plan de mobilité (ex-PDU) qui n'existait pas à l'échelle de la COMCOM Porte du Jura, adaptée aux territoires qui n'ont pas besoin d'un dispositif aussi lourd, mais qui veulent quand même améliorer les transports et les déplacements du quotidien.

L'objectifs du PDMS vise à :

- Faciliter les déplacements des habitants (travail, école, santé…)
- Réduire l'usage de la voiture individuelle quand c'est possible
- Développer des solutions alternatives :
  - Covoiturage
  - Transports à la demande
  - Mobilités douces (vélo, marche)
- Améliorer l'accès aux services et aux pôles d'activité
- Réduire l'impact environnemental des déplacements

Le plan de mobilité simplifié est un outil souple et pragmatique qui permet à une communauté de communes de :

- Mieux organiser les déplacements
- Proposer des solutions adaptées à un territoire rural
- Sans la complexité d'un grand plan urbain

Ce document nous sera utile pour la suite dans le cadre de l'élaboration de notre PLUI

Le Maire précise que les communes n'ont pas les mêmes exigences les unes des autres car les communes ne sont pas adaptées de la même manière.

Le Conseil Municipal, après en avoir délibéré et voté à l'unanimité

DONNE un avis FAVORABLE au Plan de Mobilité Simplifié

AUTORISE le Maire à transmettre l'avis à la Communauté de Communes Porte du Jura

Pour copie conforme et certification
Le Maire,
Romain JOUVENCEAU



ACTE RENDU EXECUTOIRE
Après dépôt en Préfecture le
Et publication ou notification le

Le Maire,
Romain JOUVENCEAU



Envoyé en préfecture le 10/03/2026
Reçu en préfecture le 10/03/2026
Publié le
ID : 039-213901853-20260227-2026_3-DE

DEPARTEMENT DU JURA	EXTRAIT
ARRONDISSEMENT : LONS LE SAUNIER CANTON : SAINT-AMOUR **COMMUNE : CUISIA** **OBJET : Plan de Mobilité Simplifié (Communauté de Communes Portes du Jura)**	du Registre des Délibérations du Conseil Municipal Séance du : Vendredi 27 février 2026 Étaient présents : Renaud PONCELIN, Karine DOILLON, Florian REMOND, Lydie BONNEAU, Lydia BADRE, Cécile PRENTOUT, Bernard RENOULT Absents : Alexis Blanc, François RIZZON Absent excusé : Christophe CLARABON (pouvoir donné à Florian REMOND) Secrétaire de séance : Karine DOILLON

Date de convocation : 20/02/2026	Nombre de Conseillers en Exercice	
Date d'affichage : 20/02/2026	Présents	
N° 2026-3	Votants	

Monsieur le Maire expose la demande de la Communauté de Communes Portes du Jura concernant le projet de PDMS afin que le conseil puisse faire part de son avis sur l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié.

Après en avoir délibéré, le Conseil Municipal :

DECIDE à 8 voix pour de donner un avis **FAVORABLE** sur le Plan de Mobilité Simplifié

CHARGE Monsieur le Maire
- de notifier cette décision aux services de la Communauté de Communes Portes du Jura

Fait et délibéré, les jours, mois et an que dessus.
Au registre sont les signatures.

Le Maire, Renaud PONCELIN.

MAIRIE de CUISIA 39 (Jura)

Compte-Rendu

Comité des partenaires de la mobilité

Mercredi 2 septembre 2026 à 18h00

Salle de projection de la Caborde, Beaufort-Orbagna

Présents :

- VAUCHER Valérie, Présidente de la CC Porte du Jura, Maire de Saint-Amour ;
- PONCELIN Renaud, 1er Vice-Président de la CC Porte du Jura chargé de la voirie et des mobilités, Maire de Cuisia ;
- VILLATTE Guillaume, Directeur Général des Services de la CC Porte du Jura ;
- LEGRAND Alice, chargée de mission transition écologique à la CC Porte du Jura ;
- BLANCHON Pierre-Emmanuel, 2ème adjoint de la commune d'Augisey ;
- LONG Michel, conseiller municipal de la commune de Balanod ;
- BRETIN Christian, Maire de Cousance ;
- JOUVENCEAU Romain, Maire des Trois-Châteaux ;
- MAITRE Ludovic, conseiller municipal de la commune de Maynal ;
- BEAULATON Pascal, conseiller municipal de la commune de Rosay ;
- GANDILLET Claude, Maire de Thoissia ;
- GANNEVAL Michel, Maire de Val-d'Epy ;
- PICARD Vincent, 1er adjoint de la commune de Val-Sonnette, 3ème Vice-Président de la CC Porte du Jura ;
- DE BENGY Xavier, représentant d'Algeco ;
- PONCET Lucas, représentant de Piquand TP ;
- LOUVAT Nancy, représentante de la CCI du Jura ;
- DEVILLE Julien, représentant de la Fédération des Taxis Indépendants du Jura ;
- SOETEMONDT Gilles, représentant de la CFDT ;
- RETY Laurent, représentant de la CGT ;
- LAFORÊT Gérard, représentant de la FNAUT – Arc Jurassien ;
- LYONNAIS Marie-Christine, représentante du Secours Catholique ;
- GAY-BONNIOT Nicolas, représentant de la Direction Départementale des Territoires ;
- PAPERIN-CARILLO Hugo, habitant des Trois-Châteaux ;
- BONNAMOUR Alexandre, habitant de Val-Sonnette ;
- COLLET Dominique, habitant de Cuisia.

