Communauté de Communes
PORTE DU JURA

FRANCE NATION VERTE
Agir · Mobiliser · Accélérer

Plan de Mobilité Simplifié

Communauté de Communes Porte du Jura

AUDAB
AGENCE D'URBANISME
BESANÇON CENTRE FRANCHE-COMTÉ

1. Introduction.....3
- Contexte de la démarche..... 4
- Éléments de cadrage..... 9
- Calendrier..... 15

2. Diagnostic.....16
- Contexte territorial..... 18
- Dynamiques territoriales..... 23
- Mobilités..... 33
- Synthèse 70

3. Stratégie.....75
- Enjeux stratégiques.....76
- Scénarios.....83
- Leviers..... 95

4. Plan d'action 98
- Fiches actions..... 99
- Planning de mise en œuvre.....167

Annexe.....171

1
INTRODUCTION

3
STRATÉGIE

2
DIAGNOSTIC

4
PLAN
D'ACTIONS

Introduction

- CONTEXTE DE LA DÉMARCHE
- ÉLÉMENTS DE CADRAGE
- CALENDRIER



Communauté de Communes
PORTE DU JURA

Introduction

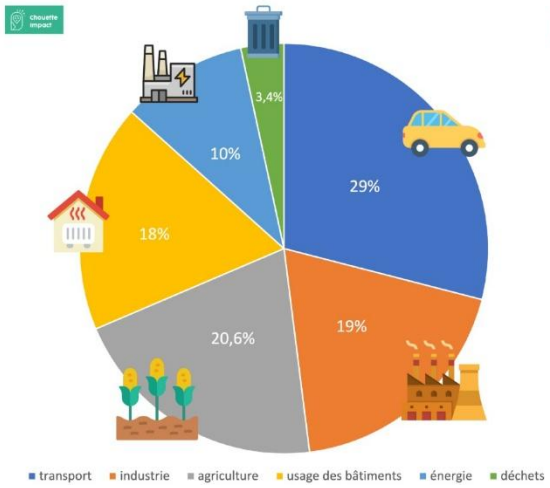
CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

La mobilité : un enjeu à l'échelle nationale

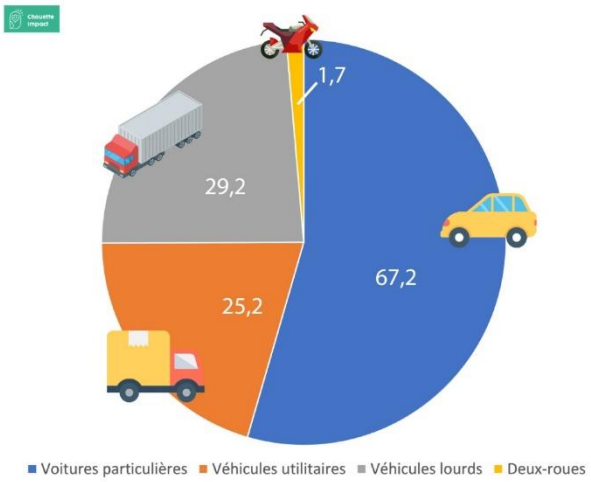
En France, le transport représente presque 1/3 des émissions de CO2 du pays (≈29%). Plus de la moitié des émissions de CO2 des transports routiers sont attribuées aux déplacements des voitures particulières (≈67%). Le reste est réparti entre les autres transports routiers (poids-lourd (≈29%), utilitaires (≈25%), et deux-roues ≈2%)).

Aujourd'hui, 25% des trajets en voiture font moins de 3 kms.

Les émissions de CO2 par secteur en France



Émissions de CO2 du transport routier en millions de tonnes



Source : Les infos sur l'écologie (www.chouette-impact.fr - Données 2020)

La mobilité est la circulation des biens et des personnes. Les mobilités des personnes peuvent être ponctuelles ou régulières, de courtes (au sein d'une commune) ou de longues distances (vers une polarité éloignée) et pour de multiples raisons (motifs de déplacement):

- Travail (pour s'y rendre et dans le cadre de son emploi)
- Consommation ou services publics pour différents types d'achats ou de besoins
- Loisirs
- Tourisme
- …

Les mobilités peuvent être réalisées par de très nombreux modes :

- Marche
- Vélo
- Voiture (seul, ou à plusieurs)
- Transport en commun
- …ou par une combinaison de ces modes,

Introduction

CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

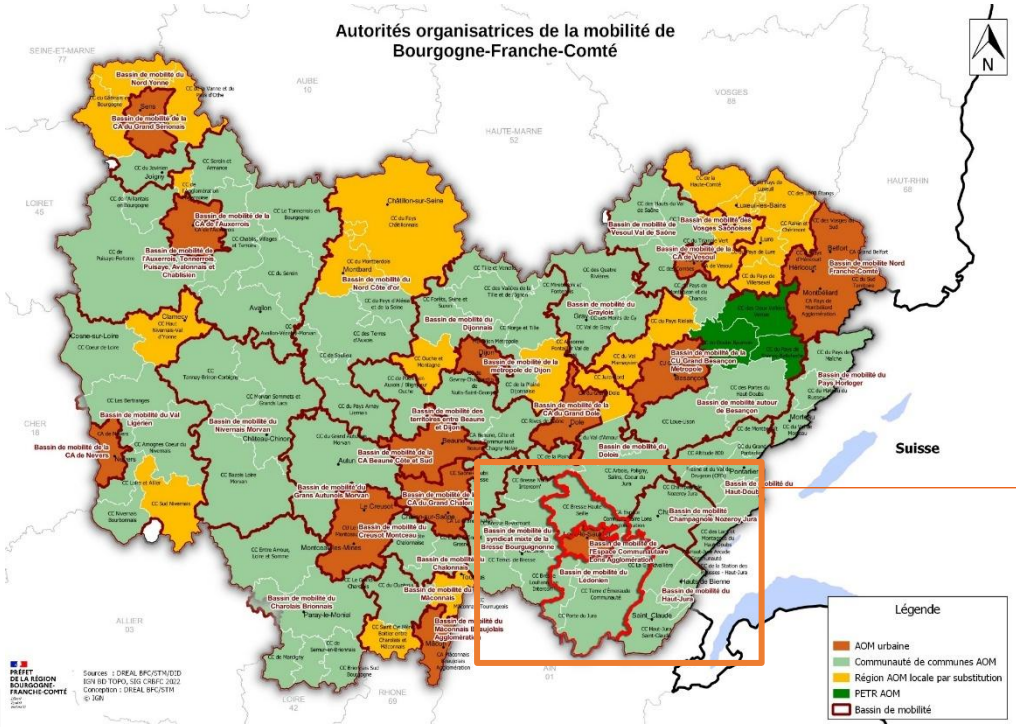
Les bassins de mobilités : nouvelle échelle locale pour traiter les mobilités quotidiennes

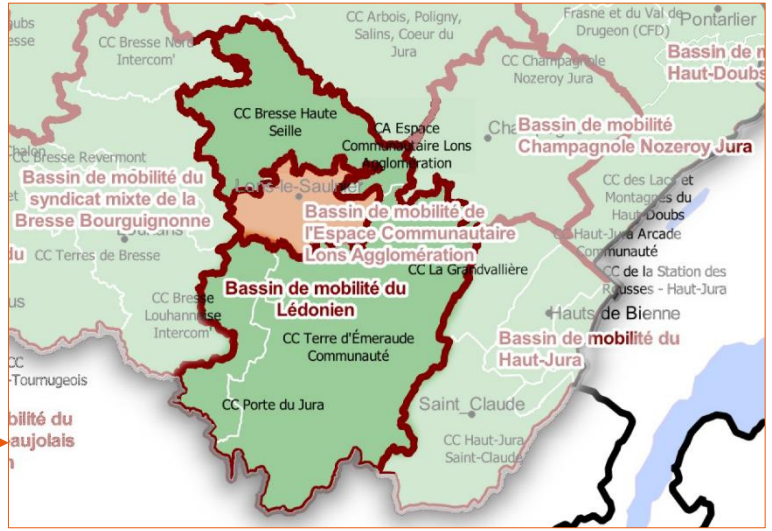
La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, a confié aux régions le rôle de cheffes de file pour structurer la gouvernance de la mobilité au niveau local, et donc la responsabilité de définir et de délimiter des bassins de mobilité.

Le bassin de mobilité est le périmètre sur lequel sont élaborés :

- Le contrat opérationnel de mobilité.
- Le plan d'action commun en matière de mobilité solidaire, piloté par la Région et le Département.

À la suite du nouveau découpage en bassins de mobilité demandé par la LOM, travaillé et acté par la Région Bourgogne-Franche-Comté en 2022, **la Commune de Communes Portes du Jura s'inscrit dans le bassin de mobilité du Lédonien** (avec la CC Bresse Haute Seille et la CC Terre d'Émeraude Communauté).





Source : DREAL Bourgogne Franche-Comté

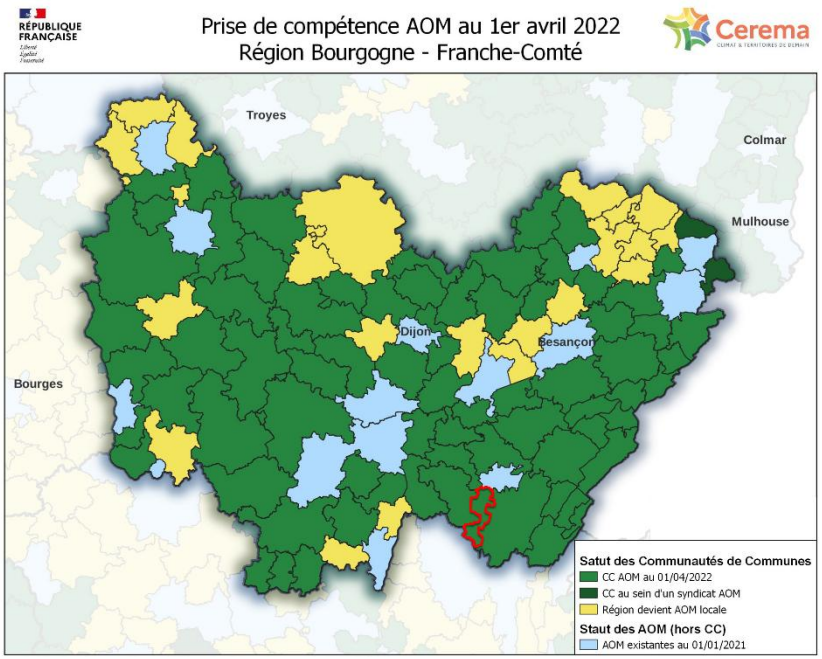
Introduction

CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

L’élaboration d’un Plan de Mobilité Simplifié en application de la LOM

La Communauté de Communes Porte du Jura est devenue Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) au 1er avril 2022. Cette prise de compétence marque une volonté forte de structurer et d’améliorer l’offre de mobilité sur le territoire.

Dans cette dynamique, la CCPdJ a souhaité encourager les modes de déplacement actifs et les modes alternatifs à l’autosolisme en développant une stratégie adaptée aux enjeux du territoire.



Source : CEREMA

Pour structurer son action et se doter des moyens nécessaires, la CCPdJ a décidé de lancer l’élaboration d’un Plan de Mobilité Simplifié (PDMS). Cette démarche bénéficie d’un accompagnement inscrit au programme partenarial de travail 2024-2025 de l’AUDAB (Agence d’urbanisme Besançon centre franche-comté).

Le dossier a été sélectionné par la commission régionale d’attribution du "Fonds Vert" de l’État, sur le volet « Ingénierie », permettant à la CCPdJ de bénéficier d’une subvention pour mener à bien cette démarche.

L'autosolisme : désigne le fait d'effectuer un trajet en voiture seul, sans passager.

Les modes doux ou actifs : Mode de déplacement non motorisés et non polluants, Les modes doux ou actifs sont la marche, le vélo, etc.

Les modes alternatifs : Les modes alternatifs sont le covoiturage, l’autopartage, etc.

Introduction

CONTEXTE DE LA DÉMARCHE

Gouvernance et compétences associées

La gestion des transports en commun, et plus globalement de la mobilité, est encadrée par divers textes réglementaires qui précisent les compétences des différentes collectivités territoriales.

Les compétences relatives à la mobilité sur le territoire de la CC Portes du Jura se répartissent de la manière suivante :



Transport collectif

Suite à la loi NOTRe en 2017, la Région Bourgogne Franche-Comté est compétente en matière de transports collectifs routiers scolaires et interurbains et d'organisation des Transports Régionaux (TER Mobigo)



Stationnement

Depuis la loi MAPTAM en 2014, la compétence revient aux communes.



Voirie et circulation

En fonction de la nomenclature du réseau routier, la compétence revient : aux départements (routes départementales), au intercommunalités (projets spécifiques), ou aux communes (voies communales)



Nouvelles mobilités

Depuis la LOM, la compétence revient l'autorité organisatrice (AOM), ici à la CC Porte du Jura (covoiturage, autopartage, etc)

Introduction

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Cadre juridique

La **loi d'orientation des mobilités** n°2019-1428 prévoit que les **autorités organisatrices de mobilité** des collectivités de **moins de 100.000 habitants** se dotent d'un **Plan de Mobilité simplifiée** (PdMs).

La loi d'orientation des mobilités a abrogé fin 2019 le plan de mobilité rurale pour l'intégrer au plan de mobilité simplifié.

Les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM) mentionnées à l'article L1231-1 du Code des transports peuvent élaborer un plan de mobilité simplifié, si elles ne sont pas soumises à l'obligation d'élaborer un plan de mobilité.

Ces AOM ont également la possibilité d'élaborer un plan de mobilité (non simplifié) si elles le souhaitent. Il leur faudra alors respecter l'ensemble des exigences du cadre légal propre au plan de mobilité, telles que le traitement de onze objectifs, l'enquête publique, l'évaluation environnementale.

Le **Plan de Mobilité simplifié est un document de planification, défini dans l'article L1214-36-1 du Code des transports**, qui précise les conditions de son élaboration et les quelques principes à respecter en termes de participation du public et de consultation des acteurs.

« Le Plan de Mobilité simplifié détermine les principes régissant l'organisation des conditions de mobilité des personnes et du transport de marchandises, tant à l'intérieur du ressort territorial de l'autorité organisatrice qu'en lien avec les collectivités territoriales limitrophes, en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, afin d'améliorer la mise en œuvre du droit à la mobilité. » Article L1214-36-1

Introduction

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Portée juridique

Le Plan de Mobilité simplifié **n'a pas de caractère obligatoire** : il s'agit d'une liberté d'action offerte aux acteurs du territoire, laissée à la libre appréciation de l'autorité du territoire concerné.

Il concerne donc les autorités organisatrices des territoires ruraux et de villes moyennes souhaitant **se doter d'une feuille de route pour la mobilité**. La volonté locale d'élaborer et de mettre en œuvre le plan est d'ailleurs un élément clé de la réussite de la démarche.

Le PDMs n'entretient pas de lien juridique avec d'autres plans ou schémas et ne dispose d'aucun caractère opposable. Cependant, il peut très bien intégrer le volet mobilité constitué des documents tels que le PLUi, le SCoT ou le PAECT.

C'est donc par la concertation qu'il peut exercer ses effets sur d'autres politiques ou mesures.

En termes de concertation, son adoption n'est conditionnée qu'à une simple **procédure de participation du public**, et non à une enquête publique.

Il n'est notamment pas obligatoire d'aborder tous les objectifs du plan de mobilité ou d'élaborer une évaluation environnementale.

Le cadre du plan de mobilité reste toutefois une référence utile pour inspirer les démarches simplifiées.
Liberté de choix des thématiques de mobilité à traiter.



Le cadre juridique est simplifié pour permettre une **souplesse** dans sa déclinaison et une grande **adaptabilité** aux enjeux de chaque territoire.

L'AOM doit consulter le **comité des partenaires** avant l'adoption d'un plan de mobilité simplifié

Introduction

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Pourquoi élaborer un PDMs ?

L'élaboration d'un PDMs permet de **conforter la compétence d'organisation de la mobilité**. Cette démarche renforce le rôle de l'AOM comme acteur majeur de l'écosystème local de la mobilité et permet de **fédérer les acteurs locaux** autour de son l'élaboration et sa mise en œuvre.

La démarche du PdMs cherche à **rendre effectif le droit à la mobilité** pour tous. Ce droit à la mobilité se traduit par la garantie donnée à chacun de pouvoir se déplacer au quotidien, tant pour accéder à des services publics ou économiques de base, qu'à la formation, à l'emploi ou à des services de santé. Il s'agit de passer d'une réflexion sur les transports, centrée sur les infrastructures, à une réflexion basée sur les besoins des habitants.

Le PdMs permet aux collectivités des territoires peu denses et ruraux de **répondre à la crise du modèle de déplacement basé sur l'usage individuel de la voiture**. L'absence d'alternative à la voiture représente un coût croissant pour les habitants de ces territoires.

Ce coût risque de s'accentuer avec la **dynamique de décarbonation des modes de transport**. De plus, ce modèle laisse de côté les plus vulnérables qui n'ont pas de voiture ou qui ne peuvent pas conduire.

La démarche du PdMs permet également aux élus de **contribuer à l'attractivité de leur territoire**. Une meilleure mobilité au sein du territoire, c'est aussi un foncier plus attractif et des revenus touristiques en progression.

Enfin, le PdMs peut constituer une première étape dans l'appropriation de la compétence d'AOM. Il permet d'acquérir une expérience et une connaissance fine des besoins des habitants, d'élaborer une première stratégie, et d'amorcer une dynamique rassemblant l'ensemble des acteurs de la mobilité (élus, représentants de l'état, entreprises, gestionnaires de réseau, associations d'usagers…),

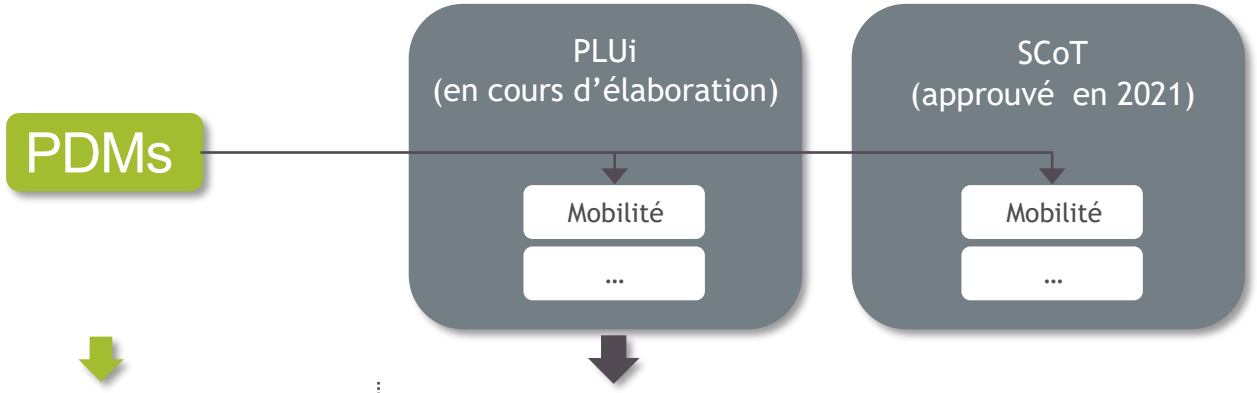
Introduction

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Articulation du PDMs avec les autres documents d'urbanisme

Le contenu du plan de mobilité simplifié contribue à d'autres démarches de planification

Schéma adapté depuis le guide plan de mobilité simplifié CEREMA, 2021



Volontaire, souple et mutualisable

- Le cadre juridique est simplifié pour permettre une souplesse dans sa déclinaison à la volonté des AOM

Adapté au territoire, partenarial et participatif

- Un diagnostic de la situation et une mise en œuvre d'une **stratégie locale** de mobilité concertée.
- Une **feuille de route opérationnelle** qui définit les mesures et actions prioritaires à mettre en place (en matière de transports en commun, infrastructures cyclables, cheminements piétons, covoiturage, autopartage,…) dans le cadre d'un plan pluriannuel d'investissement.

Un sujet obligatoire…

- Le traitement des mobilités est une obligation légale
- Les mobilités et leurs impacts doivent être pensés dans le projet de territoire que constitue le PLUi

… mais une marge de manœuvre limitée

- Des outils de maîtrise foncière qui permettent de créer des infrastructures (cheminement, voie, stationnement…)
- L'aménagement des espaces stratégiques dans le règlement ou les Orientation d'aménagement et de programmation (OAP) (secteurs de gare, abords de route, gestion du stationnement…)

Introduction

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Etapes conseillées pour l'élaboration



1.Cadrage et organisation de la démarche



2.Conduite du diagnostic



3.Définition des orientations stratégiques



4.Élaboration d'un plan d'actions

→ **Mise en place des instances de gouvernance :** constitution d'un comité de pilotage, d'un comité technique et d'un comité des partenaires.

→ **Réalisation d'un état des lieux :** analyse des atouts et des faiblesses du territoire, visant à identifier les dysfonctionnements existants ainsi que leurs causes et impacts.

→ **Identification des enjeux de mobilité :** à partir du diagnostic territorial, mise en lumière des principaux défis en matière de politique de mobilité.

→ **Définition d'une vision stratégique :** formulation des objectifs à atteindre et des grands axes d'orientation pour répondre aux enjeux identifiés.

→ **Élaboration de la feuille de route opérationnelle :** planification concrète du plan de mobilité à travers des actions ciblées.

→ **Proposition d'actions localisées et programmées :** détermination des lieux d'intervention et des échéances associées.

→ **Définition des modalités de mise en œuvre :** désignation des acteurs impliqués et modalités d'action, en concertation avec les parties prenantes.

→ **Arrêt du projet de PDMS**

Introduction

ÉLÉMENTS DE CADRAGE

Etapes conseillées pour l'élaboration



5.Concertation, participation puis approbation

→ **Soumissions obligatoires pour avis (3 mois) :** Conseil régional - Conseils départementaux concernés - Conseils municipaux concernés - AOM limitrophes - Comité de massif, si commune(s) de montagne…

→ **Consultations à la demande :** Représentants des professions et des usagers des transports - Gestionnaires de voirie - Chambres consulaires - Associations agréées de protection de l'environnement - Associations de personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite - Autorités compétences en matière d'infrastructures de charge pour véhicules électriques, gaz ou hydrogène…

→ **Participation du public :** Procédure de participation du public définie par l'article L123-19-1 du code de l'environnement (mise à disposition du public par voie électronique et mise en consultation sur un support papier).



6.Mise en œuvre, suivi et évaluation du plan

→ **Approbation du plan :** Après intégration des éventuelles modifications issues des avis recueillis et de la participation du public, le plan est validé par l'organe délibérant de l'autorité organisatrice de la mobilité.

→ **Phase de mise en œuvre :** déploiement progressif des actions prévues dans le plan.

→ **Suivi de l'exécution :** contrôle régulier de l'avancement et de la conformité des actions réalisées.

→ **Évaluation :** bien qu'aucune évaluation environnementale ni évaluation a posteriori ne soit requise, une analyse des effets du plan est réalisée au regard des objectifs fixés.

Introduction

CALENDRIER

2025

Déc. | Janv. | Fev. | Mars | Avril | Mai | Juin | Juillet | Août | Sept. | Oct. | Nov. | Déc. | Janv. | Fev. | Mars

Phases

- DIAGNOSTIC
- Synthèse du diagnostic
- STRATÉGIE
- PLAN D'ACTIONS
- Concertation, participation, puis approbation

Instances

- Réunion de lancement (*1er COPIL*)
- *1er COTECH* (*associée à un atelier diagnostic*)
- *2ème COPIL*
- *Atelier Stratégie*
- *Atelier Plan d'actions*
- *2ème COTECH*
- *3ème COPIL*
- Comité des partenaires

Démarches

- Consultation et concertation à différents degrés
- Constitution du Comité des partenaires
- Consultation des PPA

- Validation
- Validation
- Validation + Arrêt du projet
- Approbation

1
INTRODUCTION

3
STRATÉGIE

2
DIAGNOSTIC

4
PLAN
D'ACTIONS

Diagnostic

- CONTEXTE TERRITORIAL
- DYNAMIQUES TERRITORIALES
- MOBILITÉS
- SYNTHÈSE



Communauté de Communes
PORTE DU JURA

Diagnostic

- **CONTEXTE TERRITORIAL**
  - État des lieux réglementaire
  - Périmètre
  - Armature spatiale
  - Occupation du sol

Communauté de Communes
PORTE DU JURA

CONTEXTE TERRITORIAL

État des lieux réglementaire

La Communauté de Communes Porte du Jura est engagée, depuis le 1er janvier 2022 dans un **Contrat d'Objectif Territorial** (COT), porté par le Pays Lédonien pour les quatre EPCI qui le composent (ECLA, Terre d'Emeraude, Bresse Haute Seille et CCPdJ).

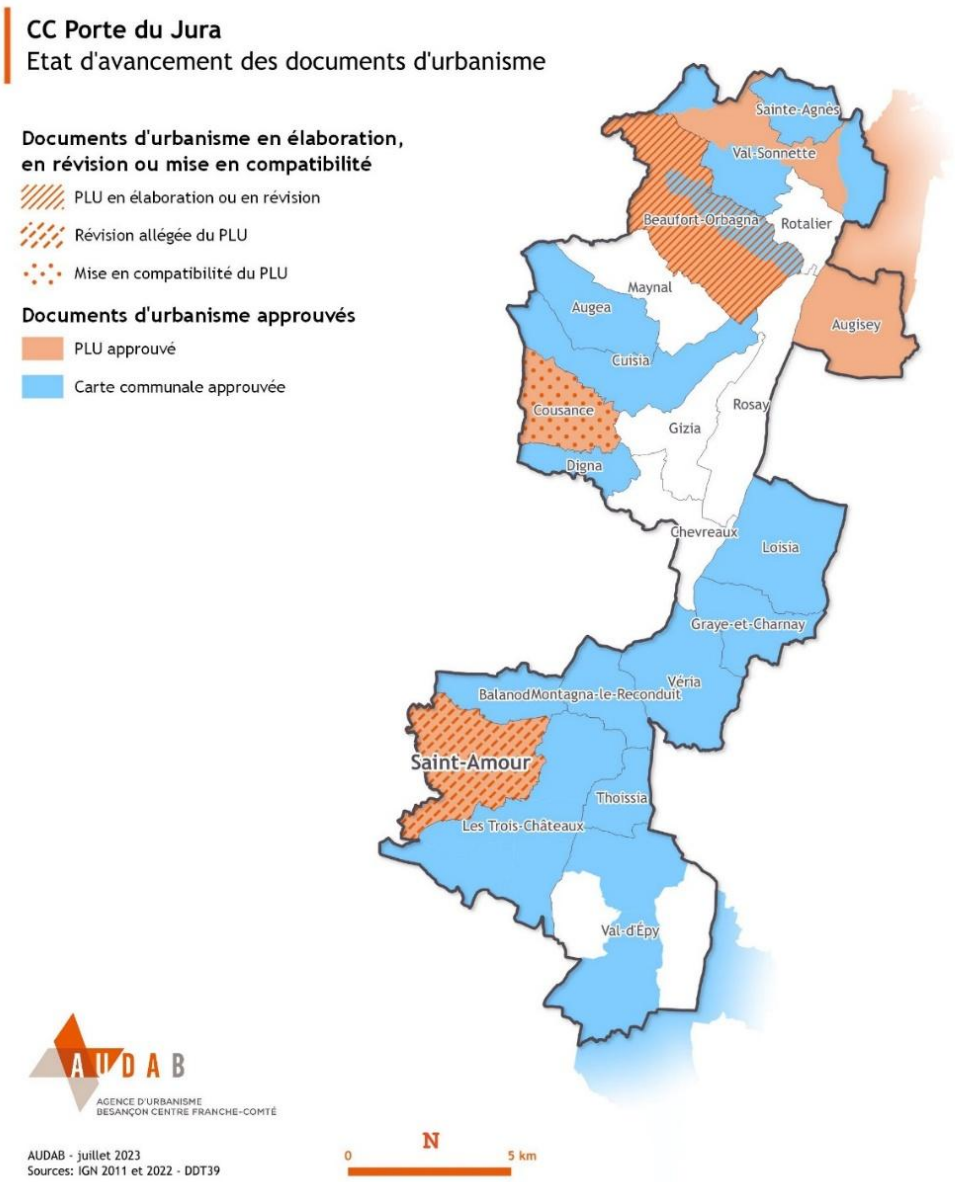
Le COT a pour vocation d'accompagner les collectivités sur une durée de 4 ans, dans une démarche d'amélioration continue de leur politique de transition écologique.

En matière de documents de planification, la CCPdJ s'inscrit dans le cadre du **SCoT**, approuvé en juillet 2021, et travaille à l'élaboration d'un **Plan Local d'Urbanisme Intercommunal** (PLUi).

Les 30 communes historiques présentent une diversité de situations réglementaires :

- 4 Plan Locaux d'Urbanisme (PLU) en vigueur et 1 prescrit ;
- 15 cartes communales ;
- 9 communes soumises au Règlement National d'Urbanisme (RNU) ;

Le PLUi vise à doter les communes encore non couvertes par un document de règles d'urbanisme adaptées au contexte local.

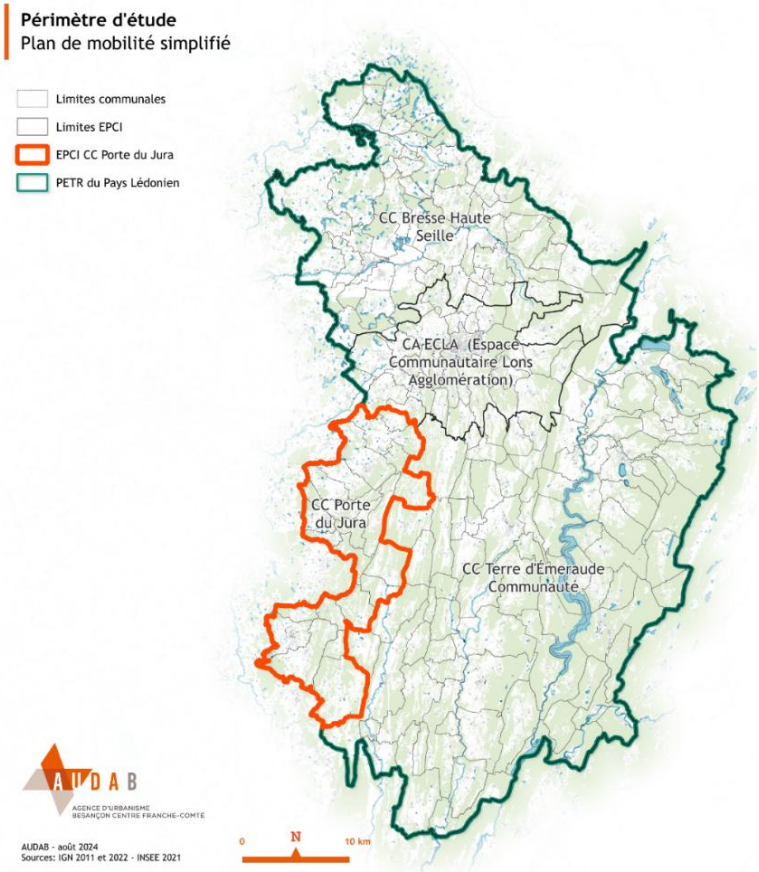


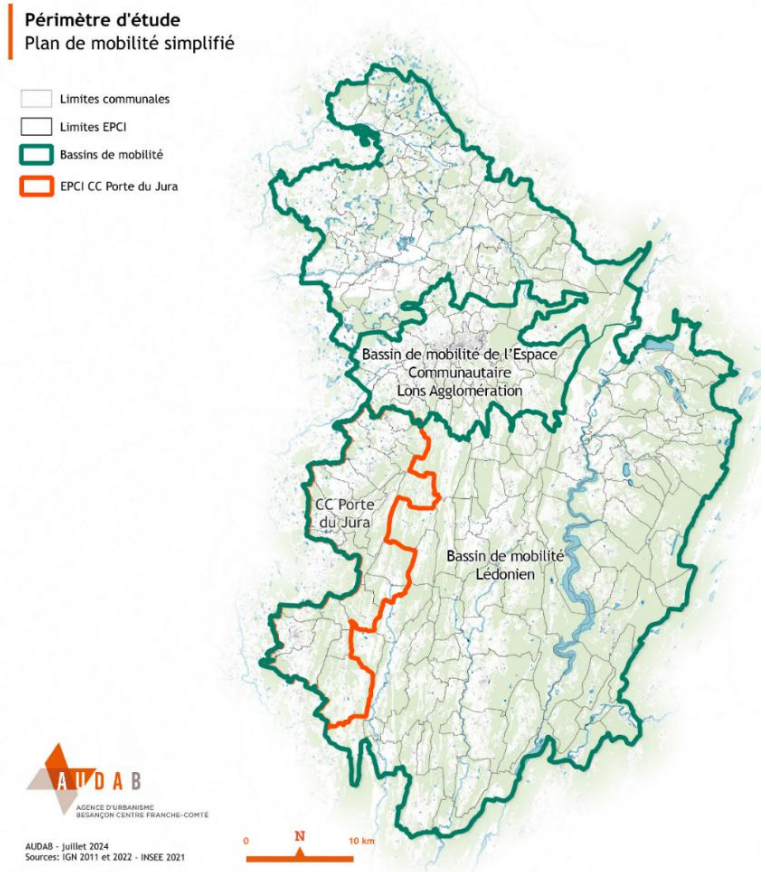
CONTEXTE TERRITORIAL

Périmètre

Le périmètre de l'étude correspond au territoire de la CC Porte du Jura, intégré au Pôle d'équilibre territorial et rural du Pays Lédonien, qui regroupe également l'Espace Communautaire Lons Agglomération (ECLA), la CC Bresse Haute Seille et la CC Terre d'Émeraude Communauté.

La CC Porte du Jura se situe dans le bassin de mobilité du Lédonien et borde celui du bassin de mobilité de l'Espace Communautaire Lons Agglomération.





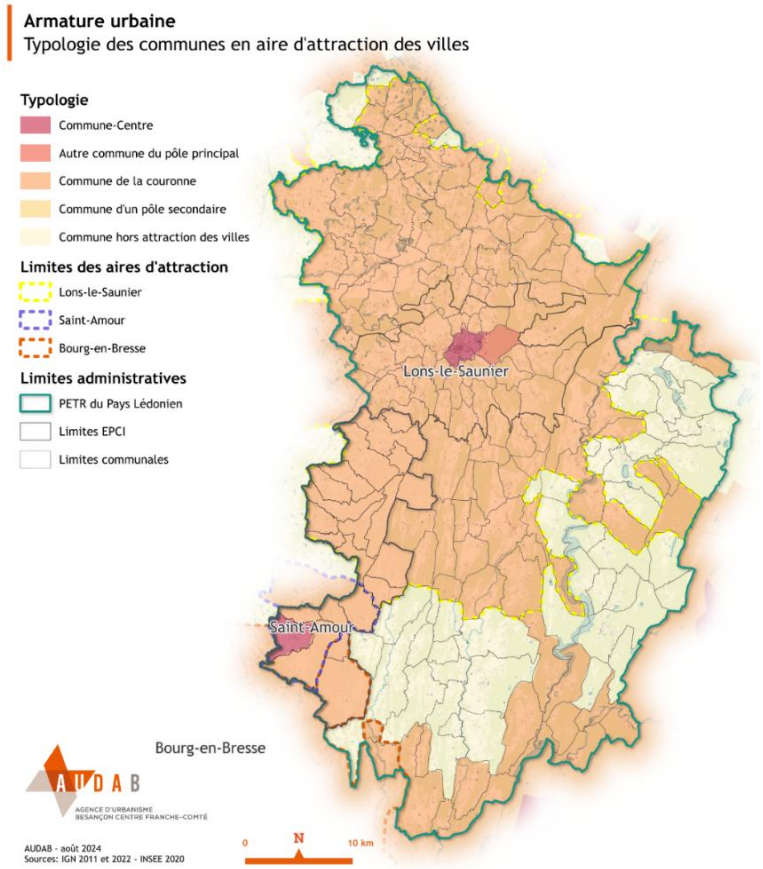
CONTEXTE TERRITORIAL

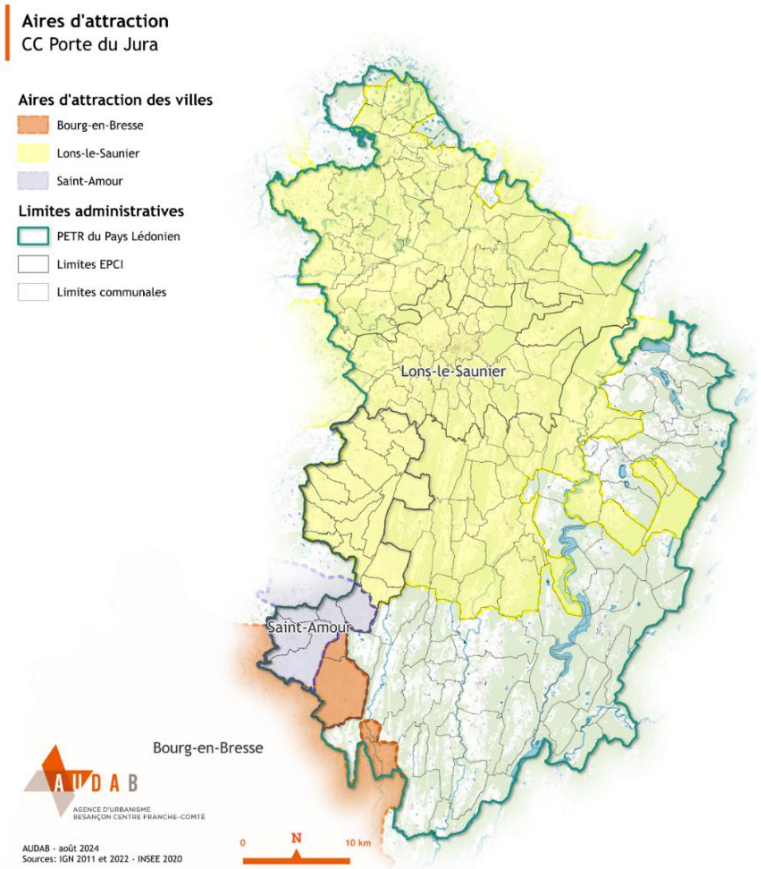
Armature spatiale

La CCPdJ, avec ses 21 communes, est un territoire rural avec :

- 1 Bourg-centre : Saint-Amour
- 2 Bourg relais : Cousance et Beaufort-Orbagna
- 19 communes rurales

Le territoire présente une structure multipolarisée par les communes-centre de Lons-le-Saunier, Saint-Amour et Bourg-en-Bresse, avec une forte influence extra-territoriale.





CONTEXTE TERRITORIAL

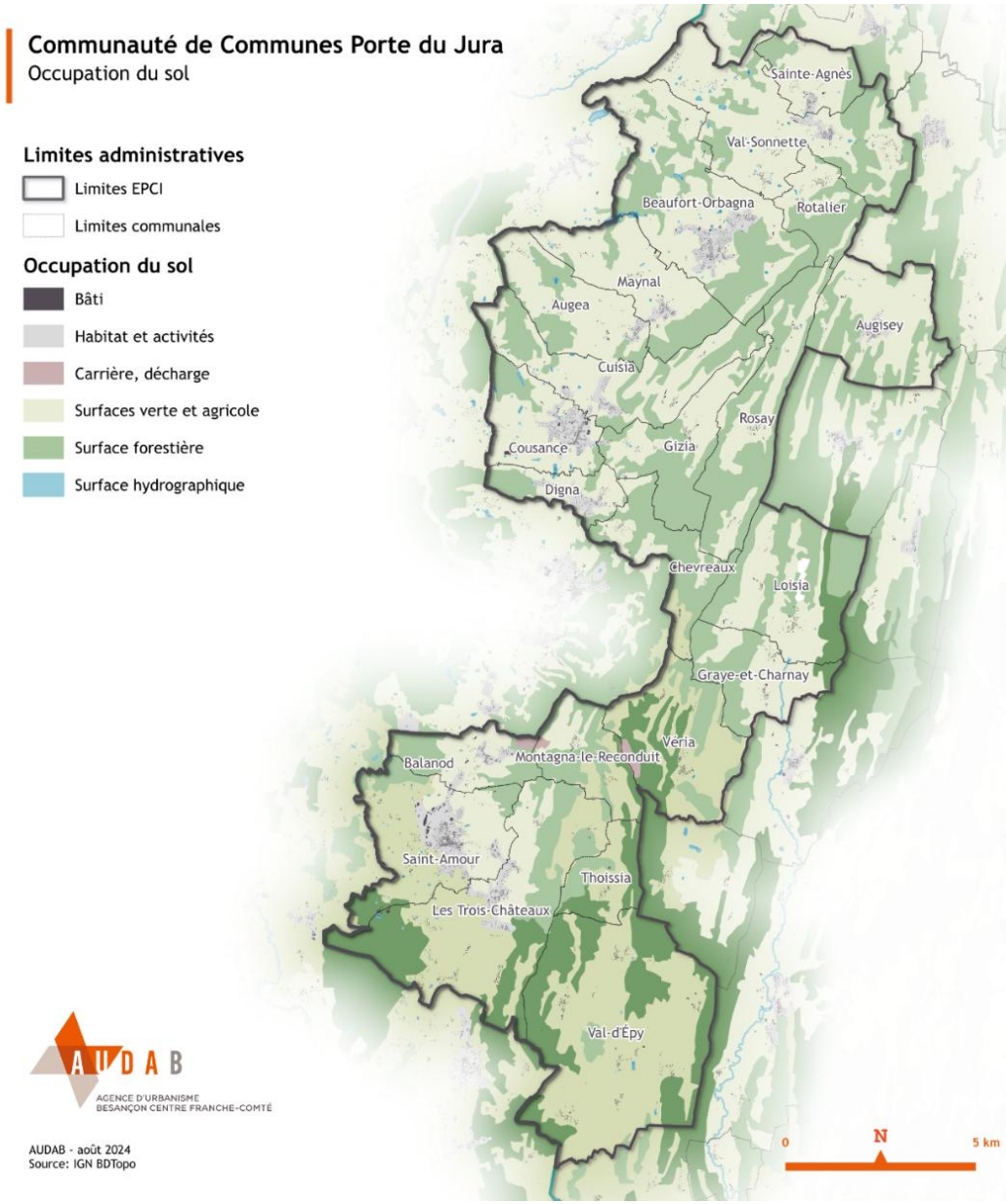
Occupation du sol

Le territoire de la CCPdJ est à dominante rurale et forestière (47,2% d'espaces forestiers sur le territoire), avec des zones urbanisées localisées dans les centralités de communes.

