



PROJET PROFESSIONNEL :
Etude prospective sur les enjeux du territoire autour
du CEA de Valduc

RAPPORT DE SYNTHÈSE

Auteurs de l'étude : Aurélie Clerget, Dario Rivera-Oliveros, Lucas Remy, Emma Riou,
Lamine Sy, Guillaume Westrelin

Commanditaires : Catherine Burille, SEIVA (Structure d'échange et d'information sur
Valduc)

Encadrante : Marion Drut, AgroSup Dijon

Master 2 Economie et Gouvernance des Territoires, Université de Bourgogne

Année universitaire : 2020-2021

Table des matières

1.	Contexte de l'étude	4
2.	Le territoire d'étude	5
3.	Données et méthodologie	6
4.	Etat des lieux du territoire	8
4.1	Description par thématique	8
4.1.1	Démographie	8
4.1.2	Economie	9
4.1.3	Mobilité	11
4.1.4	Services	13
4.2	Analyse thématique du territoire	14
4.2.1	Méthode utilisée	14
4.2.2	Analyse en 2 groupes : des communes plus ou moins peuplées	14
4.2.3	Analyse en 5 groupes : au-delà de la démographie	16
4.2.4	Centralité	19
4.2.5	Analyse de la mobilité	21
4.3	Conclusion de l'état des lieux	21
5.	Propositions de solutions	22
5.1	Mobilité	22
5.1.1	Les enjeux de mobilité du territoire	22
5.1.2	Le flux de véhicules : les navettes et la plateforme de covoiturage	24
5.1.3	Développer une plateforme de covoiturage pour réguler le flux de véhicules	26
5.1.4	Aménager la voirie	29
5.2	Magasin de producteurs	31
5.2.1	Contexte agricole	31
5.2.2	Implantation	35
5.2.3	Financement	36
5.2.4	Législations et normes	38
5.2.5	Les contraintes d'un magasin de producteurs	38
5.2.6	Statut juridique	40
5.3	Autres solutions envisageables	43
6.	Conclusion	46
7.	Bibliographie	50
8.	Annexes	53
8.1	Centralités	53
8.2	Tranches d'âges	54
8.3	Guide d'entretien	54
8.4	Questionnaire SEIVA	56

Table des illustrations

Carte 1 : Localisation du CEA de Valduc et des communes d'intérêt du territoire	4
Carte 2 : Typologie en deux groupes des communes du PPI	14
Carte 3 : Typologie en 5 groupes des communes du PPI	15
Carte 4 : Centralités des communes du PPI	19
Carte 5 : Localisation du CEA de Valduc par rapport à ses principaux bassins d'emploi	23
Carte 6 : Producteurs en vente directe	33
Carte 7 : Recensement des projets en cours	45
Graphique 1 : Solde naturel (indicateurs démographiques) (2012-2017) des 8 communes du PPI	7
Graphique 2 : Population par tranches d'âges des 8 communes du PPI	8
Graphique 3 : Taux d'actif et de chômage	9
Graphique 4 : Taux de chômage	10
Graphique 5 : Nombres de places de parking	11
Graphique 6 : Etat des routes	11
Graphique 7 : Moyen de transports	11
Graphique 8 : Classification hiérarchique ascendante générale	14
Graphique 9 : Sondage aménagement de la voirie	29
Graphique 10 : Demande en services de proximité	34
Graphique 11 : Aides potentielles aux magasins de producteurs selon la phase du projet	36
Graphique 12 : Répartition des charges (n = 37)	39
Graphique 13 : Répartition des magasins selon leur statut juridique (n = 138)	40
Graphique 14 : Répartition de la population par tranches d'âges	53
Tableau 1 : Les industries par secteur dans le territoire	9
Tableau 2 : Analyse SWOT projet de navette	25
Tableau 3 : Analyse SWOT du projet de plateforme de covoiturage	27
Tableau 4 : Analyse SWOT du projet d'aménagements de la voirie	30
Tableau 5 : Évolution du nombre d'agriculteurs dans les communes du PPI	31
Tableau 6 : Évolution de la surface agricole	32
Tableau 7 : Typologie des points de vente collectifs	35
Tableau 8 : Typologie des points de vente collectifs n°2	35
Tableau 9 : Caractéristiques des différents statuts	41
Tableau 10 : Analyse SWOT Magasin de Producteurs	42
Tableau 11 : Tableau des centralités	52

1. Contexte de l'étude

La SEIVA (Structure d'échange et d'information sur Valduc) nous sollicite, étudiants du Master 2 Economie et Gouvernance des Territoires à l'Université de Bourgogne, afin de réaliser une étude prospective dont l'objectif est de proposer des pistes de solutions répondant aux enjeux liés à la présence du CEA de Valduc sur le territoire, et ainsi favorisant son insertion territoriale. Cette étude, menée d'octobre 2020 à mars 2021, s'inscrit dans le cadre d'un projet professionnel ayant pour objectif de nous former à la gestion de projet. Cette étude nous permet de faire le lien entre les acquis de notre formation et le monde professionnel.

La SEIVA est une association de loi 1901 ayant des missions de suivi, d'information et de concertation en matière de sûreté nucléaire, de radioprotection, de recherche et d'étude d'impact des activités du centre CEA de Valduc sur l'économie locale, l'environnement, les personnes et leur santé.

De manière générale, les élus nous ont signalé un problème de circulation routière et un manque d'attention sur les routes mettant en danger les habitants des communes traversées. En effet, de nombreux salariés du site habitent dans la métropole dijonnaise. Le plan de déplacements d'entreprise mis en place par le CEA de Valduc structure une offre de bus pour répondre aux besoins de déplacements domicile-travail de ses agents. A l'inverse, les sous-traitants se déplacent majoritairement par leurs propres moyens et génèrent des nuisances. A ce jour, ces navettes ne sont destinées qu'aux travailleurs du CEA de Valduc, il pourra donc être intéressant de se pencher sur cette problématique et de voir dans quelle mesure cette offre pourrait profiter aux habitants.

Nous pouvons noter que les ruralités représentent un des enjeux contemporains majeurs dans les pays développés tel que la France. En effet, après avoir été historiquement un réservoir de main d'œuvre et d'activités ainsi qu'un moteur agricole, ce sont aujourd'hui d'autres problématiques qui impactent les ruralités. Nous pouvons voir de plus en plus fréquemment les villes et villages ruraux être associés à des termes plutôt négatifs comme « périclité », « vieillissement », « cités-dortoirs » puisque ceux-ci sont encore marqués par les séquelles de la désindustrialisation, la délocalisation, et le ralentissement de la croissance française. A partir de ce constat et suite à la commande, nous pouvons donc nous interroger sur le rôle d'acteurs tels que le CEA et les conséquences de leurs actions. Plus concrètement, dans quelle mesure des entités structurantes pour ces territoires, comme le CEA de Valduc, peuvent-elles contribuer au dynamisme local et améliorer leurs perspectives d'évolutions? De plus, comment ces entités peuvent-elles participer au développement territorial des zones rurales qui les accueillent et a fortiori dans quelle mesure cela peut leur être profitable ?

Le présent rapport fait la synthèse des travaux menés dans le cadre de ce projet. Plus précisément, il combine les deux livrables opérationnels¹ transmis au commanditaire et apporte une réflexion par rapport à la commande initiale. Après avoir présenté le territoire d'étude, la partie 3 expose les données utilisées et la méthodologie suivie pour mener à bien cette étude. La partie 4 dresse un état des lieux du territoire et fournit une typologie des communes. Ensuite, la partie 5 développe les propositions de solutions et d'évolutions pour ce territoire rural sur lequel le CEA de Valduc est implanté. Par accord avec les commanditaires, celles-ci seront centrées principalement sur la mobilité

¹ Document Phase 1 : Etat des lieux
Document Phase 2 : Propositions de solutions

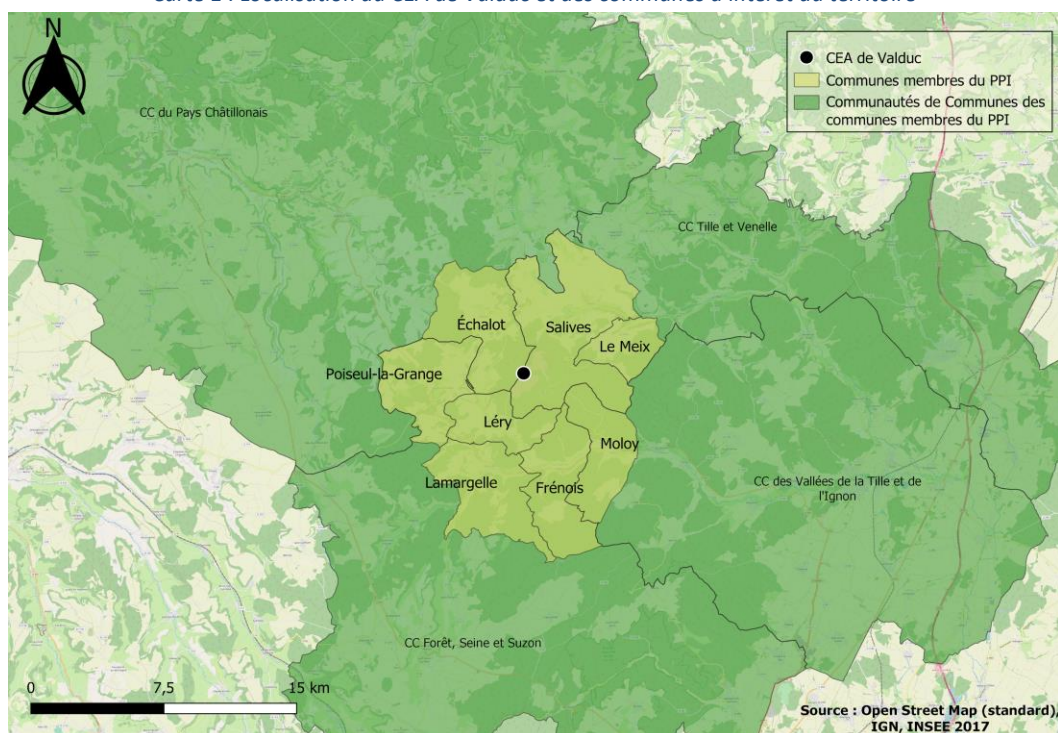
et l'implantation d'un magasin de producteur. Enfin, la partie 6 conclut.

2. Le territoire d'étude

Le territoire d'étude est composé des 8 communes faisant partie du Plan Particulier d'Intervention (PPI) de Valduc : Mology, Frénois, Lamargelle, Léry, Poiseul-la-Grange, Echalot, Salives, Le Meix. Ce territoire se situe à environ 25 km à l'ouest d'Is-sur-Tille, et 45 km au nord-ouest de Dijon, dans le département de la Côte-d'Or, en région Bourgogne-Franche Comté (voir carte 1). Ces communes représentent un total d'environ 1200 habitants. La zone d'étude est très rurale, avec une densité très faible de population.

Du fait de ses activités à haut risque, le centre du Commissariat à l'Energie Atomique et aux énergies alternatives (CEA) de Valduc a choisi de s'implanter dans ce territoire rural et boisé, sur la commune de Salives. Le CEA est un organisme public de recherche à caractère scientifique, technique et industriel (EPIC), il s'étend sur 770 ha. Le CEA est un acteur majeur de la recherche, du développement et de l'innovation, dans les domaines de la défense et de la sécurité, des énergies bas carbone (nucléaire et renouvelables), de la recherche technologique pour l'industrie et de la recherche fondamentale. La carte 1 présente la localisation du CEA de Valduc et des communes d'intérêt du territoire (SEIVA, 2021).

Carte 1 : Localisation du CEA de Valduc et des communes d'intérêt du territoire



Etant donné que les activités développées par le centre sont considérées à haut risque industriel, un dispositif local est mis en place pour faire face aux risques technologiques liés à sa présence sur le territoire, connu comme le Plan Particulier d'Intervention (PPI). Celui-ci est déclenché en cas d'accident majeur sur le site de Valduc. Ce PPI est élaboré par le préfet de département, qui prépare les mesures

de protection et la coordination de tous les acteurs concernés. Dans le PPI deux périmètres ont été définis : le premier périmètre, dit de « danger immédiat », d'un rayon de 2 km autour du centre et le second périmètre, appelé « périmètre d'alerte », concerne les populations dans un rayon de 6 km autour du centre.

Les interactions entre d'un côté ce territoire et ses habitants, et de l'autre les salariés du centre, sont fortes et peuvent générer des tensions. Fin 2018, Valduc comptait 1135 salariés, un effectif relativement stable depuis plusieurs années. Au total, 2 810 emplois salariés de la région sont liés directement, indirectement ou de manière induite à la présence du CEA Valduc. Avec leurs familles, cela concerne environ 7 700 habitants, dont la moitié réside dans le bassin de vie de Dijon, et un quart dans celui d'Is-sur-Tille. La majorité des salariés réside donc en dehors du périmètre immédiat du centre, ce qui génère des besoins importants de mobilité, en particulier depuis Dijon et Is-sur-Tille, et impacte directement les communes traversées, notamment celles proches du CEA. Le centre est le cinquième employeur de Côte-d'Or, après le Centre hospitalier universitaire de Dijon, le Conseil régional, le Conseil départemental et la commune de Dijon (Biancucci, Brion & Ulrich, 2019).

3. Données et méthodologie

La réunion de présentation du projet professionnel a eu lieu le jeudi 8 octobre 2020 dans les installations de l'Université de Bourgogne. Celle-ci était composée de Catherine BURILLE (Présidente de la SEIVA, notre commanditaire), Catherine SAUT (Chargée de mission à la SEIVA), Patrick LOINTIER (Responsable de l'Unité de Communication du CEA de Valduc), Marion DRUT (notre professeure encadrante) et de nous, étudiants du Master EGT pro. Le but était de rencontrer notre commanditaire afin de connaître la problématique de notre travail.

Suite à notre réunion, nous avons décidé de focaliser la première phase de l'étude (état des lieux) sur 4 dimensions majeures: économique, démographique, mobilité et finalement de services présents dans le territoire d'étude. Pour ce faire, nous avons utilisé des données par commune, notamment de l'INSEE et les différentes données du recensement général de la population de 2017. Les variables démographiques comprennent : la population de la commune, le taux de natalité et le taux de mortalité entre 2012 et 2017, ainsi que la scolarisation afin de ventiler les populations les plus jeunes par classes d'âge. La dimension économique est prise en compte avec le nombre d'établissements par secteur d'activité au 31 décembre 2018, le taux d'actifs et le taux de chômage des différentes communes.

Enfin, la dimension mobilité retient le lieu de travail des actifs de plus de 15 ans ayant un emploi (dans la commune de résidence ou dans une autre commune) et la part des moyens de transports pour se rendre au travail.

A noter que, ces données restent imprécises et on ne trouve pas toute l'information nécessaire. Pour cela, nous nous sommes déplacés sur le site afin d'appréhender au mieux le territoire d'étude, nous avons fait une visite du site et de certaines communes du PPI, en compagnie de Catherine Burille, Catherine Saut et Patrick LOINTIER, suivi d'un repas avec certains élus des communes concernées pour discuter des problématiques présentes sur le territoire.

Nous avons également réalisé un questionnaire portant sur 3 grands thèmes : la mobilité, l'accès aux

services et le CEA de Valduc, permettant d'être au plus près de la réalité en nous confrontant aux avis des habitants. Ces questionnaires ont été distribués par la SEIVA et déposés dans les boîtes aux lettres des différents maires, afin qu'ils puissent être distribués aux habitants des communes. Pour la récupération de ces questionnaires, nous nous sommes adressés directement aux maires des différentes communes afin de leur demander de nous faire parvenir les questionnaires remplis par le biais de la SEIVA ou de manière dématérialisée via adresse mail. Pour information, nous avons reçu 60 réponses aux questionnaires. Nous avons aussi mené des entretiens avec les maires des communes du PPI, de la centralité la plus proche, Is-sur-Tille et l'assistant de la permanence du Sénateur de Côte-d'Or Monsieur Houpert, sur ces mêmes problématiques. Vous trouverez dans les annexes (8.3 et 8.4) la grille d'entretien préparé pour échanger avec les maires ainsi que le questionnaire adressé aux habitants des communes grâce à la SEIVA.

D'autre côté, une enquête interne menée par Valduc auprès des salariés, celle-ci intitulée « Valduc au quotidien », nous a permis d'obtenir des informations importantes sur divers sujets, notamment : le transport, la garde d'enfant, la conciergerie et le logement.

Dans un second temps, notre commanditaire nous a demandé de développer des propositions de solutions répondant aux enjeux du territoire. Il est important de préciser que ce travail est orienté afin d'aider à la prise de décision des différents acteurs et fournit des éléments factuels, tels que : des avantages, inconvénients, contexte légal, etc. Ce travail ne constitue pas une étude de faisabilité des solutions proposées. Une étude de faisabilité devra venir en complément, dans le cas où ces différentes propositions intéressent les différents acteurs.

Afin d'organiser cette deuxième partie, nous nous sommes basés sur les résultats des questionnaires. Ces derniers soulignent deux familles de problèmes, la première autour de la mobilité et la deuxième autour d'un projet de magasin de producteurs locaux. De ce fait, dans cette deuxième partie nous présentons d'abord un rappel des enjeux et des problématiques puis la proposition de solutions avec une analyse des forces, faiblesses, opportunités et menaces

En ce qui concerne les pistes de solutions, une veille informationnelle (Village du Futur, Chambre du commerce et de l'agriculture, ...) et un travail de recherche ont été menés. Puis dans un second temps une analyse SWOT a été menée pour montrer les atouts et inconvénients des différents projets. Pour finir, les réalisations cartographiques ont été réalisées par les auteurs à partir des bases de données Admin Express 2020 et Route 500 édition 201 de l'IGN, ainsi que du fonds de carte Openstreetmap (Standard).

Pour la distribution et la logistique du travail du groupe, nous avons décidé régulièrement de former des sous-groupes, afin de travailler plus efficacement et pouvoir aborder plus largement les différentes thématiques choisies. Nous avons décidé de contacter les élus afin d'avoir un point de vue d'expert, d'autres idées de solutions et si possible, de confirmation sur nos solutions. Les entretiens avec les maires se sont déroulés par Visioconférence ou téléphone du fait des conditions sanitaires actuelles. Ces entretiens ont été réalisés par binômes. Nous avons décidé de travailler en binôme dans le but de pouvoir prendre des notes et de ce fait, réussir un échange plus fluide avec nos invités.

Nous avons également contacté l'assistant du sénateur Houpert, car il semblait pertinent d'avoir d'autres avis d'expertise des différents problématiques du territoire d'étude.

4. Etat des lieux du territoire

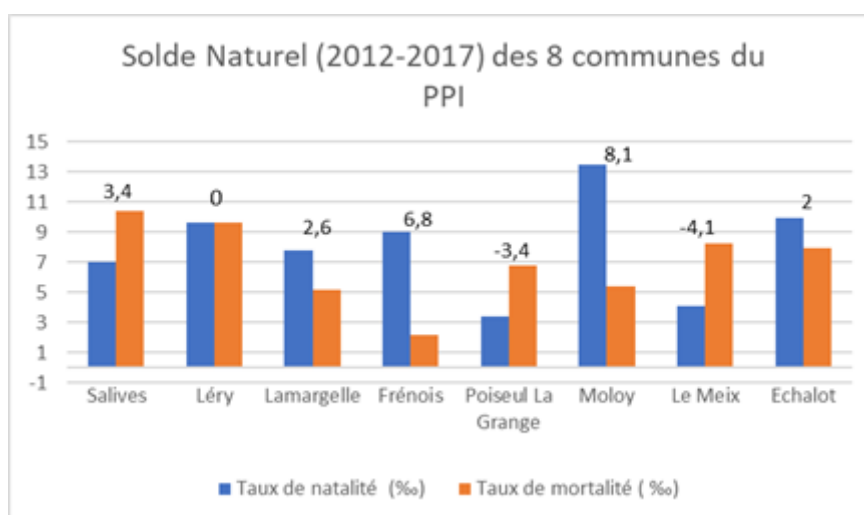
4.1 Description par thématique

4.1.1 Démographie

En 2017, les 8 communes comptaient 1081 habitants ce qui est largement inférieur à la population d'Is-Sur-Tille (4 402 habitants) qui est le bassin économique le plus proche des communes. Moloy, la commune la plus peuplée, comptait 233 habitants soit une densité de 12 habitants/km². Le Meix était la commune la moins peuplée avec 50 habitants soit 5 habitants/km².

Depuis les années 60, les 8 communes ont vu leur population décroître. De 1968 à 1975, la population a diminué de 14,5%. Cette baisse s'est poursuivie de manière moins importante par la suite. De 2007 à 2012, la population a diminué de 2,6% et de 2012 à 2017, de 5%. Néanmoins, on peut souligner la période de 1999 à 2012 où le taux de l'évolution de la population a été positif (+5%).

