

# Quelles politiques de développement rural pour les communes du PPI du CEA de Valduc ?

---

RAPPORT DE STAGE – AVRIL A SEPTEMBRE 2021



**Aurélie CLERGET**

SEIVA | UNIVERSITE DE BOURGOGNE – MASTER 2 ECONOMIE ET GOUVERNANCE DES TERRITOIRES  
ENCADRE PAR CATHERINE SAUT ET MARION DRUT

Soutenu le 3 septembre 2021

## Engagement de non-plagiat

Je soussignée Aurélie Clerget, déclare être pleinement consciente que le plagiat de documents ou d'une partie de document, publiés sous toute forme de supports, y compris Internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi que d'une fraude caractérisée.

En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources utilisées pour écrire ce rapport.

Aurélie Clerget

## Remerciements

Tout d'abord je tiens à remercier ma tutrice, Madame Catherine Saut, chargée de missions à la SEIVA pour sa bienveillance et son accompagnement tout au long de ce stage ainsi que ma tutrice universitaire Madame Marion Drut, enseignante-chercheuse à AgroSup Dijon, pour ses conseils et son suivi durant ces 6 mois.

Je remercie également Madame Catherine Burille, présidente de la SEIVA pour son accueil et sa confiance.

J'adresse également mes remerciements à toutes les personnes ayant pris le temps de répondre à mes questions, en particulier Madame Véronique Guitton, vice-présidente de la SEIVA, Madame Françoise Gay, maire de Messigny-et-Vantoux et élue de la Communauté de Communes Forêts, Seine et Suzon ainsi que Madame Emmanuelle Lointier, en charge de la Mission Aide au Pilotage stratégique du Pôle Aménagement et Développement du Territoire du Conseil Départemental de Côte-d'Or.

## Table des matières

Engagement de non-plagiat .....	1
Remerciements .....	2
Table des illustrations.....	4
Abréviations .....	5
Introduction .....	6
1. Présentation de l'organisme d'accueil.....	8
1.1. Le rôle de la SEIVA .....	8
1.2. Le fonctionnement de la structure .....	8
1.3. Les moyens.....	9
1.4. Les membres.....	9
2. Présentation du stage et méthodologie .....	10
2.1. Déroulement du stage et missions .....	10
2.2. Méthodologie.....	10
3. Les résultats.....	13
3.1. Le territoire et ses enjeux .....	13
3.1.1. Un territoire rural « très peu dense » .....	13
3.1.2. Une mobilité principalement tournée vers la voiture .....	15
3.1.3. La problématique de l'accès aux services .....	19
3.1.4. Le CEA de Valduc.....	21
3.2. État des lieux des solutions existantes.....	23
3.2.1. Les alternatives à la voiture .....	23
3.2.2. Les services ambulants : une solution viable ?.....	24
3.2.3. Une série d'aménagements déjà réalisés .....	27
3.3. Les pistes de développement potentielles.....	29
3.3.1. Des services de mobilité solidaire durables.....	29
3.3.2. Une couverture plus importante en services ambulants .....	34
3.3.3. De nouveaux aménagements pour sécuriser les routes.....	37
3.4. Recommandations .....	40
3.4.1. Mobilité .....	40
3.4.2. Commerces ambulants.....	41
3.4.3. Les aménagements.....	42
Conclusion.....	44
Annexes.....	45
Bibliographie.....	48

## Table des illustrations

Figure 1 Caractérisation du territoire -typologie Insee 2015.....	14
Figure 2 Enquête mobilité des personnes 2018–2019.....	16
Figure 3 Répartitions des émissions de CO2 du transport routier.....	18
Figure 4 Les routes les plus fréquentées par les travailleurs du CEA.....	22
Figure 5 Couverture des 4 commerces ambulants les plus présents sur le territoire.....	26
Figure 6 Radars pédagogiques.....	27
Figure 7. Organisation du transport à la demande.....	32
Figure 8 Infographie « Les français plébiscitent les artisans, restaurateurs et commerçants de proximité ».....	34
Figure 9. Exemples de panneaux de signalisation.....	38
Figure 10 Arrêt de bus de Frénois.....	38
Figure 11. Aménagement de zone tampon.....	39
Figure 12 Passage piétons 3D – Ísafjörður, Islande.....	39
Figure 13. Passage piétons 3D - Schmalkalden, Germany.....	39