Son urbanisation diffuse, mais plus dense dans la partie ouest du territoire. Un phénomène de périurbanisation est également observé, avec un développement des communes proches des principales polarités, au détriment des communes les plus rurales.

Le relief, varié, marque une transition entre les premières pentes du massif du Jura et la plaine bressane. Ce territoire se distingue par une alternance de plaines, de collines douces et de vallées, offrant une grande diversité paysagère.

Cette configuration géographique impacte non seulement l'occupation du sol et les activités économiques locales, mais aussi les dynamiques de mobilité.



Diagnostic

- CONTEXTE TERRITORIAL
- DYNAMIQUES TERRITORIALES
  - Structure socio-démographique
    - Population
    - Emplois
  - Services et équipements générateurs de déplacements
    - Equipements - Etablissements scolaires
    - Zones d'activités et zones commerciales
  - Logement

DYNAMIQUES TERRITORIALES

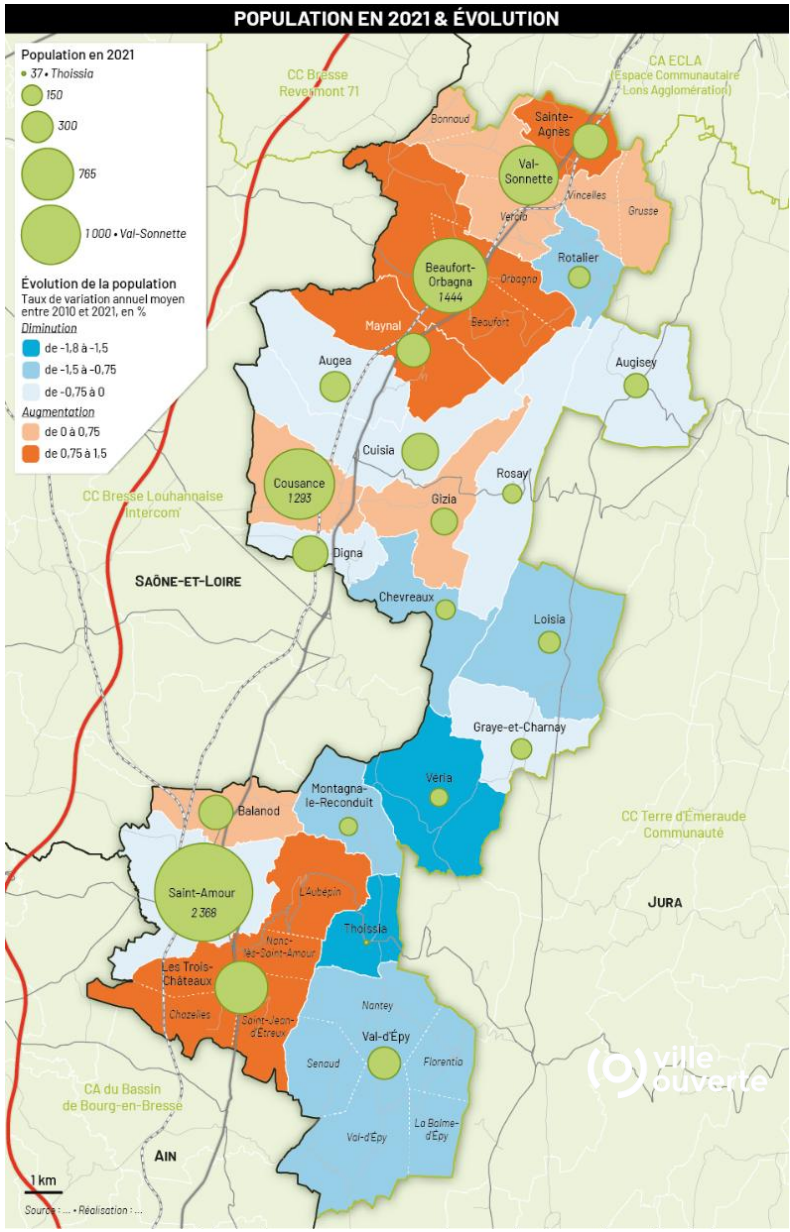
Structure socio-démographique

La CC Porte du Jura compte 10 537 habitants (INSEE 2021). Le territoire présente une dynamique démographique contrastée spatialement, marquée par une croissance soutenue dans certaines zones et un déclin démographique dans d'autres.

Les communes avec les plus fortes populations correspondent aux polarités principales du territoire (Beaufort-Orbagna, Cousance, Saint-Amour) et sont souvent situées à proximité des routes principales comme c'est le cas de Val-sonnette.

La commune de Saint-Amour joue un rôle structurant pour l'accueil des habitants, avec près de 2 400 résidents. Les communes de Cousance, Beaufort-Orbagna et Val-Sonnette contribuent également de manière significative au maintien de l'équilibre territorial.

À l'inverse, de nombreuses communes affichent une population bien plus réduite, souvent inférieure à 500 habitants. Cette dispersion témoigne d'un territoire à dominante rurale, caractérisé par de petits villages isolés. La faible densité de population dans certaines zones peut être liée à une accessibilité plus limitée aux services et à l'emploi, rendant ces territoires moins attractifs pour les nouveaux habitants.



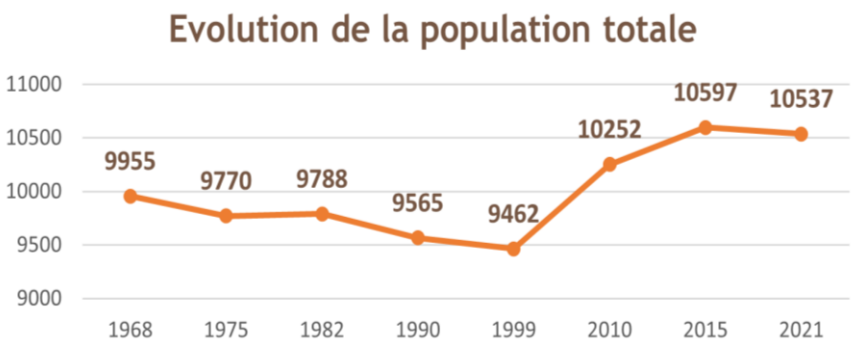
DYNAMIQUES TERRITORIALES

Structure socio-démographique

La Communauté de Communes Porte du Jura a connu un scénario d'évolution démographique très différent par rapport à ECLA, avec une période de diminution de la population à un rythme modeste entre 1968 et 1999, pour connaitre une phase d'augmentation démographique à partir du XXIème siècle.

Entre les années 2008 et 2013, la population de l'intercommunalité a cru à un rythme rapide (1.08%/an), puis cette croissance s'est fortement tassée sur la période 2013-2019 (0.06%/an).

Dans l'ensemble, la période 2000-2015 a été marquée par une croissance démographique importante.



Source des données : INSEE

La croissance démographique est particulièrement marquée dans les communes situées en limite du territoire, qui bénéficient d'une situation géographique avantageuse, notamment au nord et autour de Saint-Amour.

À proximité des principaux axes de transport (RD1083 et A39). Ces axes permettent une connexion rapide aux pôles d'emplois voisins tels que Lons-le-Saunier au nord et Bourg-en-Bresse au sud, renforçant ainsi l'attractivité résidentielle de ces communes.

En revanche, les communes de la Petite Montagne et la majorité des communes situées au centre du territoire, plus éloignées des centres urbains extérieurs et des axes de transport majeurs, connaissent un phénomène de baisse démographique.

DYNAMIQUES TERRITORIALES

Structure socio-démographique

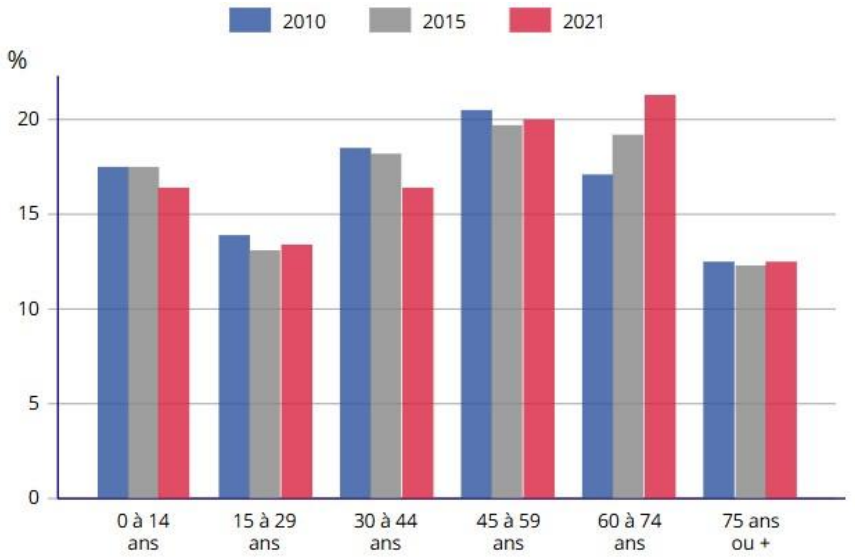
La Communauté de Communes Porte du Jura (CC Porte du Jura) se distingue par une part importante de sa population âgée de plus de 65 ans, qui représentait 28,8 % de la population totale en 2021. Cette proportion est en constante augmentation, mais reste dans la moyenne observée au niveau en France.

Parallèlement, le territoire connaît une faible baisse de la part de jeunes, bien que cette tendance ne soit pas aussi marquée que dans d'autres zones rurales. Cette diminution progressive de la population jeune reflète des phénomènes classiques dans les zones moins urbaines, tels que l'exode des jeunes vers les centres urbains à la recherche de meilleures opportunités d'emploi et d'études.

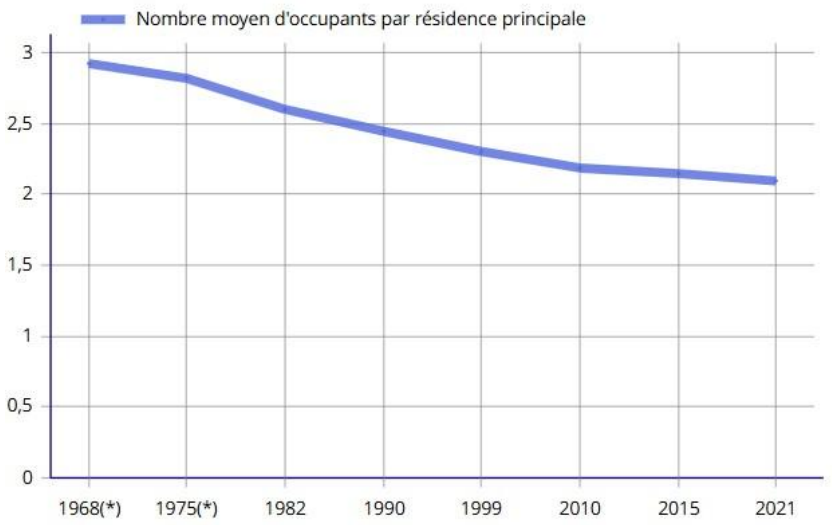
La CC Porte du Jura observe une évolution de la structure familiale, avec une augmentation des personnes seules, des couples sans enfants et des familles monoparentales, liée à des facteurs sociétaux tels que l'individualisation, l'augmentation des séparations et des changements dans les choix de vie.

En revanche, le nombre de couples avec enfants a diminué, en raison de facteurs économiques et sociaux.

Population par tranche d'âge - Source : INSEE



Évolution de la taille des ménages - Source : INSEE



DYNAMIQUES TERRITORIALES

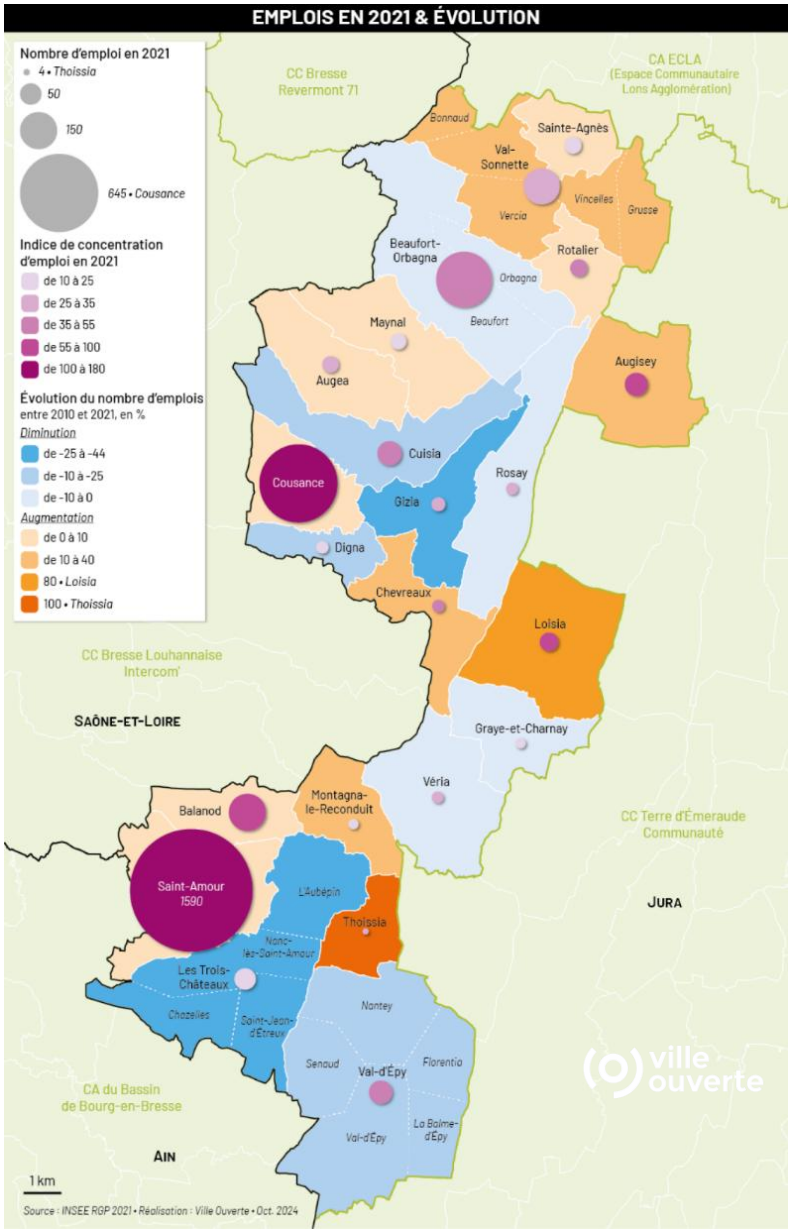
Structure socio-démographique

Les principaux pôles d'emploi sont Saint-Amour (1590 emplois), Cousance (645 emplois) et Balanod, qui concentrent une part significative de l'activité économique. À l'inverse, certaines communes comme Thoissia ne comptent que quelques emplois, ce qui témoigne d'une distribution inégale des opportunités de travail.

L'indice de concentration de l'emploi révèle également de fortes disparités. Les communes comme Saint-Amour et Cousance affichent une densité élevée d'emplois, alors que d'autres, notamment en zone rurale, présentent un indice bien plus faible. Cela témoigne de la centralisation de l'activité économique autour de quelques pôles principaux.

Concernant l'évolution du nombre d'emplois entre 2010 et 2021, les dynamiques constatées sont contrastées. Certaines communes, comme Thoissia (+100%) et Loisia (+80%), enregistrent une forte croissance, tandis qu'une tendance de hausse plus modérée est observée dans de nombreuses autres communes.

À l'inverse, d'autres commune, comme Gizia et Les Trois-Châteaux, ont subi un recul significatif de l'emploi, avec une baisse pouvant dépasser 25 %.



DYNAMIQUES TERRITORIALES

Services et équipements

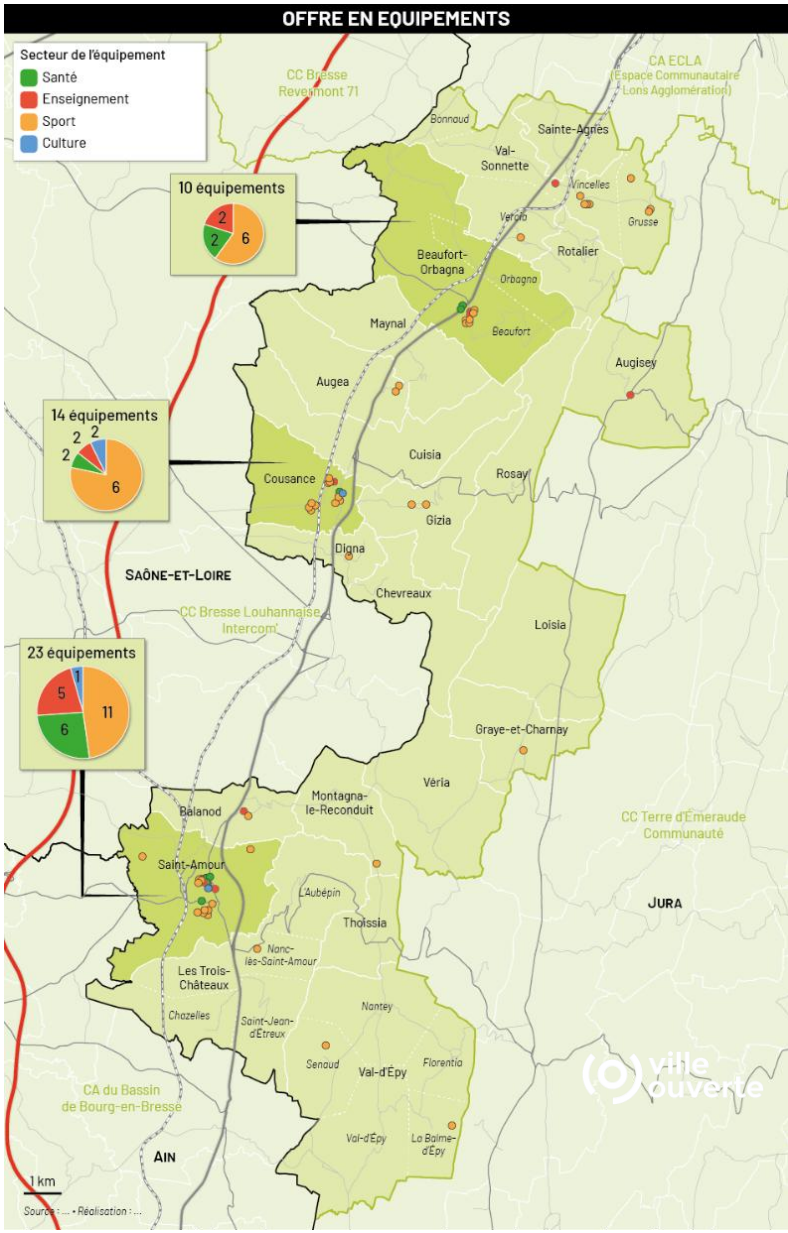
Une répartition inégale des équipements sur le territoire

Les équipements et services sont majoritairement concentrés dans les communes situées à l'ouest du territoire, dites « du bas », en particulier dans les trois principales polarités : Saint-Amour, Cousance et Beaufort-Orbagna.

Ces communes concentrent presque exclusivement l'offre commerciale et les équipements, laissant les communes de la Petite Montagne quasiment dépourvues de services et éloignées des pôles bien dotés.

Saint-Amour se distingue notamment par une offre plus étoffée, notamment en matière d'enseignement et de santé. Elle regroupe à elle seule 3 % des équipements de proximité du Pays Lédonien, dispose du niveau le plus élevé pour les équipements de gamme intermédiaire, et concentre plus de 7% des équipements de gamme supérieure du Pays Lédonien.

Les communes de la Petite Montagne disposent de très peu d'équipements et sont éloignées des pôles mieux pourvus.



DYNAMIQUES TERRITORIALES

Services et équipements

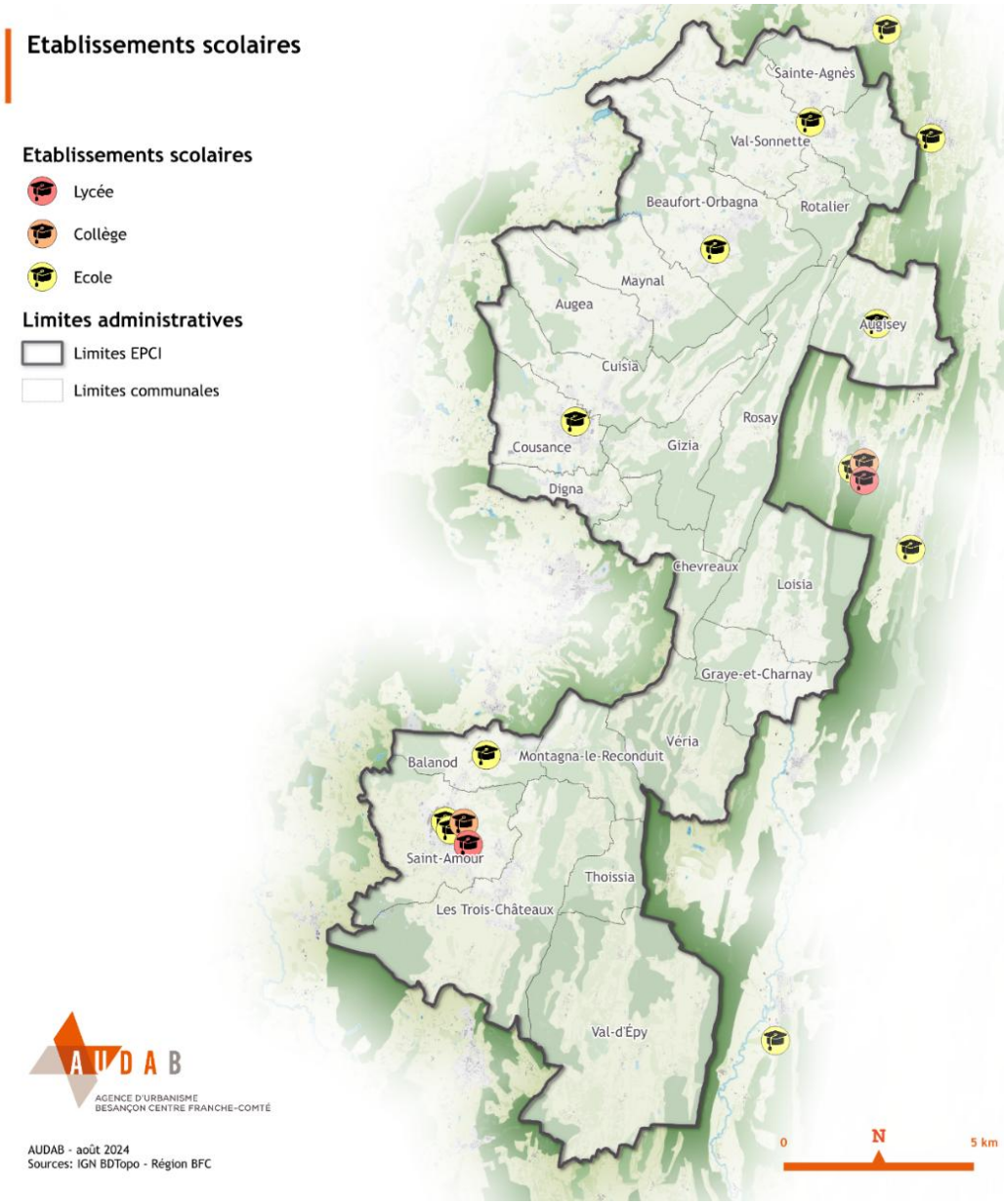
Une offre scolaire inégalement répartie sur le territoire

La CC Porte du Jura dispose d'une offre scolaire inégalement répartie. Un seul collège et un seul lycée, tous deux publics, sont implantés à Saint-Amour, ce qui confère à cette commune un rôle central en matière d'éducation.

En complément, un collège et un lycée privés sont localisés dans la commune de Cressia, à l'est, mais hors du périmètre de l'EPCI, ce qui limite leur accessibilité pour une partie des habitants du territoire.

Par ailleurs, seules six communes disposent d'une école primaire ou maternelle sur l'ensemble de l'intercommunalité : Val-Sonnette, Beaufort-Orbagna, Augisey, Cousance, Balanod et Saint-Amour.

Cette répartition montre une forte concentration des établissements scolaires dans quelques pôles, laissant de nombreuses communes, notamment rurales ou de la Petite Montagne, sans offre éducative de proximité.



DYNAMIQUES TERRITORIALES

Services et équipements

Zones d'activités et zones commerciales

Le territoire se caractérise par une forte présence de micro et petites entreprises, principalement concentrées à Saint-Amour, qui constitue le principal pôle économique local, suivie de près par Cousance.

Ces deux communes concentrent la majorité des activités économiques du territoire, notamment dans les secteurs du commerce, de l'artisanat et des services. Elles accueillent trois entreprises de taille moyenne (une industrie de bois à Cousance, une industrie métallique et une entreprise de location à Saint-Amour), contribuant ainsi au dynamisme local en offrant davantage d'emplois et de diversité sectorielle.

À Beaufort-Orbagna, le siège de la CCPdJ joue également un rôle structurant en matière d'emploi.

En dehors du périmètre de la CCPdJ, mais à proximité immédiate, la commune de Cuiseaux accueille un établissement industriel majeur dans le secteur de l'agroalimentaire. Ce site hyper-structurant exerce une influence économique importante sur le territoire intercommunal.



DYNAMIQUES TERRITORIALES

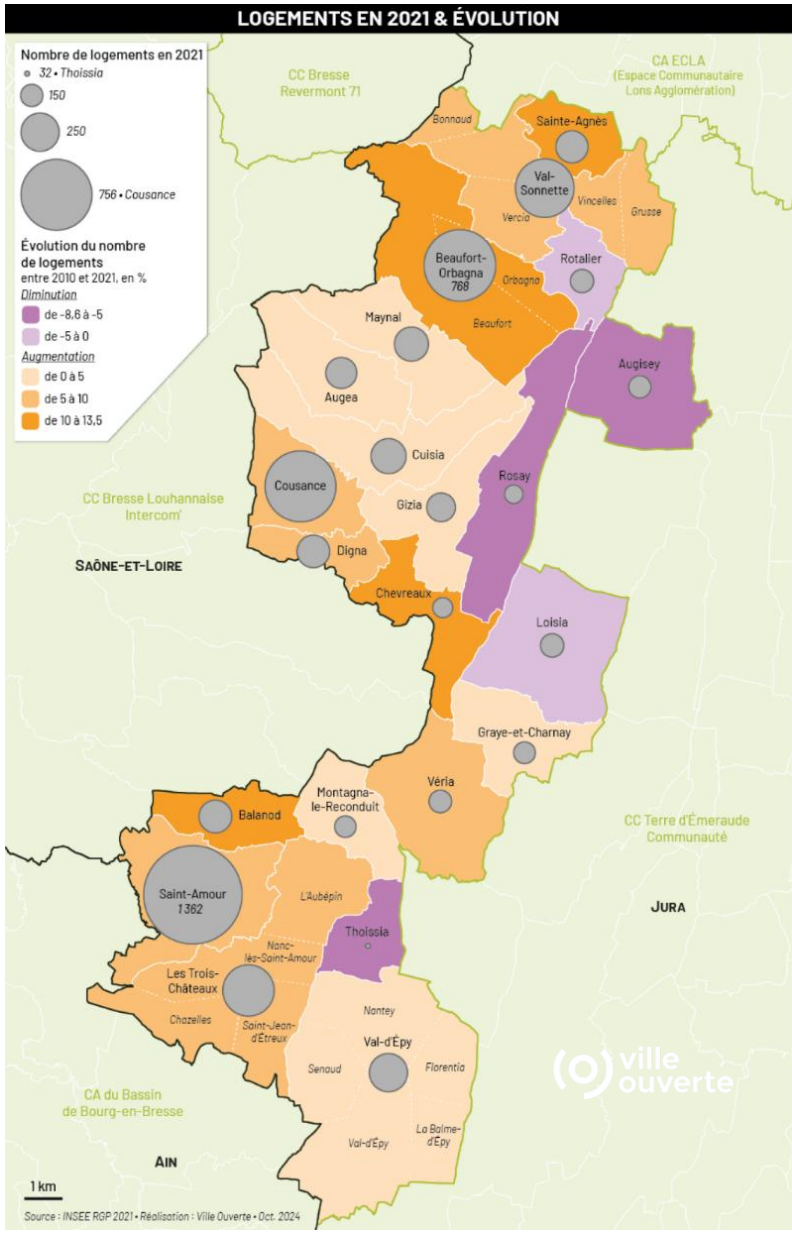
Logements

» Une production de logements concentrée à l'ouest

Le territoire compte 6 224 logements (en 2021) et enregistre une augmentation significative du nombre de logements (+365 logements, soit +6,25%), une dynamique portée quasi exclusivement par les communes du Sud-Revermont, situées le long de la RD1083. Cette production se concentre principalement dans les communes de l'ouest du territoire.

Cependant, il n'existe pas de corrélation directe entre la croissance démographique et la production de logements. Certaines communes en déclin démographique affichent une production notable de nouveaux logements (Véria, Chevreaux, Val-d'Épy, Saint-Amour), tandis que d'autres, pourtant en forte croissance, enregistrent peu de constructions récentes (Les Trois-Châteaux, Maynal…).

Par ailleurs, la majorité des logements construits sont de très grande taille : 87 % comportent cinq pièces ou plus, traduisant une tendance à l'édification de maisons spacieuses, notamment dans les communes du Sud-Revermont.



DYNAMIQUES TERRITORIALES

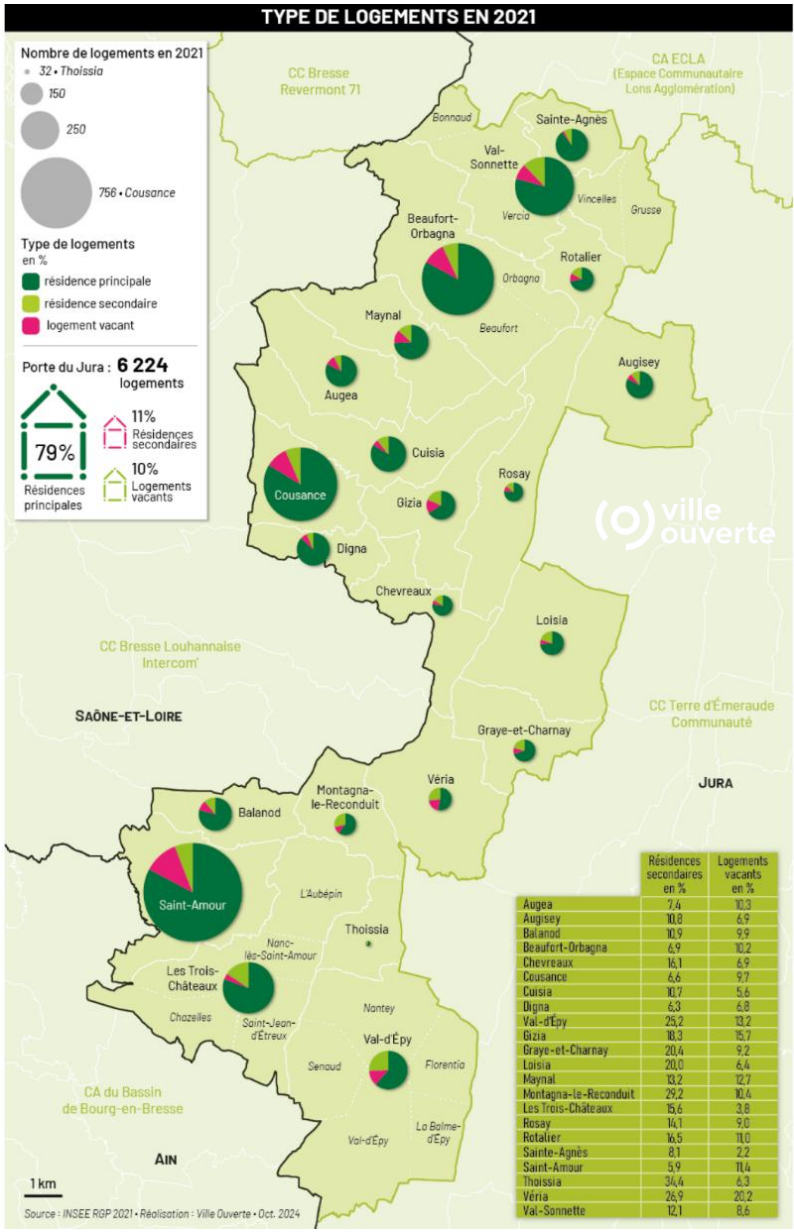
Logements

» Une production de logements concentrée à l'ouest

Une vacance importante mais en baisse depuis 2010.

Une part significative de résidences secondaires (11 %), un chiffre stable.

Attractivité des communes rurales de la CCPdJ avec des parts de résidences secondaires plus élevées.



	Résidences secondaires en %	Logements vacants en %
Augea	7,4	10,3
Augisey	10,8	6,9
Balanod	10,9	9,9
Beaufort-Orbagna	6,9	10,2
Chevreaux	16,1	6,9
Cousance	6,6	9,7
Cuisia	10,7	5,6
Digna	6,3	6,8
Val-d'Épy	25,2	13,2
Gizia	18,3	15,7
Graye-et-Charnay	20,4	9,2
Loisia	20,0	6,4
Maynal	13,2	12,7
Montagna-le-Reconduit	29,2	10,4
Les Trois-Châteaux	15,6	3,8
Rosay	14,1	9,0
Rotalier	16,5	11,0
Sainte-Agnès	8,1	2,2
Saint-Amour	5,9	11,4
Thoissia	34,4	6,3
Véria	26,9	20,2
Val-Sonnette	12,1	8,6

Diagnostic

- CONTEXTE TERRITORIAL
- DYNAMIQUES TERRITORIALES
- MOBILITÉS
  - Infrastructures et offres de mobilité :
    - Infrastructures de mobilité
    - Réseau interurbain
    - Modes alternatifs
    - Modes actifs
  - Flux et pratiques de mobilité
    - Flux de mobilité : domicile-travail
    - Pratiques de déplacement : domicile-travail
    - Flux de mobilité : domicile-étude
  - Equipement automobile des ménages
  - Aménagement de l'espace public et mobilités

MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

Infrastructures ferroviaires

Le territoire de la CC Porte du Jura est fortement structuré par un maillage de transport organisé selon un axe linéaire nord-sud, autour des infrastructures ferroviaires.

Cet axe assure la connectivité interne du territoire, tout en facilitant les échanges avec les pôles économiques et urbains voisins.

Deux gares ferroviaires assurent une desserte du territoire :

- La gare de **Cousance**, desservie par la **ligne Besançon - Lyon**, permet une connexion directe vers ces deux grandes agglomérations urbaines , bien que la fréquence des dessertes y soit limitée.
- La gare de **Saint-Amour**, bénéficie d'une double desserte avec les **lignes Besançon - Lyon et Dijon - Bourg-en-Bresse**. Elle représente un nœud ferroviaire stratégique pour la mobilité des habitants, tant en direction des pôles urbains que pour les trajets interterritoriaux.



MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

Fréquentation ferroviaire

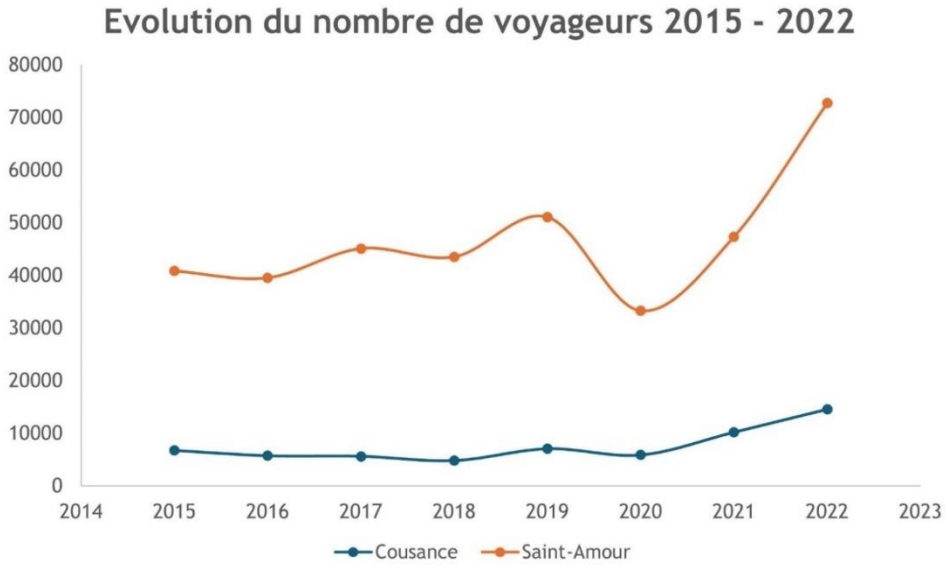
La fréquentation des deux gares du territoire montre des variations notables ces dernières années, marquées par une tendance générale à la hausse, en particulier pour la gare de Saint-Amour.

Après une période de baisse de la fréquentation en raison de la crise sanitaire liée à la COVID-19, les chiffres ont commencé à se redresser, avec une reprise notable du trafic depuis 2021.

La gare de Saint-Amour, en particulier, a connu une augmentation soutenue de sa fréquentation ces dernières années. Cela peut être attribué à plusieurs facteurs, notamment le dynamisme démographique et économique de la commune.

En revanche, la fréquentation de la gare de Cousance, bien qu'en hausse, reste plus modeste. Sa situation géographique, ainsi que la fréquence moins élevée des dessertes ferroviaires, expliquent cette tendance.

Cette dynamique témoigne de l'importance croissante des infrastructures ferroviaires sur le territoire, qui jouent un rôle clé dans la mobilité des habitants et la connectivité avec les grandes agglomérations urbaines.



Source des données : Fréquentation en gare, Gares & connexions, 2022.