Graphique 1 : Solde naturel (indicateurs démographiques) (2012-2017) des 8 communes du PPI



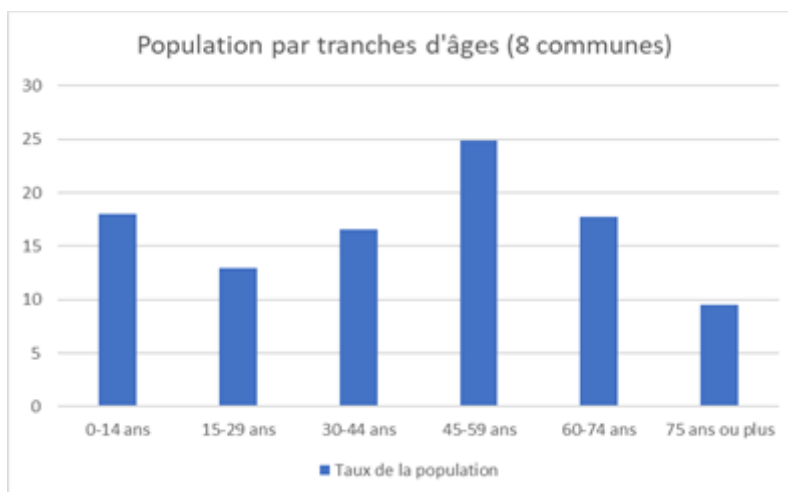
Source : Élaboration propre à partir de données de l'INSEE, RP 2012 et 2017.

Comme le montre le graphique 1, de 2012 à 2017, le solde naturel, différence entre le nombre de naissances et de décès, était positif pour les communes de Lamargelle, Frénois, Moloy et Echalat. Néanmoins, la population a été tirée à la baisse par le solde migratoire c'est-à-dire par la différence entre le nombre d'entrées et de sorties sur le territoire. Le solde naturel n'a pas permis de compenser le solde migratoire négatif. En effet, celui-ci a été particulièrement important pour les communes de Salives (-3,2%), Léry (-2,1%) et Echalat (-2,4%). Les communes de Lamargelle et de Le Meix sont les seules pour qui l'augmentation de la population a été tirée par le solde migratoire avec respectivement 0,5% et 1,2%.

De plus, les communes de Salives, Léry, Le Meix et Echalat ont un taux de mortalité au-dessus de la moyenne alors que les communes de Lamargelle, Frénois et Moloy ont un taux de mortalité en dessous de la moyenne.

En 2017, la tranche d'âge la plus représentée dans l'ensemble des 8 communes (voir graphique 2), était la tranche des 45-59 ans (24,9% de la population), suivie des 0-14 ans (18% de la population). La part des 75 et plus est proportionnellement la plus faible (9,5%), inférieure à celle des 15-29 ans (12,9%). En annexe, les tranches d'âges sont détaillées pour chaque commune (graphique 11).

Graphique 2 : Population par tranches d'âges des 8 communes du PPI



Source : Élaboration propre à partir de données de l'INSEE, RP 2017.

4.1.2 Economie

En totalité, cette zone regroupe 96 établissements d'activités au 31 décembre 2018 répartis entre plusieurs secteurs. Selon le tableau 1, qui détaille le nombre d'établissements par secteur d'activité, nous pouvons constater que parmi les secteurs le plus représentatifs se trouvent les industries manufacturières, extractives et autres (25 établissements) ; suivi par les domaines du transport, hébergement, restauration et commerce de gros ou de détails (24 établissements). Ensuite nous constatons également que les secteurs de la construction (17 établissements) et les domaines spécialisés en sciences, techniques et activités de services administratifs et de soutien (15 établissements) ont une représentation importante sur le territoire.

Les communes se différencient selon les activités présentes au sein de leur localité. Léry et Lamargelle ont des activités plus orientées sur le secteur immobilier et l'information et la communication. Les communes de Moloy et Salives sont plutôt portées sur les activités de construction tandis que la commune d'Echalot est orientée vers les industries manufacturières, les activités financières et d'assurances et la distribution d'autres services. Enfin, Echalot et Poiseul-la Grange sont des communes avec une surreprésentation des activités agricoles.

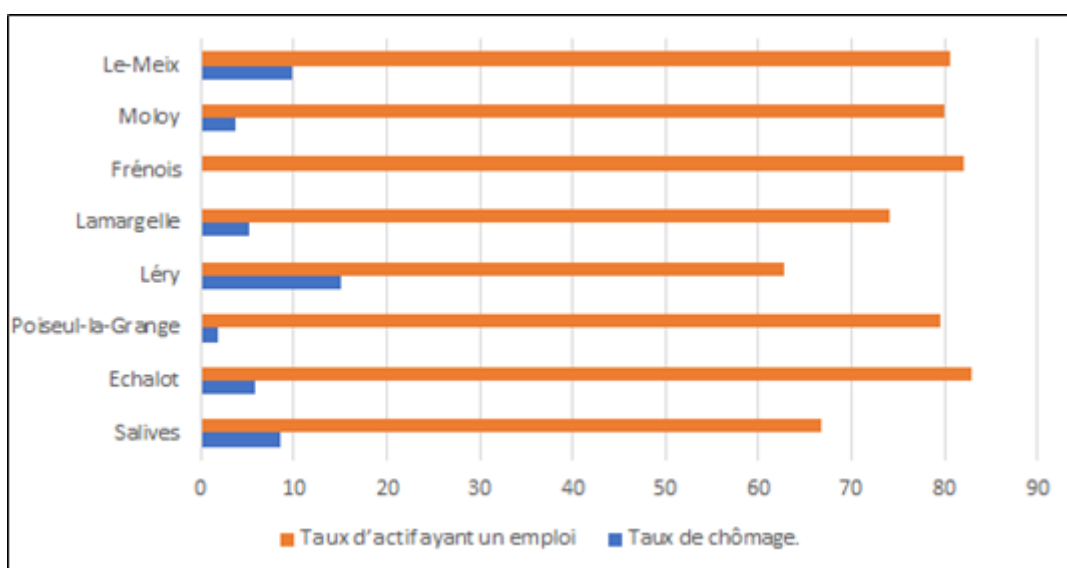
Tableau 1 : Les industries par secteur dans le territoire

Secteurs	Nombre d'entreprises
L'industrie manufacturière, extractive et autres	25
Commerce de gros, de détails, transport, hébergement et restauration	24
La construction	17
Sciences, techniques et activités de services administratifs et de soutien	15
L'immobilier	5
Domaine administration publique, enseignements, santé humaine et action sociale	4
D'autres activités de services	4
L'activité financière et assurance	1
La communication et de l'information, un dans l'activité financière et assurance.	1

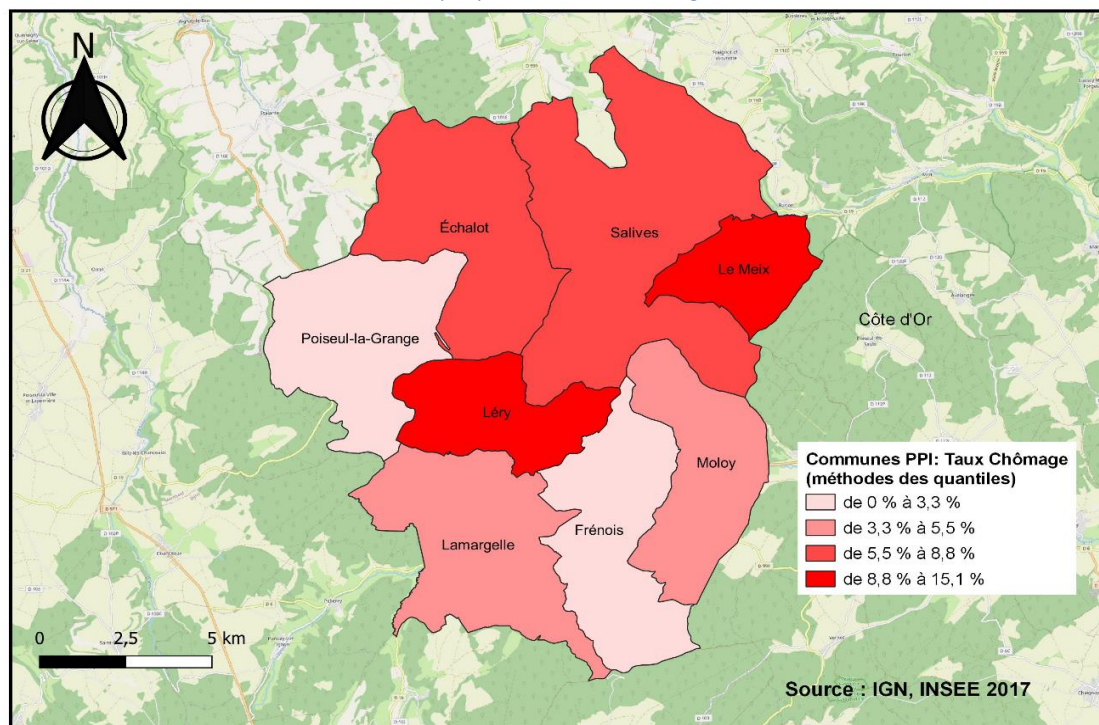
Source : Élaboration propre à partir de données de l'INSEE.

En termes de création d'entreprise, la zone accueille 17 nouvelles activités dont la moitié dans le secteur du commerce de gros détails, transport, hébergement et restauration en fin d'année 2018.

Graphique 3 : Taux d'actif et de chômage



Graphique 4 : Taux de chômage



Source : Élaboration propre à partir de données de l'INSEE.

En ce qui concerne l'emploi, les graphiques 3 et 4 nous montrent un panorama général du territoire. Le taux de chômage est le plus important à Léry. Il est de 15,1% ce qui est supérieur à la moyenne française (9,1% en 2018). C'est ensuite à Le Meix que le taux de chômage est le plus important avec 9,7%. Frénois et Poiseul-la-Grange sont les communes avec les taux de chômage les plus faibles avec respectivement 0% et 1,9%, cela s'explique notamment par le fait qu'on a une large part des actifs qui ont une activité agricole.

4.1.3 Mobilité

La question de la mobilité occupe une place centrale dans notre étude. Dans ces territoires à faible densité de population, les transports en commun sont rares. Néanmoins, il existe un système de transport scolaire, ainsi qu'un service de ramassage à la demande pour les habitants voulant rejoindre Is-sur-Tille ou sa gare. Les populations sont dépendantes de leur voiture pour parcourir des distances importantes en milieu rural, et cette dépendance est accrue avec le manque de transport en commun. Par conséquent, dans cette zone, il est indispensable de posséder une voiture.

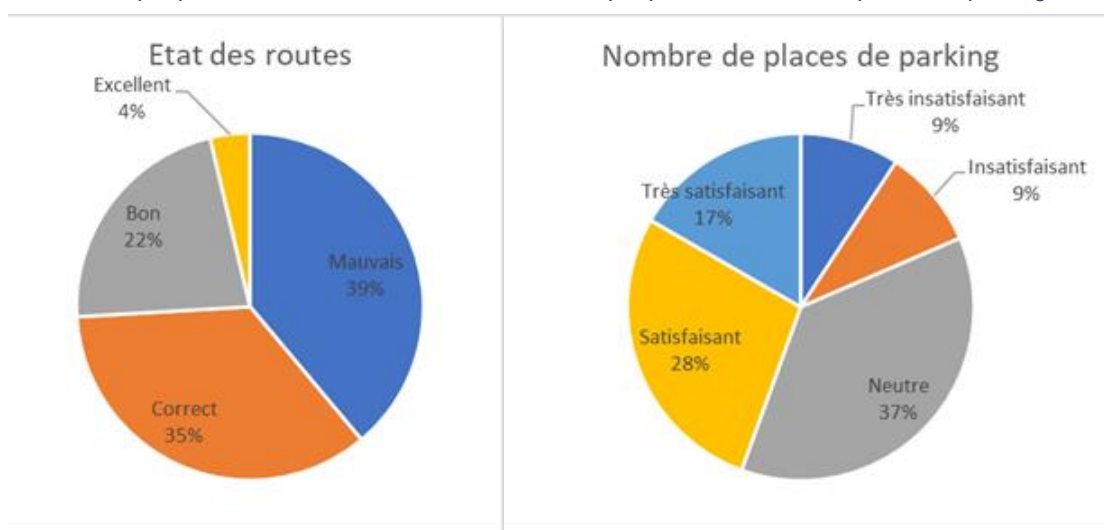
En ce qui concerne la mobilité des travailleurs de Valduc, le CEA sous-traite le service de gestion du transport des employés. Celui-ci est composé de 23 lignes de bus qui desservent tout le département, permettant aux employés de rejoindre facilement le centre depuis leur domicile (aller – retour). Selon le centre, ces lignes présentent un excellent taux de remplissage. Ce système, même s'il est intéressant

pour le centre et surtout pour les salariés, peut générer des nuisances (sonores, environnementales...) pour les riverains des communes rurales traversées. En outre, étant donnée la fréquence élevée du passage des bus, notamment le matin et le soir, le risque d'accident est important.

D'après le questionnaire que nous avons réalisé auprès des habitants des 8 communes, l'état des routes est perçu comme relativement mauvais. Le graphique 5 montrent que seuls 22% des enquêtés jugent l'état des routes bon et 4% excellent. En revanche, selon le graphique 6, le nombre de places de parking est jugé correct. 45% des répondants trouvent le nombre de places très satisfaisant ou satisfaisant. 37% se sont prononcés comme neutre.

Graphique 6 : Etat des routes

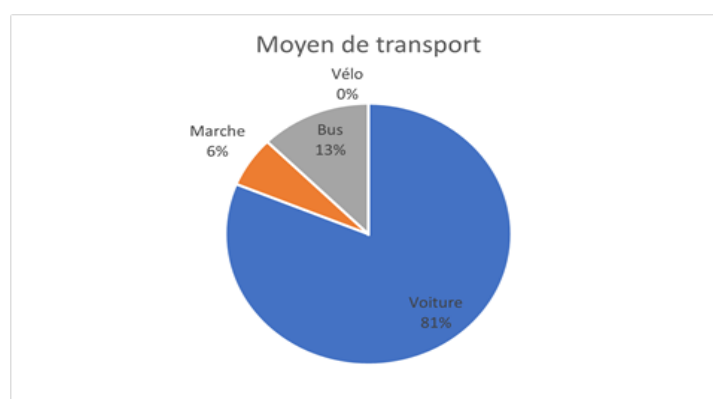
Graphique 5 : Nombres de places de parking



Source : Élaboration propre à partir de données du Questionnaire M2EGT (2020-2021).

5% des interviewés ne possèdent pas de véhicule personnel. Selon le graphique 7, 81% utilisent leur voiture pour aller au travail, 12,5% le bus, 6% la marche.

Graphique 7 : Moyen de transports



Source : Élaboration propre à partir de données du Questionnaire M2EGT (2020-2021).

Pour leurs achats alimentaires, les répondants des communes se rendent principalement à Is-sur-Tille (80%), une fois par semaine pour 49% des répondants et 2 à 3 fois par semaine pour 27% des répondants. Pour leurs loisirs, les habitants se rendent principalement à Dijon, ce qui est le cas de 50% d'entre eux.

Pour les répondants, la circulation routière est généralement faible à part pendant les heures d'arrivées et de départs du personnel de Valduc. La circulation des véhicules (hors bus de Valduc) représente un risque pour les habitants des communes. En effet, 78% trouvent que la circulation représente un risque et en particulier pour les écoliers/enfants, selon 40% des répondants. Quant au réseau de bus, les résultats sont ici plus mitigés. 44% des interviewés jugent que les bus ne représentent pas un risque, contre 55% qui jugent que les bus représentent un risque. Là aussi c'est pour les enfants que le risque est le plus important.

De plus, M.Colson, maire de Frénois, fait également ressortir un problème des flux croisés à cause des bus qui viennent de Dijon pour aller au CEA de Valduc et des habitants de Frénois qui travaillent à Dijon.

4.1.4 Services

Madame Burille, maire de Léry, a fait ressortir au cours d'un entretien, différentes problématiques sur lesquelles nous pourrions nous pencher, liés pour certains à la circulation mais également un besoin en loisirs et en services de proximité. La demande de places en crèche évoquée à plusieurs reprises dans nos recherches ainsi que dans le questionnaire complété par les travailleurs du CEA devrait être comblée par le projet de crèche de Moloy.

Dans le domaine des services, les 8 communes du PPI dépendent de l'aire de rayonnement d'Is-sur-Tille et plus largement de Dijon. Ainsi, les supermarchés ainsi que les pharmacies les plus proches du PPI se trouvent dans la commune d'Is-sur-Tille, soit une distance de 15 à 20 km. Il existe d'autres épiceries et supérettes dans un rayon légèrement plus restreint avec par exemple Saint-Seine-l'Abbaye à 10 km de Lamargelle ou Aignay-le-Duc à 9 km d'Échalot ainsi qu'à une distance un peu plus importante : Verrey-Sous-Salmaise (16 km de Lamargelle), Bure-les-Templiers (14 km d'Échalot), Marcilly-sur-Tille (15 km de Moloy).

On peut cependant retrouver certains services et loisirs au sein même des 8 communes (petite enfance, restaurants, gîtes, artisans locaux...)

- **Petite enfance et scolarisation**

Bien que le service de garde d'enfants le plus proche répertorié se trouve à Baigneux-les-Juifs (15 km d'Échalot et de Léry), un projet de crèche est actuellement en cours dans la commune de Moloy, dont le CEA de Valduc participe au financement indirectement avec l'achat de lits. Un dispositif de centre aéré est également disponible à Salives.

On peut également trouver une école élémentaire dans la commune de Lamargelle. Par la suite, le collège le plus proche se trouve à Is-sur-Tille et le lycée à Dijon.

- **Restaurants et gîtes**

Certaines communes proposent des services de gîtes et chambres d'hôtes, notamment pour les travailleurs extérieurs intervenant par périodes au CEA de Valduc. On en trouve ainsi plusieurs à Salives, Frénois et Moloy.

On peut également trouver plusieurs restaurants dans la zone, dont deux à Salives, un à Léry et un à Lamargelle.

- **Loisirs**

Quelques loisirs sont développés dans les 8 communes. On retrouve ainsi des terrains de tennis, un centre équestre et un golf à Salives. Une salle multisports est accessible à Léry, un terrain de football et de rugby à Moloy et un karting à Le Meix. La chasse est aussi pratiquée à proximité. Il y a également un cinéma dans la commune de Salives.

- **Artisans locaux**

La commune de Salives est celle qui offre le plus de services. En plus des autres infrastructures, on y trouve une boulangerie, un maçon, un serrurier et un électricien. On peut également trouver d'autres artisans dans les communes : 3 plombiers se situent dans la commune de Léry, 1 coiffeur et 2 menuisiers à Moloy, 1 Boucherie-Charcuterie, 1 boulangerie et 1 garage automobile à Lamargelle.

En résumé, un petit nombre de services et d'infrastructures sont disponibles au sein des 8 communes du PPI. Les habitants ont de plus accès à un marché de producteurs (Moloy) leur permettant de profiter des productions agricoles locales. Mais pour de nombreux services et loisirs, la population reste dépendante des centralités alentour, principalement Is-sur-Tille et Dijon, mais également Aignay-le-Duc et St-Seine-l'Abbaye dans une moindre mesure.

4.2 Analyse thématique du territoire

4.2.1 Méthode utilisée

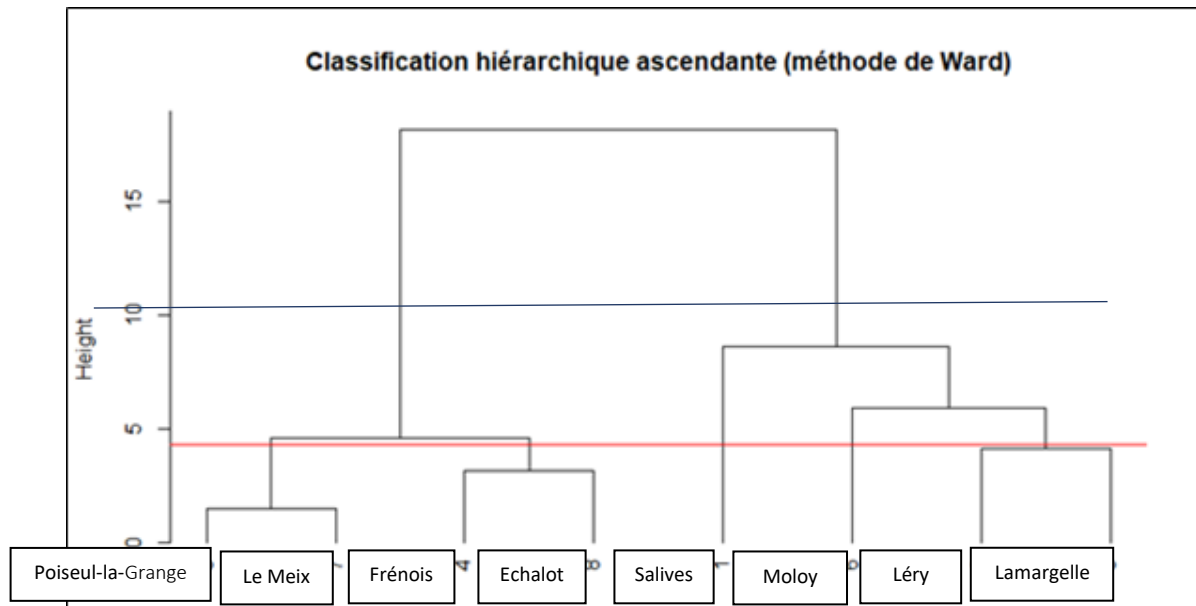
Afin de réaliser une typologie des communes du territoire, nous avons utilisé des variables démographiques, économiques, et portant sur la mobilité. La méthode retenue pour mettre en œuvre cela est une classification hiérarchique ascendante. Cette méthode statistique permet de classer les communes selon l'ensemble des variables sélectionnées et de constituer des groupements en fonction des caractéristiques de chaque commune. Ainsi deux communes se trouvant dans le même groupement auront tendance à présenter des valeurs similaires sur les variables retenues, ce qui signifie que ces communes présentent des similitudes.