## Abréviations

ADEME : Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

CC : Communauté de Commune

CEA : Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives

CGAD : Confédération Générale de l'Alimentation en Détail

COVATI : Communauté des Vallées de la Tille et de l'Ignon

DSR : Délégation à la Sécurité Routière

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

FNTP : Fédération Nationale des Travaux Publics

IFOP : Institut Français d'Opinion Publique

IRSN : Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire

LOM : Loi Organisatrice des Mobilités

MAPTAM : (Loi) Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

MiCA : Mission Conseil et Assistance aux Collectivités

NOTRe : (Loi) Nouvelle Organisation Territoriale de la République

PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural

PPI : Plan Particulier d'Intervention

PVBAN : Permis de Vente de Boissons Alcooliques la Nuit

SDES : Service de la Donnée et des Études Statistiques

SEIVA : Structure d'Échange et d'Information sur le CEA Valduc

TAD : Transport à la Demande

TICPE : Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétiques

TICPP : Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Pétroliers

TMJA : Trafic Moyen Journalier Annuel

## Introduction

D'après une étude publiée par la Fédération Nationale des Travaux Publics (FNTP) en février 2020<sup>1</sup>, 80% du territoire français se trouve dans une « zone blanche de la mobilité », c'est-à-dire un espace non couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et donc souvent peu ou pas desservi par des transports en commun. À l'heure où l'utilisation systématique de la voiture est pointée du doigt pour son impact écologique et où les transports en communs propres se multiplient dans les villes et leurs périphéries, près d'un tiers des français, vivant généralement dans des zones rurales, ne disposaient à ce moment pas d'acteurs locaux en capacité de développer une action de mobilité coordonnée. Bien que l'absence d'AOM ne signifie pas nécessairement une absence d'offre de transports, ces derniers se trouvent généralement limités par manque de financements et de ressources. Face à ce constat, le gouvernement promulgue en 2019 la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM). Cette nouvelle loi prévoit la hausse des investissements publics en faveur des mobilités du quotidien et du désenclavement des territoires ruraux, mais surtout, elle rend obligatoire la prise de compétence mobilité par une autorité locale et simplifie la mise en place de solutions de mobilité de proximité. L'objectif est de moderniser la gouvernance actuelle afin de mieux répondre aux enjeux du territoire, en donnant aux collectivités locales la possibilité d'animer la politique locale de mobilité et de développer des pratiques plus durables et solidaires.

Dans ce contexte, la SEIVA, Structure d'Echange et d'Information sur le Commissariat à l'Énergie Atomique de Valduc a commandité en 2020 une première étude auprès du Master 2 d'Économie et de Gouvernance des Territoires afin d'étudier la mobilité et l'accès aux services des habitants du périmètre situé autour du centre s'étendant sur un rayon de 6 km autour de ce dernier. Il comprend 8 communes : Échalot, Frénois, Lamargelle, Le Meix, Léry, Moloy, Poiseul-la-Grange et Salives. La SEIVA, née en 1996, joue sur ce territoire un rôle d'information et de communication sur l'impact du centre de Valduc, que ce soit pour des questions de santé, environnementales ou économiques. Elle est neutre et totalement indépendante de ce dernier.

Ce stage d'une durée de 6 mois, s'effectue dans le cadre de la deuxième année de Master Économie et Gouvernance des Territoires proposé par l'Université de Bourgogne. Il représente pour moi l'opportunité de gagner une expérience en tant que chargée d'études en mettant à

---

<sup>1</sup> Publication « Créer du lien dans les territoires » - Fédération Nationale des Travaux Publics, février 2020

profit les connaissances acquises au cours de ce cursus, en approfondissant le travail débuté autour des différents enjeux du développement territorial, centré sur les problématiques de mobilité et d'accessibilité aux services en milieu rural.

Ainsi les missions réalisées au cours de ce stage de 6 mois sont principalement tournées vers la rédaction d'une étude répondant à la problématique suivante : Quelles politiques de développement rural pour répondre aux enjeux des communes du PPI du CEA de Valduc ? Plusieurs questionnements découlent de cette problématique : comment faciliter la mobilité des habitants de ce territoire ? Dans quel contexte ? Comment développer les services de proximité en milieu peu dense ?

Pour répondre à cela, ce rapport de stage va être constitué de trois grandes parties, avec dans un premier temps une présentation détaillée de la structure d'accueil, la SEIVA, puis une seconde partie présentant le stage et ses objectifs et enfin, une troisième partie présentant les résultats, avant de finir par une conclusion générale.



## 1. Présentation de l'organisme d'accueil

### 1.1. Le rôle de la SEIVA

Créée en 1996, la SEIVA, Structure d'Echange et d'Information sur le Commissariat à l'Énergie Atomique de Valduc, est une association de loi 1901 chargée de partager des informations sur les activités du CEA de Valduc. Elle est indépendante de ce dernier. La SEIVA réalise pour cela de nombreuses études et analyses environnementales mais également économiques, dans le périmètre du Plan Particulier d'Intervention (PPI) du centre s'étendant sur un rayon de 6 km autour de ce dernier et comprenant 8 communes : Échalot, Frénois, Lamargelle, Le Meix, Léry, Moloy, Poiseul-la-Grange et Salives. Son objet porte notamment sur l'impact du centre sur les risques, l'environnement, la santé et l'économie.