Absents :

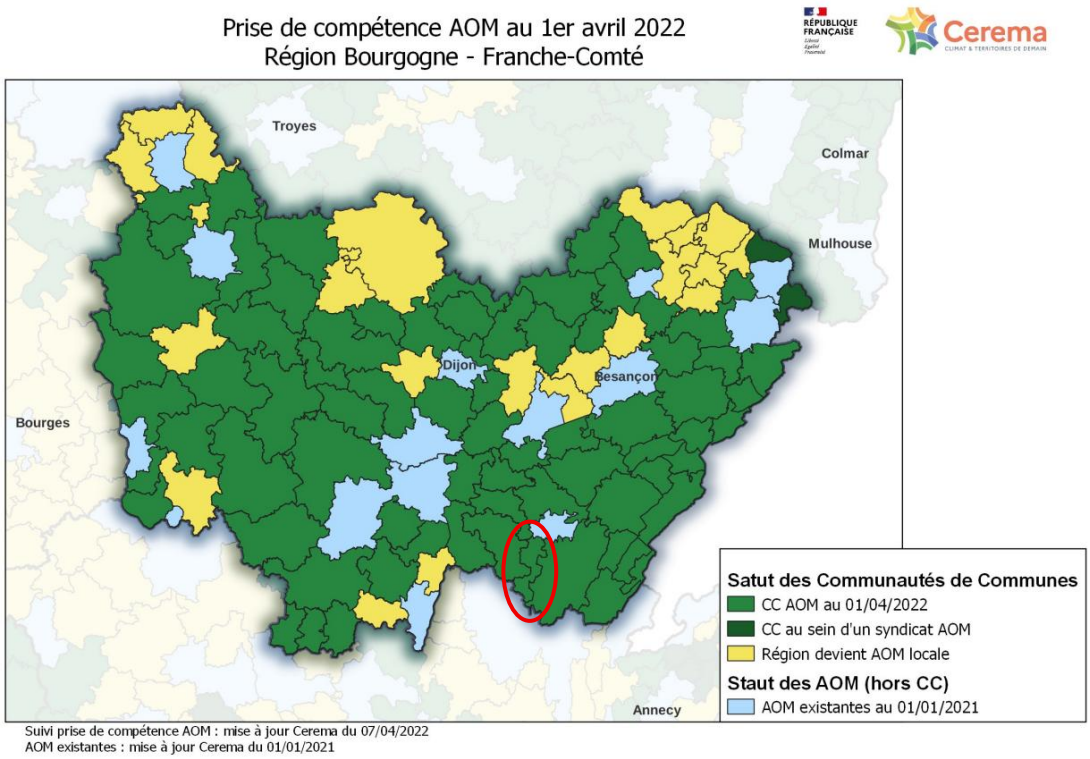
- MARLIN Patrice, 8ème Vice-Président de la CC Bresse Louhannaise Intercom' chargé des mobilités, maire de Sornay ;
- GUYOT Maud, représentante de Guyot Découp' ;
- BADOT Aurélien, représentant de la CPME du Jura ;
- JACQUINOT Élodie, représentante de l'Ajena ;
- CHANGARNIER Claude, représentante de Vélo Qui Rit ;
- CARTON Mathilde, représentante de l'Office de Tourisme de la CC Porte du Jura ;
- MASSONI Antoine, représentant de Demain c'est vélo ;
- GIRARD Magali, représentante de SNCF Réseau ;
- MONDIÈRE Stéphane, habitant de Beaufort-Orbagna ;

- DIT-CILES Jean-Michel, habitant de Cousance ;
- ROBERT Patrick, habitant d'Augea ;
- BOSSU Richard, habitant de Digna ;
- BOURGIGNON Vincent, habitant de Montagna-le-Reconduit.

I-Rappel de l'historique du Plan de Mobilité Simplifié et de sa procédure

À la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM -2019), la Région BFC demande aux communautés de communes de prendre ou non la compétence Autorité Organisatrice de la Mobilité avant le 31 mars 2021. Si elles ne le font pas, la Région devient AOM locale sur le territoire de l'EPCI.

La CCPJ est devenue Autorité Organisatrice de la Mobilité sur son ressort territorial le 1er juillet 2021.



Qu'est-ce qu'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) ?

- **Rôle :** apporter des solutions de mobilité diversifiées, adaptées aux besoins des habitants et au contexte territorial, co-construites localement.
- **Obligation :** définir une politique de mobilité et instaurer un dialogue avec les acteurs du territoire en instituant **un Comité des partenaires de la mobilité** (article L1231-5 du Code des Transports)
- **Compétences/outils** (aucune obligation) **:**

- Organisation de services (transports réguliers, transport à la demande, transports scolaires, mobilités actives, mobilités partagées, mobilité solidaire, conseils en mobilité)
- Plan de Mobilité Simplifié
- Versement Mobilité (impôt assis sur la masse salariale des entreprises publiques et privées de plus de 11 salariés présents sur le territoire, seulement si un service Régulier a été mis en place)

Comment composer le comité des partenaires ?

Article L1231-5 du Code des Transports :

« Ce comité comprend notamment des représentants des organisations professionnelles d'employeurs, des représentants des organisations syndicales de salariés, des représentants des associations présentes sur le territoire, notamment les associations d'usagers ou d'habitants, ainsi que des habitants tirés au sort. Les représentants des employeurs disposent d'au moins 50 % des sièges au sein du comité.

[...]