4.2.2 Analyse en 2 groupes : des communes plus ou moins peuplées

Le graphique 8 présente la classification hiérarchique ascendante générale réalisée sur les 8 communes du PPI. Suivant la délimitation horizontale en bleu, on identifie dans un premier temps deux grands groupes de communes, avec d'un côté Moloy, Salives, Léry, Lamargelle, et de l'autre côté

Echalot, Frénois, Poiseul-la-Grange, Le Meix.

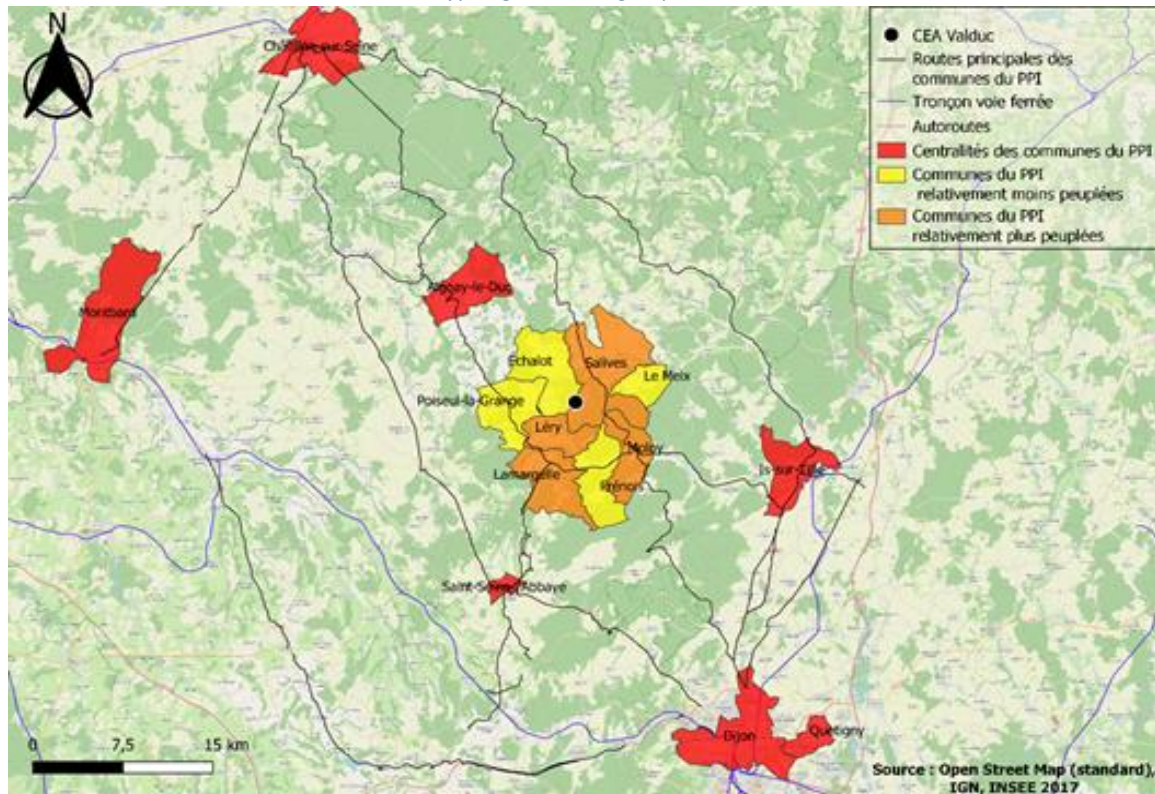
Graphique 8 : Classification hiérarchique ascendante générale



Source : Élaboration propre à partir de données de l'INSEE (2020-2021).

La classification opérée semble fortement corrélée à la taille de la population des communes étudiées. Il en résulte ainsi un découpage entre les communes les plus peuplées (Moly, Salives, Léry, Lamargelle) et les communes relativement moins peuplées du PPI (Echalot, Frénois, Poiseul-la-Grange, Le Meix). La classification en deux groupes est représentée sur la carte 2.

Carte 2 : Typologie en deux groupes des communes du PPI



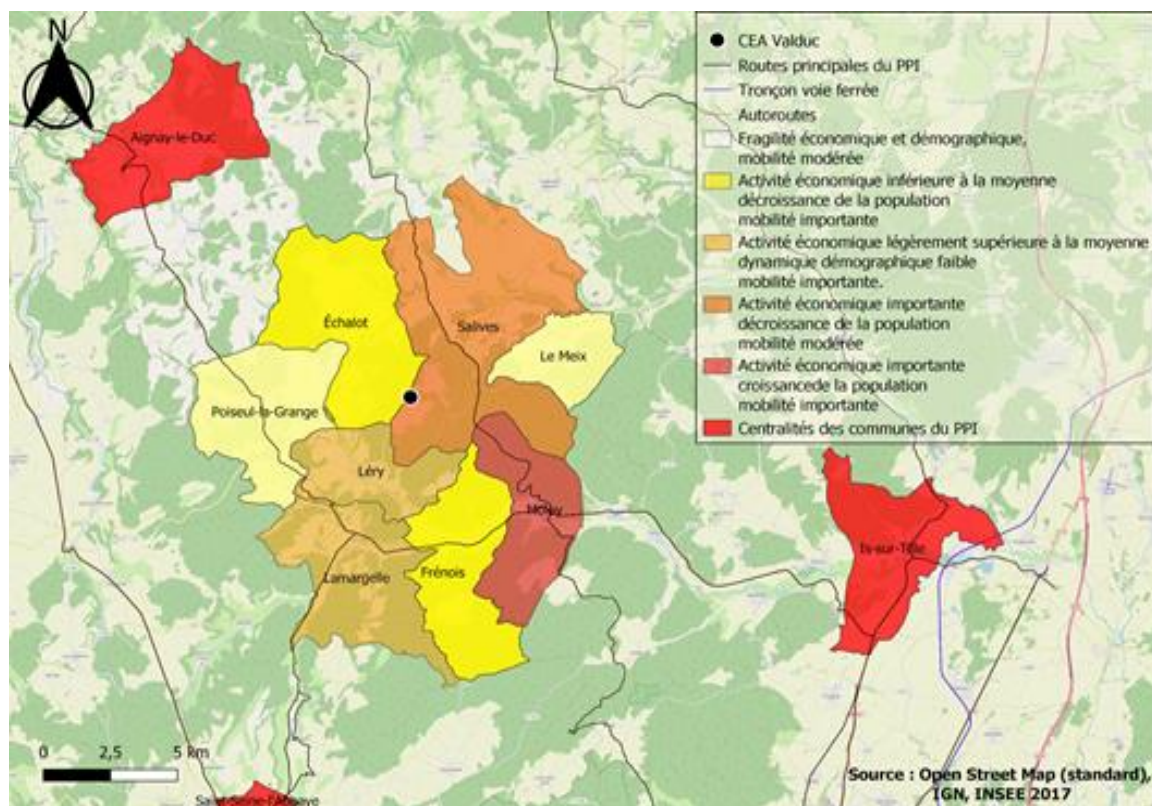
4.2.3 Analyse en 5 groupes : au-delà de la démographie

La taille de la population joue un rôle central mais une analyse plus fine nous permet de faire ressortir d'autres paramètres différenciants, en particulier la dynamique démographique (taux de natalité, taux de mortalité), la scolarisation, la dynamique économique (nombre d'entreprises), et la mobilité (moyens de transport domicile-travail). Suivant la délimitation horizontale en rouge (Graphique 8), on identifie dans un second temps cinq groupes de communes :

- Groupe 1 : Poiseul-la-Grange et Le Meix
- Groupe 2 : Frénois et Echalot
- Groupe 3 : Léry et Lamargelle
- Groupe 4 : Salives
- Groupe 5 : Moly

La dynamique par laquelle la classification en deux groupes est opérée dans un premier temps reste présente sur la carte 3. Les groupes 1 et 2 correspondent aux communes les moins peuplées identifiées précédemment, alors que les groupes 3, 4 et 5 comprennent les communes les plus peuplées du territoire d'étude.

Carte 3 : Typologie en 5 groupes des communes du PPI



Communes relativement moins peuplées du territoire

Le groupe 1 est constitué des communes de Poiseul-la-Grange et Le Meix. Il est caractérisé par une taille de population, un nombre d'actifs de 15 ans ou plus et un nombre d'établissements moins importants que les autres communes du PPI. Les habitants du groupe 1 ont également tendance à moins se déplacer, puisque la modalité « pas de déplacement » pour se rendre au travail est plus importante que dans les autres communes. On constate également une proportion moins importante que dans les autres communes de personnes qui utilisent une voiture, un camion ou une fourgonnette pour se rendre au travail. Ce groupe de communes peut être qualifié de plus « fragile » que les autres d'un point de vue économique et démographique, mais ce sont aussi des communes où la circulation notamment pour se rendre au travail est moins importante, et donc avec une mobilité modérée relativement aux autres communes. Le groupe 1 est caractérisé par une opposition relative au groupe 4 c'est-à-dire la commune de Salives.

Le groupe 2 est constitué des communes de Frénois et Echalot. Il est caractérisé par une population inférieure à la population moyenne des communes du territoire. Les communes du groupe 2 présentent un taux de natalité important par rapport aux autres communes, cependant cela est compensé par un solde migratoire négatif qui entraîne une décroissance de la population. De plus, le groupe se caractérise par une circulation importante puisque la part de déplacement en voitures, camions et fourgonnettes est supérieure à celle observée dans les autres groupes. D'un point de vue économique, Frénois et Echalot se trouvent dans une situation moyenne avec un nombre d'établissements dans la moyenne en comparaison aux autres communes. On peut qualifier ce groupe par une dynamique en décroissance d'un point de vue démographique, une mobilité relativement importante par rapport aux autres communes, et une dynamique économique légèrement inférieure à la moyenne par rapport aux autres communes.

D'un point de vue économique, les communes des groupes 1 et 2, Poiseul-la-Grange, Le Meix, Frénois et Echalot, présentent un profil commun : la dynamique économique y est plus faible. Néanmoins, la fragilité économique des territoires les moins peuplés est à relativiser. En effet, le caractère agricole du tissu économique de ces communes n'est pas pris en compte à travers le nombre d'établissements par secteurs d'activités. Les communes avec un effectif de population inférieure à 200 habitants doivent être maniées avec beaucoup de précautions en raison des aléas liés aux sondages et à la méthodologie utilisée par l'INSEE dans le cadre des données de l'exploitation complémentaire (Insee, 2019). On peut constater en traitant l'exploitation² sur les données concernant le secteur d'activité, la catégorie socioprofessionnelle et l'emploi des actifs de plus de 15 ans que les communes précédemment citées sont marquées par une part d'actifs agricoles plus importantes que les autres communes. On peut noter que près de la moitié des actifs d'Echalot et Poiseul-la-Grange sont classifiés comme agriculteurs exploitants. On en dénombre également plus de 15 % pour Frénois et Le Meix, contre une moyenne de seulement 4% pour les communes les plus peuplées.

Communes relativement plus peuplées du territoire

Le groupe 3 est composé des communes de Léry et de Lamargelle. Les deux communes

² Insee, RP2017 exploitation complémentaire.

présentent une population supérieure à la moyenne du territoire, et celle-ci est relativement stable pour Léry et en légère augmentation pour Lamargelle. Pour ce qui est des déplacements, la grande majorité des habitants travaillent dans une autre commune que celle de résidence. Ils utilisent très majoritairement la voiture comme moyen de déplacement pour se rendre sur leur lieu de travail. Léry est la commune du PPI présentant la plus grande part d'actifs se déplaçant en voiture pour ce motif. L'activité économique des communes de ce groupe est plus importante que la moyenne ou dans la moyenne, en termes de nombres d'actifs et de nombre d'établissements. Le groupe 3 peut être qualifié de faiblement dynamique d'un point démographique, il est également caractérisé par une dynamique économique légèrement supérieure à la moyenne ainsi que par une mobilité importante.

Le groupe 4 est constitué de la seule commune de Salives. Il est caractérisé par une population importante. Malgré cela, la commune subit un faible déclin démographique, avec un taux de mortalité légèrement supérieur au taux de natalité. Le groupe 3 dispose de la part d'actifs de plus de 15 ans utilisant la voiture pour se rendre au travail la plus faible du PPI, en effet une part importante des habitants se rendent au travail à pied ou en utilisant les transports en communs. Cela implique une circulation en voiture des habitants dans la commune modérée en comparaison avec les autres communes. De plus, une part importante (près de la moitié) des actifs travaillent dans leur commune de résidence, fait inhabituel dans le territoire d'étude. Salives présente un dynamisme économique fort qui la différencie des autres communes du territoire, avec un nombre d'actifs assez important et le nombre d'établissements le plus important de l'ensemble des communes étudiées. On peut supposer que l'activité du CEA et les activités liées ou impulsées par celui-ci, engendre un tissu économique important qui permet aux habitants de la commune de travailler dans leur commune de résidence et de se rendre au travail en voiture dans une proportion moins importante que les autres communes. Autrement dit, Salives est une commune avec une dynamique démographique en décroissance (à la fois à cause de son solde naturel et de son solde migratoire), une forte activité économique et un tissu économique conséquent, et enfin au niveau de la mobilité, une circulation modérée à l'intérieur de la commune, même si la présence du centre Valduc laisse supposer une importante circulation en provenance de l'extérieur de la commune.

Enfin, le groupe 5 est constitué de la seule commune de Moley. Il se caractérise par une population importante (commune la plus peuplée du PPI), et une croissance démographique notable. Du point de vue de la circulation des habitants, ceux-ci privilégient largement la voiture pour se rendre au travail et la plupart des habitants travaillent dans une autre commune que Moley. On peut ajouter que la commune se caractérise par une dynamique économique importante, avec le plus grand nombre d'actifs de plus de 15 ans du PPI, Moley comptabilise également la deuxième concentration la plus importante en termes d'établissements par secteur d'activité. Le groupe 5 peut être qualifié de dynamique démographiquement et économiquement, avec une circulation importante. Il peut être intéressant de rapprocher cet état de fait de la proximité géographique de la commune avec la centralité qu'est Is-sur-Tille.

D'un point de vue économique, les communes des groupes 3, 4 et 5, soit Léry, Lamargelle, Salives et Moley, présentent un profil commun : la dynamique économique y est plus forte. Dans le cadre des communes les plus peuplées, il pourrait être intéressant de prendre en compte un facteur reflétant la taille des différentes entreprises afin de mieux déterminer l'ampleur de l'activité économique des différentes communes. Cela permettrait également de mieux appréhender la mobilité autour du

territoire en prenant en compte le nombre d'actifs travaillant dans les différentes entreprises du territoire.

4.2.4 Centralité

Une centralité détermine la capacité d'action d'un élément dit central sur sa périphérie en termes de desserte, de services, d'attractivité et de polarisation. Elle concentre des commerces et services fréquentés par sa population mais également par les habitants des communes voisines qui ne possèdent pas d'équipements sur leur territoire. Par conséquent, pour étudier l'environnement des communes concernées, et prendre en compte la mobilité à une plus grande échelle, il semble intéressant d'intégrer la prise en compte des centralités³ que l'on peut représenter et observer sur la carte 4.

Les communes pas ou peu équipées sont en général rattachées à un centre local d'équipements et de services dans le sens où elles vont être attirées voir dépendantes de celui-ci, au regard de ces mêmes équipements ou services. Ces centres locaux sont généralement des unités rurales ou de petites unités urbaines qui desservent un territoire de faible densité et éloigné des grandes villes. Ces centres locaux sont généralement situés dans des aires de dessertes polycentriques où plusieurs communes ont une fonction de centralité. Dans ce cadre, il peut donc être intéressant de se pencher sur les centralités dont dépendent les communes de notre territoire afin de mieux le comprendre.

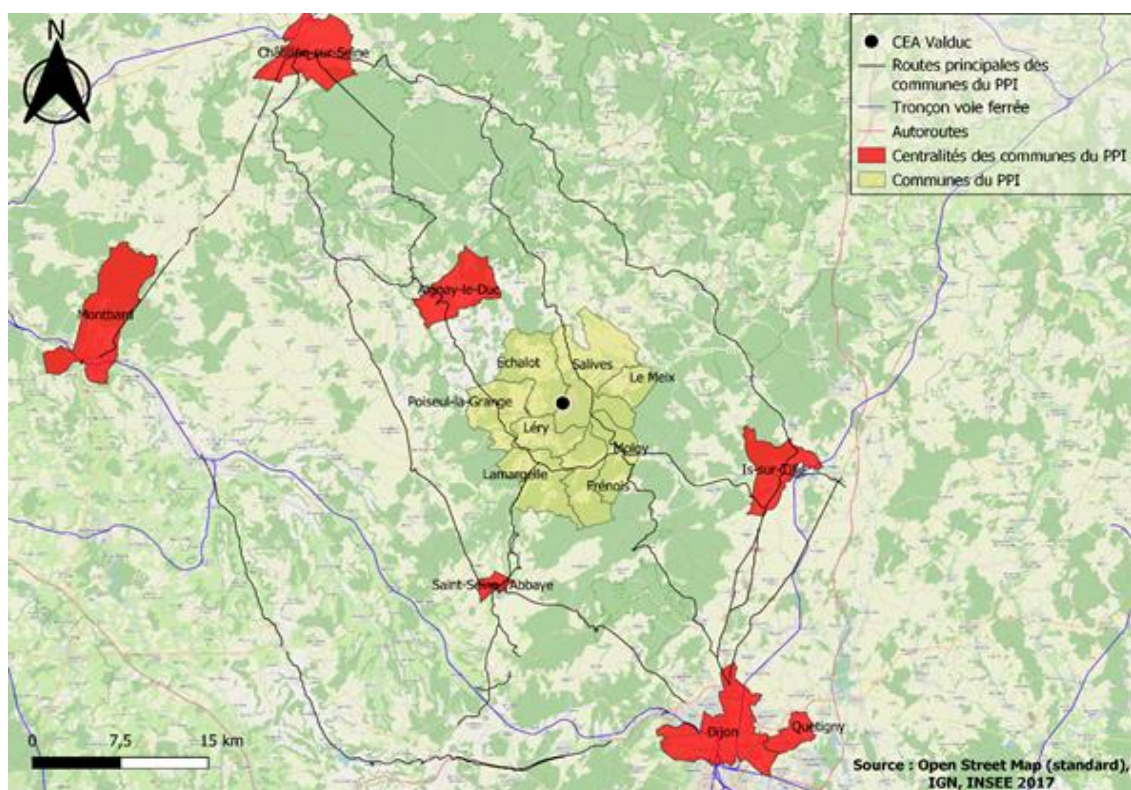
On peut généralement classifier ces centralités en 4 différents niveaux qui ont un rôle croissant sur les communes qui en dépendent.

Tout d'abord, le premier niveau de centralité que l'on a pu évoquer sous le nom de centre local d'équipements et de services se caractérise par la présence simultanée d'une douzaine de services et équipements du quotidien, principalement des services aux particuliers (salons de coiffure, restaurants, artisans du bâtiment). A noter que, les bureaux de poste et d'autres commerces alimentaires, tels que :épicerie, boucherie-charcuterie ; ne sont présents que dans moins de 50 % des communes représentant ce premier niveau de centralité (Hilal, et al., 2020). En ce qui concerne notre territoire, ces centralités sont représentées par Is-sur-Tille, Aignay-le-Duc et St-Seine-L'Abbaye.

Au deuxième niveau de centralité autrement dit les centres intermédiaires d'équipement et de service présentant un panier plus diversifié, l'intégralité des communes étudiées dépendent d'Is-sur-Tille.

³ Un tableau recensant les différentes centralités dont dépend chaque commune étudiée peut être retrouvée en annexe.

Carte 4 : Centralités des communes du PPI



Ensuite à l'échelon de centralité supérieur c'est-à-dire les centres structurants d'équipements et de services, qui fournissent généralement les établissements d'enseignement de niveau lycée, des commerces, des services de santé, des services aux particuliers spécialisés, ainsi que quelques équipements de sports, loisirs et culture (cinéma, piscine, salle de remise en forme...). Les communes sont multipolarisées, elles dépendent ainsi de Châtillon-sur-Seine, de Montbard, de Quetigny, ou encore de Dijon.