- La ligne Besançon – Lyon assure en moyenne 9 à 10 dessertes quotidiennes (allers-retours) des gares de Saint-Amour et Cousance
- La ligne Dijon – Bourg-en-Bresse assure en moyenne 9 dessertes quotidiennes (allers-retours) de la gare de Saint-Amour

MOBILITÉS

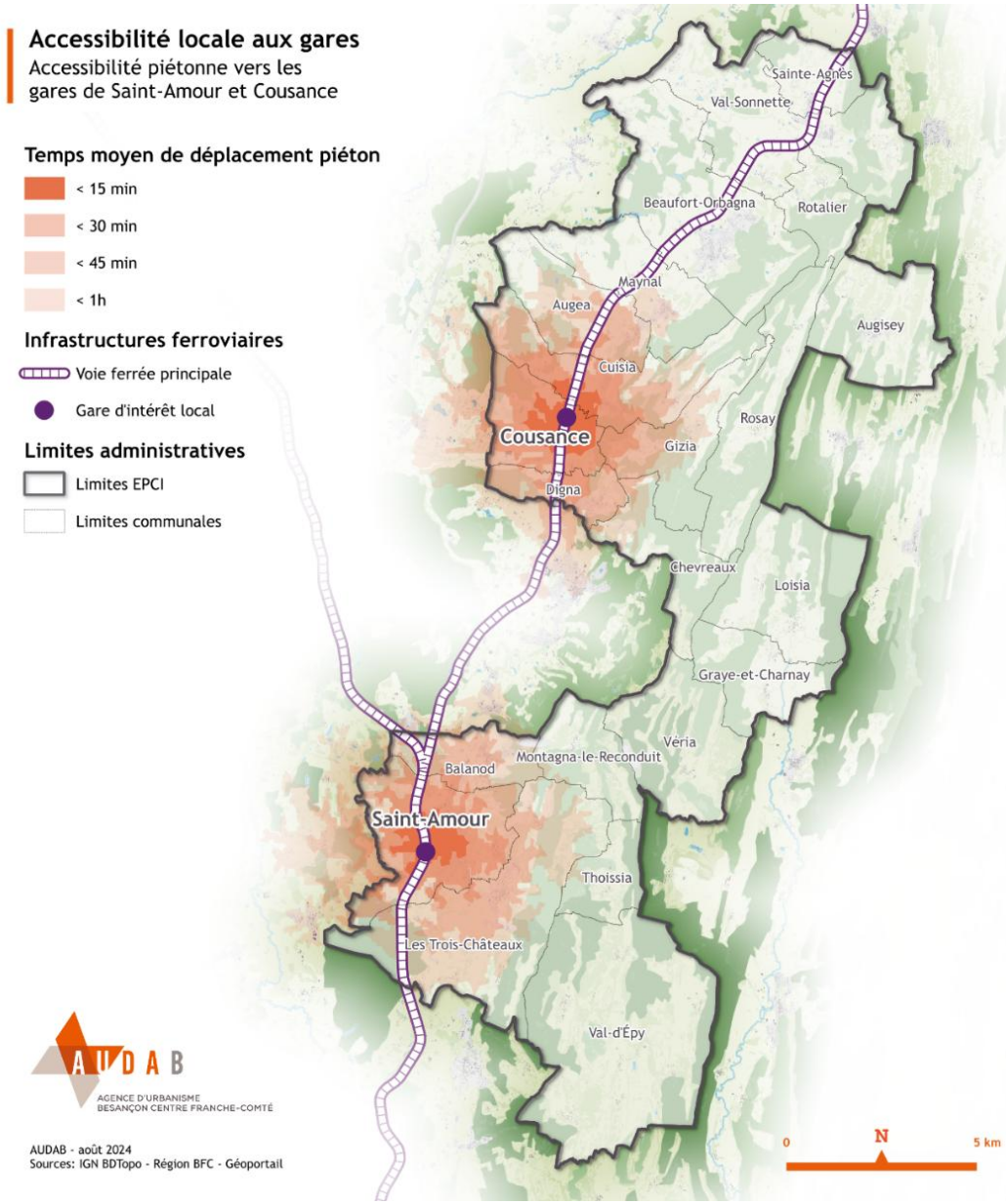
Infrastructures et offres de mobilités

Accessibilité

L'accessibilité piétonne aux gares de Saint-Amour et Cousance se limite principalement aux centres-bourgs et à leurs abords immédiats.

Les temps de déplacement à pied inférieurs à 15 minutes concernent uniquement les habitants des communes de Saint-Amour, Cousance et partiellement Cuisia. Ces secteurs bénéficient ainsi d'un accès rapide et aisé aux services ferroviaires. Au-delà de ces zones, l'accessibilité diminue fortement.

Les communes voisines comme Balanod, Les Trois-Châteaux, Digna et Gizia nécessitent entre 15 et 45 minutes de marche pour rejoindre une gare, ce qui limite l'usage piéton quotidien, surtout pour les trajets domicile-travail. Les communes plus éloignées — telles que Véria, Loisia, ou Beaufort-Orbagna — sont situées à plus d'une heure à pied, rendant l'accès ferroviaire à pied non envisageable.



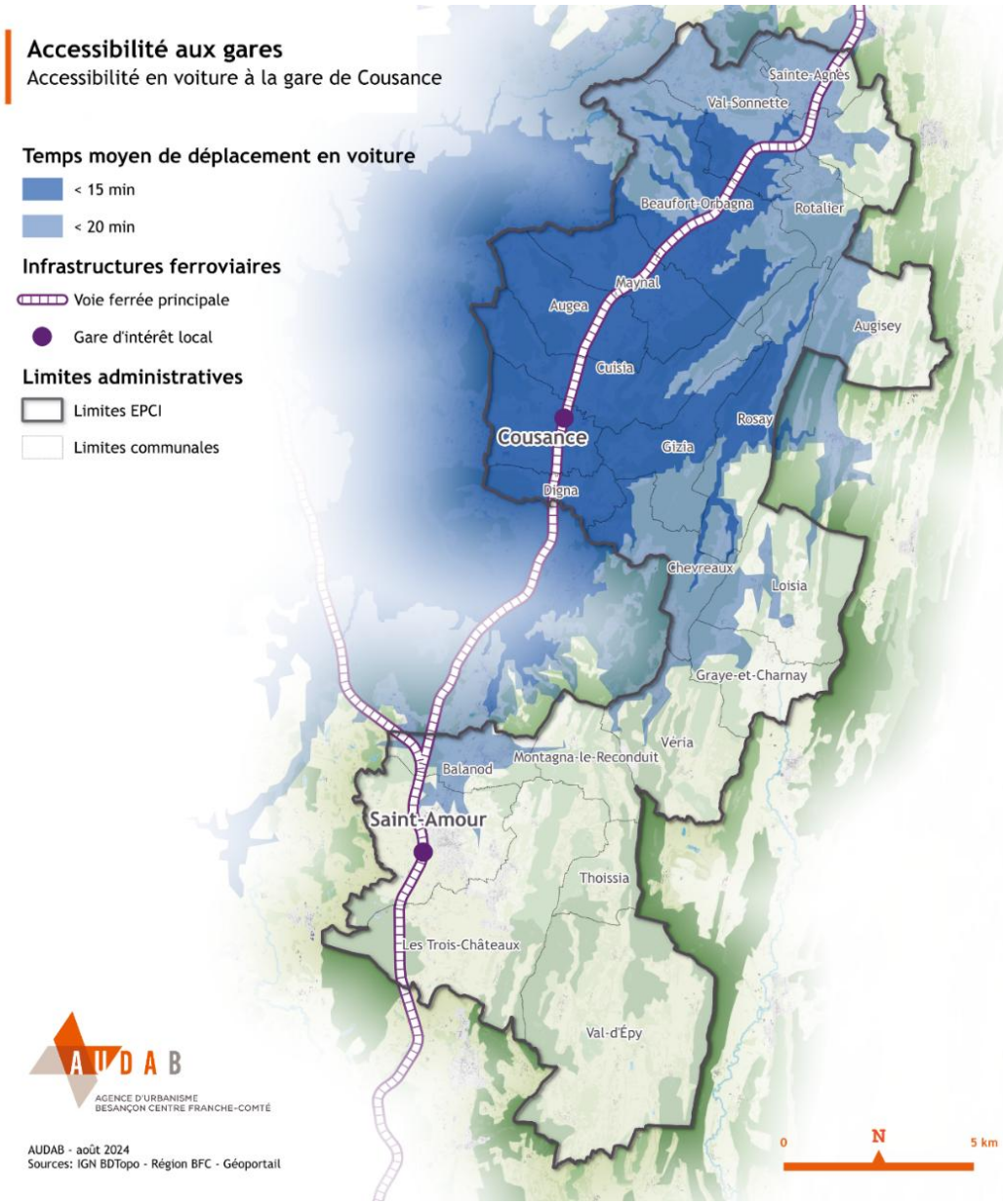
MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

Accessibilité

L'accessibilité en voiture à la **gare de Cousance** s'étendue sur une large portion du territoire, avec des temps de trajet inférieurs à 15 minutes depuis les communes de Cousance, Digna, Cuisia, Maynal, Augea, Beaufort-Orbagna, ainsi que partiellement Gizia et Rosay.

Dans un périmètre de 20 minutes, l'accessibilité s'étend à Chevreaux, Loisia, Graye-et-Charnay, Val-Sonnette et Sainte-Agnès. Cette vaste zone de desserte confirme le rôle de gare de proximité de Cousance pour un large secteur rural et compense l'accessibilité piétonne limitée depuis de nombreuses communes alentour.



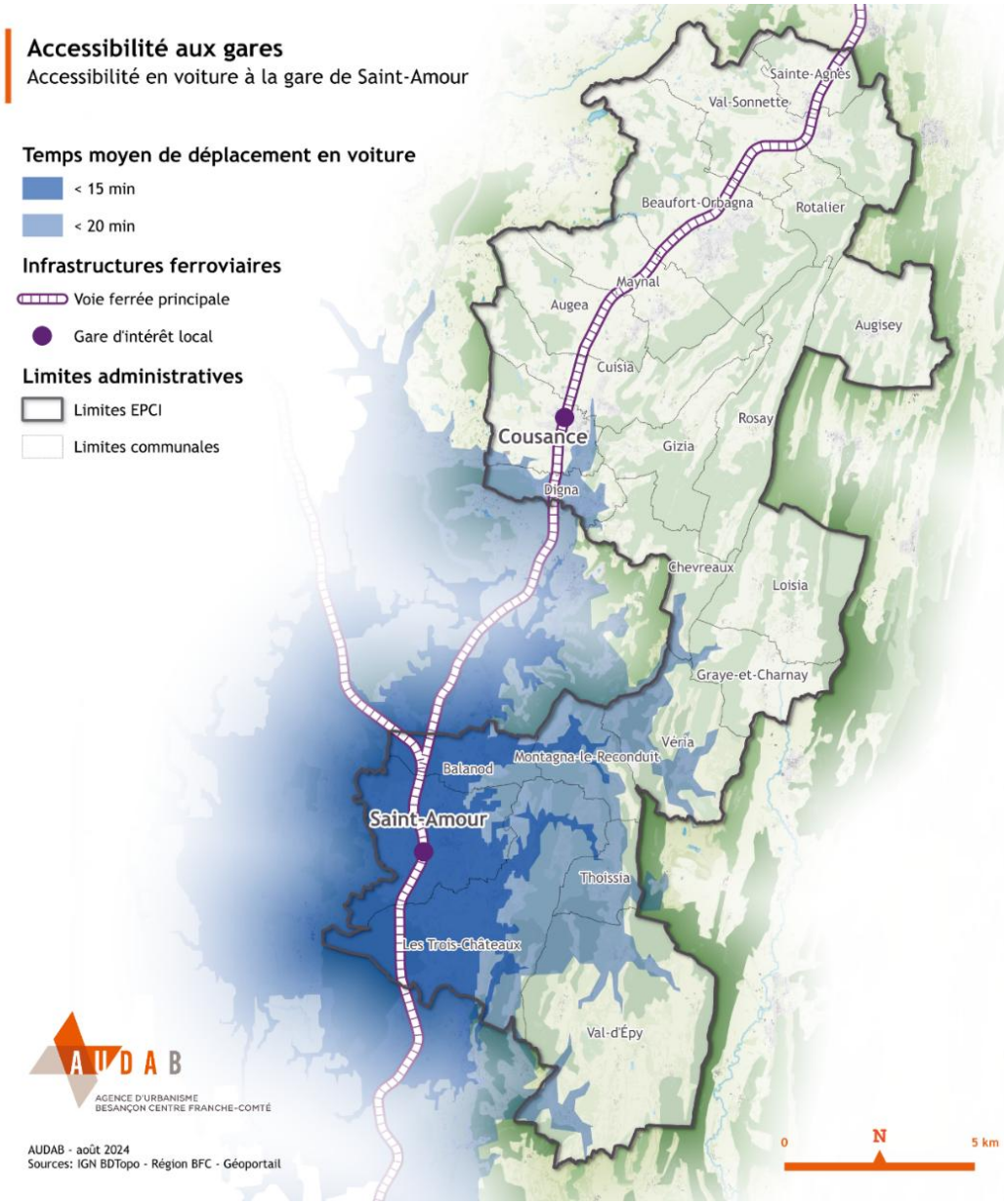
MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

Accessibilité

La gare de Saint-Amour est accessible en moins de 15 minutes en voiture depuis les communes de Saint-Amour, Balanod, Les Trois-Châteaux, Montagna-le-Reconduit, Thosia, et partiellement Val-d'Épy. Le bassin d'accessibilité s'étend jusqu'à 20 minutes pour inclure Véria, Graye-et-Charnay, Chevreaux, et Loisia.

L'accessibilité motorisée est donc large et efficace, couvrant une zone bien plus étendue que l'accessibilité piétonne, avec un effet structurant sur les mobilités locales. Les communes périphériques peuvent ainsi rejoindre rapidement la gare, favorisant son usage pour les trajets régionaux.



MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

Infrastructures routières

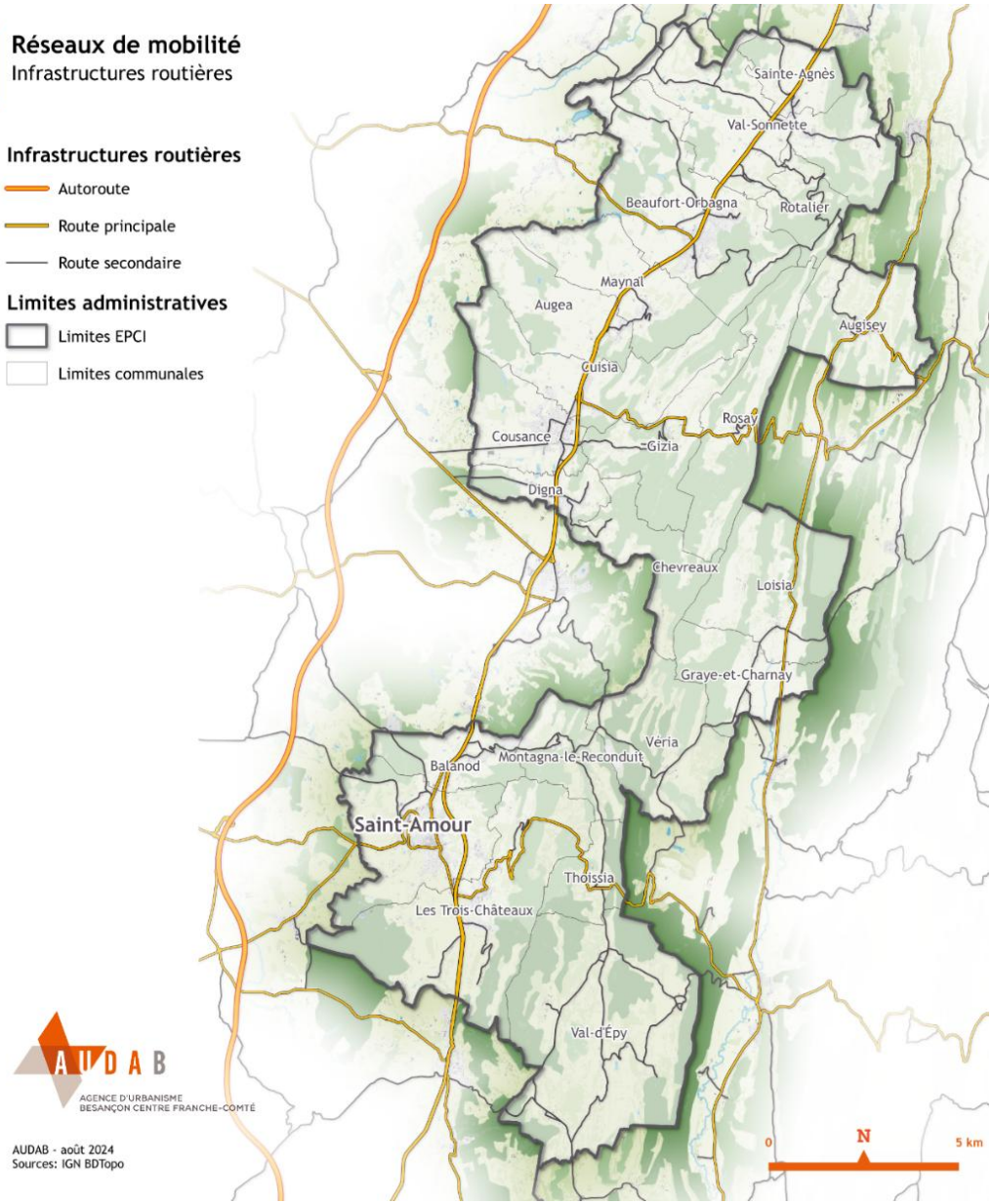
Le territoire de la CCPdJ se structure le long de deux routes départementales principales :

La **D1083** traverse le territoire du nord au sud, reliant Lons-le-Saunier à Lyon, et constitue l'axe principal pour la circulation locale tout en offrant un accès direct à l'autoroute **A39**. Cette autoroute, reliant Lyon à Dijon, longe le territoire vers l'ouest et joue un rôle stratégique pour les déplacements longue distance et le transport de marchandises.

La **D117** traverse partiellement le territoire (à Augisey, Loisia et Graye-et-Charnay), offrant une desserte secondaire qui complète le réseau routier.

Les deux sorties principales de l'A39 sont cruciales pour l'accessibilité du territoire : la sortie 9 au Miroir, donnant un accès direct à la commune de Cousance, et la sortie 10, près de Saint-Amour, facilitant l'accès aux autres communes du sud et de l'ouest.

Cette structuration routière assure une bonne desserte des communes « du Bas ». Toutefois, les communes « de la Petite Montagne », sont plus isolées, avec connectivité moins directe.



MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

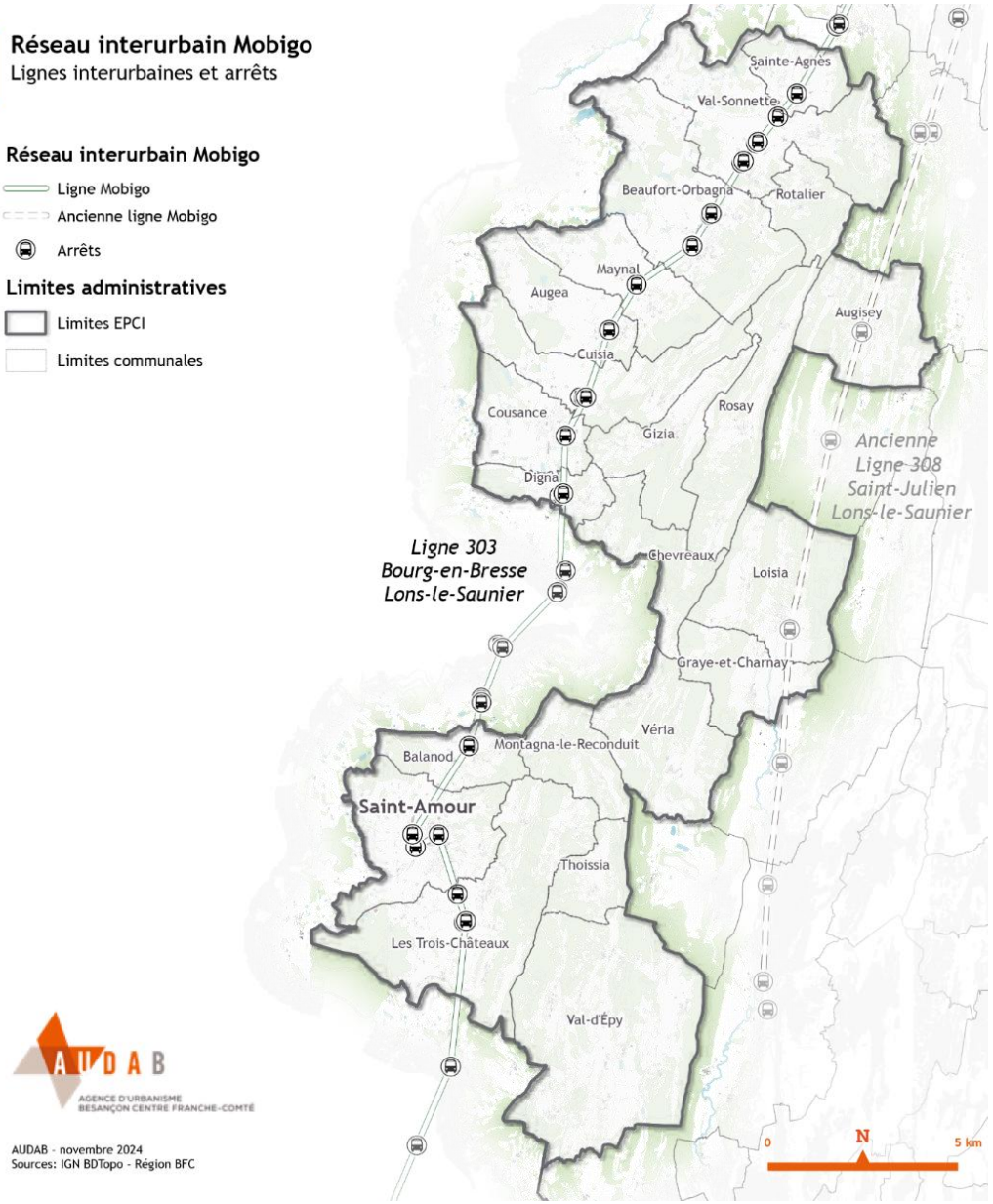
Réseau interurbain Mobigo

Deux lignes interurbaines Mobigo traversent le territoire de l'EPCI :

La **ligne Mobigo 303**, qui relie Bourg-en-Bresse à Lons-le-Saunier, offre un service régulier avec trois trajets par jour, du lundi au samedi.
Cette ligne est particulièrement bien desservie, avec 17 arrêts répartis sur le territoire. Elle dessert chaque commune traversée avec au moins un arrêt, y compris deux arrêts à Beaufort-Orbagna et Les Trois-Châteaux, ainsi que trois arrêts à Val-Sonnette et Saint-Amour.

L'**ancienne ligne 308**, reliant Saint-Julien à Lons-le-Saunier, a été transformée en un service de transport scolaire. Elle dessert désormais deux arrêts dans le territoire: à Augisey et Loisia.
Les habitants ont la possibilité d'emprunter cette ligne, mais cette information reste peu connue, tant auprès des usagers que des conducteurs. Toutefois, la surcharge de certains cars complique l'accès des élèves, rendant la communication sur ce sujet délicate.

Au total, le territoire est desservi par **19 arrêts** répartis entre ces deux lignes, assurant ainsi une couverture interurbaine sur l'ensemble de la zone.



MOBILITÉS

Infrastructures et offres de mobilités

Fréquentation du réseau interurbain Mobigo

Pour la **ligne LR 303** reliant Bourg-en-Bresse à Lons-le-Saunier, une **augmentation significative** du nombre de voyageurs est observée, passant de 57 158 en 2022 à 62 240 en 2023. Cette hausse de 5 082 voyageurs (+8,88%) reflète une tendance positive, suggérant que la ligne est de plus en plus utilisée. Cette croissance pourrait être attribuée à une meilleure desserte des communes traversées et à un service régulier, qui répond aux besoins des habitants et des usagers.

En revanche, la fréquentation de l'**ex LR 308**, anciennement reliant Saint-Julien à Lons-le-Saunier, connaît une baisse notable.

Le nombre de voyageurs passe de 2 363 en 2022 à 1 283 en 2023, soit une diminution de 1 080 voyageurs (-45,7%). Cette baisse peut être en partie expliquée par la fréquentation pour des trajets scolaires, ce qui a restreint son utilisation par des usagers non scolaires.

En résumé, la ligne LR 303 connaît une tendance à la hausse, tandis que l'ex LR 308, a enregistré une chute de fréquentation pour être ensuite transformée en service de transport scolaire.

Lignes Mobigo	2022	2023
LR **303** (Bourg-en-Bresse et Lons-le-Saunier)	**57 158**	**62 240**
Ex LR **308** (Saint-Julien et Lons-le-Saunier)	**2 363**	**1 283**

Source des données : Région BFC

MOBILITÉS

Modes alternatifs

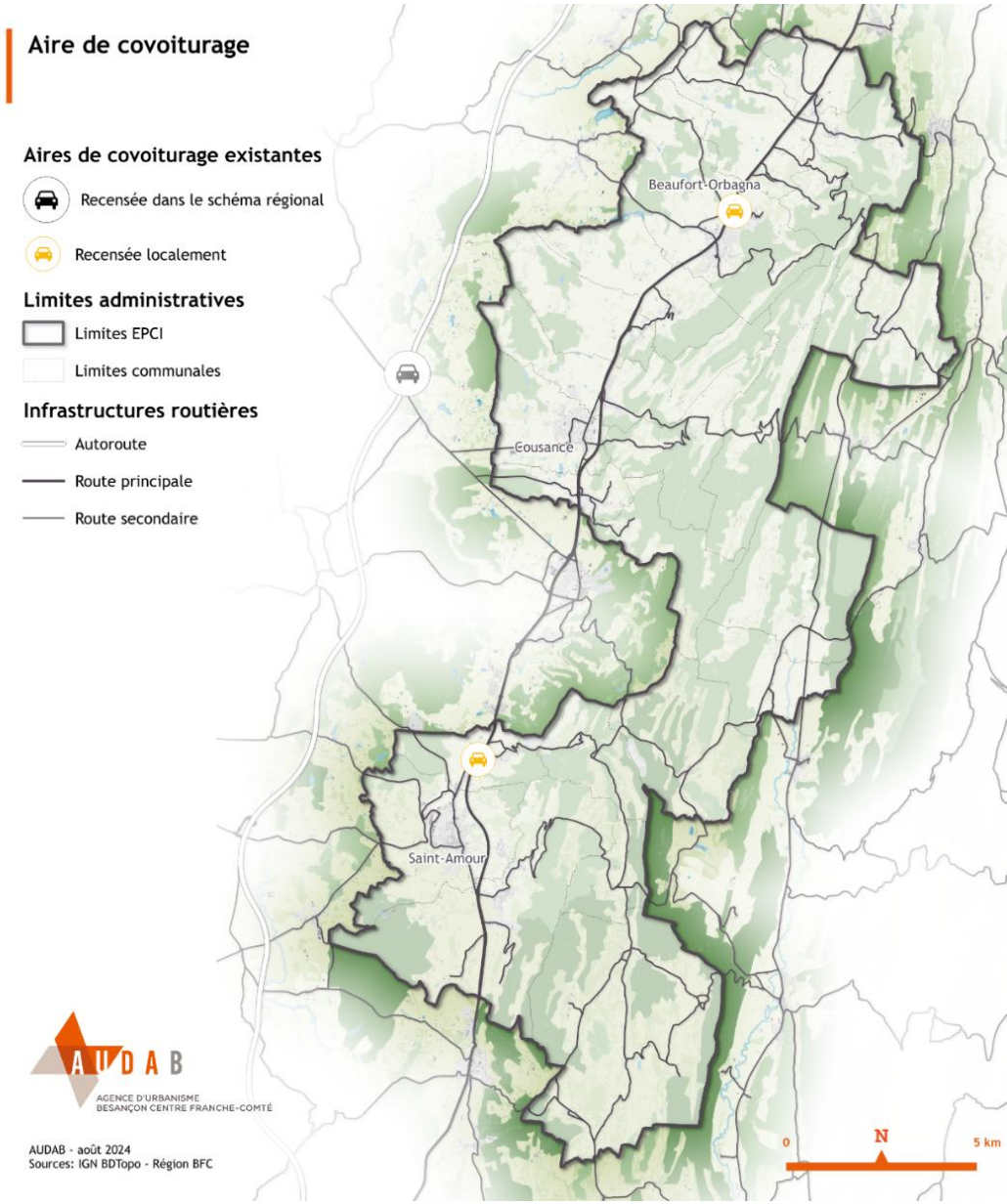
Covoiturage

Le périmètre de l'EPCI comprend deux aires de covoiturage sont recensées localement, situées sur des parkings publics. La première se trouve **parking de la salle des fêtes de Balanod**, tandis que la seconde, plus informelle, est située **au parking de « La Caborde » à Orbagna**. Ces espaces facilitent le covoiturage pour les habitants, bien qu'ils ne soient pas officiellement aménagés à cet effet.

Le schéma régional recense trois aires de covoiturage situées en dehors du territoire :

- À l'ouest, une aire de covoiturage à la sortie de l'A39, reliée à Cousance par la D311 (commune du Miroir)
- Au nord, une aire de covoiturage à Beaurepaire-en-Bresse, au croisement de l'A39 et de la D678
- Au nord-est, une aire de covoiturage à Perrigny.

Le covoiturage consiste à partager un véhicule avec d'autres usagers de la route pour effectuer tout ou une partie d'un trajet en commun.



MOBILITÉS

Modes alternatifs

Autopartage

Des stations d'autopartage sont disponibles à Louhans à l'ouest du territoire et à Moirans-en-Montagne à l'est, mais hors du périmètre de l'EPCI.

L'autopartage consiste à faire partager une communauté d'utilisateurs une même flotte de véhicules. Le principe repose sur un abonnement et un coût d'utilisation à l'heure.



Source : www.parc-haut-jura.fr

« Lyvia », un service d'autopartage mis en place dans le Haut-Jura, accessible par une inscription au réseau national d'autopartage CITIZ.



Source : Google MAPS

« Mission mobilité », un service d'autopartage mis en place à Louhans à proximité immédiate de la Maison de l'Emploi, accessible par une inscription au réseau national d'autopartage CITIZ.

MOBILITÉS

Modes alternatifs

Bornes de recharge électriques

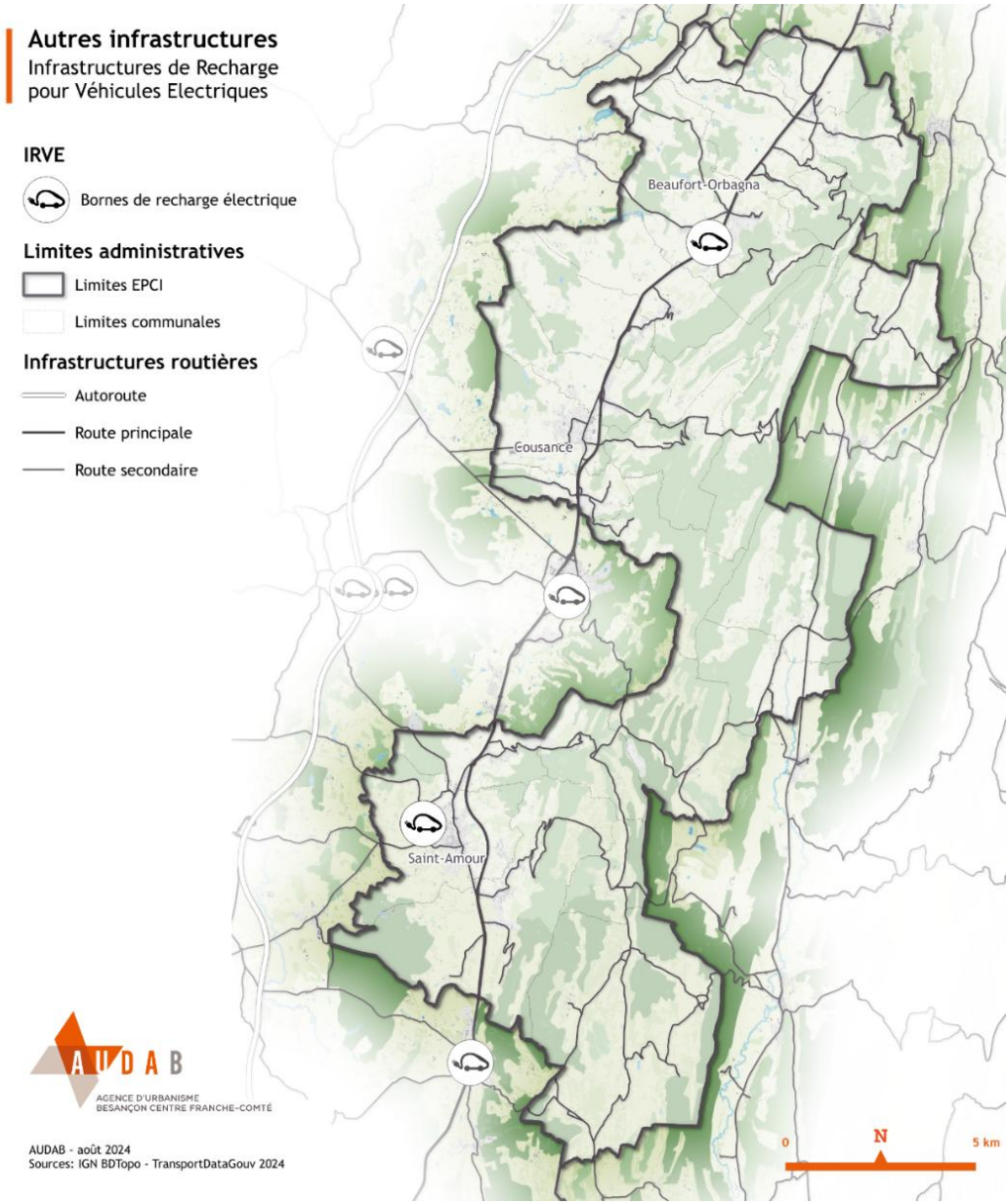
Le territoire de la CCPdJ dispose de deux infrastructures de recharge pour véhicules électriques :

- à Beaufort-Orbagna (STATIONS-E : 2 bornes de recharge en 22 kwh et 50 kwh)
- À Saint-Amour (au niveau du magasin du magasin Aldi : 2 bornes de recharge pour véhicule électrique en 7 kwh et 22 kwh)

Il est toutefois difficile de repérer les stations de recharge pour voitures électriques en raison de la signalétique et du jalonnement insuffisants.

Des infrastructures supplémentaires se trouvent à proximité, mais hors du territoire, notamment :

- à Cuiseaux
- à l'ouest, à la sortie de l'A39
- à Dommartin-lès-Cuiseaux
- au sud, à Coligny.



MOBILITÉS

Modes actifs

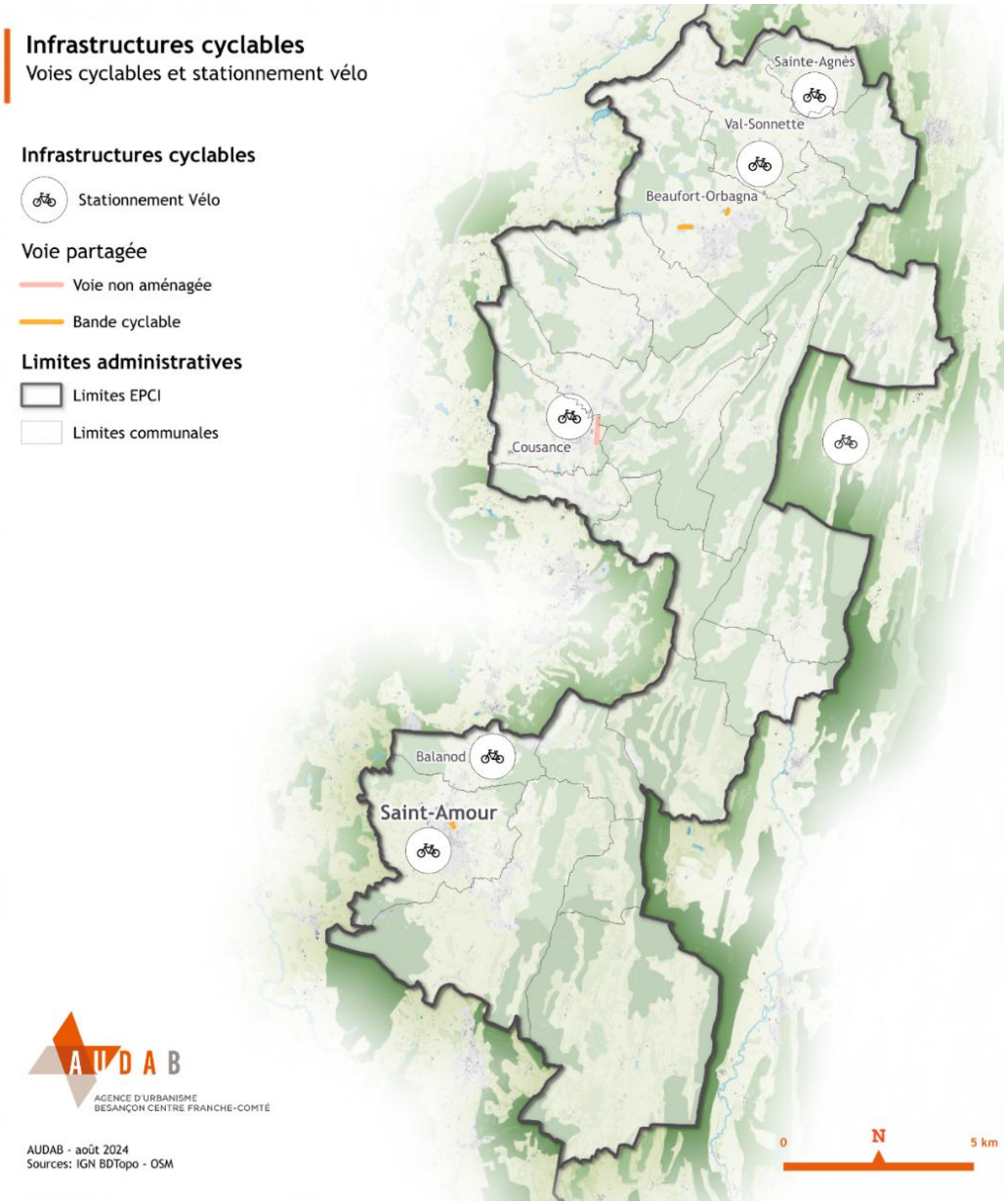
Infrastructures cyclables

Le territoire dispose de petits tronçons de bandes cyclables, présents uniquement dans les communes de Saint-Amour et Beaufort-Orbagna, mais la couverture reste très limitée.

De plus, il n'existe pas de véritables voies dédiées, telles que des pistes cyclables, des voies vertes, des vélo-rues ou des couloirs bus+vélo.

En ce qui concerne le stationnement des vélos, celui-ci est présent uniquement dans 5 communes de l'EPCI : Saint-Amour, Balanod, Cousance, Val-Sonnette et Sainte-Agnès.

L'insuffisance des aménagements et des accès cyclables, ainsi que le manque de sécurisation du stationnement vélo, créent des risques de vol et d'accidents. Cela limite l'usage du vélo, d'autant plus que le dénivelé constitue une contrainte supplémentaire.



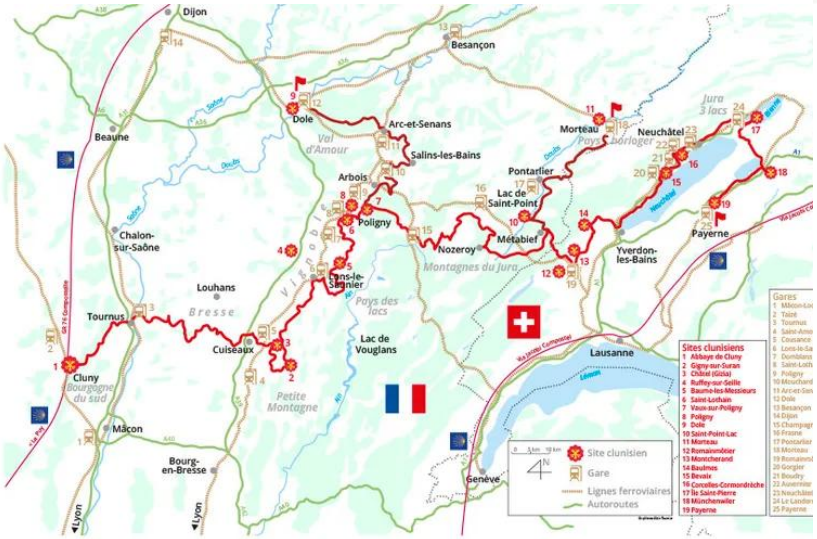
MOBILITÉS

Modes actifs

Cheminements piétons

Le territoire est traversé par «le chemin clunisien», un itinéraire culturel de grande randonnée reliant Romainmôtier (Vaud, Suisse) à Cluny (Saône-et-Loire, France), en passant par le massif du Jura et la Bourgogne Franche-Comté.

Plusieurs cheminements de randonnée locaux couvrent également le territoire.



Source : arcjurassien.org



MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Travail

Les mobilités professionnelles des habitants de la CCPdJ sont principalement intra-départementales (département du Jura).

Près de **20 % des actifs** travaillent dans leur **commune de résidence**, tandis qu'environ **42 %** exercent dans une **autre commune du même département**.

Les déplacements domicile-travail **vers l'étranger restent marginaux**, avec seulement ≈0,35 % des actifs se rendant notamment en Suisse pour travailler.