L'autorité mentionnée à l'article L. 1231-1 consulte également le comité des partenaires avant l'adoption du document de planification qu'elle élabore en application du III de l'article L. 1231-1-1. »

Composition du comité des partenaires de la CC Porte du Jura

50% de représentants d'employeurs :

Employeurs privés :

- Algeco ;
- Guyot Découp' ;
- Piquand TP ;
- Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura
- Confédération des Petites et Moyennes Entreprises du Jura ;
- Fédération des Taxis Indépendants du Jura ;

Employeurs publics :

- Communauté de Communes Porte du Jura
- Bresse Louhannaise Intercom'
- Mairie d'Augisey
- Mairie de Balanod
- Mairie de Cousance
- Mairie des Trois-Châteaux
- Mairie de Maynal
- Mairie de Rosay
- Mairie de Thoissia
- Mairie de Val-d'Épy
- Mairie de Val-Sonnette

50% d'autres représentants :

Représentants syndicaux :

- CFDT
- CGT

Associations :

- Fédération Nationale des Usagers des Transports – Arc-Jurassien
- Secours Catholique
- Ajena
- Vélo Qui Rit

Habitants :

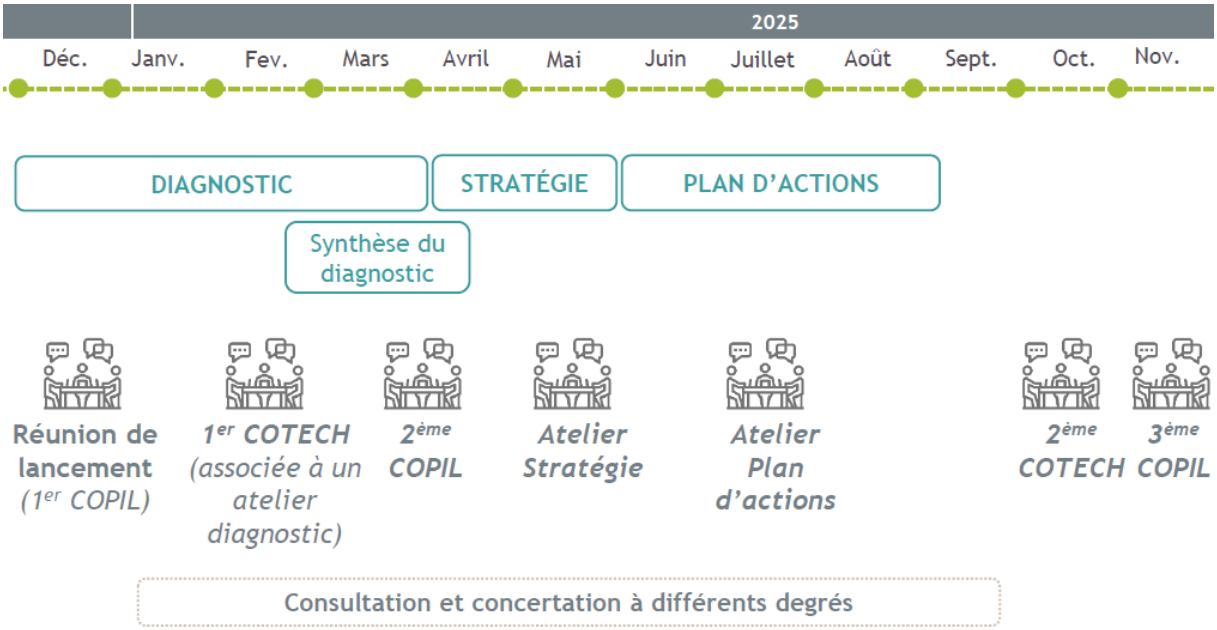
- Cousance
- Les Trois-Châteaux
- Cuisia
- Montagna-le-Reconduit
- Val-Sonnette
- Digna
- Beaufort-Orbagna
- Augea

Acteurs mobilité :

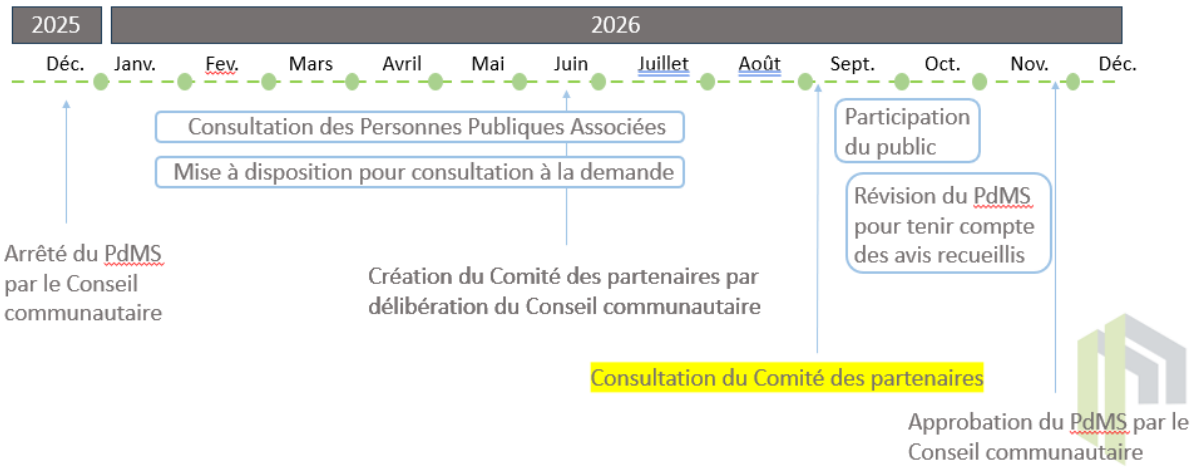
- Direction Départementale des Territoires du Jura
- Office de Tourisme Porte du Jura
- Demain c'est vélo
- SNCF Réseau