Enfin, au dernier niveau de centralité les centres majeurs viennent compléter les offres d'équipements et de services des unités précédentes, notamment en termes d'administration judiciaire, d'administration fiscale, des établissements scolaires et universitaires. Dans ce cadre, l'ensemble des communes étudiées dépendent du centre majeur représenté par Dijon.

Ainsi dans cette sous-partie nous avons pu analyser de manière globale les différentes communes en prenant en compte différents facteurs et différentes variables d'ordres économiques, démographiques et de mobilité. De cette analyse découle deux typologies, la première qui présente le découpage des communes en 2 groupes distincts sur le principal critère de la population. On peut ajouter à cette première classification une seconde typologie englobée dans la première, découpant de manière plus fine le territoire en 5 groupes au regard des dimensions étudiées. Par la suite, dans la prochaine partie il convient de se pencher plus précisément sur l'analyse du territoire à travers les différentes thématiques retenues précédemment.

4.2.5 Analyse de la mobilité

Dans la perspective de formuler des propositions relatives à la mobilité sur le territoire, nous avons étudié plus spécifiquement les caractéristiques de mobilité des communes du territoire. Dans la suite de notre travail, il conviendra de tenir compte du profil des communes en termes de mobilité dans les propositions qui seront formulées.

La classification des communes selon leurs caractéristiques de mobilité met en évidence trois groupes de communes. Le premier groupe est composé de Poiseul-la-Grange et de Le Meix. Dans ces communes, le nombre de personnes qui ne réalisent pas de déplacement domicile-travail est particulièrement élevé. Le deuxième groupe est constitué de la seule commune de Salives. Cette dernière a la plus forte part de résidents qui travaillent dans leur commune de résidence. En effet, cette commune a la particularité d'avoir le CEA localisé en son sein, ce qui a pour conséquence d'engendrer une surreprésentation d'habitants qui relativement aux autres communes travaillent dans leur commune de résidence. De plus, la population de Salives utilise plus que la moyenne la marche à pied. Enfin, le troisième groupe est composé des communes de Léry, Frénois et Moloy, qui sont caractérisées par une mobilité plus importante, ce qui s'explique par le fait que ces communes ont une part plus importante d'habitants travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence. Les déplacements de la commune de résidence au lieu de travail sont supérieurs à la moyenne de l'échantillon. Ainsi, les résidents se déplacent plus que la moyenne de leur commune de résidence vers une autre commune dans l'objectif de rejoindre leur lieu de travail. Par ailleurs, à Léry, Moloy et Frénois, la voiture et les transports en commun sont les moyens de transport les plus utilisés, et ce plus que dans les autres communes.

4.3 . Conclusion de l'état des lieux

L'objectif principal de cette première partie est de réaliser un état des lieux des enjeux autour du CEA de Valduc. Pour cela nous avons rédigé un questionnaire à destination des habitants de ces communes et nous avons mené des entretiens avec les différents maires. Au-delà des spécificités de chaque commune, cet état des lieux fait ressortir des profils de communes différents, tant en matière de démographie, de dynamisme économique et de pratique de mobilité. Dynamisme démographique et dynamisme économique semble aller de pair. D'un côté, les communes les moins peuplées sont aussi les communes les moins dynamiques sur le plan économique. Il s'agit de Poiseul-la-Grange, Le Meix, Frénois et Echalot. De l'autre côté, les communes les plus peuplées sont aussi les communes les plus dynamiques sur le plan économique. Il s'agit de Léry, Lamargelle, Moloy et Salives. Par ailleurs, l'analyse des pratiques de mobilité des habitants du territoire montre que le clivage identifié précédemment est loin de pouvoir s'appliquer aux enjeux de mobilité. La question des mobilités est donc particulièrement intéressante à creuser pour notre étude. L'enjeu de la mobilité est confirmé par l'intérêt que portent les habitants et élus du territoire sur cette question des mobilités.

Selon les enquêtés, les problèmes viennent principalement de la vitesse de circulation des employés à destination du CEA de Valduc. Les données récoltées soulignent cela en insistant sur le fait qu'ils ont des horaires à ne pas dépasser, d'où ces excès de vitesse. De plus, certains trouvent étonnant de voir autant de circulation à destination du CEA alors que les employés ont à leur disposition 23 lignes de bus. Les habitants insistent sur le fait que des camions traversent leurs communes, le matin et le soir,

à une vitesse importante et mettent en péril l'intégrité physique des enfants qui attendent le bus. Ils demandent alors le renforcement des contrôles de gendarmerie aux heures de pointes ainsi que la construction de plus de trottoirs. L'autre problème abordé par les habitants est le manque de place de parking dans les communes. Pour Salives, on souligne le fait qu'il n'y a pas de place au centre de la commune. D'autres insistent sur le fait qu'il n'y a pas de place pour se garer lorsque les parents vont chercher leurs enfants qui descendent du bus.

Les demandes en loisirs et services de proximité sont également nombreuses. Développer des loisirs permettrait de créer des liens entre les habitants qui sont parfois âgés. Le développement de certains équipements sportifs permettrait également d'éviter le départ de certains jeunes en direction de Dijon ou Is-sur-Tille. Par exemple, il y avait une piscine au CEA de Valduc avec un accès pour les personnes aux alentours mais la mise aux normes coûtait trop cher et ce n'était pas leur cœur de métier. Des demandes de places en crèche sont évoquées à plusieurs reprises mais celles-ci devraient être comblées par le projet de crèche à Moloy. De nombreux habitants se plaignent également du réseau internet et téléphonique qui est mauvais dans leurs communes.

Au-delà de la réalisation d'un état des lieux, l'objectif de cette étude est de lister des propositions répondant aux enjeux du territoire. Nous nous attacherons plus particulièrement à développer des propositions en lien avec les questions de mobilité, ainsi qu'un projet de magasin de produits locaux permettant de répondre au besoin de services de la population du territoire.

5. Propositions de solutions

Nous nous concentrerons dans un premier temps sur les pistes de solutions concernant les problèmes de mobilité, puis nous nous intéresserons dans un deuxième temps à une piste de solution orientée autour d'un magasin de producteur. Après un bref aperçu des enjeux, nous présenterons les pistes de solutions en tentant d'apporter un outil d'aide à la décision à travers des analyses SWOT présentant l'ensemble des forces, faiblesses, menaces et opportunités inhérentes aux différents projets du point de vue des communes du territoire et du centre de Valduc. Il ne sera dans ces parties pas questions d'une étude de faisabilité mais de présentation des différentes pistes et d'aides à la décision pour les différents acteurs du territoire.

5.1 Mobilité

5.1.1 Les enjeux de mobilité du territoire

La mobilité est un des enjeux centraux du territoire. En effet, les communes étudiées étant des communes rurales, la voiture apparaît indispensable. La proportion de personnes disposant au moins d'un véhicule personnel (environ 90% selon le questionnaire) en témoigne.

Le centre de Valduc opère et va opérer dans le futur des travaux conséquents, ce qui implique la présence d'un nombre important d'actifs qui vont résider dans les communes voisines et se déplacer pour des travaux de constructions, en plus de la mobilité pendulaire importante des employés vers le site. Ensuite, la mise en place du plan Vigipirate entraîne un contrôle strict et potentiellement contraignant à l'entrée du CEA ce qui amène à un potentiel développement des rencontres et réunions des différents acteurs en dehors du centre, par exemple dans des espaces dédiés (espaces de

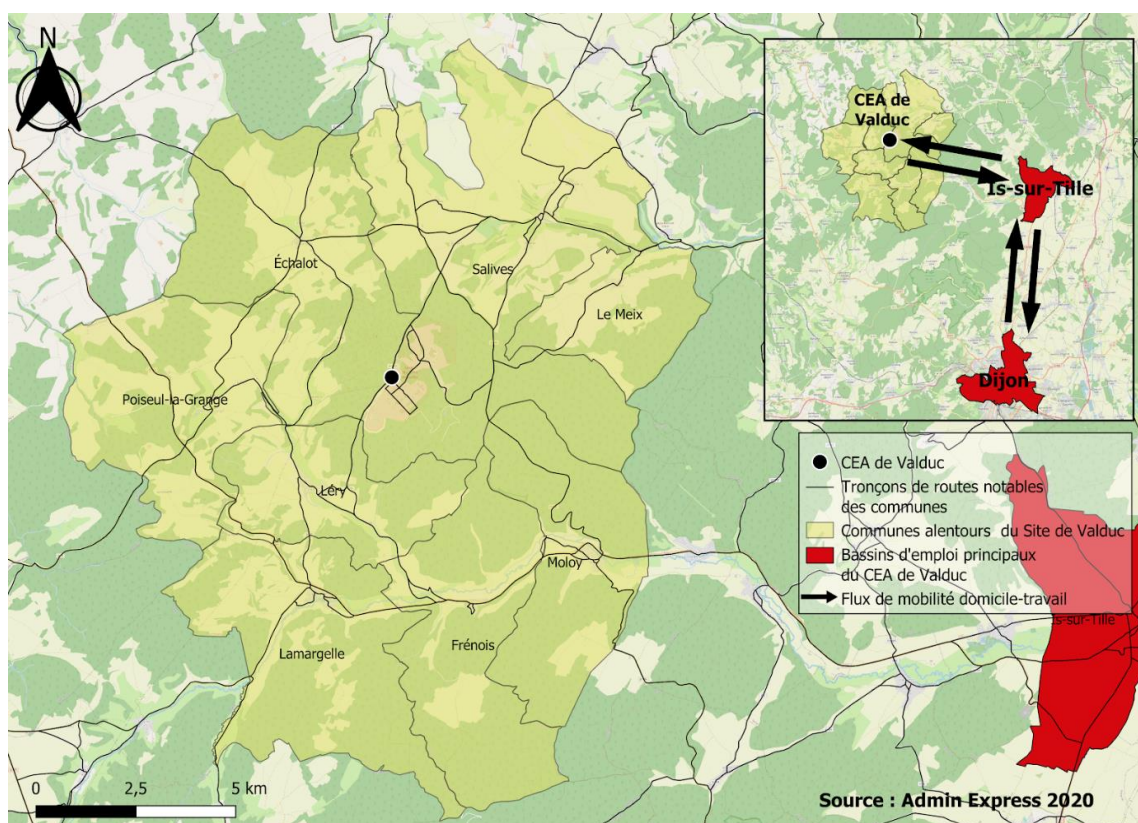
coworking). Cela aurait pour conséquence de rediriger certains flux de mobilité vers les communes proposant des espaces de coworking, des restaurants et gîtes, ou encore des points de ventes. Mais également de voir ponctuellement voire régulièrement le trafic de certaines communes augmenter mais aussi de voir le besoin en places de stationnement augmenter dans les communes.

La dégradation des routes, les risques inhérents à la mobilité et l'intensité du trafic ne sont pas uniformes. La circulation des bus et des camions dégrade tout particulièrement les routes. De plus, d'après les entretiens et l'enquête menés, la circulation représente un risque pour la population et notamment pour les enfants. En effet, près de la moitié des répondants s'accordent à dire que les bus peuvent présenter un risque mais ce chiffre monte à de 75% lorsqu'il s'agit de la circulation des voitures individuelles. Les entreprises qui sous-traitent pour Valduc utilisent plus fréquemment leurs propres véhicules et représentent un risque d'insécurité routière plus important pour les riverains. Plus largement ce n'est pas la circulation des bus qui inquiète le plus d'un point de vue sécuritaire mais la circulation des autres véhicules.

Toutefois, l'intensité du trafic n'est pas la même selon les communes puisque certaines communes sont plus traversées que d'autres à la fois par les véhicules personnels et par les bus. En effet, d'après la carte 1 on peut noter comme on a pu le voir précédemment que le bassin d'emploi du CEA se trouve majoritairement dans les aires urbaines de Dijon et Is-sur-Tille (avec près de 75% des effectifs). Ainsi cela implique que l'axe Dijon - Is-sur-Tille - Valduc est soumis une pression importante en termes de trafic (D901, D996, D101, ...) notamment sur les communes de Moloy, Frénois, et Léry. A l'inverse cela laisse supposer que les communes à l'Ouest du CEA subissent une mobilité pendulaire moins importante, supposément les communes d'Echalot et Poiseul-la-Grange.

Deux grands types de problématiques émergent. Il y a d'une part un problème de flux (quantité) de véhicules qui traversent les communes et entraîne une pression sur les voies des différentes communes aux heures de pointe ce qui dégrade les routes. Nous nous intéresserons donc dans ce cadre à des projets visant à inciter plus d'employés à prendre les bus, à développer l'offre de navette, ou à développer une plateforme de covoiturage pour réduire le trafic. Ensuite il y a un problème autour de la vitesse de circulation, de l'attention sur les routes et potentiellement autour du stock de places de stationnement qui pourraient être solutionnés par l'aménagement de la voirie. Nous nous pencherons ici sur les aménagements qui pourraient être privilégiés pour répondre à ces risques de circulation et ce manque de place de stationnement, et ainsi répondre aux besoins et aux préoccupations des habitants du territoire. Ainsi, pour chacune de ces problématiques, plusieurs solutions peuvent être envisagées, nous traiterons tout d'abord des projets répondant aux problèmes de flux de véhicules, puis ensuite nous nous pencherons sur les aménagements répondant aux risques de circulations et aux problèmes de places de parking.

Carte 5 : Localisation du CEA de Valduc par rapport à ses principaux bassins d'emploi



5.1.2 Le flux de véhicules : les navettes et la plateforme de covoiturage

La problématique de la quantité de véhicules qui traversent les communes a été soulignée par les habitants du territoire et nous amène à proposer le développement de l'offre de navettes.

Quel enjeu ?

Tout d'abord, les bus semblent être un bon compromis en termes de trafic, ils permettent de préserver les communes d'un afflux de voitures des employés du site qui se déplaceraient en véhicule individuel. Le système de transport collectif du centre apparaît comme une solution mutuellement avantageuse pour les communes traversées et pour le centre lui-même. De plus ce système est incitatif puisque le centre s'engage à payer les employés qui prennent le bus pendant le temps de transport comme s'ils étaient au travail. De ce fait, d'après l'enquête « Quotidien à Valduc » 81 % des salariés se déclarent satisfaits ou très satisfaits des lignes de bus, contre seulement 8% des répondants qui jugent ne pas être satisfaits ou peu satisfaits du service. Un premier enjeu serait donc de capitaliser sur ce réseau et d'inciter une part plus importante des employés à utiliser les bus mis à disposition quand cela est possible. A ce jour, 30% du personnel n'utilise pas le bus.

Quelle solution ?

Un des moyens pour ce faire pourrait être de développer l'offre de navettes. La navette apparaît moins contraignante que le bus par sa flexibilité. Selon l'enquête « Quotidien à Valduc », bien qu'une partie importante des répondants ne se prononcent pas sur le nombre de navettes et leurs itinéraires et que la majorité des répondants sont satisfaits, environ 16% des employés interrogés ne sont pas satisfaits par l'organisation actuelle des navettes.

L'enquête compte également environ 119 propositions d'amélioration de l'offre de navettes. Les principales thématiques sont l'ajout d'arrêts ou de lignes de navettes et l'ajout de navettes à différents horaires. Il est notamment mentionné que les horaires de bus ne permettent pas à certains employés de déposer leurs enfants à la crèche, il est aussi question de temps de trajets trop long pour certains, et d'inconfort dans certaines situations. La prise en compte de ces éléments pourrait inciter un plus grand nombre d'employés à se rendre sur le site en bus ou en navette et contribuer à une diminution du trafic.

Mais concrètement ?

Les navettes pourraient réaliser 2 trajets :

- ***Une navette adaptée aux horaires des crèches réaliserait le trajet Dijon-Is-sur-tille-Moloy-Valduc***
- ***Une seconde navette permettrait aux personnels de Valduc de se rendre au nouveau magasin développé dans la partie 2). La navette réaliserait alors le trajet Valduc-Magasin-Is-sur-Tille-Dijon, midi et soir.***

Quel intérêt ?

Du côté des habitants et des élus des communes traversées, malgré le fait que les bus et navettes soient à destination des employés et qu'il apparaît difficile d'effectuer conjointement le transport d'employés du CEA et d'habitants, ces navettes permettraient de réduire la circulation des véhicules sur le territoire, et répondraient ainsi à une préoccupation majeure des habitants. De plus, il persiste un espoir, celui de s'appuyer sur ce réseau préexistant pour se soustraire à l'isolement des communes rurales. Des navettes desservant les habitants permettraient de promouvoir la mobilité des habitants, et potentiellement de favoriser leurs perspectives économiques, sociales, scolaires, et sanitaires.

En effet, près de 64% des répondants du questionnaire se rendent dans la métropole Dijonnaise ou à Is-sur-Tille pour leurs loisirs. Ce chiffre monte à près de 92% (dont 80% à Is-sur-Tille) lorsqu'on s'intéresse aux achats alimentaires. Le souhait d'une navette est clairement formulé par les habitants du territoire : 63% des répondants serait plutôt favorables voire tout à fait favorables à la mise en place d'une navette.

Et financièrement ?

Toutefois développer l'offre de navette semble particulièrement difficile et coûteux à mettre en place sans l'intervention de l'Etat ou des collectivités. Une initiative telle que celle de l'Escale 21 dans la communauté de communes des Vallées de la Tille et de l'Ignon semblerait plus adaptée. Cette association permet notamment aux seniors d'effectuer des déplacements en minibus pour faire leurs courses ou pour les rendez-vous médicaux notamment à Is-sur-Tille et Dijon et ce gratuitement.

L'Escale 21 permet également de maintenir le lien social à travers diverses activités et ateliers. Plus concrètement, on pourrait imaginer étendre cette initiative, à la fois géographiquement mais également en termes de public.

Les points positifs et négatifs ?

Pour synthétiser les points positifs et négatifs du projet de navette, le tableau 2 ci-dessous souligne les forces et les faiblesses internes au projet ainsi que les opportunités et les menaces extérieures au projet (les éléments extérieurs qui peuvent avoir un impact sur le projet).

5.1.3. Développer une plateforme de covoiturage pour réguler le flux de véhicules

De la même façon, nous proposons de développer une plateforme de covoiturage afin de limiter les flux de véhicules et ainsi répondre à l'enjeu de la quantité de véhicules qui traversent les communes.

Quel enjeu ?

Enfin, la création d'une plateforme dédiée au covoiturage destinée au personnel et aux sous-traitants de Valduc pourrait permettre de réduire le flux de voitures. Le covoiturage permet la mise en relation de conducteurs et passagers. La convivialité est favorisée et le pouvoir d'achat des utilisateurs de la plateforme est amélioré. A titre d'exemple, selon le Ministère de la Transition écologique (2020), « un salarié automobiliste qui habite à 30 km de son lieu de travail et qui covoiture quotidiennement en alternance avec un voisin ou un collègue économise près de 2 000 € chaque année ». Plus précisément, sont partagés les frais de déplacement : dépréciation du véhicule, frais de réparation et d'entretien, pneumatiques, carburant et primes d'assurances, péages et frais de stationnement. Ce partage des frais n'est pas soumis à la TVA, ni à aucune cotisation. Le barème forfaitaire recommande aux conducteurs de fixer des offres de covoiturage inférieures ou égales à 0,20€/km par passager, au regard du barème fiscal maximal à 0,60€/km (Ministère de la Transition écologique, 2020).

Tableau 2 : Analyse SWOT projet de navette

Projet de Navette	Forces	Faiblesses
Interne	<ul style="list-style-type: none"> • Répondre à une demande des salariés (16% des employés non satisfait de l'offre de navette). • Moyen de déplacement écoresponsable. 	<ul style="list-style-type: none"> • Coûteux et difficile à mettre en place pour Valduc (Programmation du circuit, ressources humaines, horaires...). • Usure des routes précipitée par l'utilisation de Bus plutôt que de voiture.
	Opportunités	Menaces
	<ul style="list-style-type: none"> • Permettre à des habitants des communes à proximité d'utiliser ces 	<ul style="list-style-type: none"> • Problème de cohérence des lignes en intégrant les habitants de

<p>Externe</p>	<p>navettes. (Réduire l'isolement des communes non desservies).</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Réduire le trafic (75% des répondants estiment que la circulation en général (hors-bus) représente un risque). ● Avec l'offre de Navette qui se renforce (plus de lignes plus d'horaires). Intérêts pour : ● Les communes (habitants, dynamiques démographiques, impôts et consommation...) ● Les employés peuvent s'installer plus près du centre (calme de la campagne, pouvoir d'achat plus important, réseau de transport devient intéressant). 	<p>différentes communes.</p> <ul style="list-style-type: none"> ● Problème de sécurité dans le cadre du plan Vigipirate (avec des citoyens moyens qui côtoient des employés du CEA dans le bus... (discussion, etc ...)) ● Ne pas réussir à améliorer la proportion d'employés utilisant le réseau de bus.
-----------------------	--	--

Source : M2 EGT.

De plus, le covoiturage a un impact environnemental positif. Il permet de limiter les émissions de gaz à effet de serre et donc la pollution atmosphérique (Ministère de la Transition écologique, 2020). Cela permet également de fluidifier le trafic et de réduire la congestion en termes de stationnement ce qui répond ainsi aussi à la seconde problématique, celle des places de stationnement limitées. En outre, le covoiturage est intéressant pour les territoires ayant une offre de mobilité limitée comme c'est le cas pour le territoire de Valduc.