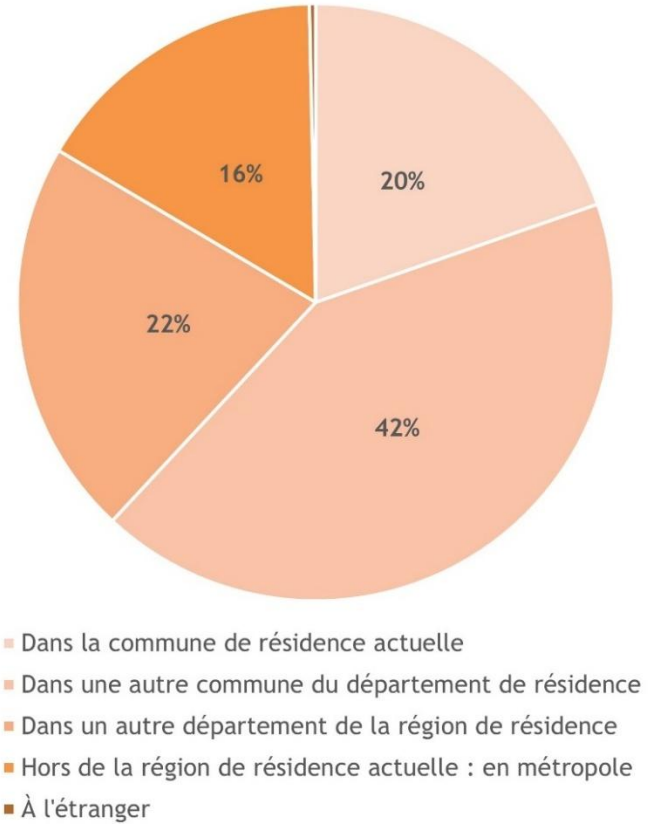
Flux : le dénombrement d'une circulation entre lieux sur une infrastructure

Un flux a une origine, une destination et suit un trajet.

Les bases sur les flux de mobilité (INSEE) fournissent le dénombrement de trois types de mobilités :

- **Mobilités professionnelles :** déplacements domicile-lieu de travail
- **Mobilités scolaires :** déplacements domicile-lieu d'études
- Migrations résidentielles entre communes : commune de résidence / commune de résidence antérieure

Part des déplacements selon le lieu de travail



Source : Mobilités Professionnelles 2021, INSEE.

MOBILITÉS

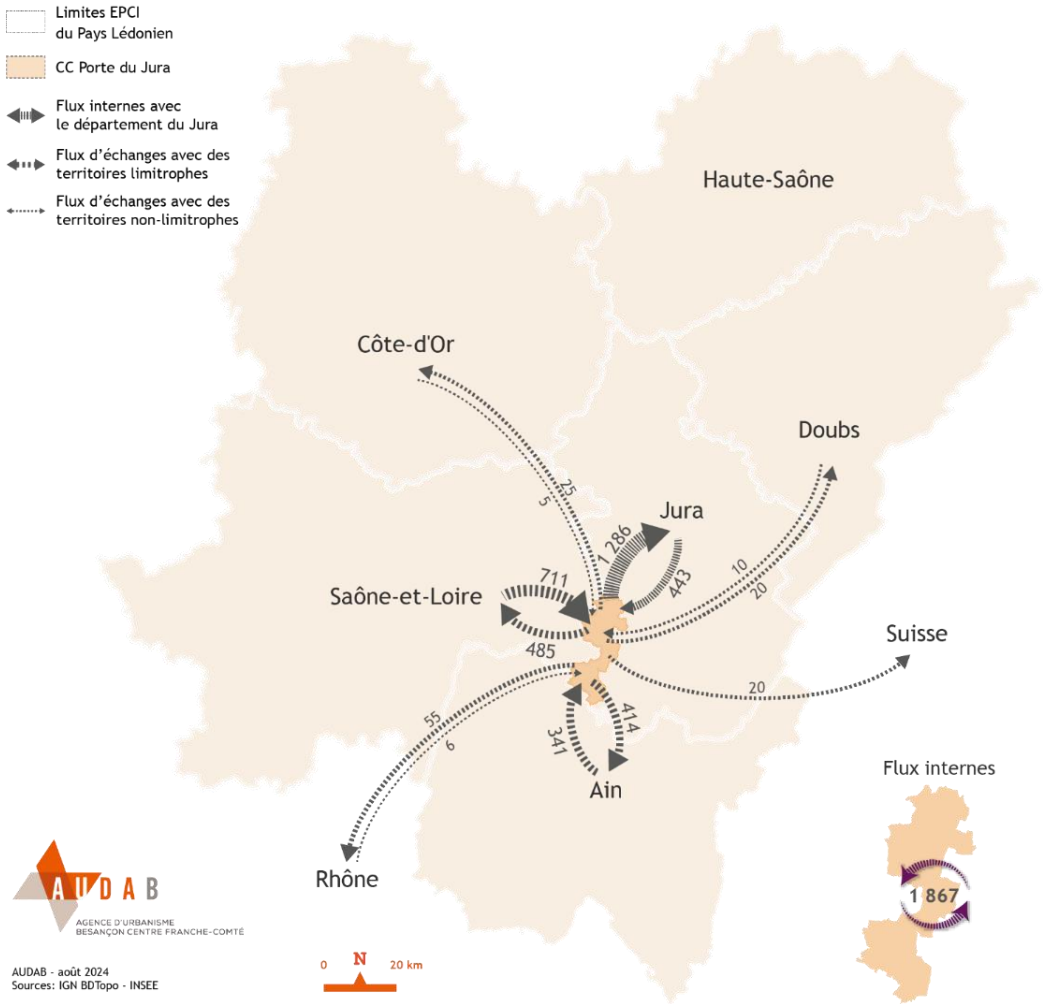
Flux de mobilité : Domicile - Travail

Environ **31% des actifs travaillent sur leur territoire de résidence** (CCPdJ), ce qui traduit une proportion significative d'emplois locaux.

Toutefois, les déplacements domicile-travail sont majoritairement sortants, avec près de **41% des actifs travaillant en dehors de l'EPCI**.

Cette dynamique de mobilité est marquée par des flux importants avec d'autres territoires du département du Jura, soulignant l'interdépendance économique et l'attractivité des pôles d'emploi voisins.

Flux de mobilités professionnelles
Origines et destinations des trajets domicile-travail



MOBILITÉS

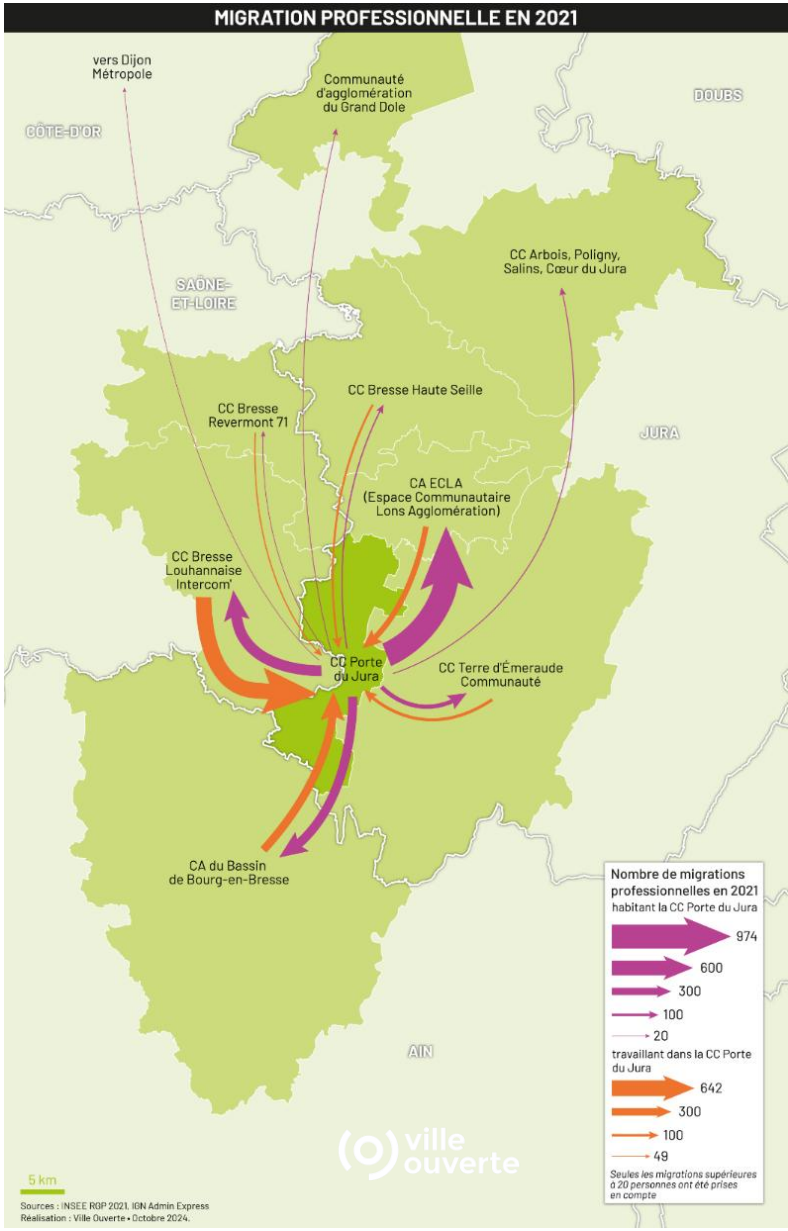
Flux de mobilité : Domicile - Travail

Le territoire de la CCPJ se caractérise par d'importants flux de navetteurs, principalement orientés vers l'**Espace Communautaire Lons Agglomération (16,2 % des actifs)**, tandis que les déplacements vers la **Communauté d'Agglomération du Bassin de Bourg** restent plus limités **(6,2 %).**

Par ailleurs, des flux notables proviennent également d'autres territoires, traduisant une certaine attractivité locale.

Sur les **5 990 actifs résidant dans la CCPdJ**, une proportion significative **≈31%**, travaille sur leur territoire, confirmant la présence d'un nombre important d'emplois locaux.

Les autres principaux pôles d'emploi sont la **CC Bresse Louhannaise (7,3%)** et, comme mentionné, CA ECLA et la CA du Bassin de Bourg.

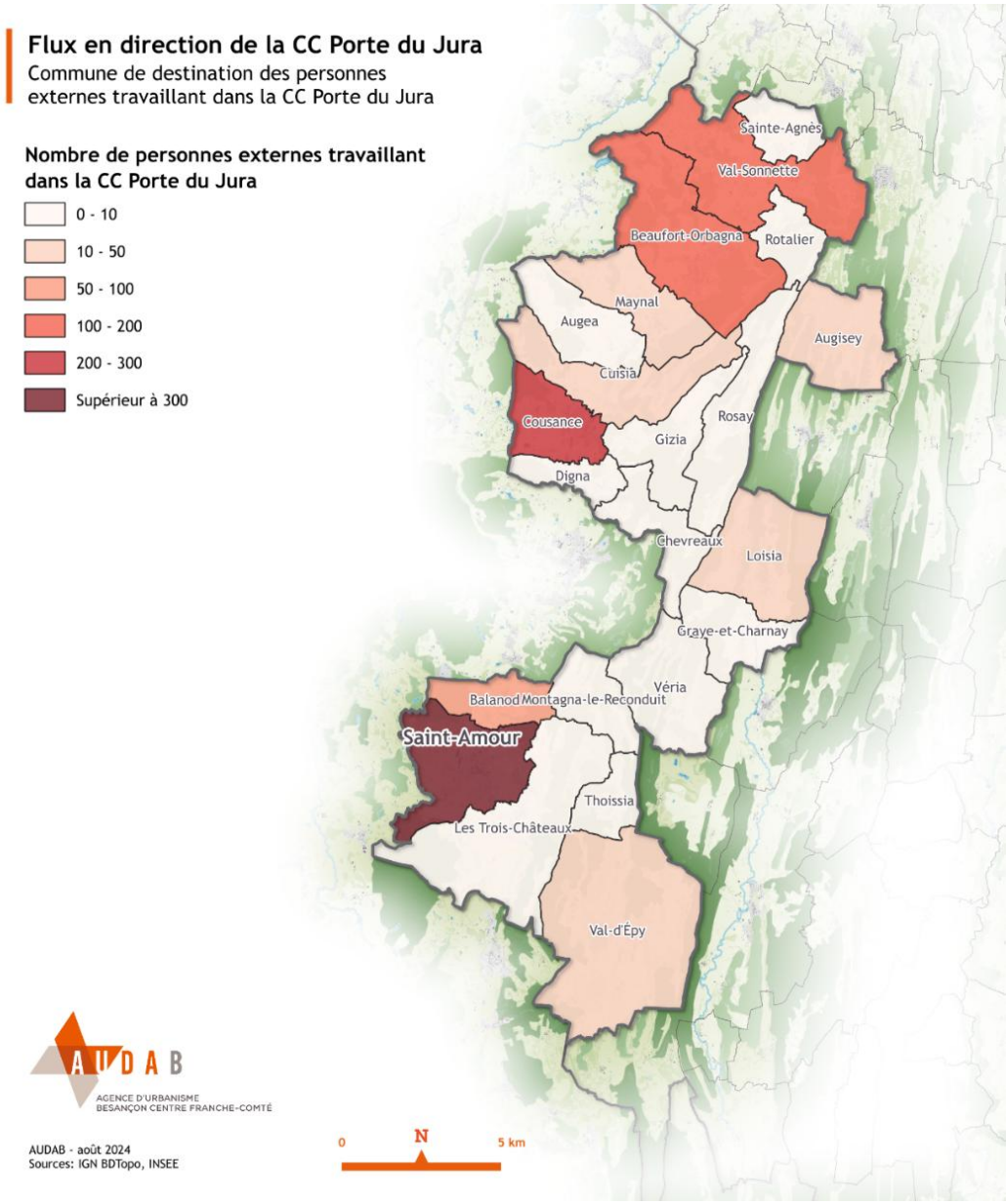


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Travail

» Flux entrants

Saint-Amour, Cousance, Beaufort-Orbagna et Val-Sonnette attirent le plus de travailleurs externes.

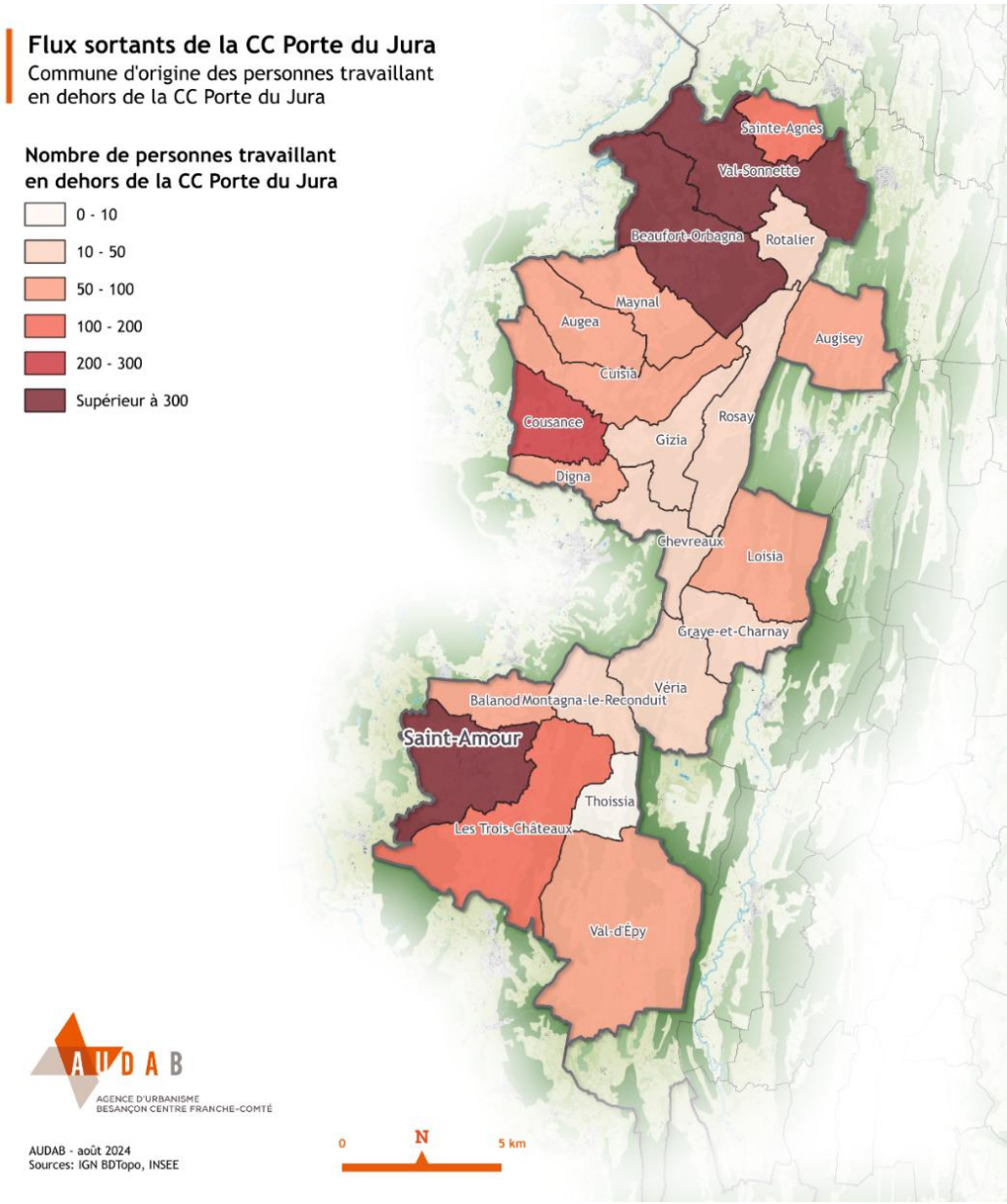


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Travail

» Flux sortants

Communes fortement émettrices : Saint-Amour, Beaufort-Orbagna et Val-Sonnette montrent des flux sortants élevés (>300).

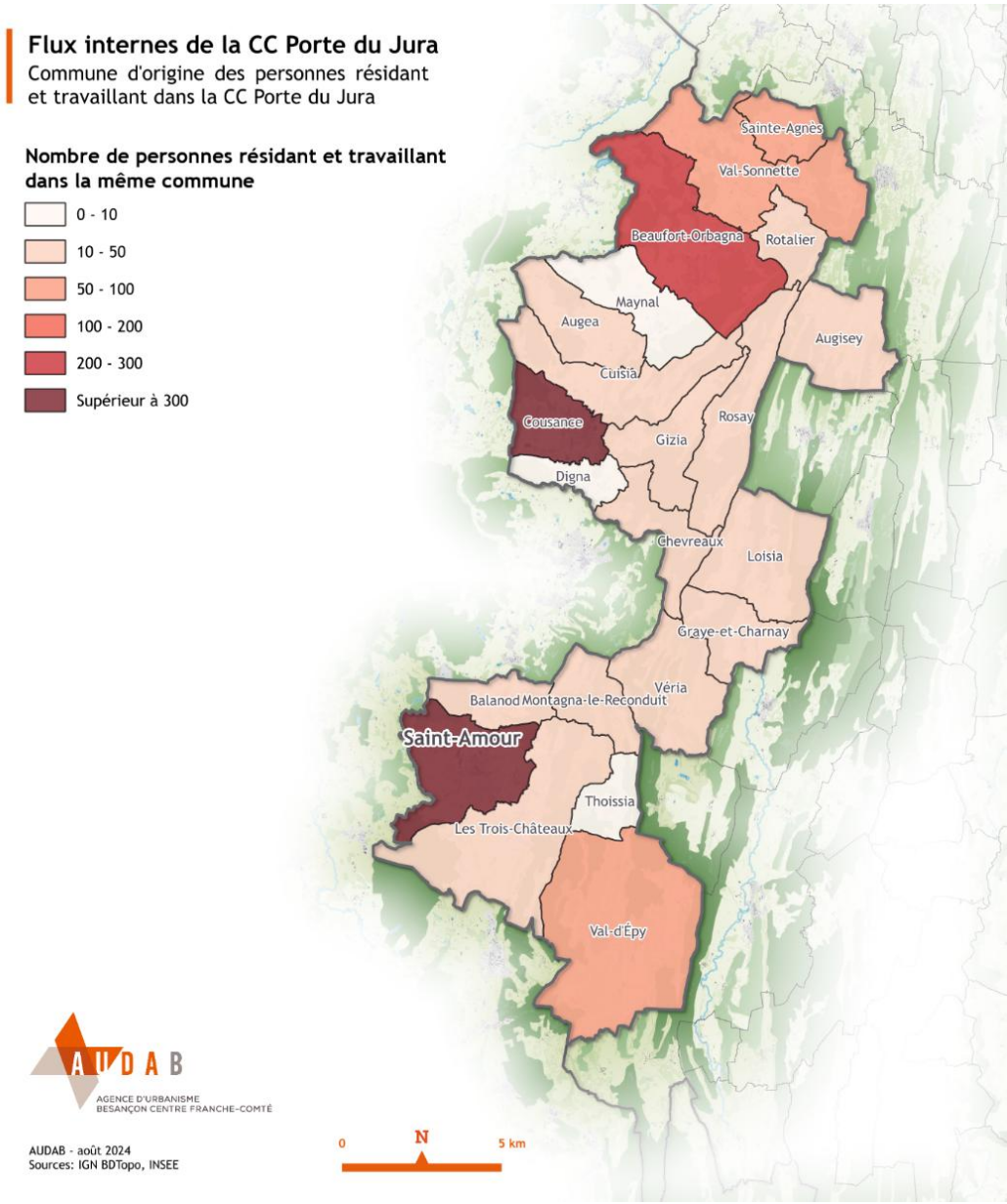


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Travail

Flux internes

Les flux internes, variés pour chaque commune, sont particulièrement significatifs pour Saint-Amour, Cousance et Beaufort-Orbagna.

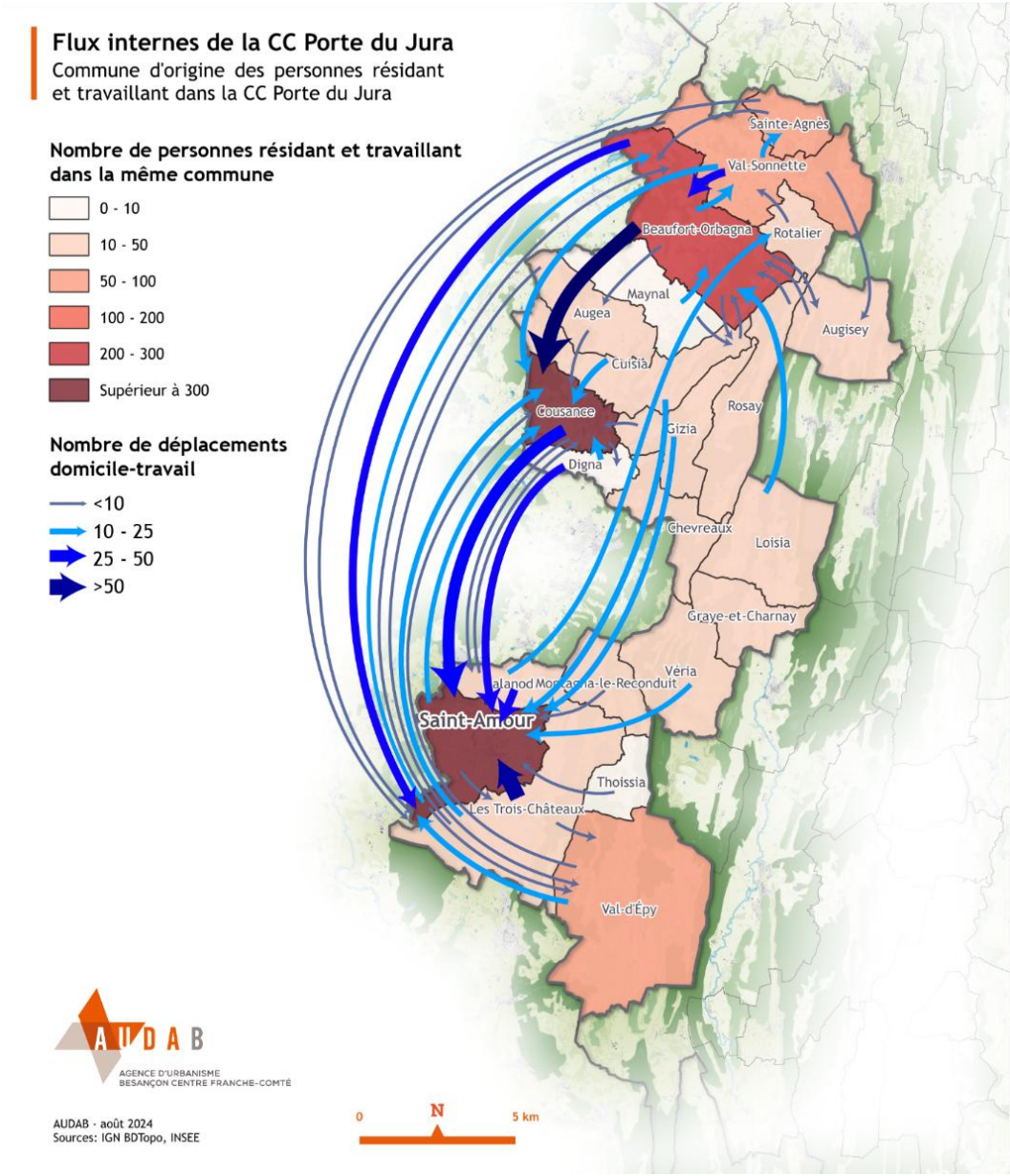


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Travail

Synthèse des flux internes

Flux internes majoritairement entre des communes limitrophes, mais aussi provenant de d'autres communes plus éloignées (en direction de Saint-Amour, Cousance et Beaufort-Orbagna).



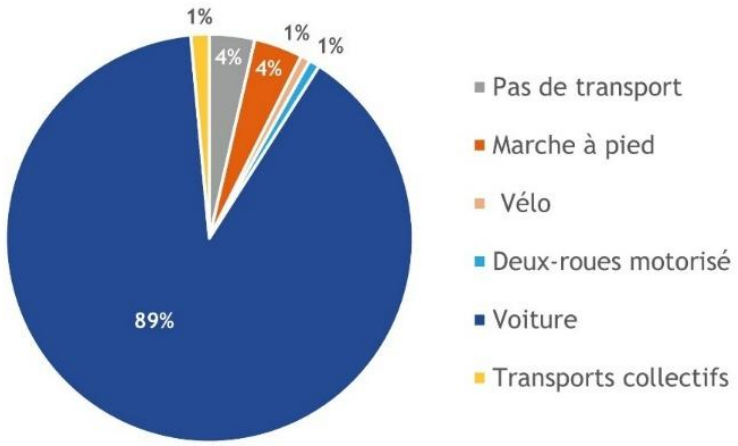
MOBILITÉS

Pratiques de déplacement (domicile-travail)

Parts modales

- Mode de déplacement principalement motorisé.
- Utilisation très limitée des transports collectifs et du vélo.
- Recours aux modes actifs (en particulier la marche) plus significatif pour les déplacement internes à l'EPCI (par rapport aux flux sortants et entrants).

Part des déplacements selon le mode



Part des déplacements selon le mode par type de flux

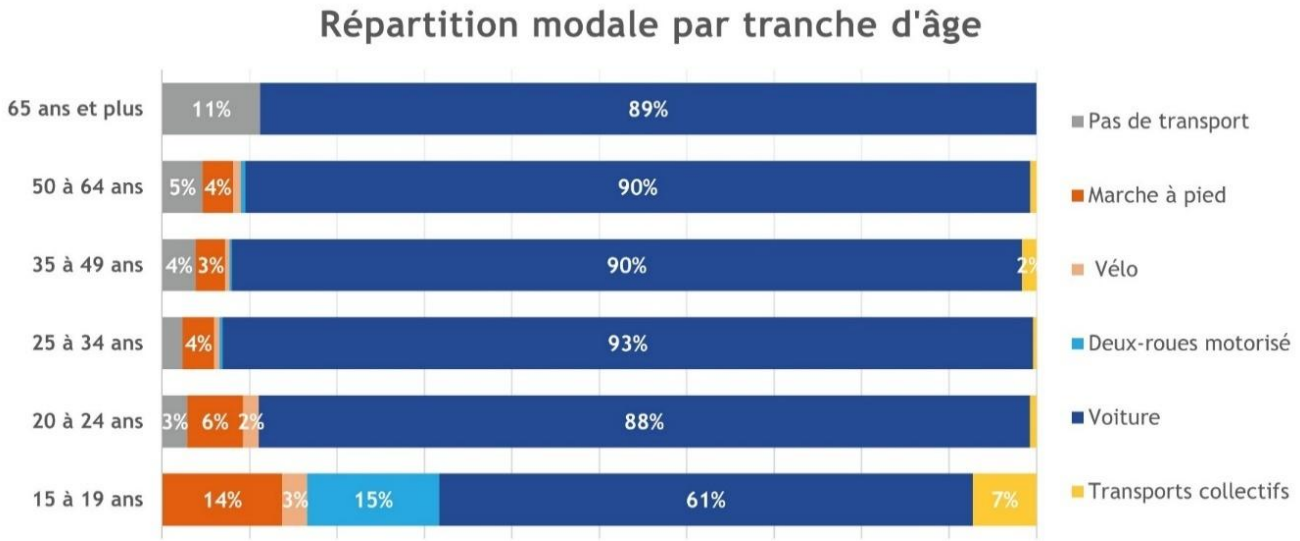


MOBILITÉS

Pratiques de déplacement (domicile-travail)

Parts modales par tranche d'âge

- Mode de déplacement principalement motorisé (> 90%) à partir de 25 ans.
- Recours à la marche qui diminue légèrement avec l'âge.
- Pour les 15 - 19 ans, utilisation significative de modes autres que la voiture (la marche, deux roues motorisées et transports collectifs).

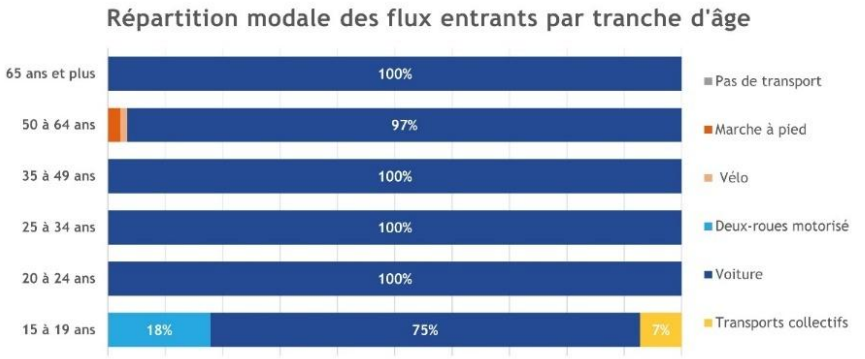


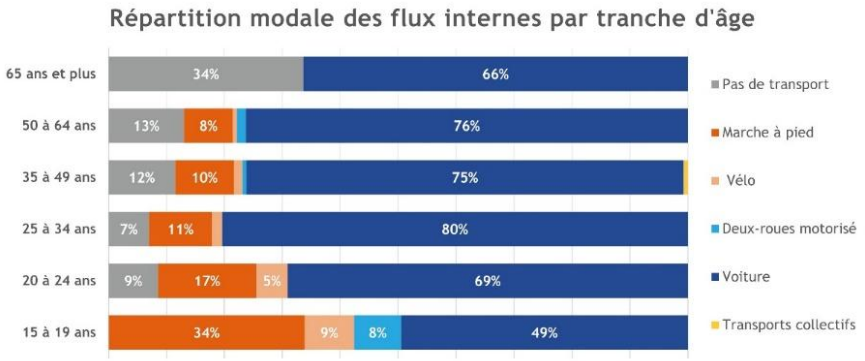
MOBILITÉS

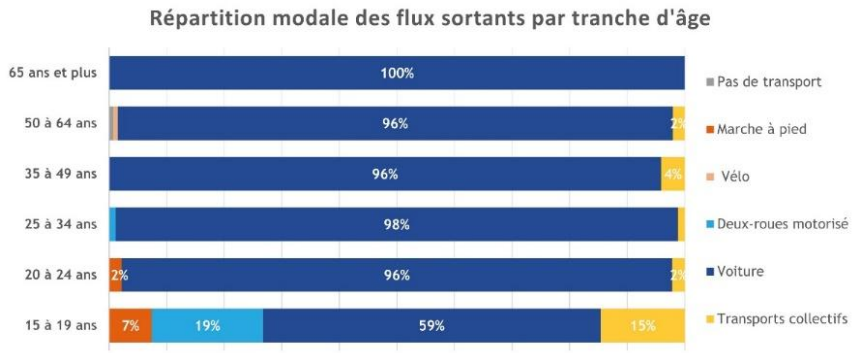
Pratiques de déplacement (domicile-travail)

Parts modales par tranche d'âge

- Mode de déplacement exclusivement motorisé (>95%), à partir de 20 ans, pour les déplacements en direction et en dehors de l'EPCI.
- Utilisation **quasi nulle des transports collectifs pour les déplacements internes, quelle que soit la tranche d'âge.**
- Recours au vélo très limité, même pour les plus jeunes.
- Recours significatif à la marche pour les déplacements internes à l'EPCI, mais qui diminue progressivement avec l'âge.
- Proportion significative de déplacements sortants de l'EPCI en deux roues motorisées et en transports collectifs, pour les 15-19 ans.





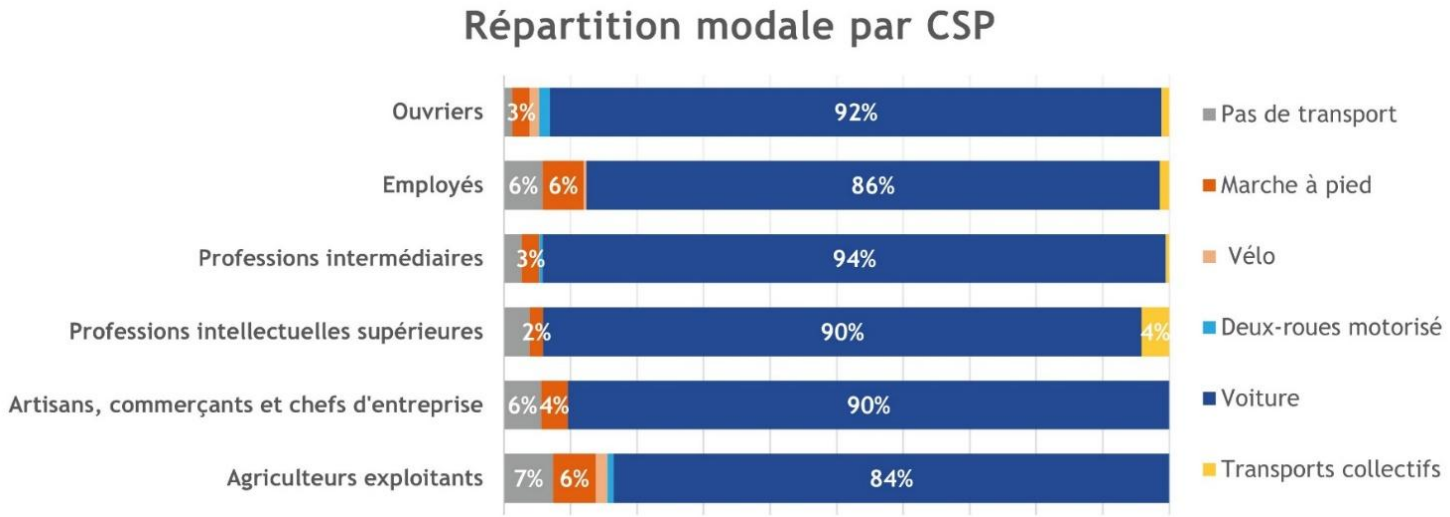


MOBILITÉS

Pratiques de déplacement (domicile-travail)

Parts modales par CSP

- Mode de déplacement principalement motorisé pour toutes les catégories socio-professionnelles (CSP).
- Bien que globalement limité, **le recours à la marche est plus fréquent chez les agriculteurs et les employés.**
- Recours aux transports collectifs, quoique très faible, plus marqué pour les professions intellectuelles supérieures.

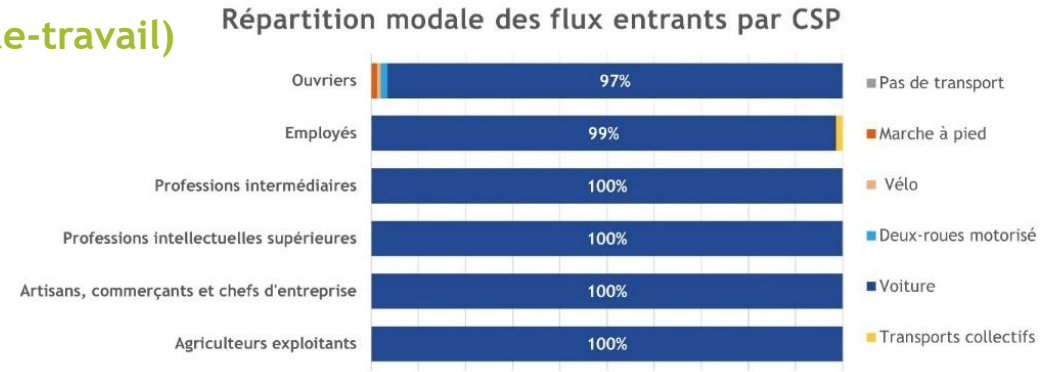


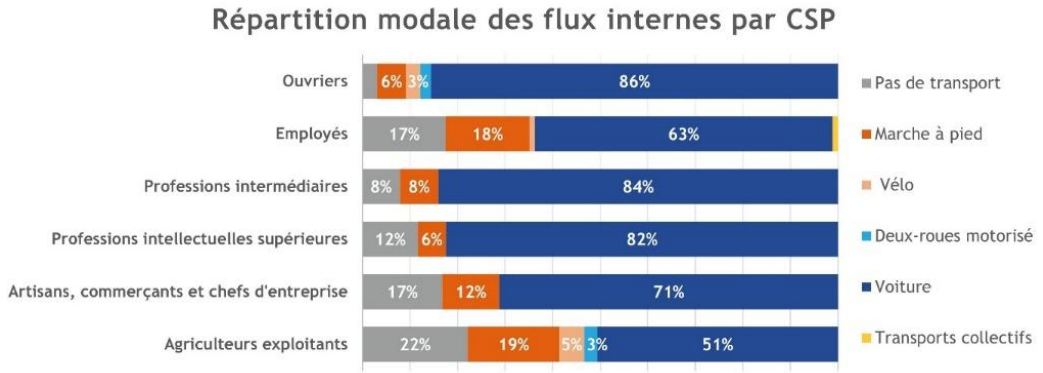
MOBILITÉS

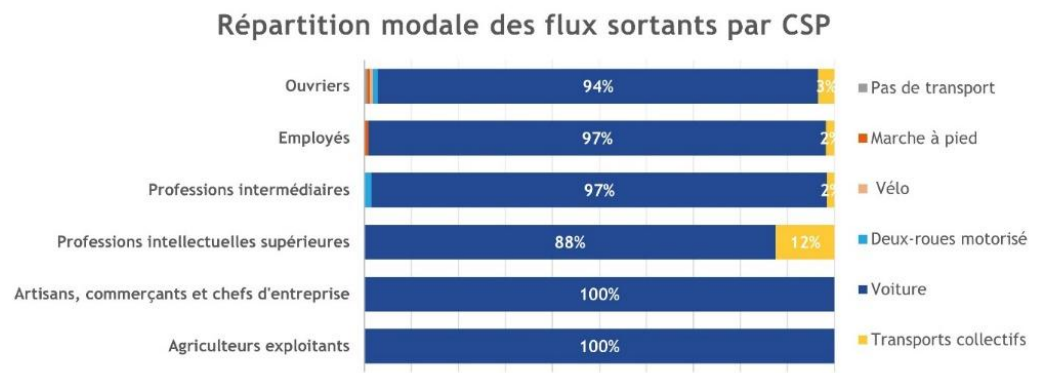
Pratiques de déplacement (domicile-travail)

Parts modales par CSP

- Mode de déplacement exclusivement motorisé (>97%) pour les déplacements en direction de l'EPCI, toutes CSP confondues.
- Recours significatif à la marche pour les déplacements internes à l'EPCI, en particulier par les agriculteurs et les employés.
- Utilisation quasi nulle des transports collectifs pour les déplacements internes, quelle que soit la CSP.
- Recours au **vélo quasi nul, à l'exception de pourcentage très faible parmi les ouvriers et les agriculteurs.**
- Part notable des **transports collectifs dans les déplacements sortants de l'EPCI, pour les professions intellectuelles supérieures.**





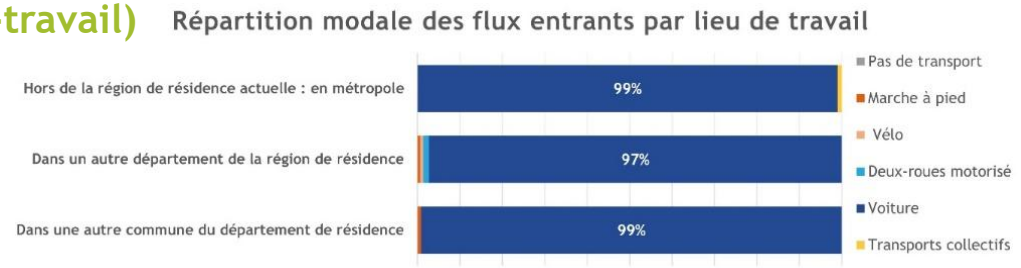


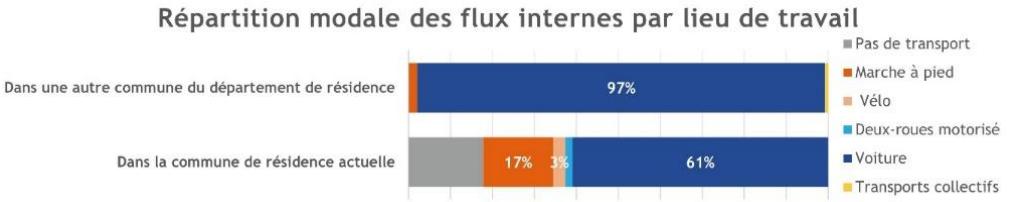
MOBILITÉS

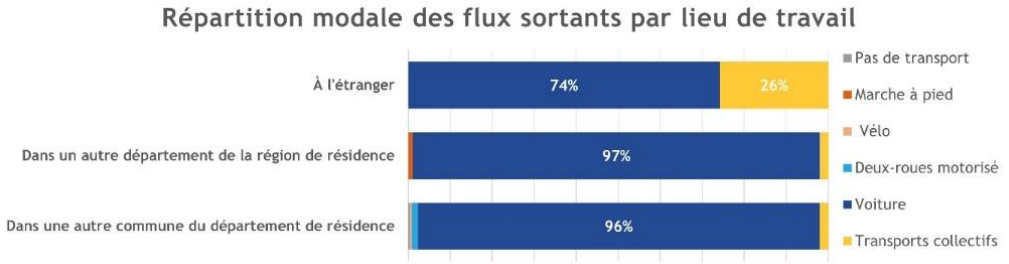
Pratiques de déplacement (domicile-travail)

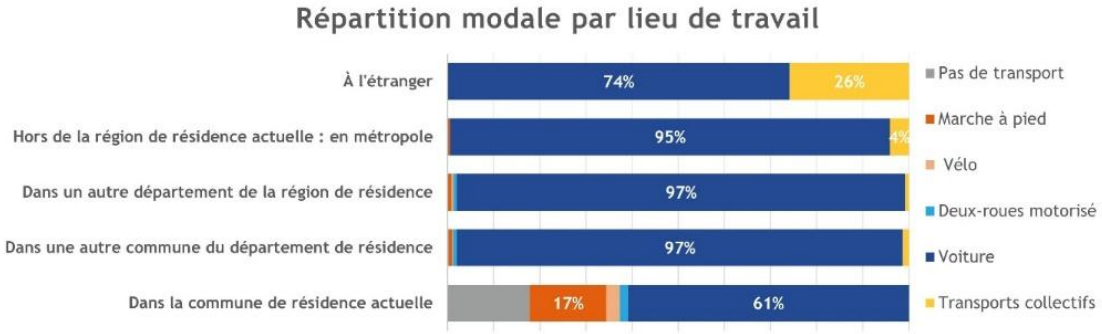
Parts modales par lieu de travail

- Mode de déplacement exclusivement motorisé (>97%) pour les déplacements en direction de l'EPCI.
- Recours aux **modes actifs (en particulier la marche) plus significatif pour les personnes travaillant dans leur commune de résidence.**
- Part modale significative des transports en communs pour les personnes travaillant en Suisse.