Chronologie du Plan de Mobilité Simplifié de la CC Porte du Jura

1) Étapes d'élaboration

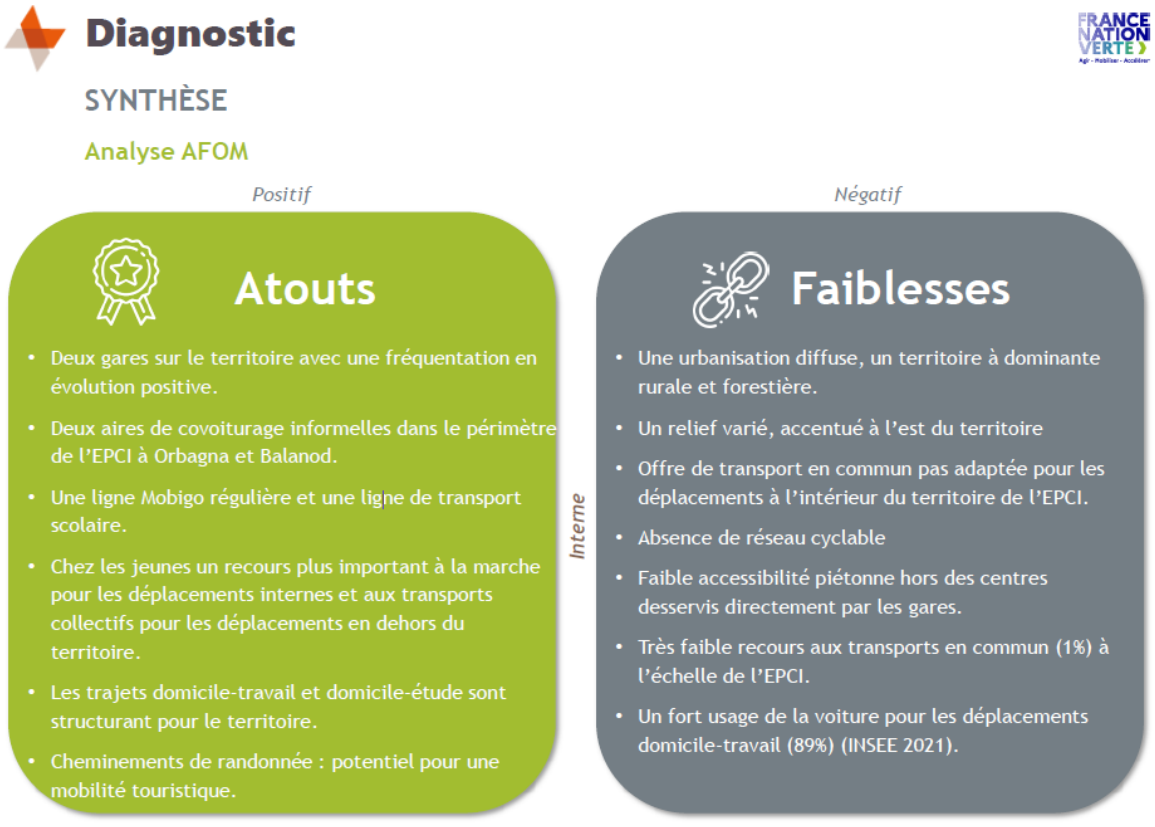


2) Procédure d'approbation



II- Présentation succincte du Plan de Mobilité Simplifié

1) Diagnostic



Diagnostic

SYNTHÈSE

Analyse AFOM

Positif — *Négatif*

Externe

Opportunités

- Les gares de Dole, au nord, et celle de Bourg-en-Bresse, au sud, sont desservies par le TGV .
- Les habitants de la CC Porte du Jura s'orientent également vers les gares TGV de Macon et Dijon.
- Trois aires de covoiturage existantes, autour du périmètre de l'EPCI, recensées dans le schéma régional.

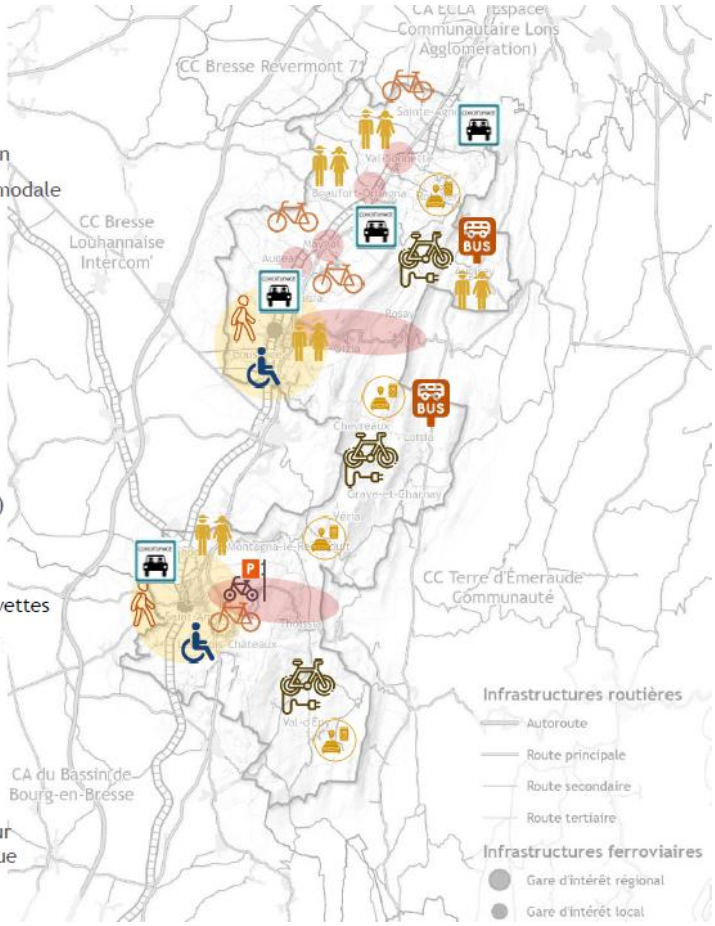
Menaces

- Forte dépendance à des bassins d'emploi extérieurs.
- Tendances nationales de vieillissement de la population.
- Absence de raccordement en transports collectifs aux réseaux de transport urbain de territoires voisins.