Pour inciter les employés à se tourner vers ce mode de déplacement, une flotte de voitures de fonction pourrait être mis à disposition par le centre de Valduc pour permettre au personnel d'effectuer du covoiturage.

Et les habitants dans tout ça ?

La mise en place d'une plateforme de covoiturage répond aux préoccupations des habitants du territoire en allégeant la circulation sur le territoire. Au-delà de cet aspect fondamental, cette plateforme pourrait aussi être étendue aux habitants des communes aux alentours de Valduc. Lors des entretiens, il a été souligné que les personnes qui n'ont pas de voiture ou les personnes âgées qui ont du mal à se déplacer n'osent pas solliciter leurs voisins. La mise en place d'une plateforme de covoiturage pourrait donc être particulièrement intéressante pour cette tranche de la population. Ceci nécessite néanmoins que les personnes âgées soient équipées d'un smartphone et d'une connexion internet, et soient accompagnées lors d'une première utilisation du service. A Léry, par exemple, beaucoup a été fait à ce sujet. En effet, toutes les personnes âgées possèdent un smartphone et une adresse mail et utilisent l'application « Panneapocket » pour rester informé sur leur commune. La mise en place de la plateforme de covoiturage serait donc facilitée et serait mutuellement avantageuse pour le personnel de Valduc et pour les communes.

Et financièrement ?

De plus, dans le cadre de la démarche « Services publics écoresponsables », le forfait mobilités durables pour les déplacements domicile-travail permet aux employeurs de verser jusqu'à 400€/an, sans charges et sans fiscalité, à leurs salariés venant au travail à vélo ou en covoiturage (conducteurs et/ou passager). Il existe aussi le décret n° 2020-679 du 5 juin 2020 qui autorise une collectivité locale à subventionner les déplacements en covoiturage quotidien. Ce décret envisage l'établissement d'une subvention encadrée qui « ne peut excéder les frais de déplacement engagés par le conducteur » (Légifrance, 2020).

Et ensuite ?

Dans un second temps, cette plateforme de covoiturage pourrait être agréementée d'une carte interactive qui regroupe les annonces des gîtes et des endroits où se restaurer. En effet, 44% des répondants de l'enquête « Valduc au quotidien » trouvent que les annonces de loueurs et vendeurs aux alentours ne sont pas assez relayées. Cette carte interactive permettrait de fournir plus de visibilité à l'offre disponible. Ce point semble encore plus intéressant en perspective des travaux à venir au CEA de Valduc et du nombre de sous-traitants que cela va générer sur site.

En résumé :

La création d'une plateforme de covoiturage pour le personnel, les sous-traitants et les habitants des communes serait agréementée d'une carte interactive regroupant les endroits où dormir et où se restaurer.

Le tableau 3 ci-dessous regroupe les points positifs et négatifs de la plateforme de covoiturage.

Tableau 3 : Analyse SWOT du projet de plateforme de covoiturage

Projet de Plateforme de Covoiturage	Forces	Faiblesses
Interne	<ul style="list-style-type: none"> ● Réduction du trafic. ● Baisse du coût de transport en véhicule individuel pour les employés. ● Centraliser les offres, et gagner en visibilité, notoriété (créer un contact qui permet d'initier le covoiturage là où ce ne serait pas fait naturellement). ● Écoresponsable. ● Réduction des nuisances sonores, du nombre de véhicules individuels (plus de places de parking). 	<ul style="list-style-type: none"> ● Potentiel de dépendance envers les autres employés (Perte d'autonomie). ● Peu de connaissance sur le type de conduite (comportement, vitesse, ...) du conducteur. ● Compréhension et accessibilité du site (notamment pour les plus âgés). ● Coût. ● Matching, Compétences techniques (trouver le bon employé/stagiaire)

	<ul style="list-style-type: none"> • Diversité des trajets, plus de flexibilité (en comparaison avec une navette). • Stimuler le lien social, nouvelles rencontres. 	<ul style="list-style-type: none"> • Horaires et itinéraires différents des cadres peu compatibles.
	Opportunités	Menaces
Externe	<ul style="list-style-type: none"> • Projet développé par des étudiants en informatique par exemple. • Possibilité d'intégrer les habitants des communes à la plateforme. Développer pour que le site soit au départ à destination du CEA et de ses employés et prendre plus d'ampleur par la suite, voir mettre à disposition des citoyens entre eux. • Intégrer un ensemble d'offres, d'équipements des communes aux alentours (restaurants, gîtes, boulangeries, glaces, randonnées...). • Faire une carte interactive en intégrant ces offres. • Développer, si cela fonctionne bien des sites annexes (tableau de bord des projets du territoire, commerce de proximité ?). 	<ul style="list-style-type: none"> • Concurrence des autres sites (Blablacar...) • Possibilité de créer une concurrence entre le réseau de bus du CEA et le site de covoiturage. • Public peu réceptif, pas de changement dans les habitudes.

Source : M2 EGT.

Le tableau souligne les forces, faiblesses interne au projet ainsi que les opportunités et les menaces extérieures au projet (les éléments extérieurs qui peuvent avoir un impact sur le projet).

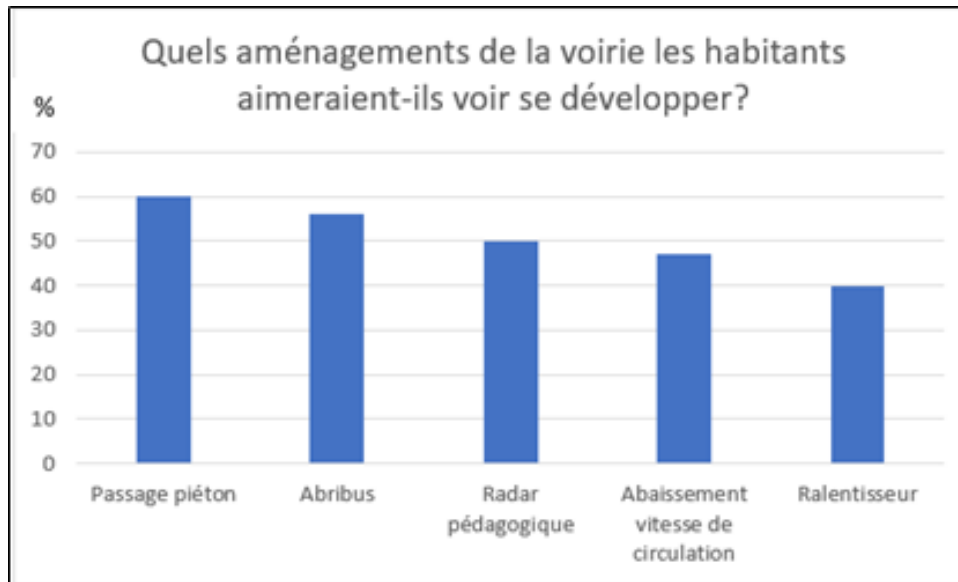
5.1.4. Aménager la voirie

D'après les entretiens et l'enquête menés, il ressort un problème global autour de la vitesse de circulation et de l'attention sur les routes des véhicules traversant les communes mettant en danger les écoliers qui attendent le bus. Parmi les réponses aux questions ouvertes, certains ont insisté sur le fait qu'il y a trop de passages des véhicules de Valduc le soir et le matin à grande vitesse avec une vigilance moindre pour les piétons. Il n'y aurait pas assez de surveillance de la part de la police pour contrer la circulation dangereuse aux heures de pointe du CEA de Valduc. Le souhait de voir augmenter le nombre des patrouilles de police est revenu à plusieurs reprises dans les questionnaires.

Pour répondre à cette problématique, nous avons sondé les habitants sur plusieurs solutions de

réaménagement de la voirie. L'objectif principal est de sécuriser la route pour les élèves. Pour cela il faudrait réduire la vitesse des automobilistes à 30 km/h aux alentours des abribus scolaires, mettre en place des ralentisseurs, des panneaux prévenant la traversée d'enfants et construire de vrais abribus facilement détectables par les usagers et déplaçables en fonction de la localisation des enfants.

Graphique 9 : Sondage aménagement de la voirie



Source : Élaboration propre à partir de données du Questionnaire M2EGT (2020-2021)

D'après les questionnaires (voir graphique 1), les répondants sont favorables à 60% à la mise en place de passages piétons, 56% à la création de vrais abribus pour les écoliers. Cependant, seulement 40% sont favorables à la mise en place de ralentisseurs.

Les habitants pourraient également s'inspirer du pédibus, mouvement très développé au Canada. Des bénévoles ou des parents pourraient accompagner à tour de rôle les élèves jusqu'aux arrêts de bus. Ce serait un moyen de garantir l'intégrité physique des enfants qui sont parfois agités en attendant le bus pour aller à l'école.

Un réaménagement de la voirie serait aussi souhaitable dans la mesure où il manque des places de parkings et des trottoirs. En effet, la création d'un magasin mais aussi de centres de coworking nécessitent la création de places de parking et un réaménagement de la voirie de manière globale. Selon notre enquête, seulement 20% des répondants du questionnaire aimeraient voir la création de places de parking et plus particulièrement à proximité des abribus pour récupérer les enfants à la descente du bus. Néanmoins, la création de places de stationnement reste nécessaire en prévision du flux de personnel que les travaux du CEA de Valduc vont engendrer dans les prochaines années. Cependant, il est important de souligner que l'aménagement de la voirie et son financement ne sont pas à la charge de Valduc mais des collectivités.

Tableau 4 : Analyse SWOT du projet d'aménagements de la voirie

Projet aménagements, voirie	Forces	Faiblesses
------------------------------------	---------------	-------------------

Interne	<ul style="list-style-type: none"> • Réduire la vitesse des usagers. • Améliorer la sécurité des usagers routiers et des piétons. • Améliorer l'attention des conducteurs. • Réduire le risque d'accidents. 	<ul style="list-style-type: none"> • Augmente potentiellement la durée du trajet des employés. • Gouvernance (routes départementales pas du ressort des communes ou des EPCI).
	Opportunités	Menaces
Externe	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer le bien-être des habitants des communes traversées. • Répondre à un besoin futur en places de stationnements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Évitements de ces communes par les usagers pour se rendre à Valduc, ou dans certaines communes du PPI (pénalise les commerçants).

Source : M2 EGT.

5.2 Magasin de producteurs

5.2.1 Contexte agricole

Les magasins de producteurs se développent de plus en plus en France et pourraient constituer une solution intéressante pour notre territoire d'étude. Ils permettent aux agriculteurs locaux d'avoir un point de vente commun pour vendre leur production, sans avoir besoin de passer par un intermédiaire (principe du circuit court). Les habitants des communes du PPI ainsi que les travailleurs de Valduc pourraient ainsi avoir accès à des produits de saison produits par les agriculteurs alentours. En effet, l'agriculture semble être un secteur bien développé sur le territoire, notamment dans les communes de Échalot, Poiseul-la-Grange, Frénois et Le Meix.

Tableau 5 : Évolution du nombre d'agriculteurs dans les communes du PPI

Communes	Nombre d'agriculteurs (RP 2007)	Nombre d'agriculteurs (RP 2012)	Nombre d'agriculteurs (RP 2017)
Échalot	4	11	15
Frénois	7	16	10
Lamargelle	8	0	0
Léry	8	0	0
Le Meix	4	0	0

Moloy	0	0	0
Poiseul-La-Grange	12	12	5
Salives	4	0	5
Total	47	39	35

Source : *Élaboration propre à partir de données de l'INSEE.*

Le tableau 5 présente le nombre d'agriculteurs présents dans les 8 communes de notre étude selon les recensements de la population de l'Insee de 2007, 2012 et 2017. Il est important de noter que la base de données dont sont issus les résultats ne porte que sur les 25-54 ans, ce qui peut expliquer les variations importantes entre deux recensements sur certaines communes. Les communes d'Échalot et de Frénois semblent être celles accueillant le plus d'agriculteurs. On remarque que le nombre total d'agriculteurs est en diminution sur cette période, mais cela ne signifie pas nécessairement une diminution des surfaces agricoles exploitées.

En effet, d'après le recensement agricole de 2010 de l'Agreste, le tableau 6 montre que bien que le nombre d'exploitations dans la région agricole ait diminué entre 2000 et 2010 (voir tableau 5), la surface agricole utile et les terres labourables ont, elles, augmentées. On a donc des exploitations moins nombreuses mais de tailles plus importantes.

Ce recensement porte sur la Petite Région Agricole Plateau Langrois Montagne, dont font partie les 8 communes de l'étude. Les Petites Régions Agricoles (PRA) sont des zonages permettant de délimiter des régions agricoles homogènes, c'est-à-dire des zones regroupant des types de cultures similaires. Elles sont destinées à faciliter les actions d'aménagement et de développement agricole.

Tableau 6 : *Évolution de la surface agricole*

	Nombre ou surface (en hectares)	
	2000	2010
Exploitations	913	751
Surface agricole utile	123 234	124 365
Terres labourables	101 263	102 352
Cultures permanentes	109	123
Surface toujours en herbe	21 831	21 890
UTA³ totales	1 410	1 272

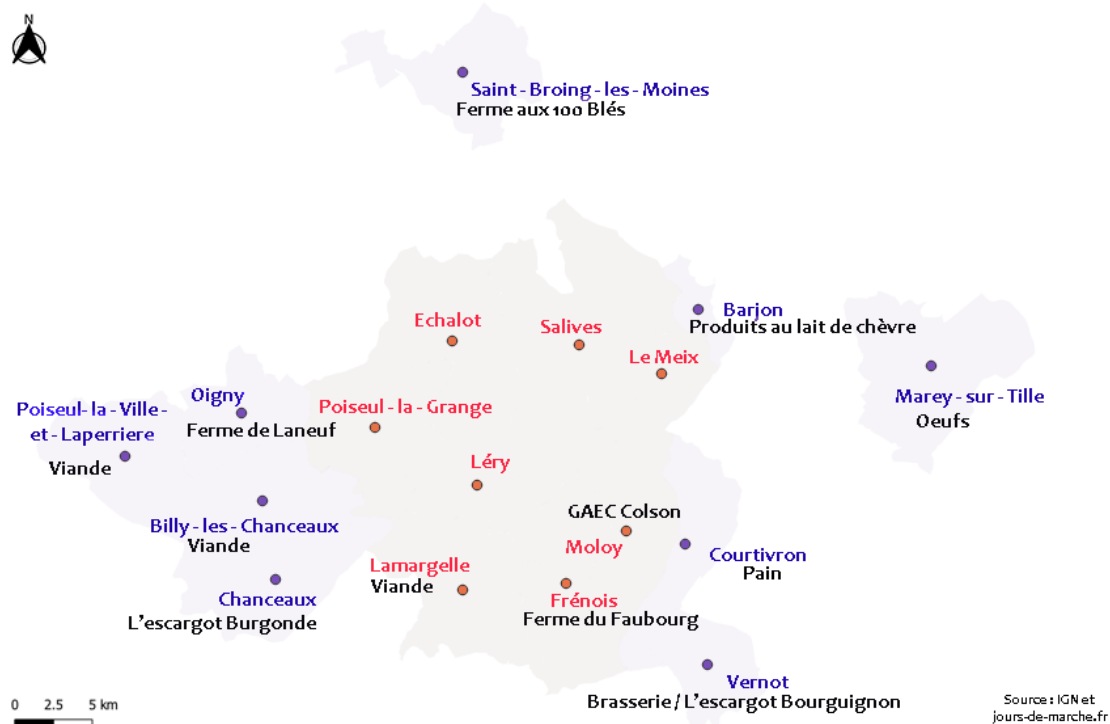
Source : *Élaboration propre à partir de données du Recensement agricole 2010, (Agreste, 2010).*

³ L'UTA, ou Unité de Travail Annuel, est une unité de mesure qui équivaut à la quantité de travail d'une personne travaillant à temps plein durant une année. Elle permet de rendre compte du travail humain fourni sur une exploitation agricole sans être confronté aux problèmes de travail uniquement saisonnier ou à temps partiel.

La PRA Plateau Langrois est une zone fortement boisée avec une part importante de cultures céréalières et oléo-protéagineuses (plantes et graines riches en lipides comme le colza, le soja ou le tournesol). C'est donc ce type de produit qu'on peut s'attendre à retrouver majoritairement parmi les fournisseurs potentiels d'un magasin de proximité. On trouve ainsi des producteurs de farines, lentilles et autres graines comme la Ferme de Laneuf située à Oigny (8km de Poiseul-la-Grange) ou la Ferme aux 100 blés à Saint-Broing-les-Moines (12km d'Échalot). On retrouve un certain nombre d'autres producteurs en vente directe dans les communes du PPI et aux alentours (Carte 2). La Brasserie Hop' art localisée à Vernot (6km de Moley) propose par exemple une gamme de différentes bières au houblon.

Dans la zone du PPI on retrouve : La ferme du Faubourg, spécialisée dans le foie gras, et le Groupement Agricole d'Exploitation en Commun (GAEC) Colson qui propose des crèmes glacées artisanales ainsi que d'autres produits laitiers comme la crème fraîche, le lait ou encore des crèmes desserts et fromages blancs. On trouve également un producteur de viande à Lamargelle.

Carte 6 : Producteurs en vente directe



En dehors de ce périmètre, on peut trouver d'autres types de produits en vente directe comme des œufs à Marey-sur-Tille (13 km de Le Meix), des produits au lait de chèvre à Barjon (2km de Le Meix), de la viande à Billy-lès-Chanceaux (10km de Léry) et Poiseul-la-Ville-et-Laperrière (13km de Léry). On

a également deux éleveurs d'escargots, L'escargot Bourguignon situé à Vernot (6km de Moly), et l'escargot Burgonde à Chanceaux (10km de Lamargelle) et plusieurs maraîchers dont un à Pellerey, à 10km de Léry.

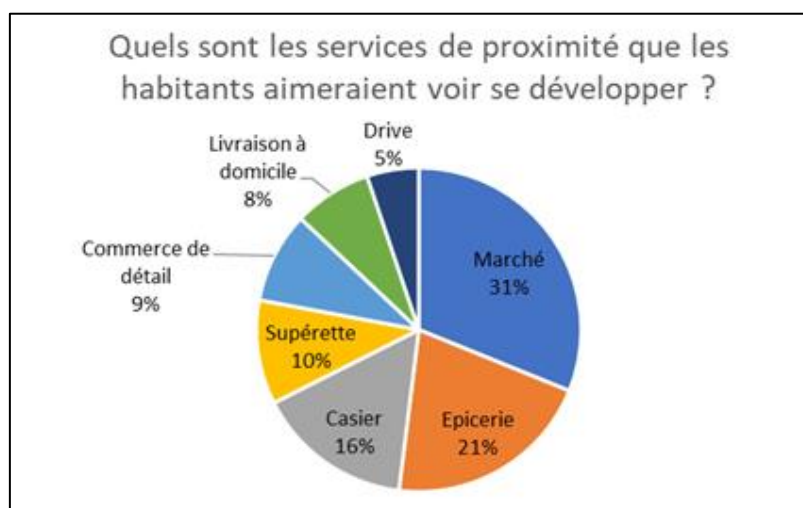
Il pourrait également être intéressant d'étudier la possibilité d'un partenariat avec une boulangerie locale afin de vendre du pain frais au sein du magasin, sous la forme d'un dépôt de pain similaire à celui de Courtivron ou bien en vente directe traditionnelle.

Cependant, afin de rendre ce projet rentable et pertinent, le choix de l'implantation est important. Consommer localement peut avoir également un atout positif sur l'environnement dans la mesure où les produits locaux parcourent des distances moins importantes. Consommer des aliments qui viennent de loin peut conduire à des coûts de transport importants, tant sur le plan économique qu'environnemental.

Les magasins de producteurs peuvent aussi booster l'économie locale. Dans ce contexte, les producteurs locaux seront plus rémunérés, ce qui favorise la pérennité voire l'agrandissement de leurs activités qui par ailleurs peut contribuer à la création de nouveaux emplois. Ceci crée une dynamique locale bénéficiant à la communauté.

Du côté de la demande, les habitants sont très favorables au développement d'un service de proximité. En effet, presque tous les répondants souhaitent voir s'installer un commerce de proximité (96% ont répondu favorablement). Le marché, l'épicerie et un casier pour retirer les commandes passées auprès des producteurs locaux sont les services les plus demandés. 45% des répondants souhaitent le développement d'un marché, 30% le développement d'une épicerie et 22% un casier de retrait de commande. Actuellement, 80% des répondants aux questionnaires font leur course à Is-sur-Tille à 49% une fois par semaine et 27% 2 à 3 fois par semaine. Ainsi le magasin de producteurs pourrait voir une partie de la demande qui consommait à Is-sur-Tille rapatriée sur site.