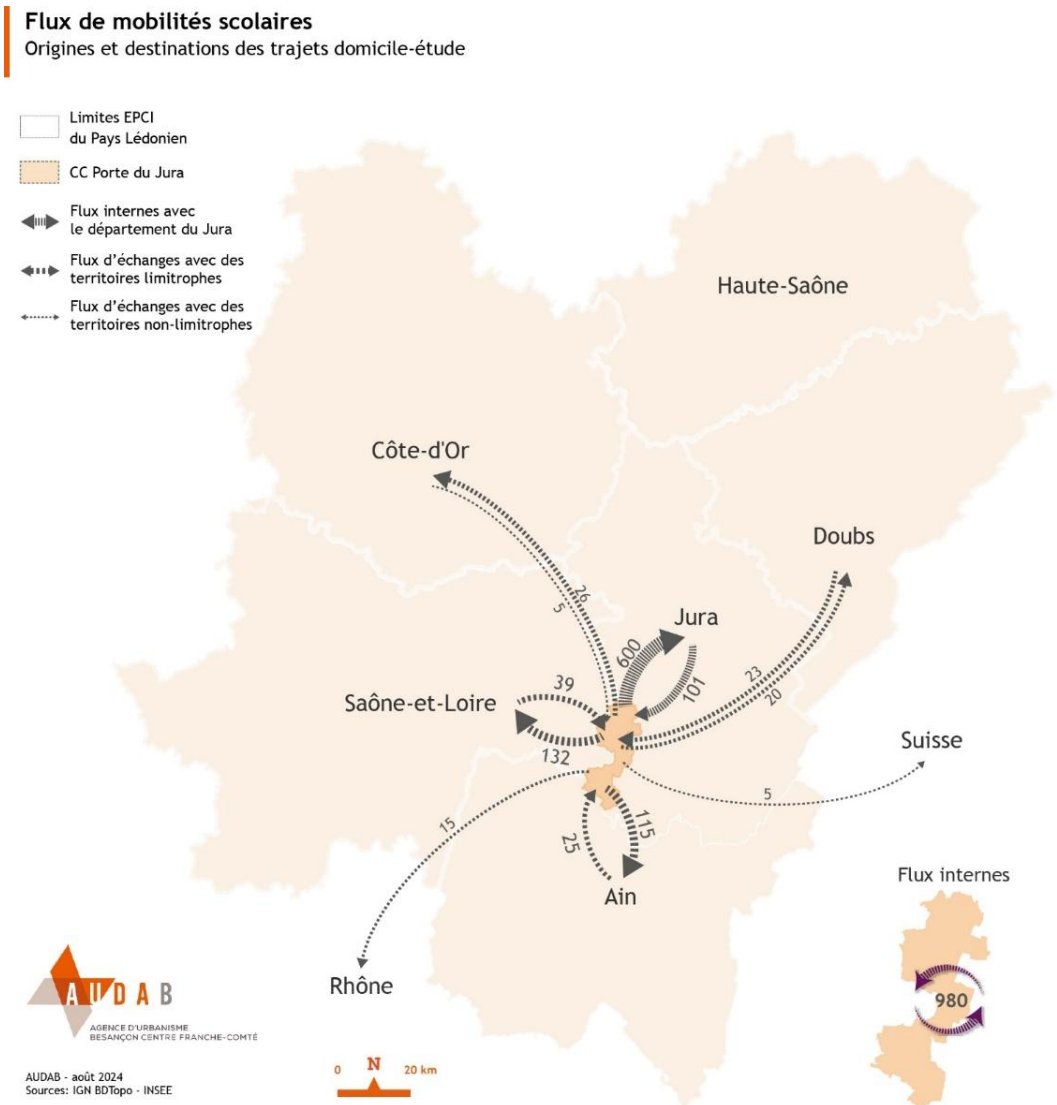




MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Lieu d'étude

- Déplacements domicile-étude majoritairement internes de l'EPCI **≈46%.**
- Proportion significative de scolaires fréquentant un établissement en dehors du territoire de l'EPCI **≈ 45%.**
- Des mobilités majoritairement orientées vers les communes du département du Jura.

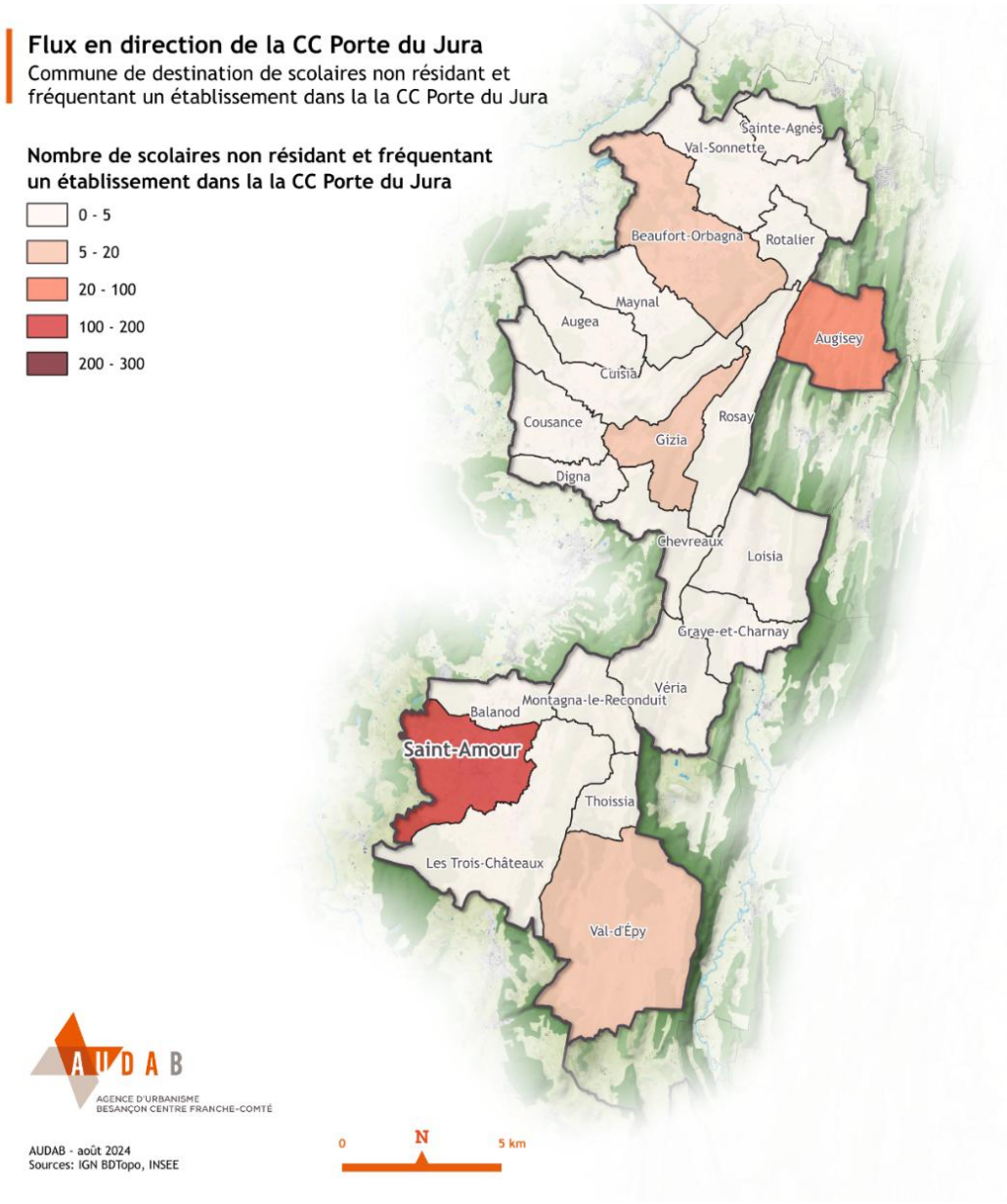


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Lieu d'étude

» Flux entrants

Saint-Amour attire le plus de scolaires.

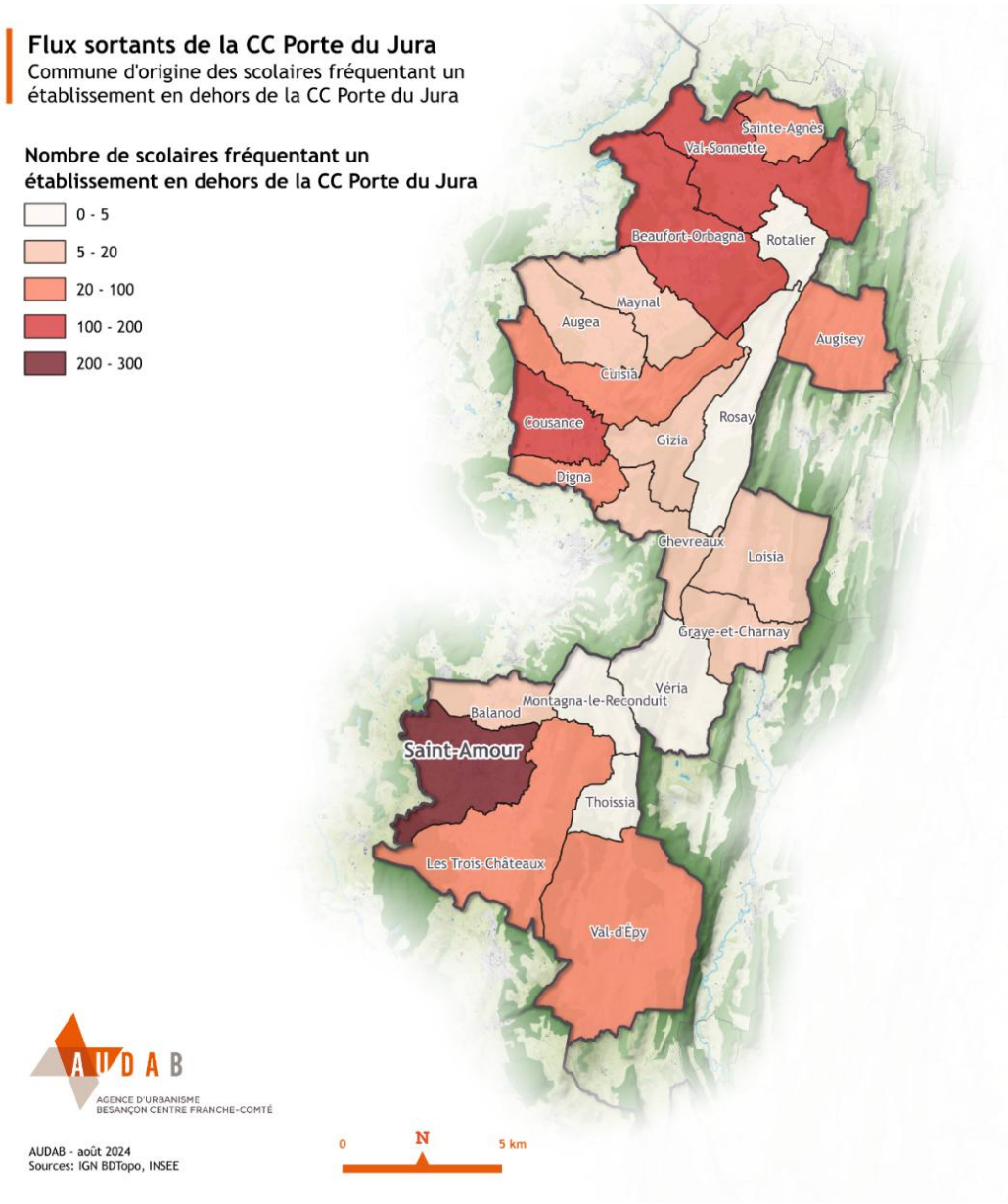


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Lieu d'étude

» Flux sortants

Communes fortement émettrices : Saint-Amour, Cousance, Beaufort-Orbagna et Val-Sonnette.

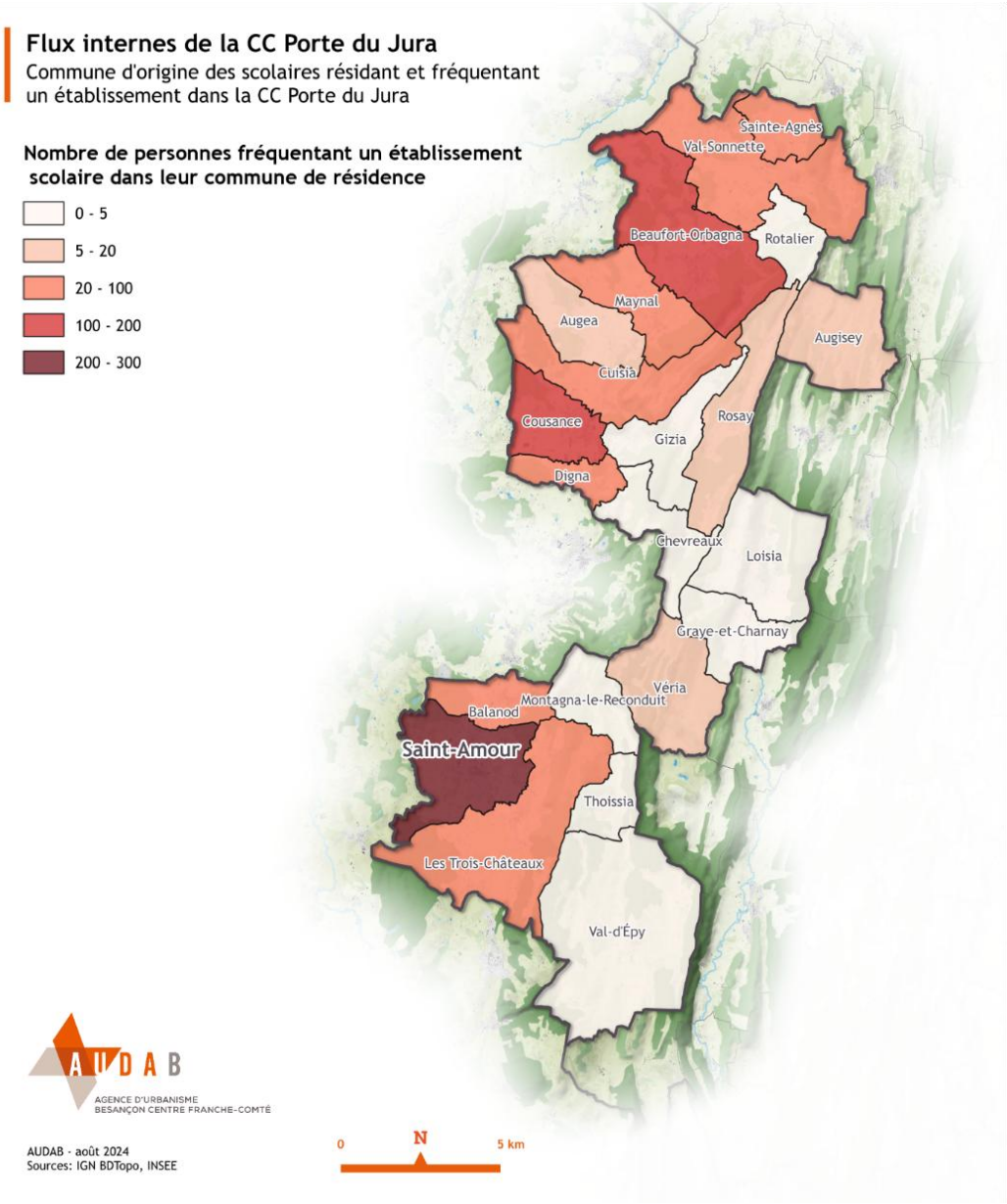


MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Lieu d'étude

Flux internes

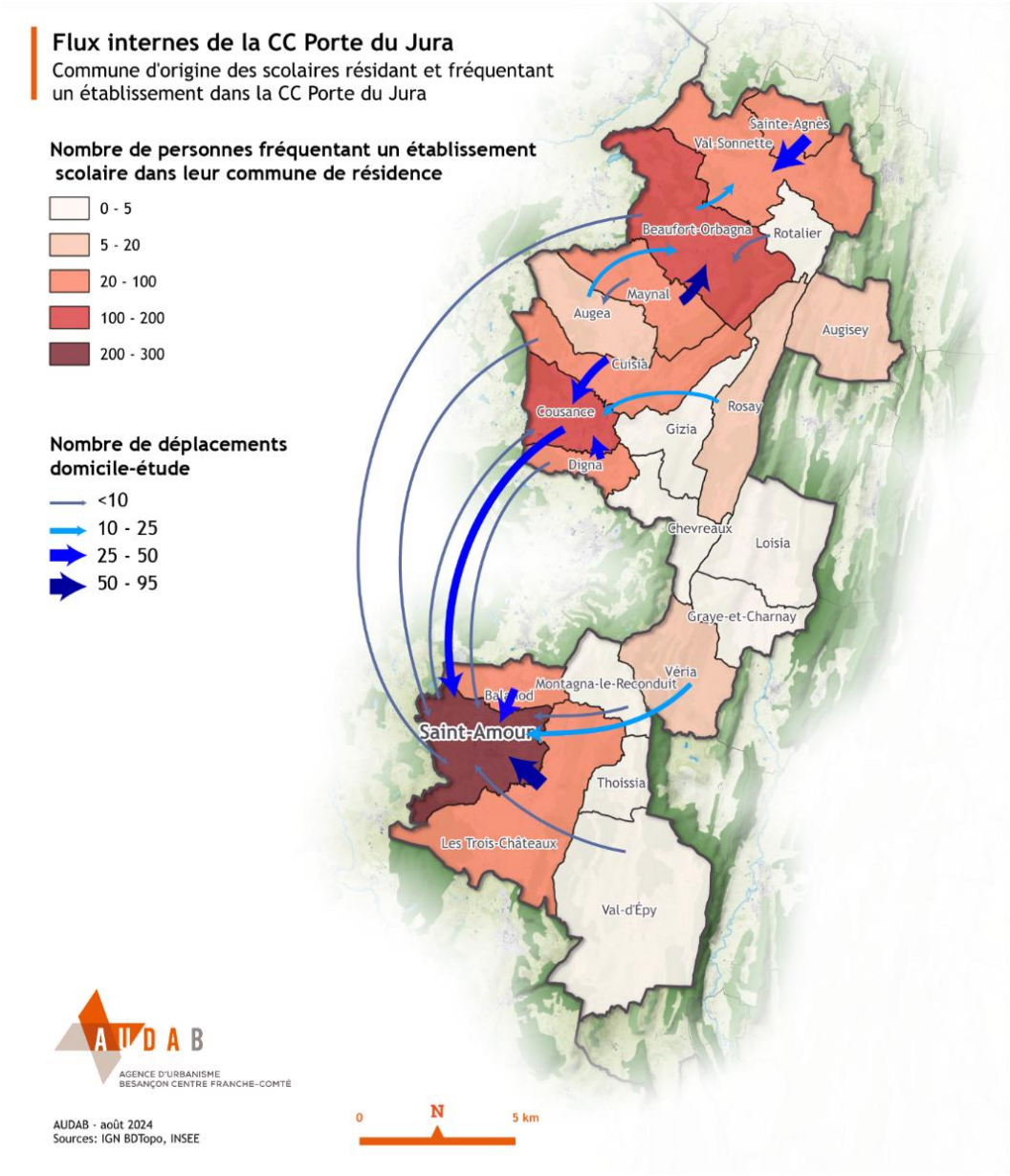
Les flux internes, variés pour chaque commune, sont particulièrement significatifs pour Saint-Amour, Cousance et Beaufort-Orbagna.



MOBILITÉS

Flux de mobilité : Domicile - Lieu d'étude

- Synthèse des flux internes



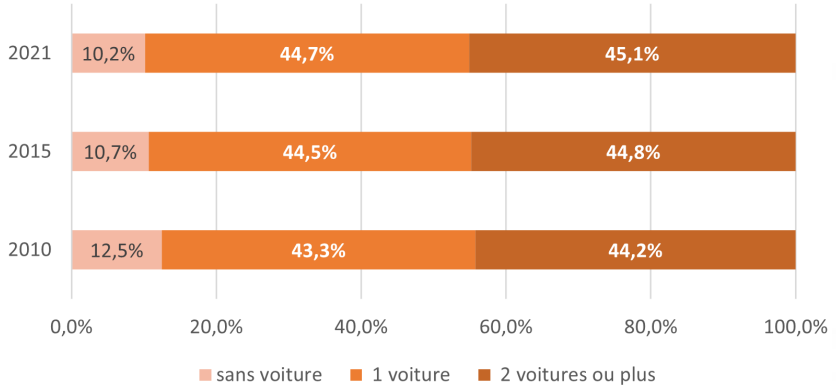
MOBILITÉS

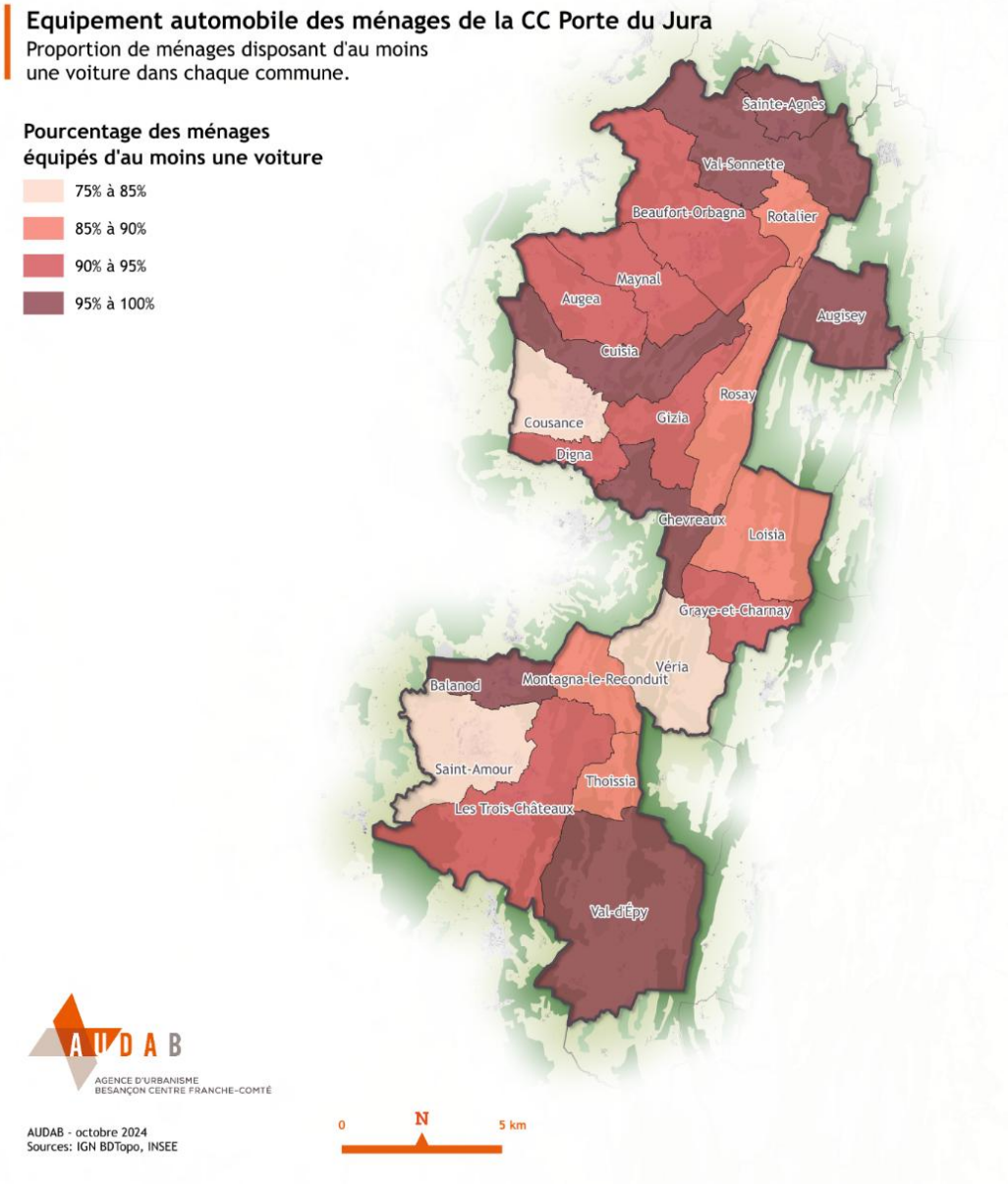
Equipement automobile des ménages

Le taux d'équipement automobile des ménages de la CC Porte du Jura présente une proportion importante de ménages disposant d'au moins une voiture, avec une variation entre 75% à 100%. Une forte motorisation est observée dans la majorité des communes, notamment au sud du territoire , avec des communes comme Val-d'Épy et Les Trois Châteaux où 95% à 100% des ménages possèdent au moins une voiture.

À l'inverse, quelques communes, comme Balanod et Cousance, affichent des taux légèrement inférieurs (75% à 85%).

Équipement automobile des ménages de la CC Porte du Jura





MOBILITÉS

Aménagement de l'espace public et mobilités

Le caractère fortement minéral de la RD 1083 lui confère un profil très routier, renforçant ainsi l'image de la dépendance à l'automobile.

Les conditions de traversée pour les piétons imposent des contraintes importantes aux déplacements à pied dans les communes traversées par la RD 1083, en particulier en direction des écoles. Plus généralement, les déplacements piétons pour les trajets quotidiens vers l'emploi, les établissements scolaires et les commerces de proximité sont également limités. Cela concerne notamment l'accès aux arrêts de la ligne Mobigo.


Val-Sonnette - RD 1083

Source : GoogleMaps, 2023



Augea - RD 1083

Source : GoogleMaps, 2023


Saint-Amour - RD 1083

Source : GoogleMaps, 2023

MOBILITÉS

Aménagement de l’espace public et mobilités

La minéralisation des parkings, ainsi que le marquage au sol, donnent aux voies une apparence nettement plus routière, accentuant ainsi l’image d’un environnement propice à l’usage de l’automobile.

Ce type d'aménagement contribue à renforcer l'idée que la voiture est essentielle et omniprésente, en particulier dans les espaces urbains où l'on privilégie les infrastructures liées au transport individuel.

En raison de l’étroitesse de certaines voies et des caractéristiques de certaines maisons, les places se stationnement sont insuffisantes dans les centres-bourgs et le long des axes routiers.

Cette situation peut être exacerbée par une pression croissante sur le stationnement, qui découle d’un taux important de motorisation des ménages, souvent liée à l'absence de solutions alternatives, notamment de transports collectifs.



Cousance – Grande Rue

Source : GoogleMaps, 2023



Saint-Amour – RD51

Source : GoogleMaps, 2021

MOBILITÉS

Aménagement de l'espace public et mobilités

Les aménagements de voirie tels que les ralentisseurs et les chicanes contribuent à apaiser la circulation en réduisant la vitesse des véhicules, offrant ainsi plus de sécurité et d'espace aux piétons et cyclistes.

La végétalisation des abords, avec des plantations ou des arbres, réduit le caractère minéral de la voirie.

L'intégration de ces éléments permet de créer des espaces publics partagés qui favorisent une mobilité plus douce, durable et inclusive, où différents modes de transport peuvent cohabiter.



Beaufort - RD 1083


Beaufort - RD 1083


Cousance - Grande Rue



Cousance - Grande Rue

Source : GoogleMaps, 2023

MOBILITÉS

Aménagement de l'espace public et mobilités

Des aménagements liés à la multimodalité, tels que des parkings près des gares, des cheminements piétons et des voies cyclables, ont été réalisés, mais plusieurs problèmes subsistent. Le stationnement pour vélos reste insuffisant et mal sécurisé, ce qui limite l'utilisation du vélo comme mode de transport alternatif. Les accès piétons aux arrêts de bus sont souvent peu adaptés, ce qui crée des obstacles pour les usagers, en particulier pour ceux à mobilité réduite. De plus, la gare de Saint-Amour souffre d'une pénurie de places de stationnement, entraînant une saturation et des difficultés pour les usagers.


Balanod – RD51


Gare de Cousance



Saint-Amour - Av. Lucien Febvre

Source : GoogleMaps, 2023

Diagnostic

- CONTEXTE TERRITORIAL
- DYNAMIQUES TERRITORIALES
- MOBILITÉS
- SYNTHÈSE
  - Analyse AFOM
  - Problématiques et besoins

SYNTHÈSE

Analyse AFOM

Positif *Négatif*

Interne

Atouts

- Deux gares sur le territoire avec une fréquentation en évolution positive.
- Deux aires de covoiturage informelles dans le périmètre de l'EPCI à Orbagna et Balanod.
- Une ligne Mobigo régulière et une ligne de transport scolaire.
- Chez les jeunes un recours plus important à la marche pour les déplacements internes et aux transports collectifs pour les déplacements en dehors du territoire.
- Les trajets domicile-travail et domicile-étude sont structurant pour le territoire.
- Cheminements de randonnée : potentiel pour une mobilité touristique.

Faiblesses

- Une urbanisation diffuse, un territoire à dominante rurale et forestière.
- Un relief varié, accentué à l'est du territoire
- Offre de transport en commun pas adaptée pour les déplacements à l'intérieur du territoire de l'EPCI.
- Absence de réseau cyclable
- Faible accessibilité piétonne hors des centres desservis directement par les gares.
- Très faible recours aux transports en commun (1%) à l'échelle de l'EPCI.
- Un fort usage de la voiture pour les déplacements domicile-travail (89%) (INSEE 2021).

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

Problématiques et besoins : Synthèse à la suite de l'atelier de concertation

L'atelier de concertation « diagnostic » a permis d'enrichir l'analyse des besoins en amorçant une identification et une cartographie des problématiques du territoire ainsi que des besoins de la population.

Les échanges ont contribué à faire émerger de premiers enjeux stratégiques et à compléter partiellement le recensement des besoins et attentes des habitants, des acteurs économiques et des publics spécifiques.

Cet atelier a également mobilisé les acteurs associatifs intervenant auprès de publics vulnérables (personnes âgées, demandeurs d'emploi, jeunes, personnes en situation de précarité, etc.), ce qui a permis de croiser les regards et de mieux comprendre les freins, les enjeux et les besoins émergents.

Cette étape constitue ainsi une première base collective de compréhension du territoire, qui a été progressivement approfondie et consolidée au fil de la démarche.

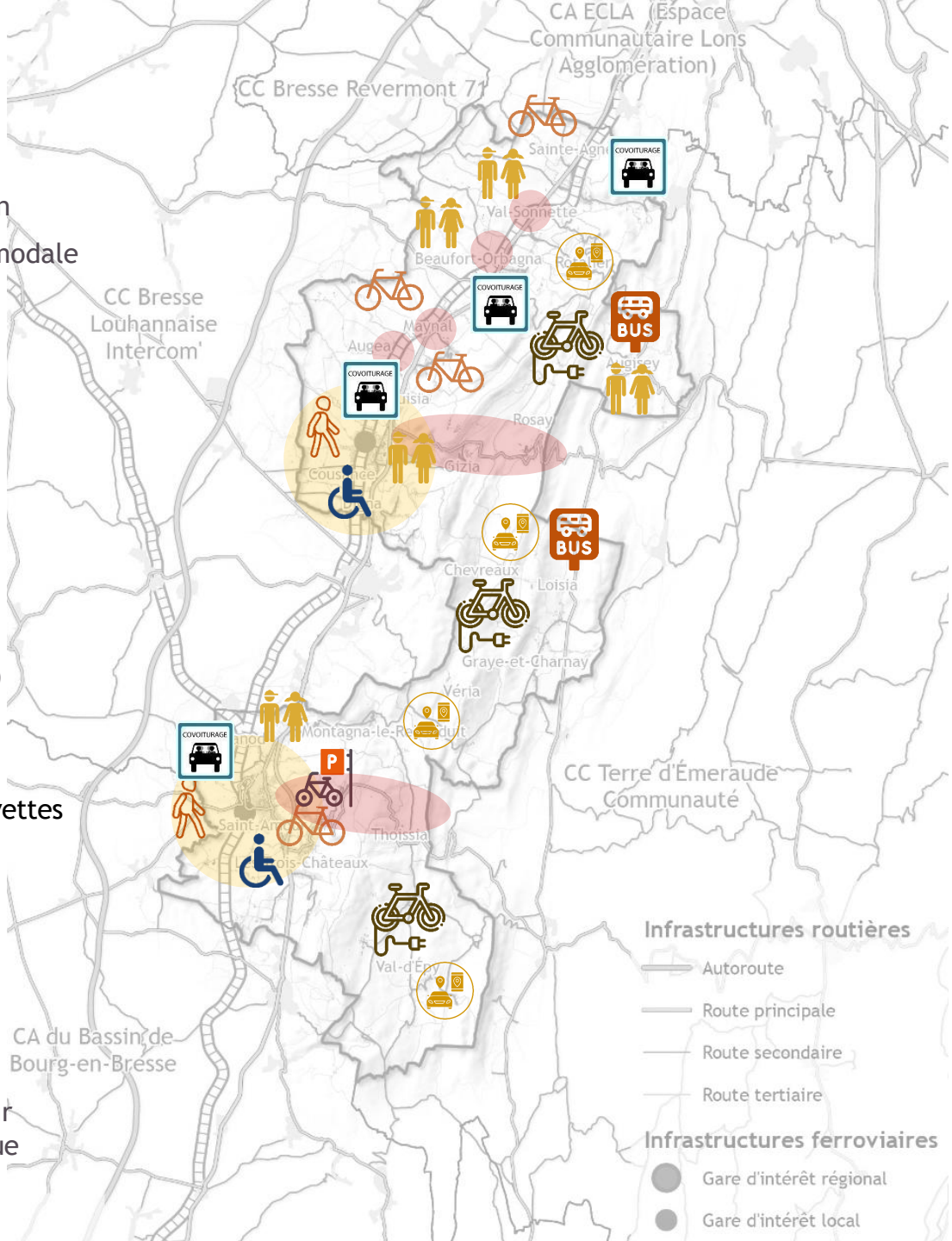


Communauté de Communes PORTE DU JURA

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



Communauté de Communes PORTE DU JURA

1
INTRODUCTION

3
STRATÉGIE

2
DIAGNOSTIC

4
PLAN
D'ACTIONS

Stratégie

- ENJEUX STRATÉGIQUES



Communauté de Communes
PORTE DU JURA

ENJEUX STRATÉGIQUES

- Offre de transports collectifs et intermodalité
- Aménagement de l'espace public au service de la mobilité
- Communication & Coordination
- Modes actifs et alternatifs
- Accessibilité inclusive et mobilité solidaire

ENJEUX STRATÉGIQUES

Offre de transports collectifs et intermodalité

→ Comment assurer une **accessibilité efficace aux pôles générateurs de déplacements** à l'intérieur et à l'extérieur du territoire, tant pour les trajets domicile-travail, scolaires, achats que pour les mobilités ponctuelles ou exceptionnelles, de loisirs ou touristiques ?

→ Comment garantir une **desserte fine entre villages** et vers les villes voisines, en tenant compte de l'urbanisation diffuse et de la faible densité de population ?

→ De quelle manière les **réseaux de transport en commun existants** (trains, cars interurbains) peuvent-ils être mieux utilisés et connectés aux mobilités locales ?

→ Quelles **solutions complémentaires** (vélo, transports en commun, mobilité partagée) peuvent pallier la faible desserte et accessibilité hors des centres-bourgs ?

→ Quels leviers pour une **cohérence de l'offre multimodale** à l'échelle du territoire ?

ENJEUX STRATÉGIQUES

Modes actifs et alternatifs

→ Comment **inciter au report modal** de la voiture individuelle vers la marche, le vélo et les solutions de mobilité partagée ?

→ Quels freins doivent être levés **pour favoriser l'adoption durable des modes actifs** dans les déplacements du quotidien et de loisirs ?

→ De quelle manière peut-on réduire l'autosolisme en développant des solutions partagées (covoiturage, autopartage, plateformes dédiées, événements de sensibilisation, incitations en entreprise, etc.) ?

→ Comment créer un environnement lisible, sécurisé et légitime pour **les modes actifs et les alternatives à la voiture**, en tenant compte des différents profils d'usagers et des spécificités du territoire ?

ENJEUX STRATÉGIQUES

Aménagement de l'espace public au service de la mobilité

→ Comment réorganiser les espaces publics pour favoriser la **cohabitation entre tous les modes de déplacement** et réduire les conflits d'usage ?

→ Quels aménagements peuvent permettre de **sécuriser les cheminements piétons et cyclables**, tout en conservant l'accessibilité aux différents pôles ?

→ Comment **transformer les espaces routiers et minéralisés** pour améliorer la visibilité, le confort et l'attractivité des mobilités actives ?

→ Quelle hiérarchie des usages et quels dispositifs de circulation (vitesse, priorités, pacification) permettent de concilier sécurité, fluidité et qualité de vie dans les centre-bourgs ?

ENJEUX STRATÉGIQUES

Accessibilité inclusive et mobilité solidaire

→ Comment garantir l'**accès aux services, à l'emploi et à la vie sociale pour les publics vulnérables** (personnes âgées, à mobilité réduite, précaires ou sans voiture) ?