Diagnostic

SYNTHÈSE

- Conflits d'usage - problème de sécurisation
- Nécessité d'améliorer l'accessibilité multimodale des gares
- Problème de cheminements piétons discontinus ou absent
- Problème déplacements des scolaires en modes actifs
- Problème accessibilité pour les PMR
- Besoin de liaisons cyclo-pédestres
- Absence de service de VAE
- Manque de stationnement (voiture et vélo)
- Cadencement des bus insuffisant
- Absence de service de TAD ou service de navettes
- Difficulté de déplacement pour les seniors (achat, santé)
- Problème des jeunes sans permis
- Manque d'infrastructures et de communication dédiées au covoiturage
- Absence de service d'autopartage
- Besoins de développement de projets pour installation de borne de recharge électrique



2) Stratégie

Stratégie

ENJEUX STRATÉGIQUES



Stratégie

LEVIERS STRATÉGIQUES

La stratégie du Plan de Mobilité simplifié (PDMs) de la Communauté de Communes Porte du Jura (CCPdJ) s'articule autour de **6 enjeux stratégiques et d'un levier transversal**. Définis à partir du diagnostic territorial, des ateliers de concertation et du contexte global du territoire, ces leviers résultent de la fusion des deux scénarios étudiés afin d'en combiner les atouts et construire une stratégie cohérente, équilibrée et partagée à l'échelle du territoire.

Levier stratégique 1 : Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité
Levier stratégique 2 : Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle *(covoiturage, autopartage,...)*
Levier stratégique 3 : Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien
Levier stratégique 4 : Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé
Levier stratégique 5 : Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire *(à destination des publics vulnérables ou précaires)*
Levier stratégique 6 : Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée

3) Plan d'actions

Plan d'actions - Fiches actions

Levier stratégique 1 : Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité
Action 1.1 - Engager des réflexions avec la Région sur le renforcement de l'offre de transport en commun (services et dessertes)
Action 1.2 - Etudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ
Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité sur le territoire
Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité pour renforcer l'intermodalité
Levier stratégique 2 : Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle
Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire
Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique"
Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises
Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités
Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire
Levier stratégique 3 : Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien
Action 3.1 - Déploiement d'aménagements cyclables structurés et sécurisés
Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public
Action 3.3 - Développer un service de location de vélos/vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée
Levier stratégique 4 : Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé
Action 4.1 - Inciter à un aménagement des voiries et des espaces publics permettant une meilleure cohabitation entre modes
Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification dans les centre-bourgs
Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons
Levier stratégique 5 : Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire
Action 5.1 - Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS)
Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables
Levier stratégique 6 : Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable
Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité
Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement
Action 6.3 - Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité
Action 6.4 - Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés / élaboration de plans de mobilité employeurs
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée

III- Présentation de l'avancement des actions prévues à ce plan

1) Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Action 1.1 - Engager des réfléxions avec la Région BFC sur le renforcement de l'offre de transports en commun et favoriser l'intermodalité	Lancement des discussions avec la Région, diagnostic des besoins, premières évolutions et expérimentations.	Mise en place progressive des modifications d'offre (cadencement, nouvelles dessertes, ouverture de lignes)	Suivi régulier avec des rendez-vous biannuels pour évaluer l'offre (renforcement, fréquentation, ajustements)	
Action 1.2 - Etudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ	• Étude de faisabilité du TAD à l'échelle du territoire. • Définition du service cible (zonage,	• Évaluation et adaptation du service. • Généralisation éventuelle ou extension du TAD.	Pérennisation, ajustements, extension éventuelle à d'autres secteurs.	→ Rencontre le 01/07/26 avec la SCIC MBFC Taxi, opérateur d'un TAD sur ECLA.

	modalités, coûts, partenariats). • Lancement d'une première expérimentation (18–24 mois).			→ Réflexions sur le déploiement d'un TAD pour pallier au manque de transport scolaire en Petite Montagne.
Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité sur le territoire	Validation du maillage des pôles et programmation des aménagements	Réalisation progressive des pôles (selon avancement des autres actions : TAD, covoiturage…	Entretien, ajustement, valorisation continue des pôles	→ Pôles identifiés et hiérarchisés, à valider
Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité pour renforcer l'intermodalité	Diagnostic des sites et des périmètres, premières améliorations des cheminements et parkings vélos.	Création des stationnements intermodaux, synchronisation des horaires.	Suivi, adaptation et entretien	

2) Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structuré des aires de covoiturage sur le territoire	Localiser précisément les aires et dimensionner leurs capacités en fonction des besoins	Aménager et sécuriser les aires (matérialisation des places, signalétique, éclairage, marquage au sol, installation des stationnements vélos, etc)	Suivi, adaptation et entretien	
Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique"	Étude de faisabilité et sélection de l'opérateur.	Lancement de la première ligne dynamique	Suivi et évaluation du dispositif.	
Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de	Co-construction du plan d'animation avec la Région et les partenaires	Lancement d'un premier cycle d'animations sur plusieurs	Bilan et reconduction éventuelle sous forme de	

covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises		communes / zones d'activités	campagne annuelle.	
Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités	Étude d'opportunité, choix des sites pilotes, recherche de partenaires	Lancement d'une expérimentation avec 1 ou 2 véhicules pendant 12 mois	Évaluation et décision sur un éventuel déploiement élargi	
Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire	Élaboration d'un schéma directeur pour le déploiement des bornes IRVE	Mise en oeuvre progressive des installations selon l'évolution des besoins et du parc de véhicules	Adaptation continue du réseau en fonction de l'évolution du parc électrique et des technologies	

3) Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme levier de mobilité du quotidien

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Action 3.1 - Déploiement d'aménagements cyclables structurés et sécurisés	Réalisation des études de faisabilité et définition des tracés prioritaires en concertation avec les communes	Lancement des travaux d'aménagement des liaisons cyclables intercommunales prioritaires, et connexion progressive aux gares	Poursuite du déploiement du réseau cyclable vers les autres polarités du territoire	
Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public	Diagnostic des besoins précis, repérage des sites stratégiques	Déploiement progressif des équipements prioritaires (gares, centralités, arrêts TC)	Généralisation de l'offre à l'ensemble du territoire et adaptation continue en fonction des usages	
Action 3.3 - Développer un service de location de vélos/vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée	Étude de faisabilité technique, économique et juridique	Acquisition et mise en place du service sur un périmètre pilote	Extension progressive du service selon les retours d'expérience et les usages	

4) Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Action 4.1 - Inciter à un aménagement des voiries et des espaces publics permettant une meilleure cohabitation entre modes	Études de faisabilité, identification des secteurs prioritaires	Déploiement progressif des aménagements dans les centres-bourgs et zones stratégiques	Généralisation à l'échelle intercommunale et évaluation continue	
Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification dans les centre-bourgs	Lancement d'un appel à projets ou démarche volontaire de commune(s) "test"	Déploiement progressif en lien avec les priorités d'aménagement local		
Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons	Recensement des itinéraires à sécuriser / études de faisabilité	Lancement d'un programme pluriannuel de création des cheminements		→ Étude en cours pour la création d'un cheminement piéton entre Balanod et Saint-Amour, Avenue de Franche-Comté

5) Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Action 5.1 - Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS)	Étude de faisabilité / diagnostic des besoins	Lancement d'un service expérimental	Évaluation et déploiement pérenne	→ TUS déployé sur le périmètre de la CCPJ → 5 bénévoles
Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables	Identification des besoins	Lancement des services mobiles pilotes	Extension progressive sur le territoire	

6) Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité	Concertation avec les partenaires, conception du guide papier et numérique, création du site / page dédiée	Mise à jour régulière, évaluation de l'usage, déploiement de relais d'information sur le territoire		→ Guide de la mobilité mutualisé à l'échelle du Pays Lédonien créé et mis à jour chaque année → Onglet mobilité intégré au site de la CCPJ
Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement	Définition du programme, repérage des partenaires, création du support pédagogique	Déploiement des premières actions dans les écoles et auprès des habitants	Élargissement du programme à l'ensemble du territoire, pérennisation des actions	→ Programme Savoir Rouler à Vélo déployé dans deux 2 écoles en 2024-2025 et 2 écoles et 1 AL en 2025-2026 (8 classes en tout)
Action 6.3 - Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité	Organisation d'un premier événement test	Planification annuelle d'au moins 2 temps forts par an dans des lieux différents		→ Fresque de la mobilité à destination du grand public le 26 août 2025 à Beaufort → Tenue de stands "mobilité" lors de deux évènements communautaires : Nature en Fête (30/05/26) et Forum des Associations (05/09/26)
Action 6.4 - Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés / élaboration de plans de mobilité employeurs	Identification des entreprises cibles et plan de communication	Lancement des premiers accompagnements, ateliers et campagnes	Suivi de la mise en oeuvre des plans de mobilité et pérennisation des démarches	→ Signature d'une convention de partenariat avec la CCI sur les sujets de mobilité → Fresque de la mobilité spécial entreprises

				prévue pour novembre 2026 → Entreprises du territoires encouragées à participer au challenge de la mobilité

7) Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée

Action	Échéance 2026-2028	Échéance 2029-2031	Échéance 2032-2035	État d'avancement
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée	Création du comité de partenaires, premières réunions	Animation continue, feuille de route, montée en puissance des partenariats	Pérennisation de la gouvernance partagée, suivi des indicateurs d'impact	→ Comité des partenaires institué → Référente mobilité nommée à la CCPJ

IV- Temps d'Échange

M. Soetemondt, représentant de la CFDT ouvre la discussion. Il demande s'il serait possible d'actualiser les données du diagnostic, notamment p. 5 et p.24, puisque celles-ci datent de la période « COVID » et sont donc susceptibles de ne pas représenter correctement les tendances actuelles.

Il demande également pourquoi le plan de mentionne pas le Versement de Mobilité (VM) ni le Versement Mobilité Régional et Rural (VMRR). **Mme Legrand** précise que le Versement de Mobilité est un impôt que la CCPJ peut lever sur les entreprises de plus de 11 salariés, seulement dans le cas où elle aurait mis en place un service de transport **régulier** (non scolaire). Or, le plan ne prévoit pas que la CCPJ mette en place ce type de service, mais plutôt un service de transport **à la demande**. Quand au Versement Mobilité Régional et Rural, celui-ci sera versé à la CCPJ par la Région, sous réserve qu'elle le dépense dans de nouveaux projets. La CCPJ ne l'a pas encore reçu.