Graphique 10 : Demande en services de proximité



Source : Élaboration propre à partir de données du Questionnaire M2EGT (2020-2021)

5.2.2 Implantation

Plusieurs possibilités d'implantation existent, l'objectif étant de rendre ce magasin accessible au plus grand nombre de personnes possible, habitants comme travailleurs du CEA de Valduc. Sans choisir de lieu précis, deux stratégies de localisation ressortent :

- Implanter le magasin sur un lieu de passage des travailleurs du centre afin qu'ils puissent s'y arrêter sans avoir besoin de faire un détour sur leur chemin ;
- Implanter le magasin à un endroit fréquenté par les habitants, facilement accessible et prévoir une antenne sur le parking du CEA afin de proposer les produits aux employés du centre. Dans ce cas de choix d'implantation, il pourrait être bénéfique de choisir un emplacement à proximité d'autres services ou lieux de rencontres ou de prévoir l'implantation d'autres services et lieux de rencontres par la suite afin de créer une zone d'échanges et de lien social ;

Les tableaux 7 et 8 présentent la typologie et les caractéristiques des magasins de producteurs en fonction de leur localisation. En suivant cette typologie des Chambres d'agriculture de Rhône-Alpes, les deux profils intéressants dans notre cas sont les deux derniers : axe routier et secteur rural/isolé.

Tableau 7 : Typologie des points de vente collectifs

RUE EN VILLE/VILLAGE «COMMERCE DE RUE»	ZONE COMMERCIALE «POISSON PILOTE»	AXE ROUTIER PASSANT/HORS VILLE «DRIVE IN»	SECTEUR RURAL/ISOLÉ «AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE»
En plein centre ville / bourg de village / zone résidentielle (ex. en rez-de-chaussée de logements)	Près de flux commerciaux importants / d'un pôle d'attraction commerciale	Le long de la route / axes de trafic et de passage importants (dont ronds-points, carrefours...)	En pleine campagne / éloigné des pôles urbains ou situé à contre-flux / proche d'un site touristique
<ul style="list-style-type: none"> - Petite zone de chalandise. - Clientèle de quartier, se déplaçant à pied, fidèle mais pas toujours facile à diversifier / faire croître. - Concurrence (commerces de proximité, marchés...). - Dimensions limitées (surface de vente, gamme de produits, services...). - Problématiques d'accessibilité en zone urbaine (stationnement, logistique pour livraisons) et de visibilité. - Service type : boucherie / découpe de viande ». 	<ul style="list-style-type: none"> - Captage de flux de clients potentiels (forts volumes d'activité au démarrage, souvent de grosses structures). - Phasage avec les jours et horaires d'ouverture des commerces environnants. - Démarquage via les spécificités fermières (produits frais et locaux). - Concepts marketing. - Politique d'élargissement de la gamme et gestion d'un approvisionnement en quantité et qualité (ex. AB, gamme boucherie/découpe viandes développée...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Forte emprise et captage de flux. - Clientèle migratrice régulière (trajets entre résidence et lieux de travail), à bon pouvoir d'achat et pressée. - Amplitude horaire et créneaux d'ouverture nombreux. - Services types : traiteur / buffets fermiers, drive / e-commerce, livraisons (restaurants, cantines...). 	<ul style="list-style-type: none"> - Forme traditionnelle, la plus en adéquation avec l'image véhiculée par le concept de vente de produits fermiers. - Clientèle locale (rurale) et touristique (familles). - Liens forts avec le territoire (collectivités, artisans et autres acteurs locaux). - Variations d'horaires et/ou activité saisonnière plus fréquentes. - Services types : animation culturelle / sensibilisation grand public, restauration sur place.

Source : Chambres d'agriculture de Rhône-Alpes. Anne-Marie Schmutz-Poussineau. 2005, Magpro, 2017

Dans le premier cas, c'est-à-dire l'implantation du magasin sur le trajet des travailleurs du CEA, il pourrait être intéressant de proposer d'autres services supplémentaires tels que le retrait de colis afin de capter l'intérêt parmi les employés mais également parmi les habitants. Les horaires d'ouvertures devront également correspondre avec celles du CEA.





Dans le second cas, une implantation sur un lieu facilement accessible et fréquenté par les habitants des communes, les horaires d'ouverture pourraient être plus flexibles. L'organisation d'un point de vente sur le parking du CEA pourrait demander une organisation logistique supplémentaire mais permettrait de faciliter la consommation des employés qui n'auraient alors pas à s'arrêter sur leur

trajet domicile/travail.

Source : Chambres d'agriculture de Rhône-Alpes. Anne-Marie Schmutz-Poussineau. 2005, pris de (Magpro, 2017).

D'après la même étude menée par les Chambres d'agriculture de Rhône-Alpes, ces deux choix

Tableau 8 : Typologie des points de vente collectifs n°2

	RUE EN VILLE/VILLAGE	ZONE COMMERCIALE	AXE ROUTIER PASSANT	SECTEUR RURAL/SOLÉ
	En plein centre ville / bourg de village / zone résidentielle	Près de flux commerciaux importants / d'un pôle d'attraction commerciale	Le long de la route / axes de trafic et de passage importants	En pleine campagne / éloigné des pôles urbains ou situé à contre-flux / proche d'un site touristique
Emprise sur les flux	*	***	***	--
Réponse à la demande	**	-	*	***
Habitudes de consommation	**	***	*(*)	---
Emprise sur le potentiel	**(+)	***	*(+)	---
Adéquation image	*	--	*(+)	--
Évolution des ventes dans le temps en partant du démarrage de l'activité				

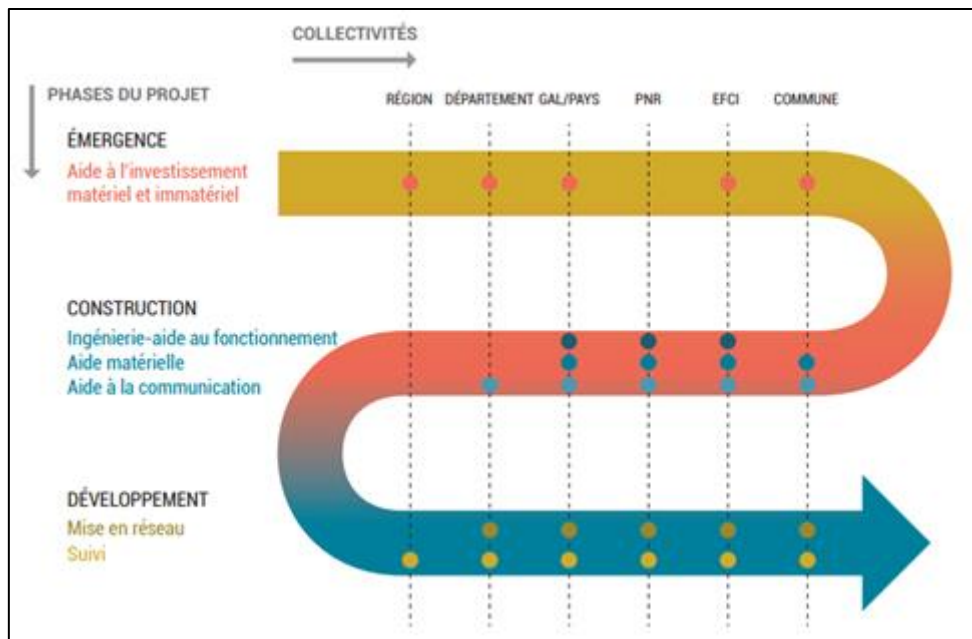
d'implantation sont ceux qui offrent une constante évolution des ventes. Il est toutefois important de noter que cette étude date de 2005, et bien que l'intérêt pour les magasins de producteurs et les produits locaux semble être en augmentation, il est difficile de prévoir le volume de ces ventes.

On peut également noter que l'implantation en secteur rural est celle qui semble offrir une meilleure réponse à la demande. Un local libre pourrait éventuellement être exploité dans cette optique à Léry, commune facilement accessible pour les travailleurs du CEA, et permettrait d'éviter des coûts de construction.

5.2.3 Financement

Selon Magpro (2017b), la création d'un magasin de producteurs est une démarche complexe et qui demande souvent beaucoup d'investissement humain et financier. Il existe trois phases par lesquelles passent les magasins de producteurs dans leur démarche de création (voir graphique 11).

Graphique 11 : Aides potentielles aux magasins de producteurs selon la phase du projet



Source : Magpro, 2017

La graphique 11 nous montre que dans chaque phase, de l'émergence au développement, en passant par la construction, les producteurs peuvent être épaulés par plusieurs structures ou collectivités. Ils peuvent aspirer à des aides financières, d'animation du collectif, du matériel, de l'expertise, des aides à l'ingénierie, à la communication ou même à la mise en relation avec d'autres organismes, etc. A part les collectivités, Il existe aussi des structures d'accompagnement tels que : Le Cegar, les chambres d'agriculture, les Civam, Terre d'Envies, Boutiques paysannes, etc. Ces structures sont généralement les premiers interlocuteurs, elles amènent des informations nécessaires afin d'aider à la réalisation ou au développement de magasins de production.

Avant d'engager les démarches auprès de la collectivité sur laquelle le projet sera implanté, il est important faire le point sur les attentes et les besoins, ainsi que la cohérence du projet avec les objectifs de la collectivité.

Les principaux organismes qui distribuent des aides sont les régions et l'Union Européenne . Les régions sont devenues l'autorité unique de gestion des fonds européens. Ces fonds européens permettent de financer les investissements matériels et immatériels. Cependant, les investisseurs doivent avancer les fonds, ce qui demande aux porteurs de projets de bâtir un plan de financement en conséquence et d'avoir une assise financière solide. Il peut également être demandé d'être déjà structuré avec un statut juridique. Les régions apportent également des aides matérielles ou immatérielles aux porteurs de projets. Des aides départementales viennent souvent en complément. D'autres organismes ou collectivités qui peuvent également donner des aides sont les Groupes d'Action Locale (GAL)/pays, PNR, les Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) et finalement la commune (Magpro, 2017). Les EPCI quant à eux apportent leurs aides en créant un environnement favorable pour les porteurs de projet. Ils peuvent également mettre à disposition un local ou mettre en lien avec d'autres structures ou services.

A côté de ce dispositif, il y a aussi les plateformes de financement participatif, surtout spécialisées dans

le domaine agricole tels que : Mimosa, Blue Bees. Ce sont des plates-formes de dons avec contrepartie, de prêts (Lendix), ou encore d'investissement.

5.2.4 Législations et normes

Le cadre réglementaire ainsi que les spécificités des magasins de producteurs et des points de vente collectifs sont déterminés par la note DGAL/SDSSA/N2010-8103 du 7 avril 2010, l'article L611-8 du code rural et la Loi sur la consommation du 17 mars 2014 (Circuits Courts Terre d'envies-CEGAR, 2020), (Magpro, 2017a).

Les points de vente collectifs, selon la note DGAL/SDSSA/N2010-8103 du 7 avril 2010 publiée par le Ministère de l'Agriculture, sont des structures ayant un fonctionnement particulier permettant aux producteurs de commercialiser leurs produits dans un circuit court sans que cela leur impose l'obligation d'être agréés, sous réserve du respect de certaines conditions. Celles-ci sont définies dans un cahier des charges sur lequel les producteurs s'engagent. Cette note de service définit également le cadre dans lequel les agriculteurs des points de vente collectifs seront ou non considérés comme étant en remise directe. Les principes de cette note sont : présence des producteurs à la vente, contrats de mandat passés entre le point de vente et les producteurs membres, responsabilité du producteur jusqu'à remise des produits au consommateur, gestion des invendus par le producteur et le plan de maîtrise sanitaire, particulièrement la maîtrise de la chaîne du froid et à la mise en œuvre des procédures de nettoyage-désinfection, ainsi qu'à la traçabilité des produits vendus (Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation, 2010).

Le Code rural et de la pêche maritime, détermine dans l' art. L. 611- 8 du chapitre 1er, du 1er titre du livre VI que « Dans une optique de valorisation de leur exploitation et de leur terroir, les producteurs agricoles peuvent se réunir dans des magasins de producteurs afin de commercialiser leurs produits dans le cadre d'un circuit court organisé à l'attention des consommateurs. La production des producteurs réunis, qu'elle soit brute ou transformée, doit représenter en valeur plus de 70 % du chiffre d'affaires total du magasin de producteurs. Pour les produits non issus du groupement, les producteurs peuvent uniquement s'approvisionner directement auprès d'autres agriculteurs et doivent afficher clairement l'identité de ceux-ci et l'origine du produit. » (Légifrance, 2014)

Le non-respect de cette définition ou des obligations de cet article de loi relève de pratiques commerciales trompeuses. En effet, le Code de la consommation prévoit que ces pratiques soient punies d'un emprisonnement de deux ans et d'une amende de 300 000 euros (Circuits Courts Terre d'envies-CEGAR, 2021).

En ce qui concerne les locaux de vente, il faudra respecter la réglementation en matière d'accueil du public (sécurité du public et accessibilité des personnes handicapées...), d'hygiène et de conditions de vente (affichage des prix, dénominations...). Pour information, pour ouvrir un magasin de type épicerie aucun diplôme n'est nécessaire (hors vente de tabac).

5.2.5 Les contraintes d'un magasin de producteurs

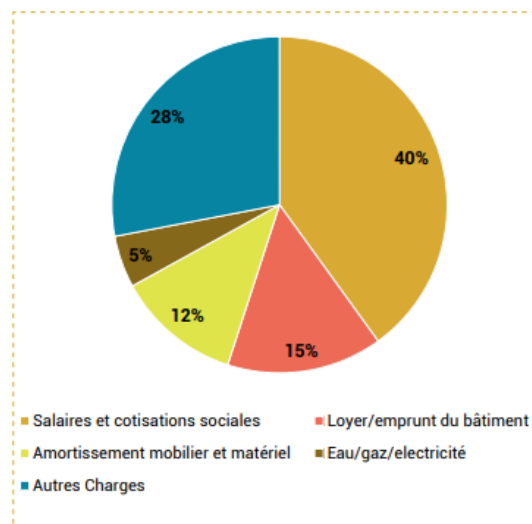
Parmi les contraintes potentielles, les porteurs du projet pourraient être confrontés à la nécessité d'un investissement humain et financier important, et auraient besoin d'une adhésion des agriculteurs locaux au projet. Ensuite, il est aussi important de prévoir une coordination avec tous les producteurs

afin d'éviter les manques ou surplus, en particulier pour les produits frais (Chambres d'agriculture de Bretagne, 2016). Pour lutter contre le gaspillage, il est possible de vendre en fin de journée les invendus ou les produits à dates courtes, par le biais de sites internet ou d'applications comme « Fresh Me Up », « To good To Go » ou « Optimiam » ou offrir ces types de produits avec des fortes réductions dans les rayons du magasin.

Par conséquent, un accompagnement efficace du groupe de la part des collectivités ou des structures d'accompagnement, dès le début du projet, doit concerner les aspects humains, financiers, juridiques, réglementaires et commerciaux. A noter que la réussite d'un magasin est autant liée à la qualité des relations humaines et à l'organisation qu'au potentiel réaliste de clientèle sur la zone choisie.

Le graphique 12 présente les principales charges dans un magasin. Les principales charges concernent les salaires et les cotisations sociales. Normalement un magasin de producteurs est tenu par les producteurs, donc sans salaire à verser, mais il se trouve que certains magasins possèdent un rayon boucherie. Dans ce cas-là, des investissements spécifiques et l'embauche de personnel spécialisé (boucher) sont nécessaires. Le second poste de charges concerne le loyer ou l'emprunt lié à l'achat des locaux d'activité, suivi par les amortissements mobiliers et matériels (Magpro, 2017c).

Graphique 12 : Répartition des charges (n = 37)



Source : Magpro, 2017

En ce qui concerne le loyer ou éventuellement l'achat des locaux, le prix moyen de vente de l'immobilier au m², selon SeLoger.com et LaCOTEImmo.com (entreprises de l'industrie immobilière), se situe aux alentours de 1 950 € dans les communes du territoire, sauf à Léry et Moloy, où les prix moyens de vente au m² sont de 1 012 € et 1 279 € respectivement. Le prix moyen pour la location au m² est de 12 € dans toutes les communes. De ce fait, si un achat immobilier est prévu, la meilleure implantation du magasin serait sur les communes de Léry ou Moloy. Par ailleurs, il est peut être envisagé le prêt ou la location d'un local à prix accessible par les communes ou l'EPCI, afin de diminuer les charges initiales à la mise en place du magasin. Dans tous les cas, pour mieux déterminer la localisation du magasin, une étude de marché est fortement recommandée.

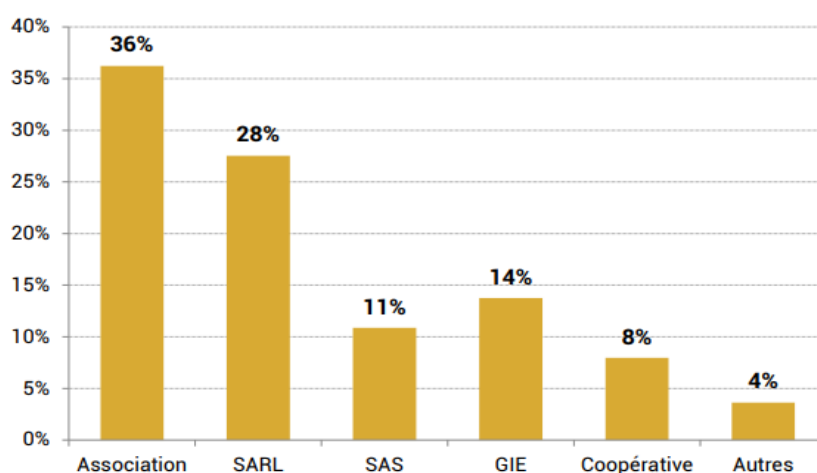
5.2.6 Statut juridique

Plusieurs possibilités existent quant au choix du statut d'un magasin de producteurs. Nous pouvons voir dans la graphique 5 que la majorité des magasins de ce type choisissent le statut d'association ou de société à responsabilité limitée (SARL)

Ce choix dépend de plusieurs facteurs : activités exercées (ventes alimentaires ou d'autres produits, achat-revente...), investissement nécessaire (achat ou location d'un local, travaux...), nombre de membres et collaborateurs impliqués ou encore capital disponible. Dans le tableau 9, nous présentons le lien entre certains facteurs et les statuts les plus courants pour un magasin de producteurs. A noter que la liste des facteurs présentée dans le tableau 9 n'est pas exhaustive.

La société à responsabilité limitée (SARL) est une entreprise constituée de 2 à 100 associés. Elle permet aux acteurs de n'engager leur responsabilité qu'à hauteur de leurs apports, ce qui est également le cas de la Société par actions simplifiée (SAS). La SARL peut être créée avec peu de capitaux. Le montant du capital social peut être fixé librement par les associés. La différence majeure avec la SAS est que cette seconde forme nécessite d'avoir un président salarié tandis que la SARL peut avoir plusieurs gérants non-salariés.

Graphique 13 : Répartition des magasins selon leur statut juridique (n = 138)



Source : Magpro⁴, 2017

On peut évoquer l'exemple de Multiferm⁵ qui est un magasin de producteurs locaux à Asnières-lès-Dijon. C'est un projet collectif de vente directe de produits de la ferme créé en 2014 par 14 petits producteurs locaux. Le magasin propose de la viande ainsi que des légumes issus de l'agriculture raisonnée. A sa création en 2014, le magasin était une SAS puis en 2017 le magasin est devenu une SARL.

Le Groupement d'intérêt économique, troisième forme choisie par les magasins enquêtés par Magpro, permet aux membres de mettre en commun certaines caractéristiques de leurs activités telles que les ressources matérielles ou humaines. Le GIE est une aide au développement d'entreprises

⁴ Magpro est un projet rassemblant des partenaires du monde agricole et rural dans le but de donner des repères économiques, techniques et stratégiques pour favoriser le développement des magasins de producteurs.

⁵ Multiferm, Rue de Bellefond, 21380 Asnières-lès-Dijon. 03 80 23 97 18.

préexistantes tout en leur permettant de garder leur indépendance. Même si dans le cas d’implantation d’un nouveau magasin de producteurs, ce type de statuts n’est pas adapté, nous décidons de la présenter afin que vous puissiez connaître brièvement les options les plus choisies (Magpro, 2017a et Magpro, 2017b).

Les coopératives impliquent une mise en commun des moyens dans le but d’améliorer les résultats de l’activité. Elles sont définies par l’Alliance coopérative internationale comme « une association autonome de personnes volontairement réunies pour satisfaire leurs aspirations et besoins économiques, sociaux et culturels communs au moyen d’une entreprise dont la propriété est collective et où le pouvoir est exercé démocratiquement. » (Alliance Coopérative Internationale, 2018).

A titre d’exemple, on peut citer Court-Circuit 21⁶ à Chenôve qui est un magasin de producteurs locaux sous la forme d’une coopérative. A sa création en 2019, les adhérents ont apporté 100€ pour constituer la base financière du projet. Chaque adhérent est consulté tous les 2 mois lors d’une assemblée et accepte de donner 3h par mois pour participer à la vie du magasin.