→ Quelles solutions permettent de **réduire l'isolement et la dépendance à la voiture** pour les seniors, les jeunes non motorisés et les personnes isolées ?

→ De quelle manière peut-on **coordonner et mutualiser les services solidaires** pour rendre la mobilité accessible et équitable sur l'ensemble du territoire ?

→ Quelles **formes d'offre de mobilité sont les plus adaptées** (transport à la demande, lignes régulières, navettes, etc.) pour répondre aux besoins des publics concernés ?

ENJEUX STRATÉGIQUES

Communication & Coordination

→ Comment **rendre l'offre de mobilité plus lisible, accessible et visible** pour tous les publics (y compris les non-connectés ou éloignés du numérique) ?

→ De quelle manière **centraliser et harmoniser l'information mobilité** afin d'éviter la dispersion actuelle entre différents acteurs, supports et canaux ?

→ Comment **améliorer la coordination entre les acteurs** (EPCI, les partenaires institutionnels, les associations, les entreprises…) pour construire une stratégie de mobilité cohérente et partagée ?

→ Quels **outils, supports ou dispositifs de communication** (plateforme numérique, guichet unique, relais physiques, animations, guides, etc.) permettent de mieux informer, inciter et accompagner les usagers vers des modes de déplacement plus durables ?

→ Comment faire évoluer les pratiques en passant d'une simple diffusion d'information à une véritable **culture de la mobilité durable sur le territoire** (sensibilisation, pédagogie, valorisation d'initiatives, événements mobilisateurs, etc.) ?

Stratégie

- ENJEUX STRATÉGIQUES
- SCÉNARIOS



SCÉNARIOS

Un atelier stratégique, mené conjointement avec la démarche PLUi (en cours d'élaboration), a permis :

- D'identifier les manques et obstacles pour chacun des deux scénarios proposés.
- De recueillir les points de vue des différents acteurs du territoire (élus, associations, partenaires institutionnels, etc).

Sur cette base, des pistes d'actions ont été proposées, ainsi qu'une stratégie opérationnelle visant à assurer un équilibre durable entre les besoins de mobilité des habitants, les enjeux environnementaux, économiques et sanitaires.

	Scénario 1 : Mobilité de proximité, partout, pour tous	Scénario 2 : Mobilité de performance, rapide et active
Organisation territoriale	**Maillage fin de services de mobilité**, accès au plus proche des habitants	**Connexion rapide** entre les polarités par des liaisons performantes
Objectif mobilité	Répondre aux **besoins quotidiens de proximité**	Réduire les temps de trajet, fluidifier les **flux interurbains**
Cible prioritaire	**Habitants de toutes les communes**, notamment les zones peu denses	Usagers **pendulaires et interurbains**
Transport collectif	**Lignes régulières** intercommunales **TAD** de proximité	**Lignes express** à haute fréquence avec peu d'arrêts
Mobilité active	Présente comme complément : **pratique** cyclable et piétonne **locale**	Axe structurant du système : **réseau cyclable intercommunal** et accessibilité piétonne élargie
Covoiturage	**Quotidien et de proximité** : aires de covoiturages locales réparties	**Dynamique de longue distance**, structuré par des lignes de covoiturages
Approche solidaire / inclusive	**Services étendus** à tous publics **Tarification sociale étendue** à tous les services	Services ciblés pour **publics prioritaires** (personnes âgées, PMR)

SCÉNARIOS

Opportunités

Mobilité solidaire et inclusive :

- Possibilité de mutualiser les transports scolaires pour d'autres publics (hors actifs).
- Développement de services de transport d'utilité sociale (TUS), notamment par AIR, Secours catholique (véhicules en cours d'acquisition + possibilité de partage avec Croix-Rouge, ADMR.
- Intégration des publics précaires (jeunes non motorisés, personnes âgées, demandeurs d'emploi) via une mobilité de proximité adaptée.
- Prise en compte de publics hors actifs, souvent oubliés dans les scénarios classiques.

Covoiturage structuré :

- Existence (souvent informelle) d'aires de covoiturage proches des axes forts (RD1083, RD117) pouvant être valorisées, sécurisées et mieux signalées.
- Potentiel pour une organisation en lignes de covoiturage structuré, entre les centralités avec des stations prédéfinies et flexibles.

Mobilité de proximité :

- Opportunité de renforcer le maillage local via des services de transports mutualisés
- Mobilités douces et alternatives comme vecteur d'équité territoriale :
- Cheminements doux entre et dans les communes,
- Liaisons cyclables vers les pôles de services et gares,
- Sécurisation des traversées de départementales.



SCÉNARIOS

Obstacles

Offre de transport inadaptée ou peu lisible :

- Horaires rigides des transports scolaires (non adaptés aux actifs, pas de service le midi ou pendant les vacances).
- Méconnaissance de la possibilité d'utiliser les transports scolaires pour d'autres publics.
- La solution TAD (déjà testée) souvent perçue comme peu souple et mal connue.
- Pas de ligne régulière est-ouest, ce qui réduit la connexion transversale.
- Manque de lisibilité globale de l'offre (peu de coordination et d'information claire).

Contraintes structurelles et économiques :

- Surcoût pour les collectivités (bus scolaires, TAD, TUS, covoiturage structuré).
- Manque d'offre pour les actifs à horaires atypiques.
- Faible densité de population dans certaines zones (ex : Petite Montagne) limitant la rentabilité des services.
- Difficulté d'accès aux axes principaux depuis les petites communes pour rejoindre les lignes de covoiturage.
- Assurance et réglementation freinant certains usages partagés.

Mobilités partagées sous-utilisées :

- Covoiturage difficile à mettre en œuvre entre communes rurales (peu de conducteurs réguliers, trajets courts).
- Autopartage peu adapté aux populations précaires ou en zone rurale.



SCÉNARIOS

Pistes d'actions

Structuration et visibilité de l'offre :

- Renforcer l'information et la signalétique des aires de covoiturage existantes (identification, communication, sécurisation).
- Développement de plateformes locales de réservation/information centralisées pour les transports partagés et scolaires.
- Coordination renforcée pour mutualiser les ressources et services.

Transports solidaires et mutualisés :

- Organisation collective du TUS (AIR, Croix-Rouge, Secours catholique, ADMR...) pour des publics fragiles.
- Adapter la tarification sociale sur l'ensemble des transports (bus, train, vélo) avec appui des collectivités.
- Réflexion sur la mutualisation des transports scolaires hors périodes d'affluence (hors actifs ou pour les midis/vacances).
- Déploiement d'une offre de transport solidaire incluant bénévolat, gestion collective et partage de véhicules associatifs.



SCÉNARIOS

Pistes d'actions

Développement de la mobilité active :

- Cheminements doux sécurisés dans les communes et vers les écoles, commerces, centralités.
- Traversées sécurisées des RD1083 et RD117.
- Création de voies cyclables en bordure de la RD1083, et amélioration des petites routes (ralentissement, sécurisation).
- Prioriser les aménagements cyclables entre petites communes et centralités (ex : Balanod, Les Trois Châteaux → Saint-Amour ; Maynal → Beaufort-Orbagna).
- Favoriser l'aménagement de trottoirs menant vers les gares, pôles de service et aires de covoiturage.

Transports collectifs interconnectés :

- Étudier la faisabilité d'un axe de transport est-ouest structurant.
- Faciliter le rabattement vers les gares et arrêts de bus.
- Développement d'un covoiturage structuré (type Ecov) avec arrêts définis, flexibilité et sécurisation.
- Étudier la pertinence de stations d'autopartage dans des secteurs identifiés comme stratégiques.



SCÉNARIOS

Opportunités

Accessibilité et connexions interterritoriales :

- Accès à faciliter aux zones de loisirs, pôles de services et gares.
- Connexions vers les pôles d'emploi et d'études (centralités hors territoire) : Lons-le-Saunier et Bourg-en-Bresse + Louhans et Cuiseaux (emploi).
- Accès aux services et commerces dans les bourgs-centres : Saint-Amour, Cousance, Beaufort-Orbagna.
- Accès secondaire à Orgelet depuis le plateau pour les services, commerces, école et collège.

Mobilité active :

- Connexions cyclables structurantes : Saint-Amour ↔ Lons-le-Saunier ; Cuiseaux ↔ Territoire CCPdJ ; Val Sonnette ↔ Saint-Amour
- Besoin de sécurisation des cheminements piétons et cyclables vers les bourgs-centres, établissements scolaires, équipements.
- Intégration des cheminement piétons à l'aménagement d'axes cyclables dans les communes.
- Possibilité de développement du réseau cyclable sur des voies secondaires pour éviter les axes à forte fréquentation.
- RD1083 : potentiel d'axe cyclable sécurisé et séparé, avec contournement possible en s'appuyant sur les infrastructures existantes.
- Besoin de structuration d'un réseau cyclable entre les polarités et vers les pôles multimodaux.

Scénario 2

Mobilité de performance, rapide et active

Offre cyclable structurante
Déploiement d'un réseau cyclable sécurisé et continu, reliant toutes les communes aux gares et aux arrêts de transport en commun, via une infrastructure dédiée sur les axes routiers.

Développement d'une offre de stationnement vélo sécurisé sur tout le territoire

Installation de stations de vélo-partage

Accessibilité piétonne facilitée
Aménagements piétons qualitatifs et étendus vers les polarités centres et autour des gares et arrêts de TC

Transport collectif
Offre et service de lignes express de transport collectif avec fréquence élevée et peu d'arrêts

Covoiturage dynamique
Covoiturage de longue distance facilité par des voies réservées sur les principaux axes routiers et des parkings connectés aux lignes routières et ferroviaires) de transport collectif.

Mobilité solidaire et inclusive
Service à destination des publics prioritaires (seniors, personnes à mobilité réduite, etc)

Prix indicatif

- Arceau vélo (2 places) : 200 € HT /unité
- Abris vélo (6 à 10 pl.) : 5000 € HT/unité
- Box sécurisé (2 à 4 pl.) : 4000 à 6000 € HT/unité
- Piste cyclable : 150 à 400€/mètre linéaire , en fonction de la largeur, du type de séparation, du niveau de service, etc
- Voie verte :

Impact carbonne

- Un trajet en covoiturage permet, en moyenne, d'éviter de l'ordre de 6 kg de CO2. En covoiturant quotidiennement un français peut réduire son empreinte carbone de près de 12%

SCÉNARIOS

Opportunités

Transport collectif et multimodalité :

- Axe stratégique sur les RD117 (Augisey, Saint-Julien, Cressia) et RD1083 (offre TC + cyclable).
- Besoin de renforcement du cadencement et priorisation de certains arrêts pour la desserte avec des pôles structurants.
- Multimodalité à développer : vélo/train, vélo/covoiturage.
- Besoin de stationnements adaptés.
- Complémentarité nécessaire vélo, Mobigo routier, TER.

Solidarité et inclusivité :

- Favoriser l'accès à l'emploi et l'insertion.
- Prise en compte des publics précaires ou isolés.
- L'inclusivité doit guider les choix : conditionner les décisions à l'accessibilité pour tous.



SCÉNARIOS

Obstacles

Techniques et territoriaux :

- Contraintes d'aménagement pour des pistes cyclables sécurisées dans des espaces restreints.
- Coût élevé des aménagements cyclables.
- Relief contraignant → besoin accru de vélos électriques.
- Allées climatiques, saisonnalité impactant la pratique cyclable régulière.
- Temps de parcours plus longs pour la mobilité active face à la voiture.

Manques d'équipements et d'usages :

- Peu de services vélos en entreprise (stationnement, douches, bornes de recharge).
- Aires de covoiturage souvent informelles et non sécurisées.
- Expérience de test puis abandon du TAD (trop coûteux, peu fréquenté).
- Parkings de gares presque saturés.
- Risques de désynchronisation (correspondances) entre les modes (train, bus).

Sociaux et organisationnels :

- Difficulté à contraindre l'usage de la voiture individuelle.
- Paramètre d'âge : mobilité active peu adaptée aux personnes âgées.
- Risque d'exclusion des territoires périphériques ou ruraux.
- Fractures sociales : concentration de l'offre dans les zones déjà desservies.
- Absence de coordination interrégionale ou inter-entreprises.
- Précarité, manque de moyens, éducation à la mobilité, difficulté pour initier le changement de comportements.



SCÉNARIOS

Pistes d'actions

Développement de la mobilité cyclable :

- Mise en œuvre d'un réseau cyclable sécurisé entre polarités, vers les gares et arrêt de bus.
- Aménagement d'une piste cyclable entre Saint-Amour et Lons-le-Saunier.
- Création d'itinéraires sur la RD1083 avec voies cyclables séparées.
- Déploiement massif de vélos électriques partagés, avec partenariats pour la location (courte et longue durée), adaptés également aux familles.
- Mise à disposition de stationnements vélos sécurisés (box, arceaux) près des gares, commerces, zones d'activités.
- Tarif social pour la location de vélos + partenariats avec les entreprises (aide à la mobilité des salariés).

Amélioration du transport collectif :

- Renforcement de l'offre TC sur la RD117.
- Structuration et cadencement renforcé de la ligne Mobigo vers Lons-le-Saunier Bourg-en-Bresse, avec arrêts intermédiaires.
- Synchronisation des offres train/bus pour une meilleure intermodalité.
- Demande d'installation de distributeurs de billets dans les deux gares.



SCÉNARIOS

Pistes d'actions

Mobilités partagées et solidaires :

- Déploiement d'un système de covoiturage dynamique (application, panneaux d'information).
- Développement du covoiturage solidaire : réseau de bénévoles chauffeurs, véhicules financés par la collectivité.
- Création et formalisation d'aires de covoiturage, notamment à Belanod, avec connexions cyclables et stationnements vélos.

Structuration et coordination :

- Création d'un bouquet de mobilités : vélo, TC, covoiturage, solutions partagées.
- Coordination inter-entreprises à l'échelle des zones d'activités.
- Soutien logistique et mutualisation des services (maintenance, gestion, formation).
- Intégration des enjeux sociaux : formation, sensibilisation, adaptation des offres à la diversité des publics.



SCÉNARIOS

Evaluation des scénarios

Atelier Stratégie de Mobilité - PDMs et PLUi
Evaluation de scénario

Critères d'évaluation	Définition simplifiée	Scénario 1	Scénario 2
Impact environnemental	Impact sur la qualité de l'air, le bruit, les émissions carbones, la consommation d'espace et de ressources	2	4
Accessibilité équitable et inclusion sociale	Capacité à garantir une mobilité équitable, inclusive et adaptée à tous les profils d'usagers, y compris les plus vulnérables (personnes âgées, PMR, précaires, etc).	4	1
Soutien à l'économie et dynamisme local	Contribution à l'accès à l'emploi, à la compétitivité territoriale et à l'accessibilité aux commerces et services	4	2
Aménagement et cadre de vie	Capacité à structurer le territoire, renforcer les centralités et limiter la place de la voiture.	3	3
Mise en œuvre du projet	Faisabilité du scénario (temporalité du déploiement, complexité administrative et technique, etc)	2	3
Bilan financier	Coût éventuel de la réalisation	1	3

1 : Mauvais | 2 : Moyen | 3 : Bon | 4 : Très bon

Stratégie

- ENJEUX STRATÉGIQUES
- SCÉNARIOS
- LEVIERS

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

LEVIERS STRATÉGIQUES

Levier stratégique 1 : Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité
Objectif : Assurer une desserte cohérente et performante du territoire, facilitant les correspondances entre modes de déplacement, pour favoriser les mobilités collectives tant entre communes qu'avec les pôles urbains extérieurs.
Levier stratégique 2 : Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle *(covoiturage, autopartage,...)*
Objectif : Favoriser la réduction de l'autosolisme en structurant et en facilitant l'accès aux solutions alternatives, pour intégrer les mobilités partagées dans les déplacements quotidiens.
Levier stratégique 3 : Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien
Objectif : Structurer un réseau cyclable sécurisé, continu et accessible à tous, pour faire du vélo une alternative à la voiture individuelle et renforcer la cohésion territoriale entre centralités, pôles de services et zones rurales.
Levier stratégique 4 : Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé
Objectif : Favoriser auprès des communes le développement d'aménagements qui faciliteront les déplacements en modes actifs
Levier stratégique 5 : Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire *(à destination des publics vulnérables ou précaires)*
Objectif : Garantir à tous, en particulier aux publics vulnérables, un accès équitable à la mobilité grâce à des solutions solidaires et adaptées.
Levier stratégique 6 : Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable
Objectif : Faire connaître les solutions de mobilité auprès de tous / Mettre en place les outils pour accompagner les changements de pratiques
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée
Objectif : Créer un cadre d'action opérationnel, lisible et coopératif.

1
INTRODUCTION

3
STRATÉGIE

2
DIAGNOSTIC

4
PLAN
D'ACTIONS

Plan d'actions

- FICHES ACTIONS

Communauté de Communes
PORTE DU JURA

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

Levier stratégique 1 : Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité

Plan d'actions

Action 1.1 - Engager des réflexions avec la Région BFC sur le renforcement de l'offre de transport en commun *(services et dessertes)*			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Une offre actuelle limitée de transport collectif routier : une seule ligne régulière Mobigo et une ligne de transport scolaire. • Un cadencement des cars interurbains insuffisant, rendant l'offre peu attractive, notamment pour les actifs et les personnes contraintes (horaires inadaptés, faible fréquence). • Une ligne Mobigo assurant une desserte partielle du territoire et de quelques polarités extérieures, mais certaines communes, notamment dans la Petite Montagne, restent totalement isolées hors du transport scolaire. • Déplacements domicile-travail et domicile-études structurant la majorité des flux, dans un contexte de forte dépendance à des bassins d'emploi extérieurs. • Absence de connexion aux réseaux de transport urbain des territoires voisins, limitant les possibilités d'intermodalité. • Les jeunes recourent davantage aux transports collectifs, principalement pour des déplacements hors territoire, malgré une offre locale restreinte.
	Objectifs		▶ **Renforcer le dialogue avec la Région** pour adapter et renforcer l'offre régionale de transport en commun. ▶ **Améliorer la fréquence et la lisibilité** de l'offre existante de transport en commun sur les axes structurants. ▶ **Optimiser et améliorer l'offre existante** pour qu'elle réponde aux besoins de l'ensemble des publics, et en particulier les actifs. ▶ **Mieux desservir les axes stratégiques** (RD117, RD1083) et les points d'intermodalité.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Dialogue renforcé avec la Région** Bourgogne-Franche-Comté pour : • Adapter les services de transport interurbain et ferroviaire (cars Mobigo et TER) aux besoins. • Étudier les conditions techniques, juridiques et financières de mise en œuvre de ces ajustements. → **Renforcement du cadencement** de la LR303 (sur l'axe RD1083) → Création ou renforcement de la desserte de nouveaux arrêts stratégiques sur le territoire. → Étude de faisabilité pour la réouverture de la ligne scolaire le long de la RD117, en tant que ligne régulière. → Optimisation de la ligne scolaire par l'ouverture à d'autres usagers (notamment pour des trajets quotidiens, occasionnels ou de rabattement vers les polarités). → Réutilisation des transports scolaires en heures creuses, sous réserve de faisabilité réglementaire et opérationnelle. → **Redéfinition des grilles horaires** afin de mieux répondre aux besoins des différents publics et assurer les correspondances avec les réseaux de transport urbain des territoires voisins. → **Réduire les temps d'attente et fluidifier les correspondances entre modes (train, cars interurbains).** → Assurer la compatibilité billetterie et tarification afin de faciliter l'accès aux différents services et encourager l'usage multimodal.
	Public cible		Usagers quotidiens (Actifs, jeunes) - Personnes non motorisées - Habitants des communes traversées par les lignes TC - Habitants des communes de la Petite Montagne.
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 1.1 - Engager des réflexions avec la Région BFC sur le renforcement de l'offre de transport en commun *(services et dessertes)*			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Région BFC** : pilotage des offres régionales, coordination des adaptations de service. • **CCPdJ :** Identification des besoins, concertation, appui à la mise en œuvre.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Lancement des discussions avec la Région, diagnostic des besoins, premières évolutions et expérimentations. • **Moyen terme (2029-2031)** : Mise en place progressive des modifications d'offre (cadencement, nouvelles dessertes, ouverture de lignes). • **Long terme (2032-2035)** : suivi régulier avec des rendez-vous biannuels pour évaluer l'offre (renforcement, fréquentation, ajustements).
	Eléments financiers		• Coûts à préciser en concertation avec la Région. • Estimation indicative : ± 5 k€/an supplémentaires pour le fonctionnement de la ligne régulière LR 303. ± 15 k€ pour la création d'un nouvel arrêt.
	Faisabilité		• Faisabilité technique jugée moyenne : nécessitant des moyens adaptés mais sans contraintes majeures. • Faisabilité financière dépendante de la mobilisation de financements récurrents.
	Recommandations opérationnelles		→ Initier une concertation pour affiner le diagnostic des besoins et co-construire les solutions. → Formaliser un accord-cadre de coopération avec la Région pour garantir la pérennité et la qualité de la collaboration.
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre total d'usagers et taux de fréquentation des lignes. • Évolution annuelle de la fréquentation. • Nombre d'abonnements actifs. • Satisfaction des usagers (enquêtes). • Nombre d'usagers commerciaux de lignes scolaires (expérimentations).
	Modalités de suivi		• Réalisation de bilans annuels de fréquentation et de qualité de service. • Enquêtes de terrain régulières auprès des usagers. • Réunions biannuelles de suivi entre la CCPdJ et la Région.

Action 1.2 - Etudier la mise en place une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Une large part des communes, notamment dans la "Petite Montagne", est dépourvue d'offre de transport en commun. • L'offre routière de TC actuelle (LR303) est limitée en termes d'horaires et de couverture territoriale. • Certaines zones plus rurales sont particulièrement isolées et mal reliées aux services et aux gares.
	Objectifs		▶ **Renforcer l'accessibilité aux services** (gares, pôles médicaux, commerces, France Services, etc.) par des solutions souples de rabattement. ▶ Réduire l'isolement de certaines communes en proposant une desserte adaptée aux besoins réels. ▶ **Étendre la couverture du transport public** aux communes peu desservies, notamment les zones rurales isolées. ▶ Tester un mode de transport plus flexible et ajustable pour compléter l'offre structurante du territoire. ▶ Créer une complémentarité entre les services de transport existants (scolaire, LR, TER) et un futur TAD.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ Réaliser une **étude de faisabilité pour définir les modalités du service** (zonage, tarification, publics cibles, fréquence, points de dépose, etc.). → **Étudier plusieurs configurations** : • TAD zonal sur toute ou partie du territoire, • TAD par lignes virtuelles sur axes structurants, • TAD à destination définie (vers gares, centralités de services…). → **Définir les modalités de service** : • Réservation (téléphonique, en ligne, via application), • Prise en charge à domicile ou en points d'arrêt définis, • Points de dépose flexibles ou ciblés (gares, centres-bourgs, supermarchés, maisons de santé, etc.) • Tarification (unique ou variée) → Exclure du périmètre certaines communes déjà bien desservies (gares TER, ligne LR 303). → Adapter la fréquence (jours/semaine) selon les besoins locaux. → Cibler en priorité les habitants non desservis par les réseaux réguliers, les personnes âgées, les jeunes sans voiture, et les actifs sans solution de transport.
	Public cible		Habitants des zones rurales isolées, publics non motorisés ou contraints Ouverture au grand public avec une tarification adaptée ou différenciée
	Niveau de priorité		Secondaire

Plan d'actions

Action 1.2 - Etudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Région BFC :** coordination du service et participation au financement. • **Département** : soutien éventuel sur la mobilité solidaire. • **CCPdJ** : coordination locale, étude des besoins, identification des zones à desservir, communication, financement.
	Échéances		**Court terme (2026-2028) :** • Étude de faisabilité du TAD à l'échelle du territoire. • Définition du service cible (zonage, modalités, coûts, partenariats). • Lancement d'une première expérimentation (18-24 mois). **Moyen terme (2029-2031) :** • Évaluation et adaptation du service. • Généralisation éventuelle ou extension du TAD. **Long terme (2032-2035) :** • Pérennisation, ajustements, extension éventuelle à d'autres secteurs.
	Eléments financiers		• Coût unique à minima similaire à celui de Mobigo. • Scénarios financiers (selon déclenchement et type de véhicule) → Voir exemples ci-après. • Tarification possible via abonnement commun (Mobigo + TAD).
	Faisabilité		• Faisabilité technique maîtrisable (existence de solutions TAD éprouvées dans la Région). • Faisabilité financière dépendante du soutien régional et de la participation de la CCPdJ. • Nécessite un bon calibrage du service pour limiter les coûts et maximiser l'usage.
	Recommandations opérationnelles		→ Lancer une étude de potentiel et de faisabilité en 2026. → Expérimenter sur un secteur test. → Associer les communes et la Région. → Prévoir une communication ciblée. → Impliquer les acteurs locaux. → Adapter le service selon les retours.
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre d'usagers et de trajets par mois et par zone • Taux de déclenchement du service. • Taux d'occupation des trajets. • Évolution de la fréquentation après l'expérimentation. • Satisfaction des usagers.
	Modalités de suivi		• Bilan semestriel pendant l'expérimentation. • Évaluation de mi-parcours (12 mois). • Enquêtes de satisfaction usagers. • Bilan complet à 24 mois pour décision de poursuite, adaptation ou généralisation.

Plan d'actions

Action 1.2 - Etudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ

Exemples

Territoire	Communauté de communes Collines du Perche Normand (Orne, 12 150 habitants, 16 communes)
Eléments de contexte	• Offre de TAD depuis 2007 (avec une reconfiguration en 2021). • Exploitation assurée par les artisans taxis, tandis que la collectivité est en charge du suivi et des réservations. • Le TAD est accessible à l'ensemble des habitants du périmètre concerné. Les jours et horaires de fonctionnement varient en fonction du motif de déplacement de l'usager.
Bilan et éléments financiers	Bilan 2022 : • Près de 4 900 trajets • 18 trajets / jour • 23 km / trajet en moyenne • 21,8 € / trajet et un reste à charge de 13,5 € / trajet pour la collectivité

Année	2019	2021	2022
Voyages	**4 538**	**4 048**	**4 898**
Km	79 008	93 615	115 446
Dépenses	63 k€	94 k€	107 k€
Recettes	13 k€	18 k€	25 k€
Subventions	-	16 k€ (Région)	16 k€ (Région)
Reste à charge CCCPN	**50 k€**	**60 k€**	**66 k€**

Plan d'actions

Action 1.2 - Etudier la mise en place une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ

Exemples

Territoire	Communauté de communes de la Côtière à Montluel (Ain, 9 communes – 24 864 habitants)
Eléments de contexte	• Depuis février 2020 pour tous les publics (en heure creuse pour complémenter l'offre régulière en heure de pointe). • Fonctionnement : du lundi au vendredi de 09h00 à 16h30, fonctionnement par point d'arrêt. • Système délégué à un prestataire extérieur.
Bilan et éléments financiers	• Budget : +/- 100 k€ • Coût pour l'usager :

Titre	Tarif
Aller simple	1 €
10 trajets	8 €
Mois	16 €



Plan d'actions

Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité (points permettant d'interconnecter les offres de mobilité) sur le territoire			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Les deux gares du territoire (Saint-Amour et Cousance) affichent une fréquentation en hausse. • L'accessibilité multimodale reste faible : peu d'aménagements, points d'arrêt Mobigo peu valorisés. • L'intermodalité reste limitée, ce qui freine l'usage combiné des modes.
	Objectifs		▶ **Améliorer les services et l'accessibilité** autour des gares et arrêts structurants. ▶ **Créer des pôles de mobilités hiérarchisés** pour organiser les offres mobilité et encourager l'intermodalité. ▶ Déployer des aménagements facilement identifiables sur l'ensemble du territoire, y compris en zones rurales, afin de renforcer la lisibilité de l'offre et de faire de ces espaces de véritables pôles. ▶ **Encourager le report modal de la voiture individuelle** vers les modes alternatifs.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Identifier et hiérarchiser des pôles de mobilité** : • 2 pôles structurants (gares de Saint-Amour et Cousance). • Pôles secondaires en lien avec les futures lignes de covoiturage dynamique et les aires de covoiturage (cf. actions 2.1 et 2.2). • Pôles relais, de proximité, sur les arrêts TC de la LR 303. → Définir les **aménagements envisagés** : • Stationnements voitures et vélos, abribus, jalonnement, information multimodale. • Aires de covoiturage, arrêts TC accessibles (répondant aux normes PMR, si une ligne régulière existe). • Cheminements piétons et cyclables sécurisés. • Services complémentaires : bancs, bornes VAE, etc. → **Assurer la lisibilité et l'attractivité des pôles** pour les usagers en proposant une information multimodale complète (plans, fiches horaires, etc.) accompagnée de services de base et d'une signalisation claire, afin de rendre l'offre plus compréhensible, accessible et visible.
	Public cible		Tout public
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité (points permettant d'interconnecter les offres de mobilité) sur le territoire			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** Aménager les différents pôles de mobilités. • **Communes :** Favoriser la mise à disponibilité du foncier et a mise en œuvre des pôles de mobilités. • **Département :** Mettre en place un jalonnement des pôles. • **Région :** Appui technique et financier.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028) :** Validation du maillage des pôles et programmation des aménagements. • **Moyen terme (2029-2031)** : Réalisation progressive des pôles (selon avancement des autres actions : TAD, covoiturage…). • **Long terme (2032-2035) :** Entretien, ajustement, valorisation continue des pôles.
	Eléments financiers		± 20 k€ pour la mise aux normes PMR d'un arrêt de la ligne régulière Mobigo. ± 3 k€ par PM pour l'information multimodale.
	Faisabilité		Conditionnée par une coordination et des financements croisés.
	Recommandations opérationnelles		→ Valider un schéma de hiérarchisation des pôles dans le cadre du PDMs. → Prioriser les pôles en connexion avec TER, covoiturage ou TC. → Mutualiser les aménagements avec les autres actions (TAD, vélo, etc.)
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de pôles aménagés. • Fréquentation par pôle. • Évolution de l'offre sur les pôles (nouveaux arrêts, services, etc.).
	Modalités de suivi		• Suivi annuel par la CCPdJ avec les communes concernées. • Enquêtes usagers ponctuelles sur les pôles structurants.

Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité (points permettant d'interconnecter les offres de mobilité) **sur le territoire**

Exemples

Pôle structurant : pôle de gare


Pôle de la gare d'Hendaye ©TXIK TXAK


Carpentras ©CA Ventoux Comtat Venaissin

Pôle secondaire : Arrêt de cars, aire de covoiturage,…



Le Pôle d'Échanges Multimodal - Lunel Agglo


Esquisse du pôle d'échanges multimodal de Roc'h Kerezen (Ouest) à Plougastel-Daoulas. ©L'œil mobile

Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité (points permettant d'interconnecter les offres de mobilité) **sur le territoire**

Exemples

Pôle local



ONYVA - La mobilité en Pays de Lumbres ©Cerema


Hub de mobilités d'Embrunais (Hautes-Alpes) ©Cerema

Plan d'actions

Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité (gares et arrêts de transport en commun, aires de covoiturage, etc) **pour renforcer l'intermodalité**

Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Très peu d'aménagements liés à la multimodalité, tels que des parkings près des gares, des cheminements piétons et des voies cyclables. • Stationnement saturé autour des gares. • Stationnement vélo très limité et peu sécurisé, freinant son usage comme mode de rabattement vers les gares ou arrêts TC. • Accès piétons aux arrêts de bus souvent peu adaptés.
	Objectifs		▶ **Structurer les déplacements entre communes**, centralités du territoire et pôles extérieurs. ▶ **Améliorer les rabattements vers les gares.** ▶ Améliorer la sécurité et la qualité des accès piétons et cyclistes aux gares et arrêts. ▶ Créer des correspondances/liaisons fluides entre les différents modes. ▶ Améliorer l'offre de stationnement sur les pôles de mobilité.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Créer et sécuriser des stationnements intermodaux** adaptés à proximité des gares et arrêts, en renforçant les capacités pour les voitures et en développant des solutions de stationnement longue durée pour les vélos, incluant a minima des arceaux abrités et sécurisés (en lien avec l'action 3.2). → Développer les combinaisons vélo+train, vélo+bus, covoiturage+train en lien avec l'action 1.3 (pôles de mobilité). → Synchroniser les horaires des cars, trains et TAD pour garantir des correspondances optimales (en complément des actions 1.1 et 1.2). → **Améliorer les cheminements piétons et accessibilité des arrêts**, en respectant les normes PMR. → Prioriser les axes stratégiques autour des gares (Saint-Amour, Cousance) et zones d'activité.
	Public cible		Tout public, en particulier usagers des transports collectifs, cyclistes, piétons, covoitureurs, personnes à mobilité réduite.
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité (gares et arrêts de transport en commun, aires de covoiturage, etc) **pour renforcer l'intermodalité**

Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** pilotage et réalisation des aménagements. • **Communes** : mise à disposition foncière, entretien. • **Région** : coordination des horaires. • **Département** : infrastructures routières et cyclables.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : diagnostic des sites et des périmètres, premières améliorations des cheminements et parkings vélos. • **Moyen terme (2029-2031)** : création des stationnements intermodaux, synchronisation des horaires. • **Long terme (2032-2035)** : suivi, adaptation et entretien.	
	Eléments financiers		• Coûts à estimer selon taille des aménagements (parkings, abris vélos, signalétique, aménagements cyclables.)	**Financements / Financeurs :** Financements à rechercher auprès de la Région, Département, fonds verts, fonds européens, etc.
	Faisabilité		• Technique : réalisable avec coordination entre les partenaires • Financière : dépend des priorités et financements obtenus.	
	Recommandations opérationnelles		→ Réaliser un diagnostic précis pour chaque site identifié (besoins d'accessibilité, stationnement, etc) → Coordonner avec les actions 1.1 (renforcement TC), 1.2 (TAD) et 1.3 (pôles de mobilité). → Associer les usagers pour ajuster les solutions.	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de places de stationnements créées (voitures et vélos). • Taux d'occupation des stationnements (voitures et vélos). • Fréquence et qualité des correspondances intermodales.	
	Modalités de suivi		• Bilans annuels. • Enquêtes terrain et comptages.	

Levier stratégique 2 : Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle (covoiturage, autopartage,...)

Plan d'actions

Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Infrastructures dédiées au covoiturage insuffisantes, peu visibles et mal signalées. • Deux aires informelles identifiées sur le territoire à Orbagna et Balanod.
	Objectifs		▶ Réduire l'usage individuel de la voiture via des solutions partagées. ▶ **Valoriser et formaliser les aires informelles existantes** pour les rendre sûres, lisibles et attractives. ▶ **Structurer et aménager de nouvelles aires de covoiturage** sur le territoire. ▶ **Créer un maillage hiérarchisé et cohérent** favorisant le covoiturage et limitant l'autosolisme.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Aménager et sécuriser les aires existantes** (matérialisation des places, signalétique, éclairage, marquage au sol, etc). → **Installer des stationnements vélos** abrités et panneaux d'information pour mise en relation. (cf. action 2.3). → Prioriser les sites le long des axes RD1083, RD117. → Localiser précisément les aires et dimensionner leurs capacités en fonction des besoins. → Favoriser l'aménagement sur des parkings déjà existants afin de limiter l'artificialisation des sols, en établissant des conventions si nécessaire (ex. : parkings de supermarchés), et privilégier des implantations à proximité d'autres services sur le territoire. → Assurer leur connexion avec les itinéraires cyclables et les arrêts Mobigo, le cas échéant.
	Public cible		Usagers potentiels du covoiturage sur le territoire.
	Niveau de priorité		Prioritaire

Plan d'actions

Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Communes et Département :** Favoriser la mise à disposition du foncier nécessaire pour l'aménagement des aires de covoiturage. • **CCPdJ :** Réalisation et financement des aménagements.
	Échéances		À préciser en fonction des phases d'étude, conception et réalisation.
	Eléments financiers		• Réalisation d'une aire de covoiturage (englobant le coût du stationnement vélo à implanter) : ± 25 k€ (Acquisitions foncières non incluses.) • Jalonnement d'une aire : ± 2 000 € • Arceau vélo abrité : ± 400 € • Matérialisation des places : ± 3 500 € / place • Requalification des accès : à définir
	Faisabilité		• Les éventuelles acquisitions foncières ne sont pas prises en compte dans le chiffrage ainsi que les financements mobilisables par les partenaires. • Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnements existants afin de limiter la consommation foncière et éviter ainsi l'imperméabilisation des sols.
	Recommandations opérationnelles		→ Prioriser les aménagements sur sites existants pour limiter l'imperméabilisation. → Développer une communication ciblée pour sensibiliser et informer les usagers (cf. action 6.1) → Proposer une offre cohérente incluant aires et lignes de covoiturage (cf. action 2.2) et outils numériques de mise en relation (cf. action 2.3)
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre d'aires et de places de covoiturage créées. • Taux d'occupation des aires. • Nombre de trajets réalisés.
	Modalités de suivi		Enquêtes terrain et bilans annuels

Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage

Exemples

Niveau 1 : structurantes (près des gares, routes départementales)


Aire de covoiturage Porte d'Argeles ©Office du tourisme Argeles-sur-Mer


Aire de covoiturage de la trésorerie ©Mairie de Wimilie


Aire de la Poterie ©CA du Boulonnais


Aire de la Poterie ©CA du Boulonnais

Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage

Niveau 2 : secondaires (aires inter-communales)

Exemples



Montreverd © montreverd.fr



Les Ancises ©Vichy Communauté



© CC Bretagne Romantique



Morre © plus.besancon.fr

Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage

Niveau 3 : locales, ponctuelles / opportunistes (parkings publics, commerces, etc.)

Exemples



©iDVROOM



Lésigny ©actu.fr



©Cerema



Herblay-sur-Seine ©La Gazette du Val-d'Oise



©Arnaud Bouissou - TERRA


Sévérac ©mairie-severac.fr

Plan d'actions

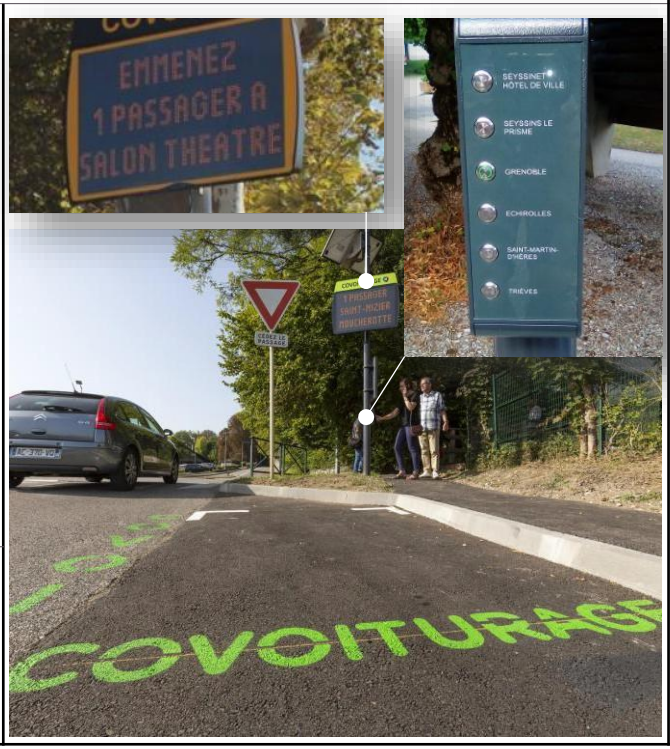
Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique" en direction des principales destinations des actifs			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Manque d'infrastructures dédiées au covoiturage. • Les axes routiers RD1083 et RD117, très fréquentés, desservent des polarités présentant un fort potentiel pour développer des solutions de covoiturage.
	Objectifs		▶ **Mettre en place des lignes de covoiturage** fixes ou flexibles reliant le territoire aux pôles d'emploi et centralités. ▶ **Encourager l'usage partagé de la voiture** en s'appuyant sur les principaux flux routiers, pour proposer une alternative structurée et réduire l'autosolisme.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique** avec arrêts définis, notamment vers Bourg-en-Bresse et Lons-le-Saunier, en connectant les bourgs-centres (Saint-Amour, Cousance, Beaufort-Orbagna). → **Définir les modalités du service** (paiement par utilisateur, rétribution du chauffeur, usage d'application mobile, panneaux lumineux aux arrêts). Le service peut s'appuyer sur des opérateurs privés (ex : Ecov, Taxito), offrant : • Plages horaires larges, attente réduite (<10 min sur les 2 axes principaux du territoire : RD1083, RD117) • Contact via application mobile ou spontané aux arrêts (panneaux activables). • Paiement avec ou sans partage des frais. • Garantie de retour en heures de pointe (solution alternative assurée par l'opérateur si besoin). → Le positionnement des arrêts sera défini en collaboration avec les communes et en cohérence avec les arrêts Mobigo.
	Public cible		Actifs en déplacement domicile-travail vers les pôles d'emploi.
	Niveau de priorité		Secondaire

Plan d'actions

Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique" en direction des principales destinations des actifs			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** Choix des lignes de covoiturage dynamiques, choix du prestataire, interlocuteur avec les différentes collectivités et financeur. • **Région :** Partenaire technique : informer sur les différents supports sur cette offre disponible et coordination entre application de mise en relation/ création de communautés de covoiturage et lignes de covoiturage. • **EPCI limitrophes :** Partenaires techniques : participer à la définition des arrêts nécessaires sur leur territoire. • **Communes :** Favoriser la mise à disposition du foncier nécessaire à l'installation des points d'arrêts des lignes de covoiturage. • **Prestataire :** Gestionnaire des lignes par contrat avec la CCPdJ.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Étude de faisabilité et sélection de l'opérateur. • **Moyen terme (2029-2031)** : Lancement de la première ligne dynamique. • **Long terme (2032-2035)** : Suivi et évaluation du dispositif.
	Eléments financiers		**Investissement :** • Mobilier : ± 10 k€ par arrêt. • Études et développement logiciel : ± 15 k€. **Fonctionnement :** • Exploitation et communication : entre 50 k€ et 100 k€. • Garantie de retour (première année) : ± 20 k€.
	Faisabilité		À préciser en fonction des résultats de l'étude de faisabilité et des modalités contractuelles avec les prestataires.
	Recommandations opérationnelles		→ Impliquer les acteurs locaux dès la phase de conception pour garantir l'adéquation aux besoins. → Assurer une bonne communication auprès des usagers pour favoriser l'adoption. → Privilégier une intégration avec les autres modes de transport et les dispositifs existants (cf. actions 1.2, 2.1).
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de trajets demandés. • Nombre de trajets assurés selon les différentes "Origine-Destination" possibles. • Temps moyen d'attente avant prise en charge. • Évolution de la part modale du covoiturage.
	Modalités de suivi		Bilans réguliers basés sur les données du prestataire.

Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique" en direction des principales destinations des actifs			
Exemples	Territoire	Communauté de communes Cœur de Savoie	
	Eléments de contexte	**OnCovoit' :** • La ligne de covoiturage relie deux communes-pôles du territoire, entre lesquelles l'offre de bus est faible. • Développé par Ecov, ce système repose sur une application dédiée et sur l'installation de panneaux lumineux. Cinq arrêts sont matérialisés. • Lorsqu'un passager se rend à un arrêt et effectue une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence via l'application et les panneaux lumineux. • Le passager indique sa destination sur l'application ou par SMS. Celle-ci s'affiche alors sur le panneau lumineux. • Le conducteur perçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et 1 € par passager transporté. • OnCovoit' propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 minutes, la collectivité finance une solution de remplacement.	onCovoit' Ligne quotidienne de covoiturage 
	Bilan et éléments financiers	Coûts : • 95 000 € pour la mise en place du système • 30 000 € pour l'animation	

Plan d'actions

Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique" en direction des principales destinations des actifs			
Exemples	Territoire	Communauté de communes Cœur de Savoie	
	Eléments de contexte	• Deux lignes de covoiturage ont été mises en place entre un secteur de l'agglomération mal desservi par les transports collectifs et le centre d'Aix-les-Bains. • 22 bornes lumineuses ont été installées, permettant d'afficher différentes destinations grâce à un boîtier à bouton. • Un espace de stationnement est aménagé à proximité de chaque arrêt. • Pour sécuriser le service, les covoitureurs peuvent être identifiés à l'aide d'un kit de covoiturage, bien que son utilisation ne soit pas obligatoire.	
	Bilan et éléments financiers	Coûts : 135 000 € pour la mise en place du système.	

Plan d'actions

Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		Malgré la disponibilité de la plateforme de covoiturage Mobigo, son utilisation reste limitée. Ce déficit s'explique par un manque de communication, de sensibilisation et d'animation autour de l'outil, tant auprès des habitants que des entreprises. Par ailleurs, ce déficit informationnel s'ajoute au manque d'infrastructures visibles et structurées (cf. actions 2.1 et 2.2).
	Objectifs		▶ Promouvoir l'usage du covoiturage via l'application Mobigo, notamment en mobilisant les habitants et les entreprises du territoire. ▶ Renforcer la notoriété et l'usage des outils numériques de covoiturage déjà disponibles pour atteindre une utilisation à grande échelle. ▶ Encourager les mobilités partagées et réduire l'usage individuel de la voiture, en complément des actions d'aménagement et de structuration des lignes (cf. actions 2.1 et 2.2).
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ Mettre en œuvre des campagnes d'information pour **faire connaître l'application Mobigo Covoiturage** (gratuite) et ses fonctionnalités. → **Organiser des animations territoriales** en lien avec la Région et des partenaires (start-ups de la mobilité, associations, employeurs) : • Sessions d'information sur les usages de l'application, stands lors d'événements locaux, démonstrations. • Mobilisation d'ambassadeurs locaux (élus, bénévoles, référents en entreprise). • Incitations à l'usage via des dispositifs de type « défis mobilité » ou récompenses pour les premiers inscrits. → Coordonner les animations avec les temps forts régionaux et les dispositifs déjà existants. → Cibler prioritairement les trajets domicile-travail, notamment sur les axes et pôles d'emploi identifiés dans les actions précédentes.
	Public cible		• Habitants du territoire, en particulier les actifs • Entreprises et zones d'activités..
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Région BFC** : Partenaire central pour la coordination, mise à disposition des supports de communication, gestion de la plateforme, animation. • **CCPdJ** : Appui à l'animation locale, coordination avec les communes, relais des informations, lien avec les employeurs. • **Entreprises locales** : Relais auprès des salariés, participation aux animations, intégration dans leur politique de mobilité. • **Associations** : Sensibilisation, médiation, accompagnement des publics.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028) :** Co-construction du plan d'animation avec la Région et les partenaires. • **Moyen terme (2029-2031) :** Lancement d'un premier cycle d'animations sur plusieurs communes / zones d'activités. • **Long terme (2032-2035) :** Bilan et reconduction éventuelle sous forme de campagne annuelle.	
	Eléments financiers		• Supports de communication (impression) : ± 2k € • Incitations (récompenses) : à définir • Budget événementiel variable selon l'ampleur : entre 3 000 € et 15 000 € par événement.	**Financements envisageables :** Région Bourgogne-Franche-Comté, fonds mobilités durables, soutien des entreprises (RSE), partenariats publics-privés.
	Faisabilité		• Action techniquement simple à mettre en œuvre grâce au outil numérique existant. L'efficacité dépendra de la coordination entre acteurs et du soutien des entreprises locales. • Le coût est modéré, avec des possibilités de co-financement.	
	Recommandations opérationnelles		→ S'appuyer sur des relais de proximité pour maximiser l'impact (réseaux de communes, animateurs associatifs). → Veiller à la complémentarité des outils (Mobigo, autres plateformes locales éventuelles). → Intégrer les retours utilisateurs pour ajuster les messages et les modalités de promotion.	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de nouveaux inscrits sur Mobigo sur le territoire. • Fréquence d'utilisation de l'application (nombre de trajets organisés). • Participation aux animations (nombre de participants, retours qualitatifs). • Taux d'usage du covoiturage domicile-travail via Mobigo.	
	Modalités de suivi		• Suivi quantitatif via les données fournies par la plateforme Mobigo. • Bilan annuel avec la Région.	

Plan d'actions

Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Aucun service d'autopartage. • L'absence de solutions de ce type limite les alternatives à la voiture individuelle, notamment pour les trajets occasionnels.
	Objectifs		▶ **Proposer une solution de mobilité ponctuelle et souple**, adaptée au milieu rural. ▶ **Offrir une alternative à la possession d'un véhicule individuel** (ou d'un deuxième véhicule), notamment pour les ménages modestes. ▶ Favoriser les usages partagés de la voiture dans une logique de complémentarité avec les transports en commun et le covoiturage. ▶ **Expérimenter des solutions légères d'autopartage** dans les centralités et à proximité des gares.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Mettre en place un dispositif d'autopartage à titre expérimental** entre particuliers dans des lieux stratégiques du territoire: • Gares (Saint-Amour, Cousance) • Centres-bourgs et zones d'activité → Modalités de réservation souples via application mobile ou en mairie (interface physique ou accompagnement numérique). → Possibilité de faire appel à : • Des opérateurs privés spécialisés dans l'autopartage en zone peu dense (ex. : Citiz, Mobicoop...) • Des systèmes entre particuliers (autopartage pair-à-pair) via plateformes sécurisées. → **Sensibiliser les usagers** aux avantages économiques, pratiques et écologiques de l'autopartage. → Étudier la possibilité de mutualiser les navettes d'entreprises présentes sur le territoire, notamment via un système de réservation ou de location de places (sous réserve de faisabilité réglementaire). → Étudier la faisabilité de véhicules électriques partagés avec bornes de recharge existantes ou à créer.
	Public cible		Jeunes sans véhicule personnel - Familles modestes - Familles ne disposant que d'un seul véhicule - Publics ponctuellement en besoin d'un véhicule (courses, rendez-vous médicaux, etc.)
	Niveau de priorité		Secondaire (expérimentale)

Plan d'actions

Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** Coordination de l'expérimentation, recherche de partenaires, animation locale. • **Communes** : Mise à disposition d'espaces pour stationnement des véhicules, relais d'information. • **Opérateurs d'autopartage** : Fourniture du service, maintenance des véhicules, gestion technique. • **Région / Département** : Aide à la structuration du service, intégration possible dans l'offre de mobilité régionale. • **Associations / acteurs sociaux** : Information auprès des publics cibles, médiation, accompagnement à l'usage. • **Entreprises :** Conventionnement pour mutualisation des véhicules (sous réserve de faisabilité).	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Étude d'opportunité, choix des sites pilotes, recherche de partenaires. • **Moyen terme (2029-2031)** : Lancement d'une expérimentation avec 1 ou 2 véhicules pendant 12 mois. • **Long terme (2032-2035)** : Évaluation et décision sur un éventuel déploiement élargi.	
	Eléments financiers		• Coût estimatif par station (hors foncier) : - Véhicule partagé : ± 15k à 20k€ - Bornes / infrastructure légère : ± 5k à 8k€ - Application ou interface de réservation : ± 3k€ • Fonctionnement / maintenance : ± 5k€ par véhicule/an	**Financements envisageables :** Région Bourgogne-Franche-Comté, ADEME, dispositifs Mobilité rurale, fonds européens LEADER, participation opérateurs privés.
	Faisabilité		• Action techniquement réalisable, en s'appuyant sur des opérateurs existants et des outils numériques disponibles. • La rentabilité économique est incertaine à court terme : le modèle économique devra être ajusté en fonction de la fréquentation. • L'expérimentation est essentielle pour tester l'adhésion et l'usage réel par les habitants.	
	Recommandations opérationnelles		→ Prioriser les sites à fort potentiel d'usage combiné (gare + zone d'emploi ou services). → Mettre en œuvre une communication ciblée, avec démonstrations sur site. → Envisager une tarification solidaire ou incitative au démarrage. → Intégrer l'autopartage dans la communication globale sur les mobilités partagées (covoiturage, transport à la demande, etc.).	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre d'inscrits au service d'autopartage. • Nombre de réservations mensuelles. • Profil des utilisateurs . • Taux de rotation / d'utilisation des véhicules.	
	Modalités de suivi		• Suivi assuré par l'opérateur (données d'usage anonymisées). • Bilan semestriel de l'expérimentation.	

Plan d'actions

Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Le territoire compte actuellement seulement 4 bornes de recharge électrique (2 bornes à Beaufort-Orbagna et 2 bornes à Saint-Amour, • Besoins de développement de projets pour installation de borne de recharge électrique.
	Objectifs		▶ Développer un réseau de bornes de recharge accessibles au public, réparties de manière cohérente sur le territoire. ▶ Faciliter les déplacements longue distance en garantissant des solutions de recharge rapides et efficaces. ▶ Accompagner et accélérer l'émergence de l'électromobilité en lien avec le développement du parc de véhicules électriques.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ Installer des bornes de recharge électrique rapides principalement dans les axes de transit, notamment près des commerces, supermarchés et centralités des principales communes. → **Déployer des infrastructures publiques de recharge**, en suivant un schéma de localisation stratégique répondant aux flux de mobilité et aux besoins anticipés. → Mettre en œuvre les dispositions légales issues de la Loi d'Orientation des Mobilités et des décrets de 2019 et 2021, qui fixent les objectifs et cadres réglementaires pour l'électrification du parc automobile. → **Coordonner les implantations** avec les gestionnaires des réseaux et partenaires régionaux pour assurer cohérence et pérennité du service.
	Public cible		Tous les utilisateurs de véhicules électriques circulant ou résidant sur le territoire, ainsi que les visiteurs en transit.
	Niveau de priorité		Secondaire

Plan d'actions

Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** Élaboration du schéma de déploiement, coordination avec les partenaires. • **Région :** Soutien financier, expertise technique, pilotage et suivi. • **Gestionnaires du réseau des bornes publiques** : Installation, maintenance et gestion opérationnelle. • **Communes** : Contribution au financement, identification des sites et facilitation des implantations.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Élaboration d'un schéma directeur pour le déploiement des bornes IRVE. • **Moyen terme (2029-2031)** : Mise en œuvre progressive des installations selon l'évolution des besoins et du parc de véhicules. • **Long terme (2032-2035)** : Adaptation continue du réseau en fonction de l'évolution du parc électrique et des technologies.
	Eléments financiers		Coût moyen estimé pour l'installation d'une borne avec deux points de recharge : ±13 k€ HT.
	Faisabilité		• Le déploiement est techniquement réalisable, en s'appuyant sur les réseaux électriques existants et les financements publics disponibles. • Nécessité de veiller à une répartition optimale pour maximiser l'usage et limiter les coûts. • Coordination entre acteurs indispensable pour assurer la cohérence et la pérennité.
	Recommandations opérationnelles		→ Prioriser les emplacements à forte fréquentation et les axes structurants. → Assurer la cohérence avec le Schéma Régional de Cohérence de déploiement des bornes électriques. → Assurer une communication claire et continue auprès des usagers pour promouvoir l'usage des bornes.
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre total de bornes IRVE installées sur le territoire. • Évolution du parc de véhicules électriques dans la CCPdJ. • Taux d'utilisation des bornes (fréquentation et durée de recharge).
	Modalités de suivi		• Collecte régulière des données par les gestionnaires des bornes. • Rapports annuels partagés avec les partenaires locaux et régionaux.

Levier stratégique 3 : Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien

Plan d'actions

Action 3.1 - Déploiement d'aménagements cyclables structurés et sécurisés			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Le territoire présente un potentiel cyclable, notamment sur les trajets intercommunaux réguliers. • L'absence d'un réseau cyclable structuré, le manque de sécurité perçue et le déficit de liaisons adaptées freinent la pratique du vélo au quotidien. Plusieurs secteurs, notamment le long de la RD1083, sont particulièrement risqués ou inconfortables pour les cyclistes. • Les déplacements cyclo-pédestres vers les gares, services ou établissements scolaires restent difficiles.
	Objectifs		▶ **Créer un réseau cyclable sécurisé et hiérarchisé** entre les polarités, gares, établissements scolaires et services. ▶ **Améliorer la sécurité et le confort des cyclistes**, en particulier sur les axes structurants à fort trafic. ▶ Connecter les centres-bourgs, zones d'activité, gares et équipements publics par des itinéraires continus et lisibles. ▶ **Favoriser le report modal vers le vélo** pour les trajets du quotidien.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Aménagement d'un itinéraire cyclable en site propre le long de la RD1083**, axe structurant du territoire. → **Création de pistes cyclables dédiées et sécurisées** sur les axes prioritaires. → Développement de liaisons cyclables, entre centralités et de connexions vers les gares : • Aménagement de liaisons intercommunales sécurisées vers les centre-bourgs (exemple de Maynal vers Beaufort-Orbagna), en lien avec les services de proximité. • Déploiement de connexions pour le rabattement vers les pôles de mobilité e en priorité les gares de Cousance et Saint-Amour. • Extension du maillage cyclable en cohérence avec les itinéraires du quotidien vers d'autres polarités du territoire, voir des connexions complémentaires vers Cuiseaux. → Intégration d'aménagements cyclables dans les projets de voirie existants et futurs. → **Articulation avec les services vélos** (stationnement, location, etc.) (cf. actions 3.2 et 3.3)
	Public cible		Cyclistes quotidiens et occasionnels, scolaires, actifs
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 3.1 - Déploiement d'aménagements cyclables structurés et sécurisés				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Département** : gestionnaire des RD, appui technique et co-financement. • **Communes** : identification des besoins, acquisition foncière éventuelle, coordination locale. • **CCPdJ** : maîtrise d'ouvrage partagée, animation territoriale et recherche de financements. • **Région :** soutien financier via le Plan Vélo régional. • **Associations cyclistes locales** : concertation, retours d'usagers, tests d'itinéraires.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Réalisation des études de faisabilité et définition des tracés prioritaires en concertation avec les communes. • **Moyen terme (2029-2031) :** Lancement des travaux d'aménagement des liaisons cyclables intercommunales prioritaires (ex. : Maynal – Beaufort-Orbagna, RD1083), et connexion progressive aux gares. • **Long terme (2032-2035)** : Poursuite du déploiement du réseau cyclable vers les autres polarités du territoire	
	Eléments financiers		• Coût à définir selon le nombre de km	**Financements envisageables :** Région BFC (Plan Vélo), DETR (Dotation d'équipement des territoires ruraux), Fonds Mobilités Actives, cofinancement des collectivités.
	Faisabilité		• Complexité foncière modérée sur les axes ciblés, mais à étudier au cas par cas. • Opportunités de financement à identifier dans le cadre des politiques nationales et régionales vélo.	
	Recommandations opérationnelles		→ Hiérarchiser les itinéraires. → Veiller à la continuité et la lisibilité du réseau (revêtement, signalétique, jalonnement). → Intégrer les usagers dans la définition des tracés (concertation).	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de kilomètres de pistes cyclables réalisés. • Évolution du nombre de cyclistes (par comptage). • Taux d'accidentologie impliquant des cyclistes.	
	Modalités de suivi		• Cartographie dynamique des cheminements actualisée (SIG). • Comptages annuels sur les axes aménagés.	

Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Insuffisance de stationnements vélo sur l'ensemble du territoire. • Absence de stationnements sécurisés aux abords des gares, et à proximité des commerces et services. • Carence globale d'aménagements favorisant l'intermodalité vélo-transports collectifs et les déplacements domicile-école, domicile-travail.
	Objectifs		▶ **Renforcer et structurer l'offre de stationnements vélo**, notamment dans les zones à forte fréquentation (gares, pôles de mobilité, centres-bourgs, établissements scolaires, etc). ▶ **Faciliter l'intermodalité vélo - transports collectifs.** ▶ Sécuriser le stationnement des vélos pour en encourager l'usage au quotidien, notamment pour les vélos à assistance électrique.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Installation de stationnements vélo sécurisés et abrités** à proximité des gares, commerces, établissements scolaires, arrêts de transports en commun et aires de covoiturage. → Priorité à des arceaux vélos abrités et à des box individuels sécurisés (moyenne ou longue durée) sur les principales gares du territoire. → Déploiement progressif de l'équipement aux arrêts des lignes LR303, de l'ex-LR308, et aux points de connexion intermodale (covoiturage, TC). → Le dimensionnement de l'offre est basé sur l'analyse des pôles générateurs de déplacement et des flux existants afin d'anticiper les besoins. → **Encourager la mutualisation de ces équipements dans l'espace public** (ex : proximité commerces / écoles / services).
	Public cible		• Usagers réguliers ou occasionnels du vélo (habitants, scolaires, travailleurs, touristes). • Usagers intermodaux (vélo + train, vélo + covoiturage, etc.).
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** Incite, par le PDMs, les communes à développer les dispositifs de stationnement vélo. • **Communes :** Réalisation des aménagements de stationnement vélo sur leur périmètre. • **Région :** Partenaire pour la réalisation du stationnement aux abords des arrêts de transports collectifs et en gare.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Diagnostic des besoins précis, repérage des sites stratégiques. • **Moyen terme (2029-2031)** : Déploiement progressif des équipements prioritaires (gares, centralités, arrêts TC). • **Long terme (2032-2035)** : Généralisation de l'offre à l'ensemble du territoire et adaptation continue en fonction des usages.	
	Eléments financiers		→ À définir selon le type d'équipement : • Arceau simple : 100 à 200 € / unité • Arceau abrité : ± 400 € / unité • Box individuel sécurisé : ± 1 500 à 2 500 € / unité • Module collectif sécurisé (type abri fermé) : ± 10 000 € / site	**Financements envisageables :** Région BFC (Plan Vélo), Fonds vert, DSIL (Dotation de soutien à l'investissement local), etc. Subvention CEE Alvéole permettant de financer à hauteur de 60% la création de stationnements vélos couverts.
	Faisabilité		• Technique : Bonne faisabilité, faible emprise au sol. • Financière : Coûts maîtrisables avec possibilité de phasage. • Institutionnelle : Dépend de la mobilisation des communes et de la coordination avec les partenaires régionaux.	
	Recommandations opérationnelles		→ Privilégier des équipements sécurisés dans les lieux isolés ou peu fréquentés. → Articuler l'implantation des stationnements avec les aménagements cyclables existants ou à venir. → Associer les usagers et les associations locales pour identifier les emplacements prioritaires.	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de stationnements vélo créés (par type). • Taux d'occupation des équipements. • Évolution de la pratique du vélo sur le territoire.	
	Modalités de suivi		Suivi annuel par la CCPdJ avec bilan d'occupation	

Action 3.3 - Développer un service de location de vélos / vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Aucune offre de location ou de libre-service de vélos, y compris de vélos à assistance électrique (VAE), n'est actuellement proposée à l'échelle de l'ensemble du territoire, bien que l'expérimentation menée dans la commune de Beaufort-Orbagna ait rencontré un franc succès. • Le relief marqué, notamment à l'est du territoire, constitue un frein à la pratique du vélo classique pour certains publics. • Les distances entre les polarités et les services du quotidien limitent les déplacements actifs, notamment dans un contexte rural.
	Objectifs		▶ **Encourager la pratique régulière du vélo** dans les déplacements quotidiens (domicile-travail, courses, loisirs). ▶ **Offrir une solution de mobilité accessible et adaptée** à tous les publics, y compris les ménages modestes. ▶ Lever les freins liés au relief et à la distance par le déploiement de VAE. ▶ **Compléter l'offre de mobilité douce du territoire**.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Développer un service de location** de vélos/VAE en moyenne et longue durée, à tarif préférentiel pour les ménages modestes, les jeunes actifs et les familles. → Proposer des formules adaptées à différents publics : actifs, étudiants, familles, touristes. → Créer un parc mutualisé de vélos électriques à l'échelle intercommunale, accessible via des relais locaux (mairies, offices de tourisme, entreprises, etc.). → **Étudier la possibilité de confier la gestion du service à une structure privée ou associative**, ou d'en assurer une partie en régie communautaire (acquisition, entretien, gestion des abonnements). → **Coordonner l'offre avec les autres services vélo** (stationnement, réseau cyclable) (cf. actions 3.1 et 3.2) pour une utilisation efficace du VAE en complémentarité. → Intégrer les VAE à une stratégie globale de mobilité durable, en lien avec les actions sur les mobilités partagées (cf. actions 2.1 et 2.4) et les pôles de mobilité (cf. actions 1.3).
	Public cible		• Habitants du territoire (toutes tranches d'âge) souhaitant un mode de déplacement économique, pratique et écologique. • Familles, jeunes, actifs, personnes sans voiture.
	Niveau de priorité		Secondaire

Plan d'actions

Action 3.3 - Développer un service de location de vélos / vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** rôle à définir (entre portage direct ou délégation à un opérateur), coordination du projet (selon différentes options : financer l'acquisition, l'entretien des vélos, perception des abonnements ou mise en place d'un partenariat) • **Communes :** relais de proximité, lieux de distribution ou de dépôt. • **Partenaires privés / associatifs :** opérateurs de location, associations de promotion du vélo, garages solidaires. • **Entreprises locales :** soutien à la mobilité des salariés via location subventionnée. • **Office de tourisme :** complémentarité avec les usages touristiques.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : étude de faisabilité technique, économique et juridique. • **Moyen terme (2029-2031)** : acquisition et mise en place du service sur un périmètre pilote. • **Long terme (2032-2035)** : extension progressive du service selon les retours d'expérience et les usages.	
	Eléments financiers		• Coût moyen par VAE (achat + équipement + entretien initial) : 2 000 à 2 500 € / unité. • Coûts d'entretien annuels : ± 150 € / vélo. • Possibilité de financement via • Revenus partiels via les abonnements et partenariats entreprises.	**Financements envisageables :** DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local), ADEME, ou appels à projets.
	Faisabilité		• Technique : bonne faisabilité si coordination des acteurs et mutualisation des moyens. • Financière : modèle à consolider selon le volume de vélos et les modalités de gestion. • Organisationnelle : nécessite un pilotage clair entre collectivités et/ou opérateurs.	
	Recommandations opérationnelles		→ Tester d'abord une phase expérimentale (parc restreint, zone ciblée). → Adapter les tarifs selon les profils (abonnement social, incitations employeurs). → Intégrer la communication et l'animation dans le dispositif	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de VAE déployés. • Nombre d'abonnements (par public). • Taux de renouvellement des abonnements • Kilométrage parcouru, réduction estimée de l'autosolisme.	
	Modalités de suivi		Suivi annuel par la CCPdJ (ou délégataire)	

Levier stratégique 4 : Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé

Plan d'actions

Action 4.1 - Inciter à un aménagement des voiries et des espaces publics permettant une meilleure cohabitation entre modes			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Conflits d'usage et problèmes de sécurisation, notamment sur la RD1083 très routière et minérale. • Difficultés de traversée piétonne, impactant déplacements vers écoles, commerces, gares et arrêts Mobigo. • Limitation des déplacements à pied sur les courts trajets dans les communes traversées. • Frein à la mobilité douce du fait d'un environnement fortement marqué par la voiture, avec stationnement motorisé souvent envahissant.
	Objectifs		▶ **Favoriser la marche et le vélo sur les courts trajets** intra-communaux. ▶ **Améliorer la sécurité et la visibilité des traversées piétonnes**. ▶ **Améliorer la qualité paysagère et la convivialité des espaces publics** grâce à une végétalisation adaptée et un traitement paysager harmonieux **favorisant la cohabitation entre usagers.**
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Sécuriser les traversées** sur les axes RD1083 et RD117. → **Créer ou améliorer les trottoirs** menant aux gares, écoles, commerces, en intégrant systématiquement les normes d'accessibilité PMR (largeur, rampe, signalétique adaptée). → Intégrer LES cheminements piétons et cyclables dans les réaménagements de voirie. → **Assurer une meilleure co-visibilité aux traversées piétonnes** conformément à la loi LOM (suppression du stationnement motorisé en amont des passages piétons, réaménagement de ces espaces pour stationnement vélo ou végétalisation). → Favoriser la végétalisation des voiries et espaces publics (plantations d'arbres, bandes végétalisées, aménagements paysagers) **afin de réduire l'effet minéral, limiter les vitesses, offrir de l'ombre, améliorer le confort des usagers et créer des ambiances apaisées encourageant la cohabitation des modes de déplacement.** → Déployer rapidement des dispositifs simples, tels que le marquage au sol, pour sécuriser les piétons dans les espaces partagés avec les vélos.
	Public cible		Usagers piétons, cyclistes, scolaires, usagers des transports en commun.
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 4.1 - Inciter à un aménagement des voiries et des espaces publics permettant une meilleure cohabitation entre modes				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** Incitation via PDMs. • **Département /Communes** : Pilotage et mise en œuvre. • **Région** : partenariat.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : études de faisabilité, identification des secteurs prioritaires. • **Moyen terme (2029-2031)** : déploiement progressif des aménagements dans les centres-bourgs et zones stratégiques. • **Long terme (2032-2035)** : généralisation à l'échelle intercommunale et évaluation continue.	
	Eléments financiers		**Coûts variables selon les aménagements.** **Eléments financiers indicatifs :** • Trottoir accessible : de 150 à 300 €/ml (source : CEREMA) • Traversée sécurisée (avec plateau surélevé, signalétique) : de 15 à 30 k€ (source : CEREMA) • Aménagement paysager léger (plantations, bacs, végétalisation) : de 100 à 500 €/ml (source : Guides d'aménagement paysager / V&T) • Réaménagement complet de voirie : jusqu'à 1 000 €/ml (selon contexte)	**Financements envisageables :** Dispositif « Centralité Rurale en Région » porté par la Région BFC Appels à manifestation d'intérêt (AMI)
	Faisabilité		Sous réserve de coordination entre acteurs et d'une appropriation politique locale. Nécessite des études de faisabilité préalables et des arbitrages fonciers.	
	Recommandations opérationnelles		→ S'appuyer sur les temps de réfection de voirie pour intégrer systématiquement les cheminements actifs et la végétalisation. → Coordonner les aménagements avec les projets d'urbanisme (renouvellement urbain, etc.) → Renforcer la mutualisation des efforts à l'échelle intercommunale afin d'harmoniser les pratiques et de partager les coûts, en s'appuyant sur le programme annuel de voirie.	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de traversées sécurisées créées ou réaménagées. • Linéaire de trottoirs ou cheminements cyclo-piétons aménagés. • Nombre de secteurs végétalisés ou réaménagés avec traitement paysager.	
	Modalités de suivi		• Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter au comité des partenaires). • Évaluation partagée avec les communes partenaires	

Plan d'actions

Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) dans les centre-bourgs			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Circulation rapide et non apaisée aux abords des établissements scolaires, gares et commerces, générant des risques pour les usagers vulnérables (piétons, cyclistes). • Besoin de renforcer la sécurité des déplacements actifs et de favoriser la qualité de l'espace public dans les centre-bourgs. • Difficultés de déplacement pour les scolaires en modes actifs. • Faible présence actuelle de dispositifs de pacification adaptés aux différents contextes
	Objectifs		▶ **Sécuriser les déplacements doux aux abords** des écoles, gares et commerces par des mesures ciblées d'apaisement. ▶ **Généraliser et développer les zones de pacification** telles que les Zones 30 et Zones de Rencontre dans les centre-bourgs, pour favoriser une cohabitation harmonieuse entre modes de transport. ▶ **Améliorer le cadre de vie en réduisant la vitesse et le bruit dans les espaces partagés**.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Installer des aménagements de modération de vitesse** adaptés aux abords des écoles, gares et commerces (ralentisseurs, chicanes, plateaux surélevés, radars pédagogiques, etc) → **Développer les Zones 30 et Zones de Rencontre** (20 km/h) dans les centre-bourgs, avec signalisation et aménagements favorisant le respect des vitesses et la priorité aux piétons et cyclistes. → **Accompagner les communes dans la mise en œuvre de ces dispositifs de pacification**, en adaptant les mesures selon les contraintes techniques et les besoins locaux.
	Public cible		Scolaires, habitants, commerçants, cyclistes, piétons…
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) dans les centre-bourgs			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Communes** : définition des zones, travaux, concertation locale. • **CCPdJ** : coordination, appui technique, financement d'étude. • **Département :** appui réglementaire sur les routes départementales concernées. • **Établissements scolaires** : implication pour les abords des écoles. • **Habitants, commerçants :** consultation et appropriation.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Lancement d'un appel à projets ou démarche volontaire de commune(s) "test« . • **Moyen terme (2029-2031)** : Déploiement progressif en lien avec les priorités d'aménagement local.
	Eléments financiers		Exemples de coûts : • Signalisation Zone 30 / Zone de Rencontre : ~ 500 à 2 000 € / entrée de zone. • Mobilier urbain et végétalisation : variables selon les choix (env. 300 à 1 000 € par point d'ambiance). • Aménagements légers (écluses, chicanes, etc.) : de 1 à 50 € par mètre linéaire (ml). • Plateau piéton : environ 20 K€ par unité. • Coussin berlinois : environ 1 K€ par unité. • Réaménagement global : jusqu'à 500 €/ml.
	Faisabilité		Les mesures légères et progressives sont faciles à expérimenter à moindre coût. Les aménagements lourds nécessitent une programmation pluriannuelle.
	Recommandations opérationnelles		→ Favoriser les expérimentations (urbanisme tactique, zones temporaires) pour tester les effets avant pérennisation. → Prévoir des actions de sensibilisation locales (affichage, présence sur le terrain, réunions publiques) pour une meilleure acceptabilité. → Croiser les enjeux de sécurité avec ceux de santé publique, d'autonomie, d'environnement et de lien social
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de zones de pacification créées (Zone 30 / Zone de Rencontre). • Évolution du linéaire de voiries apaisées (en km). • Nombre d'écoles / commerces / gares concernés par un plan de sécurisation. • Réduction mesurée des vitesses moyennes (radars pédagogiques).
	Modalités de suivi		Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter au comité des partenaires).

Plan d'actions

Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) dans les centre-bourgs

- Apaisement de la circulation routière
- Aménagements d'espace publics
- Circulation cyclable
- Convivialité

Exemples



Quimperlé






Flaxlanden

→ Modification de l'emplacement des panneaux pour une meilleure visibilité

→ Signalisation pédagogique zone 30 (totem, radar pédagogique, marquage de sol)

→ Aménagement de plateau surélevé (différentié de la chaussée)

→ Installation de mobilier urbain (Barrière de ville avec bacs à fleurs, jardinières urbaines, banc,...)

→ Revalorisation des surfaces enherbées


Arbresle


Cabourg

Plan d'actions

Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) dans les centre-bourgs

- Apaisement de la circulation routière
- Circulation cyclable
- Aménagements d'espace publics
- Convivialité

Exemples







→ Renforcement de la signalisation pédagogique (pancarte, marquage de sol)

→ Revêtement de route marquant pour les zones de rencontre

→ Aménagement continu de trottoirs pour une promenade piétonne cohérente

→ Sécurisation des espaces piétons (Bande végétalisée, borne urbaine,...)

→ Installation de mobiliers urbains plus imposants (Jardinière, banc)











Plan d'actions

Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Cheminements piétons discontinus, absents ou insuffisants, notamment hors des centres-bourgs. • Besoin de connexions cyclo-piétonnes sécurisées vers écoles, gares, commerces. • Pontentiel de mutualisation avec les itinéraires de randonnée ou de mobilité touristique douce (patrimoine, nature, etc.).
	Objectifs		▶ **Faciliter et sécuriser les déplacements de proximité à pied** ▶ Relier les bourgs-centres, équipements services, etc par des cheminements piétons ▶ **Assurer la continuité des itinéraires piétons** ▶ Valoriser les itinéraires piétons partagés avec le tourisme (circuits patrimoniaux, sentiers, etc.).
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Identifier les itinéraires prioritaires à aménager**, en lien avec les besoins quotidiens et scolaires. → Créer ou réhabiliter des trottoirs, bandes piétonnes, accotements stabilisés ou cheminements séparés, selon le contexte. → **Intégrer des cheminements piétons sur les petites routes intercommunales** et les sentiers en bord de voirie, avec marquage ou aménagement léger. → Connecter les itinéraires piétons aux réseaux de randonnée existants ou à créer (maillage territorial).
	Public cible		Piétons, scolaires, cyclistes, touristes.
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Communes :** portage opérationnel des aménagements. • **CCPdJ :** coordination intercommunale, appui technique, planification, participation au financement. • **Département :** coordination sur voiries départementales. • **Associations de randonnée / tourisme** : valorisation patrimoniale. • **Établissements scolaires et habitants** : co-construction des itinéraires du quotidien.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Recensement des itinéraires à sécuriser / études de faisabilité . • **Moyen terme (2029-2031)** : Lancement d'un programme pluriannuel de création des cheminements.
	Eléments financiers		• Aménagement léger de cheminement (accotement stabilisé, bande piétonne) : 30 à 100 €/ml. • Signalisation piétonne / jalonnement : ~500 € / panneau. • Plateau / sécurisation traversée : 15k à 25 k€ / point. • Marquage cheminement sur voirie existante : 5 à 15 €/ml.
	Faisabilité		• Faisabilité simple en secteur communal avec maîtrise foncière. • Faisabilité plus complexe sur voiries étroites ou privées.
	Recommandations opérationnelles		→ Possibilités d'aménagements légers ou réversibles pour premiers pas (urbanisme tactique). → Prioriser les trajets du quotidien (domicile-école, domicile-commerces). → Privilégier les matériaux durables et faciles d'entretien. → Penser le réseau en continuité : les cheminements doivent être continus, lisibles et interconnectés.
Suivi	Indicateurs de suivi		Linéaire de cheminements piétons créés ou sécurisés (km).
	Modalités de suivi		Cartographie dynamique des cheminements actualisée (SIG).

Levier stratégique 5 : Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire (à destination des publics vulnérables ou précaires)

Plan d'actions

Action 5.1 - Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS)			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Absence de service de Transport à la Demande (TAD) structuré ou de navettes locales. • Mobilité contrainte des personnes âgées, notamment pour les courses, la santé, ou les démarches administratives. • Présence d'un public jeune sans permis ou sans véhicule. • Difficulté à se déplacer au sein de l'EPCI, du fait d'un maillage faible en transport collectif. • Urbanisation diffuse, habitat dispersé, environnement rural et forestier limitant la rentabilité de lignes fixes. • Services associatifs existants (Croix-Rouge, AIR, ADMR, Secours catholique, association familiale de Beaufort-Cousance).
	Objectifs		▶ Permettre aux publics vulnérables d'accéder aux services, à la santé, à l'emploi, à la formation, et à la vie sociale. ▶ **Réduire l'isolement des personnes âgées ou sans moyen de transport individuel**. ▶ Créer une logique de réseau entre les services existants pour optimiser leur usage et renforcer leur efficacité. ▶ **Mutualiser les moyens** (véhicules, bénévoles, structures) pour des déplacements non couverts par le transport public classique.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Structurer une offre de Transport d'Utilité Sociale (TUS)** en lien avec les structures existantes (Croix-Rouge, AIR, ADMR, CCAS), à mutualiser avec les services de taxi et VTC disponibles. → Recenser les besoins de déplacement à l'échelle des communes (santé, démarches, marché, etc.). → **Mobiliser un réseau de chauffeurs bénévoles et accompagnateurs** (avec formation, assurance, encadrement). → Assurer un service avec des points relais et un système de réservation par téléphone, tout en mettant en place un outil local de gestion pour les réservations, la coordination et le suivi. → **Mettre en place une tarification sociale adaptée ou un service gratuit pour les publics les plus en difficulté.** → Accompagner les bénéficiaires dans l'usage du service (aide, accompagnement personnalisé). → **Communiquer largement sur le dispositif** dans les mairies, CCAS, maisons France Services.
	Public cible		Séniors, jeunes non motorisés, demandeurs d'emploi, personnes en insertion, publics isolés.
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 5.1 - Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS)			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ** : coordination générale, ingénierie, suivi expérimentation • **Communes / CCAS :** identification des besoins, relais locaux • **Associations de solidarité (ADMR, Croix-Rouge, AIR...)** : opérateurs ou partenaires • **Département :** appui technique ou financier possible via politique de solidarité • Bénévoles, chauffeurs volontaires
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Étude de faisabilité / diagnostic des besoins • **Moyen terme (2029-2031)** : Lancement d'un service expérimental • **Long terme (2032-2035) :** Évaluation et déploiement pérenne
	Eléments financiers		• Indemnisation ou prise en charge des frais bénévoles : 0,30-0,40 €/km • Communication, formation des bénévoles : 5 000-10 000 € • Accompagnement social / animation du réseau /coordination : 0,25 ETP
	Faisabilité		• Besoin d'un portage structurant (intercommunal, communal ou associatif) • Implication des acteurs sociaux et bénévoles indispensable • Questions juridiques à cadrer (assurances, statuts, RGPD, bénévolat, lien avec service public)
	Recommandations opérationnelles		→ Cadrer juridiquement les prestations de bénévoles (charte, convention, assurance). → Privilégier une logique de guichet unique pour les réservations et l'information. → Intégrer le service TUS dans le guide ou la plateforme locale de mobilité
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de trajets réalisés par mois / an • Nombre de bénéficiaires du service • Nombre de bénévoles engagés
	Modalités de suivi		• Comité de pilotage annuel avec partenaires associatifs et sociaux • Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter en comité des partenaires)

Plan d'actions

Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables (MSAP mobile, camion médicalisé, bar ou épicerie itinérante, etc.)

Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Faible densité de services de proximité dans les communes rurales et isolées (absence de commerces, médecins, services publics). • Allongement des distances à parcourir pour accéder aux services du quotidien, notamment pour les personnes non motorisées. • Accès inégal aux soins, à l'alimentation, aux services sociaux ou administratifs. • Publics précaires ou âgés ayant peu de solutions alternatives pour se déplacer.
	Objectifs		▶ **Réduire les déplacements contraints** des personnes vulnérables. ▶ **Apporter des services essentiels** (santé, alimentation, services publics) au plus près des habitants. ▶ **Lutter contre le non-recours aux droits et services pour cause d'éloignement** géographique ou absence de moyen de transport. ▶ Renforcer l'attractivité et la qualité de vie dans les communes peu denses.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Identifier et soutenir les initiatives** (MSAP mobile, camion médicalisé, bibliobus, etc.). → Faciliter la logistique (stationnement, accès, raccordement si besoin) pour le déploiement de nouveaux services mobiles en fonction des besoins recensés (épicerie itinérante, camion social, services de prévention santé…). → **Mettre en réseau et mutualiser les services mobiles** via une plateforme d'information ou un calendrier partagé (guichet unique de la mobilité et des services), tout en favorisant les synergies avec les services de livraison à domicile, l'usage partagé de véhicules et les initiatives existantes. → **Faire connaître les services mobiles grâce à une communication coordonnée et multicanale** (mairies, acteurs sociaux, supports papier et numériques, relais locaux).
	Public cible		Personnes âgées, isolées, non motorisées, familles précaires, personnes en situation de handicap, jeunes ruraux.
	Niveau de priorité		Secondaire

Plan d'actions

Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables (MSAP mobile, camion médicalisé, bar ou épicerie itinérante, etc.)			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **Communes / CCPdJ** : coordination et soutien logistique. • **Département** : acteurs de la santé (PMI, santé publique, ARS). • **Associations et opérateurs spécialisés** (épiceries solidaires, santé itinérante, services sociaux, MSAP, bibliothèques départementales). • **Services de l'État** (ANCT, DSDEN, MSA, Pôle emploi…).
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Identification des besoins. • **Moyen terme (2029-2031)** : Lancement des services mobiles pilotes . • **Long terme (2032-2035)** : Extension progressive sur le territoire.
	Eléments financiers		À définir avec les partenaires : • Quelle(s) subvention(s) possible(s) ? • Besoin d'ingénierie interne.
	Faisabilité		• Nécessite une identification claire des besoins et une logistique adaptée. • Nécessite un conventionnement avec la CCPdJ.
	Recommandations opérationnelles		→ Privilégier une logique multi-services (MSAP + prévention santé + épicerie). → S'appuyer sur les médiateurs ou travailleurs sociaux pour mobiliser les publics. → Intégrer ces services dans une stratégie globale d'inclusion et de mobilité.
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de communes desservies. • Nombre d'usagers par type de service. • Nombre de passages par mois / an.
	Modalités de suivi		Bilans d'usage partagés par les partenaires.

Levier stratégique 6 : Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable

Plan d'actions

Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Offre de mobilité existante parfois méconnue du grand public. • Manque de centralisation et de lisibilité de l'information (multiplicité des opérateurs, supports, sites, horaires). • Difficulté d'accès à l'information pour les publics non connectés ou peu familiers avec les outils numériques. • Manque de visibilité des services comme le covoiturage organisé, les lignes Mobigo ou les services solidaires.
	Objectifs		▶ **Regrouper toute l'information mobilité** (temps réel, tarifs, accès, itinéraires). ▶ **Rendre visible et compréhensible l'offre de mobilité** (TC, covoiturage, vélo, TUS…). ▶ Développer des outils simples d'information et de réservation. ▶ **Structurer une communication cohérente**, lisible et partagée entre les acteurs (communautés de communes, région, opérateurs (SNCF), etc.). ▶ Favoriser l'adoption de comportements de mobilité plus durables.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Créer un guide de la mobilité** (papier et numérique) présentant l'ensemble des offres de transport du territoire, avec cartographies, horaires, contacts utiles, modalités de réservation ; à mutualiser éventuellement à l'échelle du Pays Lédonien. → Développer une plateforme locale de mobilité (site ou sous-site de la CCPdJ), interopérable avec Mobigo. → **Mettre en place de points relais d'information** en mairie ou au sein de lieux de vie (maisons France services, etc). → Étudier la possibilité d'installer des points d'informations dans les gares. → Renforcer la communication autour de la plateforme Mobigo (affichage, stand mobilité, etc) → **Unifier les messages et supports entre les différents acteurs** (Région, Office de Tourisme…). → Étudier l'intégration d'un onglet dédié à la mobilité sur le panneau Pocket Intramuros.
	Public cible		Grand public
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ** : coordination, création du guide, etc. • **Communes** : relais de proximité et distribution des supports. • **Associations / partenaires sociaux** : diffusion ciblée auprès des publics fragiles. • **Région :** apport de données et synchronisation des supports.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028):** concertation avec les partenaires, conception du guide papier et numérique, création du site / page dédiée. • **Moyen terme (2029-2031)** : mise à jour régulière, évaluation de l'usage, déploiement de relais d'information sur le territoire.
	Eléments financiers		• Création guide papier (rédaction, graphisme, cartographie) : ± 10 K€. • Impression 1 000 exemplaires : ± 3 K€. • Création ou adaptation d'un site / plateforme locale : ± 5 k€. • Ressource humaine pour coordination (≈ 0,15 ETP en année 1) : ± 7 k€.
	Faisabilité		Nécessité de mutualisation avec les initiatives existantes (Région).
	Recommandations opérationnelles		→ Éviter la création d'un nouvel outil déconnecté : intégrer l'information dans l'existant (Mobigo, site CCPdJ). → Prévoir une charte graphique commune entre acteurs pour une communication claire et repérable. → Penser à l'actualisation continue des données et à la formation des relais (accueil, MSAP…).
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre de guides papier distribués et/ou téléchargés. • Nombre de points relais mis en place.
	Modalités de suivi		Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter en comité des partenaires).

Plan d'actions

Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité			
Exemples	Territoire	PETR du Pays de Sundgau, Alsace	Communauté de communes Commercy Void Vaucouleurs
	Eléments de contexte	Guide des mobilités	
	Supports	 https://altkirch-alsace.fr/wp-content/uploads/2021/07/GuideMobiliteSundgau2 020-21_Basse-def.pdf	 https://cc-cvv.fr/wp-content/uploads/2023/10/Guide-de-la-mobilite_oct2023.pdf

Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité		
Exemples	Territoire	Communauté de communes Commercy Void Vaucouleurs
	Eléments de contexte	Présentation des aides sur le guide sur le guide des mobilités
	Supports	

https://cc-cvv.fr/wp-content/uploads/2023/10/Guide-de-la-mobilite_oct2023.pdf

Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité		
Exemples	Territoire	Communauté de communes du Chinonais
	Eléments de contexte	Carte multimodale détaillée sur le guide de la mobilité
	Supports	

https://www.pnrlat.fr/climat/Transport/PolitiquesIntercommunales/guide-Mobilite_Chinon.pdf

Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité		
Exemples	Territoire	Communauté de communes de la Baronnies en Drôme Provençale
	Eléments de contexte	Présentation synthétique de l'offre de TC régionale sur le « Guide pratique pour vous déplacer au quotidien en Sud Drôme »
	Supports	 https://www.cc-bdp.fr/wp-content/uploads/2023/11/BOUGEONS-AUTREMENT-BARONNIES-A5-2023-web.pdf

Plan d'actions

Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		Pour espérer un véritable changement de comportement dans les pratiques de déplacement, il est essentiel de renforcer la sensibilisation aux pratiques de mobilité durables.
	Objectifs		▶ **Changer les comportements et inciter à un report modal** vers les mobilités durables. ▶ **Sensibiliser aux enjeux** climatiques, sanitaires et sociaux de la mobilité. ▶ Former les jeunes (et adultes) à une mobilité autonome, sûre et durable. ▶ **Développer une culture de la mobilité active** sur le territoire.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Mise en place d'un programme global d'écomobilité** à travers des ateliers de sensibilisation dans les communes. → **Mise en œuvre du programme « Savoir Rouler à Vélo »** dans les écoles (cycle 3), en s'appuyant sur les associations, enseignants, etc. → **Réalisation d'un guide pédagogique** sur la mobilité durable à diffuser en milieu scolaire.
	Public cible		• Élèves des écoles primaires et collèges, ainsi que le personnel éducatif et périscolaire. • Habitants du territoire, en particulier les actifs, les jeunes, les personnes en situation de fragilité et les seniors.
	Niveau de priorité		Secondaire

Plan d'actions

Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** coordination du programme, lien avec les établissements scolaires et les communes. • **Communes** : relais vers les écoles, soutien logistique. • **Éducation nationale / écoles / collèges** : intégration dans le projet pédagogique. • **Associations spécialisées** (éducation, vélo, mobilité durable) : animation.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : définition du programme, repérage des partenaires, création du support pédagogique. • **Moyen terme (2029-2031)** : déploiement des premières actions dans les écoles et auprès des habitants. • **Long terme (2032-2035)** : élargissement du programme à l'ensemble du territoire, pérennisation des actions.	
	Eléments financiers		• Guide pédagogique : ± 10k€ (création, impression, diffusion). • Programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) pour 25 classes : ± 20 k€/an. • Animations, ateliers, événements : à calibrer selon partenaires et ambitions locales.	**Financements envisageables :** Subvention CEE Alvéole permettant de financer à hauteur de 100% les actions de sensibilisation à l'écomobilité. Dispositif Savoir Rouler à Vélo permettant de financer à hauteur de 50% par Génération Vélo.
	Faisabilité		Très favorable : le cadre national (SRAV, Génération Vélo) est structurant.	
	Recommandations opérationnelles		→ Prévoir un coordinateur mobilité durable ou référent dans chaque établissement scolaire. → Mettre en place des temps réguliers d'évaluation (bilan de pratiques, retour enseignants / élèves / familles). → Associer les familles et les communes pour créer une dynamique collective (vélobus, parkings vélos temporaires…).	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre d'élèves / classes / écoles impliqués. • Nombre d'événements organisés.	
	Modalités de suivi		Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter en comité des partenaires).	

Plan d'actions

Action 6.3 - Organiser des évènements pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Il existe un besoin de promouvoir solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle auprès d'un public large, en particulier dans un territoire rural où l'habitude de la voiture est profondément ancrée. Les événements participatifs constituent un levier d'engagement efficace pour faire connaître les pratiques vertueuses de manière ludique et fédératrice. • Contrairement à l'action 6.2 qui vise des programmes pédagogiques structurés (scolaires, habitants, etc), cette action mise sur des événements ponctuels.
	Objectifs		▶ **Sensibiliser** de manière ludique et conviviale à la mobilité durable auprès d'un public large. ▶ **Favoriser la découverte et l'expérimentation des modes alternatifs** à l'autosolisme. ▶ Créer des temps forts sur le territoire valorisant les initiatives locales de mobilité. ▶ Fédérer les habitants autour d'événements engageants et accessibles.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Organisation d'événements sur le territoire** : Challenge de la Mobilité, événements "Slow-Up", journée sans voiture, vélobus, balades collectives à vélo, challenges inter-écoles ou inter-entreprises. → Bourses au vélo et ateliers de réparation. → Création de partenariats avec les communes, les établissements scolaires, les associations, les entreprises locales pour co-animer ces événements. → **Mise en valeur des offres existantes** (stands d'information, essais gratuits de vélos ou voitures partagées, démonstrations numériques de plateformes). → **Utilisation d'outils de communication attractifs** : réseaux sociaux, affiches, radios locales, mobilisation des relais de terrain. → Intégrer des actions de communication et d'information sur la mobilité à l'occasion d'événements culturels ou autres rassemblements, afin de toucher un large public dans un cadre convivial et attractif.
	Public cible		Grand public
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 6.3 - Organiser des évènements pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité			
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ** : coordination générale avec la Région. • **Communes** : portage des événements localement, mobilisation des habitants. • **Associations** (vélo, jeunesse, environnement, mobilité solidaire). • **Entreprises partenaires** (sponsoring, logistique, animations). • **CLUS'TER JURA**
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Organisation d'un premier événement test • **Moyen terme (2029-2031)** : Planification annuelle d'au moins 2 temps forts par an dans des lieux différents.
	Eléments financiers		Budget événementiel variable selon l'ampleur : entre 3 000 € et 15 000 € par événement.
	Faisabilité		Besoin d'outils simples fournis par la Région (kit événementiel, trame de communication).
	Recommandations opérationnelles		→ Lancer un appel à manifestation d'intérêt auprès des communes pour repérer les volontaires à l'accueil des premiers événements. → Créer un « kit événement mobilité » prêt à l'emploi pour faciliter la logistique locale.
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre d'événements organisés par an. • Taux de participation.
	Modalités de suivi		Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter en comité des partenaires)

Plan d'actions

Action 6.3 - Organiser des évènements pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité			
Exemples	Territoire	Communauté Urbaine de Dunkerque (Hauts-de-France)	Parc départemental d'Olhain
	Eléments de contexte	Village mobilité dans le cadre de la Semaine de la mobilité	
	Supports		
		https://www.ecomobilite.org/Semaine-de-la-mobilite-en-Hauts-de-France-Demandez-le-604	https://www.pasdecalais.fr/un-village-de-la-mobilite-sinstalle-au-parc-departemental-dolhain

Plan d'actions

Action 6.4 - Accompagner les employeurs dans la mise en œuvre de démarches de mobilité durable pour leurs salariés			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Le territoire compte 4 entreprises de plus de 100 salariés (+ le siège de la CCPd), représentant un potentiel important pour le développement d'alternatives à la voiture individuelle. • La majorité des trajets domicile-travail sont encore réalisés en voiture en solo, en raison d'un manque d'information, de coordination ou de solutions visibles et incitatives. • Il apparaît nécessaire d'accompagner les employeurs pour qu'ils deviennent des relais actifs de la transition vers une mobilité durable.
	Objectifs		▶ **Favoriser le changement de comportement** dans les trajets domicile-travail et professionnels. ▶ **Sensibiliser les employeurs et les salariés à la mobilité durable** ▶ Réduire l'autosolisme, les coûts de déplacement et l'impact environnemental des trajets quotidiens. ▶ **Accompagner les entreprises** dans leurs obligations légales (NAO et Plan de mobilité employeur).
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ **Organisation de réunions d'information et de sensibilisation** (café-mobilité, after-work, ateliers mobilité, VAE à l'essai, simulateurs, etc.). → **Création d'un guide de la mobilité à destination des entreprises**. → Accompagnement à la prise en main des outils (Mobigo, solutions vélo, covoiturage). → Incitation à l'élaboration de Plan de Mobilité Employeur (obligatoire au-delà de 50 salariés si pas d'accord NAO : Négociation annuelle obligatoire) portant notamment sur la réduction du coût de la mobilité, la promotion des modes de transport durables, la prise en charge des frais de déplacement..) → Appui à la mise en œuvre et promotion du Forfait Mobilités Durables (jusqu'à 700 €/salarié/an). → **Encourager la participation des entreprises au Challenge Mobilité** Bourgogne-Franche-Comté, ou à des défis locaux. → Mobilisation du programme CEE Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) pour accompagner les employeurs dans la mise en place d'aménagements et d'une culture vélo.
	Public cible		Entreprises du territoire, salariés, administrations locales, établissements publics employeurs.
	Niveau de priorité		**Prioritaire**

Plan d'actions

Action 6.4 - Accompagner les employeurs dans la mise en œuvre de démarches de mobilité durable pour leurs salariés				
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		• **CCPdJ :** coordination, animation territoriale, relais vers les dispositifs régionaux/nationaux. • **Communes** : relais local auprès des entreprises du territoire. • **Entreprises :** partenaires opérationnels pour le déploiement des actions. • **Région :** partenaire.	
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Identification des entreprises cibles et plan de communication. • **Moyen terme (2029-2031)** : Lancement des premiers accompagnements, ateliers et campagnes. • **Long terme (2032-2035)** : Suivi de la mise en œuvre des plans de mobilité et pérennisation des démarches.	
	Eléments financiers		• Animation CCPdJ : 0,2 ETP/an soit ± 12 K€. • Plans de mobilité employeurs : de 15 K€ à 30 K€ selon le format (entreprise seule ou inter-entreprises).	**Financements envisageables :** Programme Objectif Employeurs Pro-Vélo (OEPV) : aides entre 4 K€ et 8 K€ selon la taille de l'entreprise.
	Faisabilité		• L'action peut débuter sur un mode expérimental avec quelques entreprises pilotes, avant une généralisation. • Les outils nationaux (OEPV, Forfait Mobilités Durables) et les obligations légales (LOM / NAO) offrent des leviers incitatifs.	
	Recommandations opérationnelles		→ Lancer une phase de repérage des entreprises volontaires. → Créer une trame type de plan de mobilité mutualisable. → Prévoir des temps de sensibilisation communs inter-entreprises. → Valoriser les initiatives réussies pour faire levier (communication positive).	
Suivi	Indicateurs de suivi		• Nombre d'entreprises accompagnées. • Nombre de salariés concernés.	
	Modalités de suivi		Bilan annuel dans le cadre du suivi du PDMs (à présenter en comité des partenaires)	

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

Plan d'actions - PLANNING

Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée			
Enjeux et objectifs	Eléments de contexte / constats du diagnostic		• Le plan d'actions proposé révèle une multiplicité d'acteurs concernés (Région, Département, CCPdJ, communes, entreprises, associations, établissements publics), ce qui nécessite une mutualisation des ressources. • Les enjeux de mobilité dépassent souvent les frontières administratives, appelant à une coopération interterritoriale renforcée, notamment avec les territoires voisins.
	Objectifs		▶ Structurer la gouvernance mobilité. ▶ Mutualiser les moyens humains, techniques et financiers. ▶ Encourager les partenariats publics-privés-associatifs. ▶ Meilleure organisation des acteurs, centralisation de l'information.
Descriptif de l'action	Déclinaisons opérationnelles		→ Mettre en place un comité des partenaires de la mobilité, réunissant élus, entreprises, associations, acteurs techniques et institutionnels. → Renforcer la coordination intercommunale, en lien avec les EPCI et le Département.
Mise en œuvre	Acteurs et partenaires		Collectivités locales, entreprises, associations, acteurs de la mobilité, institutions partenaires : État, Région, Département.
	Échéances		• **Court terme (2026-2028)** : Création du comité de partenaires, premières réunions. • **Moyen terme (2029-2031)** : Animation continue, feuille de route, montée en puissance des partenariats. • **Long terme (2032-2035)** : Pérennisation de la gouvernance partagée, suivi des indicateurs d'impact.
	Eléments financiers		Temps dédié interne : 0,15 ETP/an
	Recommandations opérationnelles		→ Nommer un référent « mobilité » à la CCPdJ. → Prévoir une charte de coopération entre les partenaires. → Favoriser des réunions thématiques en sous-groupes selon les enjeux (écomobilité scolaire, mobilité solidaire, infrastructures, etc.).

Plan d'actions

- FICHES ACTIONS
- PLANNING DE MISE EN ŒUVRE

Communauté de Communes
PORTE DU JURA

Plan d'actions - PLANNING DE MISE EN OEUVRE

Prioritaire
Secondaire

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)	Prioritaire
Action 1.2 - Etudier la mise en place d'une offre de Transport à la Demande (TAD) **sur le périmètre de la CCPdJ**	Secondaire
Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité sur le territoire	Prioritaire
Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité pour renforcer l'intermodalité	Prioritaire
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	Prioritaire
Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique"	Secondaire
Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises	Prioritaire
Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités	Secondaire
Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire	Secondaire
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	Prioritaire
Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public	Prioritaire
Action 3.3 - Développer un service de location de vélos/vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée	Secondaire
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	Prioritaire
Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification dans les centre-bourgs	Prioritaire
Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons	Prioritaire
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)	Prioritaire
Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables	Secondaire
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	Prioritaire
Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement	Secondaire
Action 6.3 - Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, …) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité	Prioritaire
Action 6.4 - Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés / élaboration de plans de mobilité employeurs	Prioritaire
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée	

Plan d'actions - PLANNING DE MISE EN OEUVRE

Prioritaire
Secondaire

Levier stratégique 1 : Structurer et renforcer les transports en commun et favoriser l'intermodalité	2026-2029	2029-2031	2032-2035
Action 1.1 - Engager des réflexions avec la Région sur le renforcement de l'offre de transport en commun (services et dessertes)	À définir		
Action 1.2 - Etudier la mise en place une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ	Modalités à définir En fourchette minima : +/- 50 k€ à 200 k€/an En fourchette maxima : +/- 130 k€ à 500 k€/an		
Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité sur le territoire	+/- 23 k€ par pôle de mobilité		
Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité pour renforcer l'intermodalité	*À définir*		
Levier stratégique 2 : Lutter contre l'autosolisme et développer l'offre de mobilités partagées, alternatives à la voiture individuelle	**2026-2029**	**2029-2031**	**2032-2035**
Action 2.1 - Créer un maillage hiérarchisé et structurer des aires de covoiturage sur le territoire	25-50 k€ /aire de covoiturage (avec aménagements connexes)		
Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique"	À définir (étude de faisabilité)	+/- de 50 à 100 K€ pour les points d'arrêts	+/- de fonctionnement de 60 à 120 K€
Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises	+/- 20k €		
Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités		+/-28 à 36k€	*5*+/-5k€ par an
Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire		+/-13 k€ par borne	
Levier stratégique 3 : Développer les aménagements cyclables et les services vélos comme leviers de mobilité du quotidien	**2026-2029**	**2029-2031**	**2032-2035**
Action 3.1 - Déploiement d'aménagements cyclables structurés et sécurisés	À définir		
Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public	+/-5 k€ à 10k€ par site		
Action 3.3 - Développer un service de location de vélos/vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée		2k€ à 2,5K€ / vélo	+/- 150€ / vélo

Plan d'actions - PLANNING DE MISE EN OEUVRE

Prioritaire
Secondaire

Levier stratégique 4 : Aménager l'espace public pour favoriser les mobilités durables et l'usage partagé	2026-2029	2029-2031	2032-2035
Action 4.1 - Inciter à un aménagement des voiries et des espaces publics permettant une meilleure cohabitation entre modes	À définir selon les aménagements sur la base des éléments financiers indicatifs		
Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification dans les centre-bourgs	À définir selon les aménagements sur la base des éléments financiers indicatifs (cf. fiche action)		
Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons	À définir selon les aménagements sur la base des éléments financiers indicatifs (cf. fiche action)		
Levier stratégique 5 : Garantir une mobilité inclusive et développer des services de mobilité solidaire	**2026-2029**	**2029-2031**	**2032-2035**
Action 5.1 - Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS)	À définir sur la base du service assuré		
Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables		à définir avec les partenaires	
Levier stratégique 6 : Informer, communiquer et sensibiliser pour une mobilité durable	**2026-2029**	**2029-2031**	**2032-2035**
Action 6.1 - Renforcer la communication et l'accès à l'information sur l'offre de mobilité	20 k€ à 50 k€	+/-7 K€	+/-7 K€
Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement		+/-70 K€ (supports + 25 classes / an)	+/-60 K€(25 classes / an)
Action 6.3 - Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, …) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité	+/- 18 à 90 K€ (1 ou 2 évènements /an)	+/- 18 à 90 K€ (1 ou 2 évènements /an)	+/- 18 à 90 K€ (1 ou 2 évènements /an)
Action 6.4 - Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés et/ou l'élaboration de plans de mobilité employeurs	± 12 K€ (0,2 ETP/an=	± 12 K€ (0,2 ETP/an=	± 12 K€ (0,2 ETP/an=
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée			

Annexes

Synthèse du plan d'actions et de sa mise en œuvre

Synthèse du plan d'actions

Court terme 2026-2029 | Moyen terme 2029-2031 | Long terme 2032-2035

	Rôle CCPdJ	Rôle Acteurs	Temporalité
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)	Identification des besoins, concertation, appui à la mise en œuvre.	**Région BFC** : pilotage des offres régionales, coordination des adaptations de service	Court et moyen terme
Action 1.2 - Etudier la mise en place une offre de Transport à la Demande (TAD) sur le périmètre de la CCPdJ	Coordination locale, étude des besoins, identification des zones à desservir, communication, financement	• **Région BFC :** coordination du service et financement ? • **Département** : soutien éventuel sur la mobilité solidaire	Court, moyen et long terme
Action 1.3 - Identifier, hiérarchiser et aménager des pôles de mobilité sur le territoire	Aménager les différents pôles de mobilités	• **Communes :** Favoriser la mise à disponibilité du foncier et a mise en œuvre des pôles de mobilités • **Département :** Mettre en place un jalonnement des pôles • **Région :** Appui technique et financier	Court et moyen terme
Action 1.4 - Faciliter et structurer le rabattement vers les pôles de mobilité pour renforcer l'intermodalité	Pilotage et réalisation des aménagements	• **Communes** : mise à disposition foncière, entretien • **Région** : coordination des horaires • **Département** : infrastructures routières et cyclables	Court et moyen terme

Synthèse du plan d'actions

Court terme 2026-2029 | Moyen terme 2029-2031 | Long terme 2032-2035

	Rôle CCPdJ	Rôle Acteurs	Temporalité
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	Réalisation & financement des aménagements	• **Communes et Département :** Favoriser la mise à disposition du foncier nécessaire pour l'aménagement des aires de covoiturage	Court, moyen et long terme
Action 2.2 - Expérimenter des "lignes de covoiturage dynamique"	Choix des lignes de covoiturage dynamiques, choix du prestataire, interlocuteur avec les différentes collectivités et financeur	• **Région :** Partenaire technique : informer sur les différents supports sur cette offre disponible et coordination entre application de mise en relation/communautés de covoiturage et lignes de covoiturage • **EPCI limitrophes :** Partenaires techniques : participer à la définition des arrêts nécessaires sur leur territoire • **Communes :** Favoriser la mise à disposition du foncier nécessaire à l'installation des points d'arrêts des lignes de covoiturage • **Prestataire :** Gestionnaire des lignes par contrat avec la CCPdJ	Court, moyen et long terme
Action 2.3 - Cordonner avec la Région des animations pour promouvoir l'application de covoiturage Mobigo auprès des habitants et des entreprises	Appui à l'animation locale, coordination avec les communes, relais des informations, lien avec les employeurs.	• **Région BFC** : Partenaire central pour la coordination, mise à disposition des supports de communication, gestion de la plateforme, animation • **Entreprises locales** : Relais auprès des salariés, participation aux animations, intégration dans leur politique de mobilité. • **Associations** : Sensibilisation, médiation, accompagnement des publics.	**Court terme**
Action 2.4 - Déploiement d'un autopartage expérimental au niveau des gares et/ou certaines centralités	Coordination de l'expérimentation, recherche de partenaires, animation locale	• **Communes** : Mise à disposition d'espaces pour stationnement des véhicules, relais d'information • **Opérateurs d'autopartage** : Fourniture du service, maintenance des véhicules, gestion technique • **Région / Département** : Aide à la structuration du service, intégration possible dans l'offre de mobilité régionale • **Associations / acteurs sociaux** : Information auprès des publics cibles, médiation, accompagnement à l'usage • **Entreprises :** Conventionnement pour mutualisation des véhicules.	Moyen et long terme
Action 2.5 - Développer un réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire	Élaboration du schéma de déploiement, coordination avec les partenaires.	• **Région :** Soutien financier, expertise technique, pilotage et suivi. • **Gestionnaires du réseau des bornes publiques** : Installation, maintenance et gestion opérationnelle. • **Communes** : Contribution au financement, identification des sites et facilitation des implantations.	Moyen terme

Synthèse du plan d'actions

Court terme 2026-2029 | Moyen terme 2029-2031 | Long terme 2032-2035

	Rôle CCPdJ	Rôle Acteurs	Temporalité
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	Maîtrise d'ouvrage partagée, animation territoriale et recherche de financements.	**Département** : gestionnaire des RD, appui technique et co-financement. • **Communes** : identification des besoins, acquisition foncière éventuelle, coordination locale. • **Région :** soutien financier via le Plan Vélo régional. • **Associations cyclistes locales** : concertation, retours d'usagers, tests d'itinéraires.	Court, moyen et long terme
Action 3.2 - Déploiement de stationnements vélo adaptés et sécurisés sur l'espace public	Incite, par le PDMs, les communes à développer les dispositifs de stationnement vélo.	• **Communes :** Réalisation des aménagements de stationnement vélo sur leur périmètre. • **Région :** Partenaire pour la réalisation du stationnement aux abords des arrêts de transports collectifs et en gare.	Court, moyen et long terme
Action 3.3 - Développer un service de location de vélos/vélos à assistance électrique (VAE) de moyenne et longue durée	Rôle à définir (portage direct ou délégation à un opérateur), coordination du projet.	• **Communes :** relais de proximité, lieux de distribution ou de dépôt. • **Partenaires privés / associatifs :** opérateurs de location, associations de promotion du vélo, garages solidaires. • **Entreprises locales :** soutien à la mobilité des salariés via location subventionnée. • **Office de tourisme :** complémentarité avec les usages touristiques.	Moyen et long terme

Synthèse du plan d'actions

Court terme 2026-2029 | Moyen terme 2029-2031 | Long terme 2032-2035

	Rôle CCPdJ	Rôle Acteurs	Temporalité
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	Incitation via PDMs	• **Département /Communes** : Pilotage et mise en œuvre • **Région** : partenariat	Court, moyen et long terme
Action 4.2 - Apaiser la circulation aux abords des écoles, gare et commerces et développer la pacification dans les centre-bourgs	Coordination, appui technique, financement d'étude.	• **Communes** : définition des zones, travaux, concertation locale. • **Département :** appui réglementaire sur les RD concernées. • **Établissements scolaires** : implication pour les abords des écoles. • **Habitants, commerçants :** consultation et appropriation.	Court et moyen et terme
Action 4.3 - Créer et sécuriser les cheminements piétons	• Coordination intercommunale, appui technique, planification, participation au financement.	• **Communes :** portage opérationnel des aménagements. • **Département :** coordination sur voiries départementales. • **Associations de randonnée / tourisme** : valorisation patrimoniale. • **Établissements scolaires et habitants** : co-construction des itinéraires du quotidien.	Court et moyen et terme
Levier stratégique 5 : Garantir une mobilité inclusive et développer des services la mobilité solidaire			
Action 5.1 - Expérimenter le déploiement d'un service de Transport d'Utilité Sociale (TUS)	Coordination générale, ingénierie, suivi expérimentation.	• **Communes / CCAS :** identification des besoins, relais locaux • **Associations de solidarité (ADMR, Croix-Rouge, AIR...)** : opérateurs ou partenaires. • **Département :** appui technique ou financier possible via politique de solidarité. • Bénévoles, chauffeurs volontaires.	Court, moyen et long terme
Action 5.2 - Soutenir le déploiement de services mobiles sur le territoire afin de réduire les déplacements des populations vulnérables	Coordination et soutien logistique.	• **Communes** : coordination et soutien logistique. • **Département** : acteurs de la santé (PMI, santé publique, ARS) • **Associations et opérateurs spécialisés** (épiceries solidaires, santé itinérante, services sociaux, MSAP, bibliothèques départementales). • **Services de l'État** (ANCT, DSDEN, MSA, Pôle emploi…).	Moyen et long terme

Synthèse du plan d'actions

Court terme 2026-2029 | Moyen terme 2029-2031 | Long terme 2032-2035

	Rôle CCPdJ	Rôle Acteurs	Temporalité
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	Coordination, création du guide, etc.	• **Communes** : relais de proximité et distribution des supports. • **Associations / partenaires sociaux** : diffusion ciblée auprès des publics fragiles. • **Région :** apport de données et synchronisation des supports	Court, moyen et long terme
Action 6.2 - Développer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement	Coordination du programme, lien avec les établissements scolaires et les communes.	• **Communes** : relais vers les écoles, soutien logistique • **Éducation nationale / écoles / collèges** : intégration dans le projet pédagogique • **Associations spécialisées** (éducation, vélo, mobilité durable) : animation	Moyen et long terme
Action 6.3 - Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, …) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité	Coordination générale avec la Région.	• **Communes** : portage des événements localement, mobilisation des habitants. • **Associations** (vélo, jeunesse, environnement, mobilité solidaire). • **Entreprises partenaires** (sponsoring, logistique, animations). • **CLUS'TER JURA**	Court, moyen et long terme
Action 6.4 - Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés et/ou l'élaboration de plans de mobilité employeurs	Coordination, animation territoriale, relais vers les dispositifs régionaux/nationaux.	• **Communes** : relais local auprès des entreprises du territoire. • **Entreprises :** partenaires opérationnels pour le déploiement des actions. • **Région :** animatrice régionale	Court, moyen et long terme
Levier transversal : Coordonner les acteurs et mutualiser les ressources pour une gouvernance partagée			

Synthèse des aides liées à la mobilité

Synthèse des aides liées à la mobilité

Modes	Dispositifs	Objectifs	Aide	Date limite
Tous modes	**Fonds Vert / France Ruralité** (Mobilités durables en zones rurales)	Stratégie / plan de mobilité simplifié, mise en place de solutions de mobilité : TAD, autopartage, location de VAE, mobilité solidaire, conseils en mobilité…	Jusqu'à 50 % pour la CC AOM et 20 % pour la Région AOM locale	2027
	La **dotation de soutien à l'investissement local** (DSIL)	Projets de mobilité tous modes (pistes cyclables, véhicules de transports en commun…).	Varie selon les budgets alloués aux territoires (ex. DSIL en Normandie : entre 100 et 200 k€ / projet et 2k opérations depuis 2016)	Dotations annuelles
	La **dotation d'équipement des territoires ruraux** (DETR)	Soutien aux projets visant à favoriser le développement des services publics en milieu rural.		
	La **dotation de soutien à l'investissement des départements** (DSID)	Projets dont la mise en œuvre a pour objectif la solidarité entre les différents territoires d'un même département ou d'une même région		
	Les **dotations politique de la ville** (DPV) ou **subventions pour travaux divers d'intérêts local** (TDIL)	Aides financières pour les projets urbains divers (davantage axées sur les travaux urbains)		
	Le **fonds national d'aménagement et de développement du territoire** (FNADT)	Soutien en investissement et fonctionnement aux actions mettant en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement, dont la mobilité.	Chaque année, une circulaire vient préciser les règles de répartition et d'emploi du FNADT	Subvention annuelle
	Programme certificats d'économies d'énergie (CEE)	Une dizaine de programmes CEE Transport : bus électriques, achat / location / rétrofit, vélo, logistique urbaine durable, éco-mobilité (programme TIMS), bornes de recharge…		
	Offres de la Banque des territoires	Trois dispositifs de soutien : **offre de crédits d'ingénierie**, **mobi-prêts** pour les infrastructures et équipements pour les mobilités propres, **investissement financier dans des partenariats publics-privés**, pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.		
	Petites Villes de Demain (PVDD) / **CRTE**	Améliorer la qualité de vie des habitants des petites communes (< 20 k hab.) et des territoires alentours en les accompagnant (diagnostic, stratégie, actions) dans des trajectoires dynamiques dans le cadre de la transition écologique jusqu'en 2026.		

Source : PDMs CC Loue Lison

Synthèse des aides liées à la mobilité

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Voiture	**Fonds Vert «Développement du covoiturage»** pour les collectivités	Schéma covoiturage, études pré-opérationnelles, travaux d'aires de covoiturage ou de voies réservées, réalisation de lignes de covoiturage ou d'auto-stop organisé, animation, communication, campagnes d'incitations financières à la pratique.	Montant de l'aide attribuée selon le préfet de département : Entre 20 et 50 % du coût du projet	Dispositif reconduit jusqu'en 2027
Modes actifs / Voiture	**Mobilités actives et partagées** (EPCI, Associations)	Accompagner le changement de comportements vers le passage à l'action via un programme d'actions pour les collectivités, les employeurs et les établissements scolaires	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	8ème projet pas encore défini à date
	Plan de circulation pour la transition écologique (EPCI/Communes)	Modifier le partage de l'espace public et faire davantage de plateaux autres usages (marche, vélo…), diminuer le trafic automobile de transit, améliorer le cadre de vie des habitants	Taux d'aide : 70 % Montant maximum d'un projet : 100 k €	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	Verdissement des flottes (collectivités, entreprises)	Pousser les entreprises et les collectivités françaises à électrifier leur parc automobile et cyclable : ▪ Prime à la conversion pour les entreprises (1) ▪ Bonus écologique pour les entreprises (2) ▪ Bonus vélo (3)	Des primes et bonus dépendant du type de véhicule : ▪ (1) : jusqu'à 4 k€ / véhicule ▪ (2) : jusqu'à 3 k€ / véhicule ▪ (3) : jusqu'à 1,5 k€ / vélo	Prime et bonus depuis le 14/02/2024
	Programme Advenir (CEE) pour les collectivités et les entreprises	Prime pour l'installation des infrastructures collectives et des bornes de recharge.	Jusqu'à 30 % du montant de fournitures, matériels et de travaux dans la limite de 9 k€ / point de recharge (1 k€ pour les VAE) + 300 € pour les bornes à la demande	Fin 2025
Modes actifs / Voiture / TC	**Ville apaisée, quartiers à vivre** (EPCI, Communes)	Inciter les collectivités développer la qualité de vie et l'attractivité des quartiers dans un contexte de changement climatique (programme d'actions couvrant les 10 engagements du manifeste)	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	Pas de certitudes de reconduction en 2025
Marche	**Le programme « ID-marche » / Marche du quotidien**	Accompagner les politiques publiques locales en faveur de la marche et diffuser les bonnes pratiques. Etudes, aménagements, actions d'animation et de communication.	Taux d'aide : 50 % Montant d'aide maximal : 89 k€ Montant minimum du projet : 30 k€	Pas de certitudes de reconduction en 2025

Source : PDMs CC Loue Lison

Synthèse des aides liées à la mobilité

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Vélo	**Le fonds mobilités actives** (collectivités)	Finance des projets d'aménagements cyclables en site propre ainsi que des programmes de maillage : ▪ **AAP « Aménagement cyclable »** ▪ **AAP « territoires cyclables »**	Montant de subvention : >100 k€, taux d'aide entre 15 et 60 % selon les cas	AAP réguliers jusqu'en 2027
	AVELO 3 (CEE) pour les collectivités	Financement d'études liées au vélo (1), de services vélo (2), d'actions d'animation et de promotion de politiques cyclables (3) ainsi que le financement de postes de chargé de mission vélo (4).	Montant maximum par thématique : 100k€ Montant minimum d'un projet : 20 k € Montant par agent ETPT : 29 k€ Taux d'aide : 50 %	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	Alvéole + (CEE) portée par la FUB (collectivités, écoles, entreprises…)	Prime pour l'installation de stationnement vélos sur l'espace public, dans les établissements scolaires et les pôles d'échange multimodaux ainsi que d'actions de sensibilisation	40 % de l'investissement hors taxe (50 % en ZFE), avec un montant maximal par type d'abri et par place	11 juillet 2025
	Génération vélo (CEE) pour les collectivités	Programme de financement pour soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo (formation par des intervenants pour permettre aux enfants de 6-11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo	Les interventions réalisées dans le cadre du SRAV peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo	Fin 2025
	Objectif Employeur Pro- Vélo (FUB) / CEE	Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels.	Pour les employeurs : cofinancement de 40 à 60 % d'équipements et services (« remise en selle »…)	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	Mon vélo de A à Z (AMI) portée par la FUB / CEE (prescripteurs **sociaux)**	Accompagner de « A à Z » des personnes précaires vers la mobilité à vélo et ancrer durablement une expertise autour des politiques de marche et de vélos pour les prescripteurs d'aide sociale (CCAS, mission locale, associations…).	Forfait de lancement : 5 k€ (1° année) Part fixe : 35,5 k€ / an Part variable : 100 € / personne	2026
	Académie des Mobilités Actives (ADMA) de la FUB / CEE	Accroitre et diffuser l'expertise autour des politiques marche et vélo (formation, ateliers pédagogiques)	Formations prises en charges par le programme	Décembre 2026
	ColisActiv' (FUB) / CEE	Développer la livraison de colis à vélo sur les derniers kilomètres en réduisant les coûts techniques (rupture de charge, entrepôt urbain…) par rapport aux modes thermiques.	Subvention versée durant 3 ans aux entreprises : 0,6 € de prime moyenne par colis	2025

Source : PDMs CC Loue Lison

Glossaire

ADEME	Agence de la transition écologique
AOM	Autorité organisatrice de mobilité
AMI	Appel à Manifestation d'Intérêt
ARS	Agence Régional de Santé
AUDAB	Agence d'urbanisme Besançon centre Franche-Comté
CCAS	Centre Communal d'Action Sociale
CCPdJ	Communauté de Commune Porte du Jura
DDT 39	Direction Départementale Des Territoires 39
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
DSIL	Dotation de Soutien à l'Investissement Local
EPCI	Établissements Publics de Coopération Intercommunale
FEDER	Fonds Européen de Développement Régional
FMD	Forfait Mobilité Durable
GES	Gaz à Effet de Serre
OEPV	Objectif Employeurs Pro-Vélo
PDIE	Plan de Déplacements Inter-Entreprises
PDME	Plan de Mobilité Employeur
PDMs	Plan de Mobilité simplifié
PLU/PLUi	Plan Local d'Urbanisme/ Plan Local d'Urbanisme Intercommunal
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
SCoT	Schéma de Cohérence Territoriale
SDIRVE	Schéma Directeur pour les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques
TAD	Transport À la Demande



183