M. Soetemondt s'étonne qu'aucune fiche action de concerne la CCPJ en tant qu'établissement employeur, et ses agents. Mme Legrand explique qu'en effet, la CCPJ n'a pas encore mis en place de Forfait Mobilité Durable. M. Soetemondt demande si des entreprises du territoire auraient instauré des actions. **Mme Louvat**, représentante de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Jura, prend la parole et explique qu'aucune entreprise du territoire n'est soumise à l'obligation de déployer un plan de mobilité employeur, ni n'en a élaboré de manière volontaire, à sa connaissance.

Pour terminer, M. Soetemondt s'interroge sur la place des autres territoires du bassin Lédonien et sur les actions organisées à cette échelle dans le plan de mobilité. Mme Legrand explique qu'un Contrat Opérationnel de Mobilité du Bassin Lédonien existe entre la Région BFC et les trois EPCI membres du « Bassin de Mobilité du Lédonien » (Bresse Haute Seille, Terre d'Émeraude, Porte du Jura), mais que la CCPJ n'a reçu aucune nouvelle de la Région à ce sujet. Par ailleurs, toutes les AOM limitrophes ont été invitées à faire partie du présent Comité des partenaires de la mobilité ; seule Bresse Louhannaise Intercom' a manifesté son intérêt.

M. Bretin, maire de Cousance, souhaite aborder le sujet des bornes IRVE, qui concerne une des actions du plan. Il informe que 40% des habitants de sa communes sont locataires, et n'ont donc pas forcément accès à des bornes de recharges pour véhicules électriques. La commune s'est donc engagée à en disposer sur son territoire, accessibles publiquement. Il demande si la CCPJ peut promouvoir cette initiative, par exemple en Petite Montagne.

M. Deville, représentant de la Fédération des Taxis Indépendants du Jura, met en évidence la nécessité de créer des partenariats public/privé au sujet des IRVE. Par exemple, les taxis n'ont pas de « local » pour installer une borne de recharge, ils dépendent donc des bornes de recharges publiques s'ils souhaitent disposer d'un véhicule électrique.

M. Blanchon, 2ème adjoint de la commune d'Augisey, souligne que sur sa commune, le déplacement des séniors est la priorité en matière de mobilité. Or, il est difficilement envisageable que ceux-ci adoptent le vélo. Par conséquent, l'électrification des moyens de transport est un enjeu important, d'où le sujet des bornes IRVE publiques. Il attire l'attention sur le fait que le choix de l'emplacement est un élément plus compliqué qu'il ne pourrait paraître, et qu'il est souhaitable que la communauté de commune se rapproche de M. Muzard, contact privilégié de la CCPJ chez Enedis.

Par ailleurs, M. Blanchon se plaint d'un manque de communication relativement au Transport d'Utilité Social. L'assemblée abonde dans ce sens. Le défaut de communication semble être un point de consensus, à l'exception des représentants de la CCPJ qui estiment avoir fait de leur mieux (flyers dans les mairies, dans les espaces France Services, etc.) De plus, M. Blanchon s'interroge sur le coût exigé aux personnes qui en bénéficient. **M. Deville** demande s'il s'agit d'un service sur prescription sociale. **Mme Legrand** informe que le tarif du TUS est de 4 à 12 euros par trajet suivant les kilomètres à parcourir, et que celui-ci est réservé aux personnes âgées de plus de 65 ans ou sur prescription d'un travailleur social. **M. Deville** critique le recours aux bénévoles pour un service de mobilité, qui devrait selon lui être assuré par des professionnels.

Mme Vaucher, maire de Saint-Amour, fait savoir que sa commune s'est également engagée à installer des bornes de recharges pour véhicules électriques. Cependant, les élus peuvent se sentir démunis face à de nombreuses possibilités complexes (partenaires, exploitants, équipement etc). Du reste, les technologies liées aux IRVE évoluent rapidement, et la commune risque de se retrouver avec un équipement obsolète. C'est pourquoi, la commune a décidé de confier l'opération à un prestataire privé qui s'occupe de tout. La commune ne fait que recevoir une redevance pour l'emplacement. **M. Deville** se prononce en faveur d' « hubs de recharge », avec différentes puissances et des emplacements réservés à différents types de véhicules (poids lourds, etc), ainsi que des équipements permettant aux véhicules de renvoyer de l'énergie sur le réseau (VTG : Vehicule to Grid).

M. Paperin-Carillo, habitant des Trois-Châteaux, objecte que les détenteurs de véhicules électriques du territoire aient vraiment besoin de bornes de recharges publiques, étant donné que pour les trajets du quotidien, les voitures chargent la nuit, à domicile. Par ailleurs, il invite les participants à s'écarter du sujet « voiture » pour aborder les questions de mobilité active. M. Paperin-Carillo souligne le manque d'aménagements cyclables sécurisés sur le territoire, par exemple entre Chazelles et Saint-Amour. Il défend l'idée que le vélo pourrait, dans un ménage, être une alternative réaliste à la 2ème voiture.

M. Maître, conseiller municipal de Maynal, approuve les propos de M. Paperin-Carillo et se déclare en faveur d'investissements conséquents. Il déclare que les emplacements IRVE peuvent également se situer à proximité des lieux touristiques et couplés avec des installations photovoltaïques. En ce qui concerne les pistes cyclables, il attire l'attention sur la nécessité de

définir des priorités, ainsi qu'un programme de travaux ambitieux s'étalant sur 10/15 ans et dépassant les mandats électoraux.