Tableau 9 : Caractéristiques des différents statuts

Facteur	SARL	SAS	Groupement d’intérêt économique	Coopérative
Nombre minimum d’associés	2	1	2	7 ayant la qualité d’agriculteurs
Responsabilité des associés	Limitée au montant des apports	Limitée au montant des apports	Solidaire et Indéfinie	Limitée à 2 fois le montant des apports
Co-gérance	Non	Oui	Oui	Oui
Droit de vote	Droit de vote proportionnel entre les gérants	Droit de vote non proportionnel possible entre les gérants	Droit de vote non proportionnel possible entre les gérants	1 associé=1 voix
Achat/Revente des tiers	Libre	Libre	Impossible	Limitée à 20% du chiffre d’affaires

⁶ Court-Circuit 21, 23 rue de la justice, 21300 Chenôve. 03 80 49 61 13.

Capital social	Libre	Libre	Libre	Libre
-----------------------	-------	-------	-------	-------

Source : *Élaboration propre à partir de (Magpro, 2017a) et (Magpro, 2017b)*

Enfin, une association est une convention établie entre les personnes impliquées mettant en commun leurs activités. Elle n'a pas de capital social et le bénéfice ne peut être partagé. Les membres ne retirent aucune plus-value en cas de départ. Son processus de création est un processus simple : l'association ne nécessite aucune autorisation préalable, la rédaction des statuts est faite directement par les membres fondateurs. Il suffit ensuite de publier un avis dans un Journal Officiel des Associations et Fondations d'Entreprise (JOAFE) et déclarer la structure auprès de la préfecture ou sous-préfecture. Cette déclaration peut être faite directement en ligne.

Il est aussi courant que les groupes choisissent de séparer l'investissement immobilier de l'activité commerciale en créant une Société civile immobilière (SCI) qui ensuite loue les locaux au magasin. Dans certains groupes, tous les associés ne sont pas engagés dans la SCI et le font sur la base du volontariat.

Tableau 10 : Analyse SWOT Magasin de Producteurs

Projet Magasin de producteurs	Forces	Faiblesses
Interne	<ul style="list-style-type: none"> ● Promouvoir la consommation des produits locaux (35 agriculteurs dans les 8 communes) ● Temps de vente partagé entre les producteurs ● Implantation d'un nouveau type de commerce, gagner en visibilité, notoriété ● Activité éco-responsable ● Moins de distance à parcourir par les habitants pour leurs achats alimentaires ● Stimuler le lien social et la rencontre des habitants avec les producteurs 	<ul style="list-style-type: none"> ● L'investissement financier et humain initial lourd pour la mise en place d'un magasin ● Faible variation de produits à proposer issus de l'agriculture du territoire étudié (culture céréalière et oléo-protéagineuse) ● Motivation à vendre pour les autres et être acteur de la vie du groupe ● Invendus à la charge des producteurs ● Échec si mésentente entre associés
	Opportunités	Menaces
Externe	<ul style="list-style-type: none"> ● Possibilité d'intégrer les producteurs de la région ● Possibilité de concentrer les activités de vente de produits locaux dans un seul endroit 	<ul style="list-style-type: none"> ● Potentiel de vente inconnu, étude de marché à réaliser pour déterminer la viabilité du projet ● Horaires d'ouvertures trop restreints

<ul style="list-style-type: none"> • Limiter le nombre d'intermédiaires entre les producteurs et les consommateurs • Bas prix du foncier permettant l'implantation des locaux de vente dans la région, notamment dans Léry ou Moly • Demande importante de la part des habitants pour l'implantation de ce type de magasin • Pas de concurrence de ce type de magasin sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> • Public peu réceptif, pas de changement dans les habitudes. • Nécessité d'une régularité de réapprovisionnement en qualité et quantité des produit, limitée aux produits de saisons
---	---

Source : *Élaboration propre à partir de (Magpro, 2017) et (Association Girondine pour l'Agriculture Paysanne, 2013)*

5.3 Autres solutions envisageables

En plus du magasin de producteurs et des nouveaux aménagements de mobilité, de nombreux autres services pourraient être mis en place afin de répondre à la demande des habitants. Ces différents projets sont recensés dans ce listing.

Solution 1 : Commerce multifonctions

Si le commerce de proximité fonctionne bien, il pourrait être intéressant de le développer et d'en faire un commerce multifonctions. En plus des produits locaux, le magasin pourrait aussi faire office de point de retrait de colis, bureau de tabac, poste, guichet sncf, guichet de places de concert, ... De plus, une salle multiservices (coiffure, ostéopathie, ...) pourrait être mise en place à destination des professionnels. L'objectif est de faire du commerce hybride un véritable lieu de vie où chacun se croise, prend un café, profite des rencontres habitants-producteurs.

Solution 2 : Un espace de coworking

Le CEA engage et va engager un nombre conséquent de travaux. Dans cette optique, le CEA est intéressé par l'implantation d'un espace de coworking. Celui-ci pourrait bénéficier aux entreprises extérieures de Valduc à qui il est compliqué de fournir des bureaux sur le site pour des raisons de sécurité ainsi qu'aux habitants des communes aux alentours. Les espaces de coworking donnent accès à des équipements professionnels et des infrastructures de qualité : bureau, wifi, imprimante, vidéoprojecteur, salles de réunions, ...

Plusieurs avantages résultent de ce projet. Tout d'abord, le coût de cet investissement est raisonnable puisqu'il sera partagé entre les coworkers. Ensuite, le coworking permettra de rompre l'isolement puisque le personnel de Valduc et les habitants des communes pourront échanger, ce qui est particulièrement intéressant pour dynamiser le territoire.

Ce type de projet est déjà envisagé dans certaines communes. A Léry, un espace de coworking est en cours de développement et sera disponible d'ici 2022. On y retrouvera des bureaux, douches, chambres et salles de réunion. A Is-sur-tille, ce type de projet est également en cours. Il permettra aux

travailleurs de se retrouver avec tous les moyens informatiques nécessaires pour qu'ils puissent travailler à distance. L'objectif est de faire des partenariats avec des entreprises (types CEA) pour éviter les déplacements des travailleurs. L'endroit optimal est encore en recherche.

Solution 3 : Réunion d'information et Ateliers découverte

Afin d'informer les habitants des communes appartenant au Plan Particulier d'Intervention du site de Valduc, il pourrait être intéressant de mettre en place des réunions pour répondre à leurs questions et leur rappeler les consignes en cas de problème. Une réunion par trimestre permettrait de rassembler employés de Valduc, maires et habitants et ainsi s'informer mutuellement des projets à venir et de garder contact. Il est apparu en effet un manque de communication entre les différentes parties. Les répondants du questionnaire pensent à 65% être bien informés des risques. Néanmoins, 26% disent ne pas connaître les consignes en cas de problème. De plus, les habitants sont très favorables à la mise en place de réunions d'information. Ils sont 83% à le souhaiter.

Il serait également souhaitable d'organiser des journées découvertes de Valduc pour les collégiens et lycéens dans le but de découvrir le métier d'ingénieur et de susciter une éventuelle vocation. Les répondants sont favorables à 84% à l'idée de mettre en place des ateliers en cours pour les élèves.

Solution 4 : Crèche, Halte-garderie, Centre-aéré

Pour la garde d'enfants (de 2 mois à 3 ans), une crèche est en projet à Moloy. Le CEA participe au financement de places de la crèche, comme c'est déjà le cas à Is-sur-Tille. La participation du CEA permet de garantir un roulement et ainsi pérenniser les structures. De plus, plusieurs assistantes maternelles sont localisées sur les 8 communes. La construction d'autres crèches ou halte-garderie ne semble pas nécessaire.

Cependant, la création d'un centre-aéré semble pertinente. Avec le même principe de financement que la crèche, le CEA achèterait des places. Ainsi le centre-aéré pourrait bénéficier aux enfants du personnel de Valduc pendant les vacances scolaires ainsi qu'aux enfants des habitants aux alentours. Le centre-aéré serait donc mutuellement avantageux.

Solution 5 : Food-truck

Les camions-restaurants se multiplient en France et notamment en milieu rural où il y a un manque de restaurants et dans des zones de forte affluence, près des entreprises. Il existe déjà un food-truck « Juan Street Food » qui passe à Moloy (mercredi soir) et Léry (samedi soir). Il serait intéressant que le food-truck ajoute des emplacements à proximité des chantiers pour les sous-traitants.

Solution 6 : Développer les loisirs

Les habitants des communes aimeraient à 88% voir se développer des loisirs dans leur commune. En effet, une demande importante des maires et des habitants est de recréer du lien, casser l'isolement des personnes âgées. Ainsi, il serait intéressant de mettre en place des jeux pour inciter les personnes âgées à sortir comme par exemple la mise en place de chasses aux trésors (« trouver mon galet »), des rencontres à l'école mais aussi l'apparition d'œuvres d'art dans le village (street-artistes,

collages, dessin d'enfants, ...). Ces initiatives gratuites permettraient de recréer du lien intergénérationnel. De plus, le développement de loisirs, de clubs de sport inciterait les jeunes à garder un lien avec leur commune et ainsi retarderait leur départ vers la ville. La création d'un terrain multisport pourrait dans ce sens être intéressante.

A la question « Quel(s) loisir(s) aimeriez-vous voir s'implanter ? », les répondants ont le plus fréquemment cité : le cinéma (des films pourraient être projetés avec un vidéoprojecteur), des cours de danse et de théâtre et le renforcement des activités culturelles (théâtre de rue par exemple). Actuellement, un projet dans ce sens est en cours à la salle de l'Abreuvoir à Salives. Une association souhaite faire renaître le lieu avec du théâtre, de la musique et les pratiques amateurs.

Néanmoins, il est important de souligner que de nombreuses initiatives ont été mises en place par le passé comme la « Maison pour Tous » qui accueillait les mères au foyer mais cela s'est arrêté suite au changement de mode de vie. Il existait aussi des cours d'informatique mais les personnes âgées qui se rendaient à ces cours ont vieilli et ne peuvent plus se déplacer.

Solution 7 : Distributeurs et Casiers

Au bord des routes, près des champs ou des mairies, les distributeurs automatiques de pains, viennoiseries, viande, pizza ou fruits et légumes se développent en milieu rural. Les distributeurs automatiques peuvent redonner vie aux campagnes, ils permettent de maintenir l'activité, les services et le lien social.

La mise en place de casier pour les colis et produits locaux est aussi une alternative intéressante. Des casiers pourraient notamment être mis en place sur le parking du CEA de Valduc. Le personnel de Valduc et les habitants pourraient ainsi commander des produits locaux sur un site internet dédié et récupérer leur commande le lendemain dans un casier.

Solution 8 : Plateforme de recensement des projets en cours

Une plateforme de recensement des projets en cours (voir carte 7) dans les communes du PPI accessibles par tous (les élus et les habitants) permettrait que tout le monde soit au courant des initiatives en cours dans chacune des communes. En effet, du fait de la présence de 3 EPCI sur le territoire, la communication entre les communes reste limitée. Cette plateforme de recensement aurait avant tout un objectif informatif et permettrait d'éviter les doublons.

Carte 7 : Recensement des projets en cours



Solution 9 : Système de chauffage par méthanisation et partenariat avec des agriculteurs locaux.

D'après l'entretien mené auprès de la permanence de Monsieur Houpert, il semble que le CEA de Valduc soit dans un système de chauffage de transition à l'heure actuelle. Auparavant, le centre disposait d'un système de chauffage qui reposait sur une alimentation à base de paille et qui permettait la création de débouchés pour les agriculteurs locaux. Désormais le centre est dans une phase de transition et se chauffe essentiellement au fioul. Une suggestion de la permanence concernant cette problématique pourrait être la mise en place d'un système de méthanisation notamment en partenariat avec les agriculteurs et les communes locales. Les intrants pourraient être des résidus de récoltes (pailles, sphaire de maïs), de laiterie, de fromagerie, des résidus de tontes de gazon ou encore des déchets et des ordures ménagères.

Solution 10 : Favoriser l'agriculture locale à travers l'implantation d'un magasin

Dans l'optique de favoriser l'agriculture locale, il serait intéressant que la cantine du restaurant du CEA de Valduc propose des plats composés de produits locaux. Cela permettrait aux producteurs de vendre leurs produits et aux employés de manger local.

L'implantation d'un magasin de produits locaux pourrait être intéressante au sein du CEA. Les employés profiteraient de leur pause pour acheter ces produits. Si ce n'est pas possible à l'intérieur, pourquoi pas aux alentours afin que cela bénéficie aussi aux habitants des communes environnantes.

6. Conclusion

La commande de la SEIVA portait initialement sur une étude prospective répondant aux enjeux liés à la présence du CEA de Valduc sur le territoire, et ainsi favorisant son insertion territoriale. Pour s'approprier au mieux ce territoire d'étude, un état des lieux portant sur les dimensions démographiques, économiques et sur la mobilité a été réalisé. Nous avons ainsi pu constater que même au sein de ces 8 communes rurales, il existe des disparités notables que ce soit en termes de caractéristiques ou en termes d'expositions aux problématiques traitées. Cet état des lieux, ainsi que les retours du questionnaire passé auprès des habitants du territoire, et les nombreuses rencontres avec le commanditaire mais également avec les élus du territoire nous ont amenés à réfléchir à des solutions plus ciblées autour de la mobilité et de l'éventuelle création d'un magasin de proximité.

Nous avons pu observer que des acteurs structurants tels que le CEA de Valduc peuvent effectivement intervenir de manière favorable sur leur territoire autrement que par le marché du travail. Un exemple emblématique est le projet de crèche de Moloy. Bien que les statuts et le cœur de métier du centre de Valduc soient limités pour l'intervention sur le territoire, de multiples projets favorables pour les communes du territoire, et souvent également pour le CEA, peuvent être envisagés. En effet, le centre peut gagner à réaliser ou participer à certains de ces projets, dans l'optique de répondre à une demande de ses employés, d'être mieux accepté par les habitants des communes. Plus largement, toute action rendant le territoire plus attractif constitue une opportunité pour Valduc comme pour le territoire en créant un écosystème favorable, une synergie entre les deux parties. Cela permettrait notamment d'entretenir un bassin de main d'œuvre, d'attirer des employés jusque-là pas nécessairement intéressés qui pourraient alimenter et entretenir une réserve de connaissances, d'expériences et de compétences. Dans ce cadre, les employés du CEA pourraient éventuellement reconsidérer leurs choix de localisation et chercher à se relocaliser plus près du centre voir dans les communes du PPI. Enfin, ces mêmes employés alimenteraient potentiellement les communes par une consommation locale. Ainsi, on peut penser que ces éléments peuvent permettre entre autres aux communes de se prémunir de la désertification, du vieillissement des populations, mais aussi d'impulser un emploi local reléguant la problématique des cités dortoirs.

Plus précisément, nous avons en premier lieu exploré la problématique de la mobilité. Afin de répondre aux besoins des habitants des communes du territoire, des travaux d'aménagements de la voirie (trottoirs, radars, abribus...) semblent pertinents. Ensuite, capitaliser sur le réseau de bus et de navettes déjà mis en place par Valduc permettrait de réduire les risques liés à la mobilité sur le territoire (risques liés à l'attention sur les routes, la quantité de véhicules, la vitesse de circulation, et à l'égard des piétons et usagers ...) mais également pour enrichir l'offre existante pour les employés, et l'étendre aux habitants du territoire. Enfin, une solution alternative ou complémentaire pourrait être de développer une plateforme de covoiturage pour les employés de Valduc et de l'élargir aux habitants de ces communes qui se trouvent être plutôt isolées.

Dans un second temps, l'hypothèse de voir un magasin de proximité s'installer sur les communes du territoire d'étude peut être envisagée dans l'optique de répondre à une demande des habitants et des employés de Valduc, mais aussi de mettre en valeur les producteurs locaux et de privilégier des débouchés pour les agriculteurs du territoire tout en capitalisant sur des circuits courts.

Toutefois ce travail n'est pas exempt de limites. Nous avons dû en effet faire face à de nombreuses contraintes liées au contexte sanitaire actuel, nous obligeant à nous organiser pour travailler à distance, ce qui a parfois été contraignant pour un travail de groupe. Nous n'avons également pas été

autorisés à retourner sur le site pour ces mêmes raisons, ce qui aurait pourtant été une opportunité de mieux apprécier le territoire en lien avec notre travail.

En dehors du contexte, nous avons également fait face à des limites sur le plan méthodologique. Du fait du manque de données précises disponibles à l'échelle communale, nous n'avons pu qu'estimer la mobilité, thématique pourtant centrale de notre étude. Nous nous sommes pour cela appuyés en partie sur les réponses à nos questionnaires, qui ont été peu nombreuses (60 réponses) au vu du nombre de questionnaires distribués soit un par boîte aux lettres que l'on peut donc approximer par un questionnaire par ménage. En plus de ce taux de réponses relativement faible (environ 12,22%)⁷, nous n'avons par exemple pas eu de retour des habitants de Poiseul-la-Grange et d'Échalot, et n'avons eu qu'une seule réponse pour la commune de Le Meix. Nos résultats sont donc uniquement basés sur les réponses reçues et obtenues auprès des communes de Salives, Léry, Le Meix, Moloy, Frénois et Lamargelle. Ces communes regroupent près de 86% des habitants du territoire d'étude, ce qui limite le biais lié à la récolte des données.

Il en est de même pour l'offre agricole présentée dans la deuxième partie de notre travail, ainsi que le tissu économique de façon générale, qui ne sont là aussi qu'une estimation effectuée grâce aux données disponibles et restreintes à nos seules communes d'étude. En effet, les activités agricoles étant une caractéristique clé de ce territoire rural ont été dans un premier temps de l'étude mis en retrait et sous-estimées. Plus précisément, cela est attribuable d'une part au fait que ces données ne transparaissent pas dans l'exploitation principale du recensement général de la population de l'Insee et d'autre part au fait que l'impact sanitaire a entraîné un accès limité au terrain et donc affecté notre appréciation. Nous pouvons noter toutefois qu'un ajustement a été réalisé dans la deuxième partie du projet pour tenter de mieux prendre en compte cette dimension.

Enfin, nous avons constaté des difficultés inhérentes au territoire, liées notamment aux découpages administratifs. Sur seulement 8 communes autour du site se concentrent 4 Communautés de Communes différentes, cela peut entraîner un enjeu en termes de gouvernance pour ce territoire de seulement 8 communes qui a pourtant comme dénominateur commun le CEA de Valduc et par conséquent la SEIVA. On peut ajouter que l'exposition variable au risque, notamment de circulation et plus largement lié à Valduc, implique une préoccupation des habitants et des communes elle aussi à géométrie variable. Il existe donc une réelle difficulté à communiquer entre les différents acteurs du territoire, ce qui complexifie grandement l'aménagement de celui-ci et l'anticipation de son devenir. Dans ce cadre, il pourrait être intéressant de se pencher sur des moyens de favoriser la communication, le dialogue (réunion, séminaire, conférence,...) qui pourraient être mis en place à l'initiative de la SEIVA, des collectivités ou même de Valduc. Ce territoire, qui apparaît de prime abord vulnérable, comporte de nombreux atouts : Valduc est un des principaux employeurs de Côte d'Or, le coût du foncier est plus faible qu'en milieu périurbain ou urbain, la proximité relative avec la métropole de Dijon et l'axe Dijon-Is-sur-Tille en font un territoire potentiellement attractif. Pour terminer aux regards de l'actualité, on peut s'interroger sur les conséquences du virus de la covid-19 qui pourrait bien entraîner des modifications comportementales durables sur les choix de localisation des

⁷ D'après nos estimations à partir du recensement général de la population de 2017, la taille moyenne des ménages sur l'ensemble des communes étudiées est de 2,20 occupants par résidences principales. Pour rappel, sur la même période la population totale sur l'ensemble des communes était de 1081 habitants. Cela nous permet donc d'approximer le taux de réponse de l'enquête à environ 12,22%.

individus. Plus concrètement, cette crise pourrait-elle être une opportunité pour la revitalisation des zones rurales. Apporterait-elle de nouvelles dynamiques de population (un retour vers les campagnes ?), et questionnerait-elle la place de l'industrie en France plus particulièrement dans les campagnes où le foncier et la main d'œuvre présentent un coût plus compétitif ?