Mme Legrand note qu'il existe deux types d'aménagements cyclables, complémentaires. L'un consiste en des « pistes en site propre », séparées et dédiées, l'autre en des « véloroutes », partagées avec les véhicules motorisés, en abaissant la vitesse de circulation à 70km/h. Cela peut aller plus loin en restreignant l'accès à ces routes aux seuls riverains et véhicules agricoles. **M. Gandillet**, maire de Thoissia, relève que des aménagements « en site propre » couvrant l'ensemble du territoire représentent des investissements colossaux que la communauté de communes n'est pas en mesure d'assumer. **M. Laforêt**, représentant de la Fédération Nationale des Usagers des Transports, se déclare en faveur d'infrastructures sécurisées dédiées, expliquant que cela est nécessaire pour la sécurité des cyclistes. Il s'élève contre les « bandes cyclables », que l'on peut trouver à Lons-le-Saunier par exemple, où les cyclistes ne se sentent pas en sécurité. Cela constitue selon lui un frein à la pratique du vélo, dans un moment où l'on souhaite encourager le report modal.

M. Maître ajoute que pour faire face à l'importance des coûts, les fonds européens (FEDER) sont mobilisables. Il signale que chaque année, la France rend des budgets à l'Europe car ceux-ci n'ont pas été utilisés. Il affirme que pour être acceptés, les dossiers doivent être conformes à la politique européenne. **M. Poncelin**, maire de Cuisia, reproche aux dossiers européens leur complexité de montage, posant un frein aux demandes de subventions. **Mme Louvat** précise que la CCPJ peut être accompagnée par le Pays Lédonien dans le ficelage de ces dossiers, tout comme les entreprises peuvent être accompagnées par la CCI.

M. Paperin-Carillo concède que certaines routes secondaires pourraient être réservées aux vélos, lorsque les voitures ont le choix entre plusieurs routes. Par exemple, il existe trois routes possibles pour se rendre de Chazelles à Saint-Amour. **M. Gay-Bonniot**, représentant de la DDT, acquiesce.

Mme Legrand demande à Mme Louvat des précisions sur le programme de co-voiturage que cherche à mettre en œuvre ECLA auprès des entreprises de son ressort territorial. **Mme Louvat** explique qu'il s'agit de lignes de co-voiturages virtuelles, et que l'étude est en cours. En revanche, les navettes publiques vers les lieux de travail ne seront pas instaurées, dû à une décision politique. Mme Legrand demande aux entreprises présentes ce qu'elles pensent de ce programme. **M. Poncet**, représentant de Piquand TP, expose que la plupart de ses collaborateurs possèdent des véhicules de service avec lesquels ils se rendent au travail. Il y a 10 véhicules électriques dans la flotte de Piquand TP. De plus, l'entreprise est attentive à ce que ses salariés fassent du covoiturage lorsque cela est possible. **M. De Bengy**, représentant d'Algeco, constate qu'il existe un problème de masse critique en ce qui concerne les transports. Algeco se dit prêt à contribuer à des projets pré-organisés, mais pas à en être l'initiateur. Il souligne que chez Algeco, le co-voiturage s'est naturellement instauré lorsque cela était possible, mais que leur sensibilité reste les transports en commun. **Mme Vaucher** met en évidence le fait qu'une entreprise de l'Ain possède une navette qui circule, y compris sur notre territoire, dans le but d'amener ses salariés au travail, et que cela fonctionne très bien.

Mme Vaucher continue en soumettant l'idée que la CCPJ se rapproche de la Région au sujet des transports en commun et des transports scolaires, dont les itinéraires et le cadencement mériteraient d'être revus. De surcroît, elle fait remarquer que le territoire de la CCPJ a quelque peu été oublié du Conseil départemental en matière de voies douces, et qu'il serait bon que la CCPJ s'entretienne également avec lui.

M. De Bengy appelle l'attention sur la nécessiter pour la CCPJ de se doter de schémas directeurs sur certaines thématiques : IRVE, aménagements cyclables, etc… **Mme Legrand** fait connaître

qu'un « schéma directeur des déplacements doux » avait été élaboré en 2015, sur l'ancienne communauté de communes Sud Revermont, priorisant les aménagements en cœur de bourgs, puis recommandant la réalisation des jonctions intercommunales sur la voirie secondaire (en partage de route) afin d'éviter les aménagements trop coûteux. Aucune suite n'avait été donnée à cette étude.

M. Gandillet corrobore les propos de Mme Vaucher et ajoute qu'en gare de Saint-Amour, le cadencement des trains vers Dijon est insuffisant. La discussion se dirige vers l'insuffisance des places de stationnement en gare de Cousance et Saint-Amour, dû à l'augmentation de la fréquentation des gares. En revanche, la consigne vélo sécurisée en gare de Saint-Amour est très peu utilisée, ce qui appuie la demande d'aménagements cyclables sécurisés afin que plus de personnes se rendent aux gares à vélo.

À propos de la mobilité scolaire, **M. Maître** s'insurge contre le manque d'adéquation entre les horaires des bus et les horaires des cours. D'une manière générale, le manque de communication de la part de la région BFC est décrié par l'assemblée.

M. Bonnamour, habitant de Val-Sonnette, attire l'attention sur l'élaboration en cours du PLUi de Porte du Jura et de l'opportunité que représente celui-ci pour intégrer les enjeux de mobilité aux Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP). Il ajoute que les schémas dont se dotera la communauté de communes devront être intégrés à ce PLUi, et que le schéma des déplacements doux mentionné par Mme Legrand pourrait d'ores et déjà y être intégré. Il invite chacun à systématiquement se poser la question de la mobilité lorsque des aménagements sont envisagés.

Mme Legrand clôt les débats et demande à l'assemblée de passer au vote.

V- Vote

Le projet de Plan de Mobilité Simplifié est approuvé à l'unanimité des présents.