7. Bibliographie

- Agreste. (2010). *Recensement agricole 2010*. Consulté sur <http://recensement-agricole.agriculture.gouv.fr/>
- Alliance Coopérative Internationale. (2018). *Identité, valeurs et principes coopératifs*. Consulté sur <https://www.ica.coop/fr/coop%C3%A9ratives/identite-cooperative>
- Association Girondine pour l'Agriculture Paysanne. (2013). Les magasins de producteurs ou points de vente collectifs. *Bulletin Agriculture Paysanne*(12), 2ème trimestre.
- Biancucci, F., Brion, D., & Ulrich, A. (2019). 2 810 emplois et 7 700 personnes liés économiquement au CEA Valduc. *Insee Analyses*(63), 4, Novembre.
- CEA. (2020). *Accueil - De la recherche à l'industrie*. Consulté sur <https://www.cea.fr/Pages/Accueil.aspx>
- Chambres d'agriculture de Bretagne. (2016). Choisir ses modes de vente en circuits courts. Dans *Agricultures & Territoires*.
- Circuits Courts Terre d'envies-CEGAR. (2020). Utilisation de la mention "Magasin de producteurs". *Terre d'envies CEGAR, Circuits Courts*(3), Mars.
- Circuits Courts Terre d'envies-CEGAR. (2021). *Terre d'envies-CEGAR, Circuits Courts*. Consulté sur Cadre réglementaire: <https://www.terredenvies.fr/point-vente-collectif/cadre-reglementaire.html#:~:text=La%20nouvelle%20loi%20sur%20la,producteurs%20est%20un%20magasin%20o%C3%B9%203A&text=30%25%20maximum%20des%20produits%20vendus,producteurs%20non%20membres%20du%20magasin>
- Gonzalez, p. (2019). *Les « food truck » se multiplient dans les zones rurales et urbaines, mais pas n'importe où*. Consulté sur <https://www.franceinter.fr/societe/les-food-truck-se-multiplient-dans-les-zones-rurales-et-urbaines-mais-pas-n-importe-ou>
- Hilal, M., Moret, D., Piguët, V., Bouscasse, H., Cavailhès, J., Diallo, A., Drut, M., Le Gallo, J., Legras, S. (2020). Centralités: comment les identifier et quels rôles dans les dynamiques locales et intercommunales? *Agence nationale de la cohésion des territoires*. Consulté sur <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-03064655>
- Insee. (2020). Les résultats des recensements de la population. Consulté sur [Les résultats des recensements de la population | Insee](#)
- Journal L'Union . (2019). *Les distributeurs automatiques poussent dans la campagne chalonaise*. Consulté sur <https://www.lunion.fr/id100419/article/2019-10-11/les-distributeur-automatiques-poussent-dans-les-campagnes>

Jours de Marché. (s.d.). *Les jours de marché en France, producteurs locaux et food trucks*. Consulté sur <https://www.jours-de-marche.fr/>

Légifrance. (2014). *Code rural et de la pêche maritime*. Consulté sur https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006071367/LEGISCTA000006138352/#LEGISCTA000006138352

Légifrance. (2020). *Décret n° 2020-679 du 5 juin 2020 portant définition du seuil de distance applicable aux très courts trajets de covoiturage*. Consulté sur <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000041963892#:~:text=Copier%20le%20texte-.D%C3%A9cret%20n%C2%B0%202020%2D679%20du%205%20juin%202020%20portant,tr%C3%A8s%20courts%20trajets%20de%20covoiturage&text=Publics%20concern%C3%A9s%203A%20usagers%20du>

Magpro. (2017a). *Choisir le statut juridique d'un magasin de producteurs*. Consulté sur [Statut juridique -VDEF-p2-2.indd \(produire-bio.fr\)](#)

Magpro. (2017b). *Collectivités territoriales : pourquoi et comment accompagner les magasins de producteurs ?*. Consulté sur [Collectivités territoriales : Pourquoi et comment accompagner les magasins de producteurs - CIVAM](#)

Magpro. (2017c). *Magasins de producteurs : principales caractéristiques et repères technico économiques*. Consulté sur [Magasins-de-producteurs principales-caractéristiques-et-repères-technico-économiques-magpro.pdf \(produire-bio.fr\)](#)

Magpro. (2017d). *Trouver des ressources financières pour son magasin de producteurs*. Consulté sur [Fiche aides-2p.indd \(filesusr.com\)](#)

Ministère de la Transition écologique. (2020). *Le covoiturage en France, ses avantages et la réglementation en vigueur*. Consulté sur <https://www.ecologie.gouv.fr/covoiturage-en-france-avantages-et-reglementation-en-vigueur#:~:text=I%27allocation%20de%20covoiturage%20permet,aux%20conducteurs%20comme%20aux%20passagers.&text=elles%20peuvent%20d%C3%A9velopper%20une%20plateforme,des%20op%C3%>

Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation. (2010). *Bulletin officiel du Ministère de l'agriculture et de l'alimentation*. Consulté sur DGAL/SDSSA/N2010-8103: <https://info.agriculture.gouv.fr/gedei/site/bo-agri/instruction-N2010-8103>

Ponh, S. K. (2017). *Geolocaux.com*. Consulté sur [Le coworking c'est quoi ? Définition: https://blog.geolocaux.com/coworking-definition/](#)

Préfet de la Côte d'Or, CEA Valduc, Armée de l'air. (2021). *Le plan particulier d'intervention du site de Valduc*. Consulté sur <http://www.info-seiva-sur->

valduc.fr/valducrisques/ValducPlaquePPI2014.pdf

SEIVA. (2021). *Structure d'échange et d'information sur le CEA Valduc*. Consulté sur <http://www.info-seiva-sur-valduc.fr/>

8. Annexes

8.1 Centralités

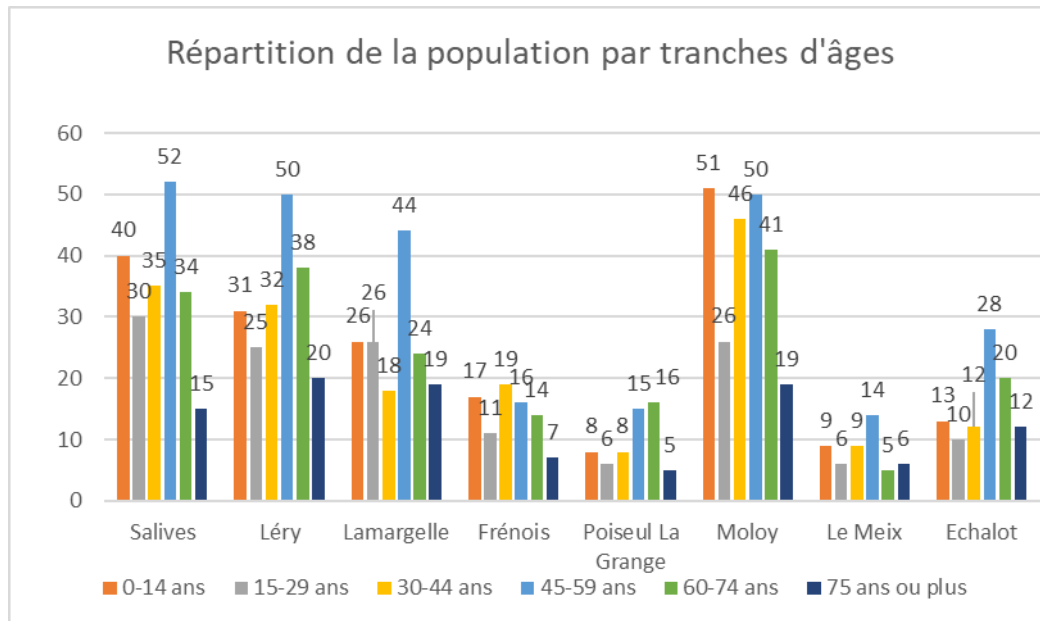
Tableau 11 : Tableau des centralités

Communes	Centre de l'aire de rayonnement des centres de niveau 4	Centre de l'aire de rayonnement des centres de niveau 3 et plus	Centre de l'aire de rayonnement des centres de niveau 2 et plus	Centre de l'aire de rayonnement des centres de niveau 1 et plus
Is-sur-Tille	Dijon (21231)	Cuiserey (21231)	(Is-sur-Tille) 21317	(Is-sur-Tille) 21317
Échalot	Dijon (21231)	Châtillon-sur-Seine (21154)	(Is-sur-Tille) 21317	Aignay-le-Duc (21004)
Frénois	Dijon (21231)	Quetigny (21515)	(Is-sur-Tille) 21317	St-Seine-l'Abbaye) 21573
Lamargelle	Dijon (21231)	Quetigny (21515)	(Is-sur-Tille) 21317	(St-Seine-l'Abbaye) 21573
Léry	Dijon (21231)	Dijon (21231)	(Is-sur-Tille) 21317	St-Seine-l'Abbaye) 21573
Le Meix	Dijon (21231)	Dijon (21231)	(Is-sur-Tille) 21317	Aignay-le-Duc (21004)
Moloy	Dijon (21231)	Dijon (21231)	(Is-sur-Tille) 21317	(Is-sur-Tille) 21317
Poiseul-la-Grange	Dijon (21231)	Montbard (21425)	(Is-sur-Tille) 21317	Aignay-le-Duc (21004)
Salives	Dijon (21231)	Châtillon-sur-Seine (21154)	(Is-sur-Tille) 21317	Aignay-le-Duc (21004)

Source : *Source : Élaboration propre à partir de données du Questionnaire M2EGT (2020-2021) et (Hilal et al., 2020).*

8.2 Tranches d'âges

Graphique 14 : Répartition de la population par tranches d'âges



Source : Élaboration propre à partir de données de l'INSEE, RP 2017.

8.3 Guide d'entretien

Bonjour [Monsieur, Madame], je m'appelle [prénom, nom] ou nous sommes [nom et prénom des étudiants], étudiantes du Master 2 Economie et Gouvernance des Territoires de l'université de Bourgogne

Nous réalisons, en partenariat avec la SEIVA, une étude portant sur l'intégration sociale et économique dont le but est de mieux connaître et de s'interroger sur des moyens ou des pistes de réflexion permettant des situations mutuellement bénéfiques au Site Valduc, aux communes aux alentours et répondant notamment aux problématiques de mobilité et d'accès aux services. Nous avons joint un questionnaire à la lettre d'information diffusée par Valduc aux habitants des communes du territoire. Peut-être y avez-vous déjà répondu. Nous souhaiterions aller plus loin et avoir votre vision en tant que maire. Nous accordons une importance toute particulière à votre opinion.

Questions générales

1. D'abord, est-ce que vous avez eu la possibilité de répondre ou au moins de lire le questionnaire envoyé ou partagé par la SEIVA ?
2. Depuis combien de temps habitez-vous à ... ?
3. Depuis combien de temps êtes-vous maire ?
4. Quelle est votre profession ?
5. Avez-vous déjà travaillé pour ou avec le CEA de Valduc ?
6. Dans le cadre de notre étude, nous nous intéressons à la population des communes et son évolution. Avez-vous remarqué une évolution du nombre d'habitants (notamment jeunes) dans votre commune ces dernières années (préférence campagne/ville) ou même suite au confinement ?

La circulation (transport)

1. Combien de bus de Valduc circulent dans votre commune (s'il y en a) ?
2. Considérez-vous que la circulation de véhicules en général (y compris les bus du réseau Valduc) représente un risque/nuisance ? (Développez)
3. Avez-vous déjà reçu des plaintes de vos habitants à ce sujet ou concernant Valduc en général ?
4. Des aménagements (radars pédagogiques, ralentisseurs) sont-ils en projet dans votre commune ? (Seulement si problème de circulation). Si non, seriez-vous intéressé(e) par un ou plusieurs de ses aménagements ?
5. Un projet de navette bénéficiant à la fois aux habitants et aux travailleurs de Valduc a été évoqué durant l'une de nos réunions. Qu'en pensez-vous (faisabilité/intérêt) ?

Services et Loisirs

1. L'accès aux services est parfois limité dans les communes rurales comme la vôtre. Quel type de service selon vous fait le plus défaut à vos administrés ? Quel type de service pensez-vous qu'il serait pertinent / souhaitable / faisable de développer ?

(Où effectuez-vous vos achats alimentaires le plus souvent (commune et type de commerce) ?)

2. L'une des idées ayant été évoquée est l'implantation d'un point de vente à proximité pour consommer des produits de l'agriculture locale. Qu'en pensez-vous ? Connaissez-vous des agriculteurs qui pourraient être intéressés par ce type de projet ?
3. Une autre idée était celle de la construction d'une crèche ou d'une halte-garderie. Seriez-vous intéressé par ce service ?
4. Estimez-vous que la couverture en service médical (pharmacie, cabinet médical, EHPAD, service d'urgence, Service ambulancier, ...) à proximité de votre commune est suffisante ?
5. Selon vous, quels services devraient être développés dans la région ?

(Pratiquez-vous des loisirs ou quels loisirs pratiquez-vous (hors périodes de confinement) ?)

6. Souhaiteriez-vous voir se développer un loisir en particulier dans les alentours ou avez-vous déjà eu des demandes à ce sujet ?

Relation avec Valduc

1. Avez-vous déjà eu des contacts directs ou des aides du CEA Valduc ?
2. Considérez-vous que l'échange d'information entre les communes et Valduc est suffisant ?
3. Quel est votre ressenti (impact sur la localité, santé, travail, relation avec les communes, pollution, etc.) par rapport au centre Valduc et ses activités ? Selon vous, Quel est le ressenti de vos habitants ?
4. Avez-vous une remarque sur le questionnaire? Voulez-vous ajouter quelque chose en plus?

8.4 Questionnaire SEIVA

Cette étude est réalisée dans le cadre d'une enquête portant sur l'intégration sociale et économique du CEA de Valduc sur son territoire, commandée par la SEIVA et réalisée en partenariat avec le Master 2 Economie et Gouvernance des Territoires de l'université de Bourgogne. L'objet de cette étude est de s'interroger sur des moyens ou des pistes de réflexion permettant des situations mutuellement bénéfiques au Site Valduc, aux communes aux alentours et répondant notamment aux problématiques de mobilité et d'accès aux services. Nous vous remercions pour vos réponses, qui nous aideront à cerner les besoins du territoire et à formuler des propositions d'amélioration.

Merci d'entourer votre (vos) réponse(s)

Mobilité et modes de transport

Le CEA de Valduc dispose d'un réseau de bus pour transporter ses employés de leur domicile au site. Nous aimerions connaître vos comportements de mobilité et votre opinion sur le trafic routier dans votre commune et alentours.

Partie 1 : Déplacements

Question 1 : Quels moyens de transport utilisez-vous principalement pour vous rendre au travail ? (Si vous ne travaillez pas, passez à la question 3). (Une seule réponse possible).

Voiture/Marche/Vélo/Bus/Autre _____

Question 2 : Dans quelle commune travaillez-vous ? _____

Question 3 : Comment qualifieriez-vous l'état des routes ?

Excellent/Bon/Correct/Mauvais

Question 4 : Les places de stationnement dans votre commune de résidence sont-elles suffisamment nombreuses ?

Très satisfaisant/ Satisfaisant/Neutre/ Insatisfaisant/ Très insatisfaisant

Si non, pourquoi ?

Partie 2 : Consommation et loisirs

Question 5 : Dans quelle commune effectuez-vous vos achats alimentaires le plus souvent ?

Question 6 : A quelle fréquence ?

Moins de 1 fois par semaine / 1 fois par semaine / 2 à 3 fois par semaine / Plus de 4 fois par semaine

Question 7 : Pour vos loisirs (sports, cinéma, café, bar, shopping...), dans quelle commune vous rendez-vous principalement ?

Partie 3 : Circulation

Question 8 : Selon vous la circulation routière dans votre commune est :

Très élevée/Élevée/ Moyenne / Faible /Très faible

Question 9 : La circulation des bus du réseau Valduc représente-t-elle selon vous un risque (accidents, vitesse de circulation, prudence, ...) ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord / Plutôt pas d'accord/ Pas du tout d'accord

Pour qui principalement ? (Une seule réponse possible) :

Les écoliers / Les usagers du réseau routier/ Pour vous et vos proches/ Autre_____

Question 10 : La circulation de véhicule en générale (hormis les bus) représente-t-elle selon vous un risque (accidents, vitesse de circulation, prudence, ...) ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord / Plutôt pas d'accord/ Pas du tout d'accord

Pour qui principalement ? (Une seule réponse possible) :

Les écoliers / Les usagers du réseau routier/ Pour vous et vos proches/ Autre_____

Question 11 : Seriez-vous favorable aux aménagements routiers suivants ?

- Ralentisseur

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord / Pas du tout d'accord

- Radar pédagogique

Tout à fait d'accord / plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord / Pas du tout d'accord

- Passage piétons

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord / Pas du tout d'accord

- Abaissement de la vitesse de circulation

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord / Pas du tout d'accord

- Abribus (pour les arrêts de bus scolaire)

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord / Pas du tout d'accord

- Autres suggestions

Question 12 : La mise en place d'une Navette (Bus effectuant un trajet régulier entre deux lieux déterminés, destiné aux employés de Valduc mais utilisable par les habitants) dans les communes aux alentours du CEA Valduc vous semble-t-elle pertinente ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord / Pas du tout d'accord

Si oui, entre quelles communes souhaiteriez-vous avoir une navette ?

Accès aux services

Nous aimerions ici connaître vos besoins en termes de services et votre opinion sur la pertinence de la mise en place de nouveaux services dans votre commune et alentours.

Services publics

Question 1 : Seriez-vous intéressé(e) par la construction d'une crèche ou d'une halte-garderie dans votre commune ou dans une commune aux alentours ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord /Pas du tout d'accord

Question 2 : Si oui, dans quelle commune ?

Services médicaux

Question 3 : Estimez-vous que la couverture en service médical (pharmacie, cabinet médicale, EPHAD, ...) à proximité de chez vous est suffisante ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord /Pas du tout d'accord

Question 4 : Quels services médicaux souhaiteriez-vous voir se développer à proximité ? (3 réponses possibles)

Cabinet médical/ Pharmacie/ EPHAD /Service d'urgence/ Hôpital/ Dispensaire/ Service ambulancier/ Vétérinaire/ Autre _____

Question 5 : Seriez-vous intéressé(e) par l'implantation d'un point de vente à proximité pour consommer des produits de l'agriculture locale ?

Tout à fait d'accord /Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord/Pas du tout d'accord

Sous quelle structure (2 réponses possibles) ?

Marché / Epicerie / Retrait commande dans un casier (distributeur)/Commerce de détail/ Supérette/ /Drive/livraison/Autre_____.

Dans quelle commune ? _____

Question 6 : Bénéficiez-vous d'un système de livraison de course/repas à domicile ?

Oui / Non

Services de loisirs

Question 7 : Quels loisirs pratiquez-vous (hors périodes de confinement) ?

Question 8 : Souhaiteriez-vous voir se développer un loisir en particulier dans les alentours ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord/ Plutôt pas d'accord/ Pas du tout d'accord

Si oui, lequel ? Par exemple : Sports (football, danse, ...), activités culturelles (cinéma, théâtre, ...), associations (échec, dessin, ...) ... _____

Valduc et vous

Nous aimerions en savoir plus sur ce que vous pensez du CEA de Valduc.

Question 1 : Connaissez-vous le CEA de Valduc ?

Oui/ Non

Question 2 : Considérez-vous que vous soyez suffisamment informé(e) des risques liés à la présence du CEA à proximité ?

Tout à fait d'accord /Plutôt d'accord /Plutôt pas d'accord/Pas du tout d'accord

Question 3 : L'activité du CEA de Valduc représente-t-elle une source d'inquiétude pour vous ?

Tout à fait d'accord/Plutôt d'accord/Plutôt pas d'accord/Pas du tout d'accord

Question 4 : Connaissez-vous les consignes (PPI) à appliquer en cas d'alerte sur le centre Valduc ?

Oui/ Non

Question 5 : Pensez-vous que la mise en place de réunion(s) d'échange et d'information dans les communes, avec une intervention de la part de Valduc, pourrait répondre à ces sources d'inquiétudes ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord / Plutôt pas d'accord/ Pas du tout d'accord

Si non, pourquoi ? _____

Question 6 : Pensez-vous que la mise en place de campagne(s) de sensibilisation ou atelier(s) dans les écoles, avec une intervention de la part de Valduc, pourrait répondre à ces sources d'inquiétudes ?

Tout à fait d'accord / Plutôt d'accord / Plutôt pas d'accord/ Pas du tout d'accord

Si non, pourquoi ? _____

Votre profil

Enfin, merci de remplir cet encadré afin de nous permettre de vous identifier pour mieux répondre à vos attentes.

Question 1 : Dans quelle commune habitez-vous ? _____

Question 2 : Quel est votre sexe ?

Homme/ Femme

Question 3 : A quelle tranche d'âge appartenez-vous ?

Moins de 18 ans/ entre 18 et 25 ans/entre 26 et 39 ans/ entre 40 et 60 ans /plus de 60 ans

Question 4 : Avez-vous des enfants de moins de 18 ans ?

Oui/ non **Combien ?** _____

Question 5 : Si oui, à quelle(s) tranche(s) d'âge(s) appartiennent-ils (préciser combien par tranche d'âge) ?

_____ de moins de 3 ans / _____ de 4 à 6 ans / _____ de 7 à 11 ans / _____ de 12 à 18 ans

Question 6 : Quelle est votre profession ?

Ouvrier / Artisan / Agriculteur/ Employé/ Cadre et profession intermédiaire / Artisan, commerçant/ Etudiant/ Retraité/ Chômeur/Inactif/Autre _____

Question 7 : Travaillez-vous pour ou avec le CEA de Valduc ?

Oui / Occasionnellement / Non

Question 8 : Combien de véhicule personnel possédez-vous ?

Question 9 : Avez-vous une remarque ou une proposition à ajouter sur l'ensemble de ce questionnaire ?

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à notre questionnaire. Nous vous tiendrons au courant des résultats de l'enquête une fois administré.

Rappel : N'oubliez pas de déposer ce questionnaire dans la boîte aux lettres de votre mairie avant le 01/12/2020, merci d'avance

Le Master Pro Economie et Gouvernance des Territoires (Université de Bourgogne)