### 1.2. Le fonctionnement de la structure

La SEIVA est présidée par Catherine Burille, maire de la commune de Léry. Elle compte deux salariées : Catherine Saut, chargée de missions et Karine Voisin, chargée des prélèvements sur le terrain. Elle dispose également d'un Conseil Scientifique, composé de chercheurs et de professeurs à qui elle peut faire appel si besoin. Son fonctionnement est similaire à celui d'une CLI, Commission Locale d'Information, structures de concertation et d'informations prévues pour les sites accueillant des activités nucléaires. La SEIVA compte ainsi parmi ses partenaires l'ANCCLI, Association Nationale des Comités et Commissions Locales d'Information, chargée de faire le lien entre les différentes structures au niveau national.

Les campagnes d'analyses menées ont pour objectif l'évaluation de l'impact environnemental et l'évolution du marquage radioactif autour du CEA, et notamment l'évolution du tritium dans l'environnement. Les salariés de la SEIVA se chargent des prélèvements, qui sont ensuite analysés par un laboratoire agréé. Le centre de Valduc effectue en parallèle ses propres analyses. Les différents résultats sont ensuite comparés afin d'être validés. Les prélèvements effectués par la SEIVA varient en fonction des campagnes. Ils peuvent porter sur l'eau, divers aliments ou même sur l'air.

La SEIVA s'intéresse également à l'impact du CEA sur l'économie et le territoire. C'est dans ce cadre que s'effectue ce stage.

### 1.3. Les moyens

Ses bureaux, qu'elle partage avec l'ACERIB, Agence de Communication et d'Echanges sur les Risques Industriels en Bourgogne, se trouvent à la Maison des Associations, située 2 rue des Corroyeurs à Dijon. Elle est financée en partie par le CEA de Valduc et dispose également d'une subvention de l'Autorité de Sûreté Nucléaire, qui lui permette de financer analyses, expertises et stages. Les résultats de ces différentes études sont ensuite partagés avec le grand public à travers le site internet de la SEIVA, accessible à l'adresse <http://www.info-seiva-sur-valduc.fr>. L'association publie également de façon régulière des bulletins d'information, intitulés « Savoir et Comprendre », distribués gratuitement aux habitants des huit communes composant le Périmètre Particulier d'Intervention (PPI), mais également à tous les salariés du CEA. On y retrouve notamment les résultats des différentes campagnes d'analyses et études menées ainsi que des liens, informations et actualités du monde nucléaire.

### 1.4. Les membres

La SEIVA compte parmi ses membres différents élus locaux. On y retrouve les maires des communes concernées par le PPI ainsi que les conseillers départementaux des cantons d'Is-sur-Tille et de Châtillon-sur-Seine, les sénateurs de Côte-d'Or ainsi que Marie Guite Dufay, présidente du Conseil Régional de Bourgogne-Franche-Comté et François Sauvadet, président du Conseil Départemental de Côte-d'Or. On retrouve également des représentants de différentes associations de protection de l'environnement et de la santé comme Alterre Bourgogne, ainsi que différents organismes parmi lesquels la DREAL et la Direction Départementale des Territoires ou encore l'Agence Régionale de Santé. Le CEA de Valduc est également représenté, sans droit de vote, par la directrice du centre, Madame Marianne Secheresse, nommée en 2021 à la suite de Monsieur François Bugaut.

## 2. Présentation du stage et méthodologie

### 2.1. Déroulement du stage et missions

Ce stage a une durée totale de 6 mois. Il s'est déroulé du 6 avril au 30 septembre 2021 et a eu lieu dans les locaux de la SEIVA à Dijon. Il est encadré par Catherine Saut, chargée de mission et tutrice professionnelle, et par Marion Drut, enseignante-chercheuse à AgroSup Dijon en tant que tutrice académique.

Le poste occupé durant ces 6 mois est celui de chargée d'études en développement territorial avec pour mission l'analyse du territoire et plus particulièrement de la politique de mobilité ainsi que des pistes de développement potentielles, avec comme contexte la mise en place des Autorités Organisatrices de la Mobilité imposées par la LOM et les problématiques d'accessibilité aux services en milieu rural.

En parallèle, j'ai également pu participer lorsque cela était possible aux autres activités de la SEIVA, avec notamment l'aide à la rédaction du bulletin « Savoir et Comprendre » de l'été 2021 ainsi que le montage de vidéos en préparation de la journée organisée par l'IRSN<sup>2</sup> sur le tritium et la santé du 8 juillet 2021.

La réalisation de ce stage, nécessaire à la validation du Master 2 d'Économie appliquée, correspond également à mon projet professionnel futur, qui est de travailler en tant que chargée d'études dans le domaine du développement territorial. Ce secteur étant très diversifié, ce stage est l'opportunité d'obtenir une expérience professionnelle dans le développement rural qui est l'un des secteurs que je souhaitais explorer.

### 2.2. Méthodologie

Le thème de la mobilité rurale étant relativement vaste, le choix a été fait ici de se concentrer sur trois thèmes qui sont : la circulation routière au sein du territoire d'étude, l'accessibilité aux services avec des alternatives à la voiture personnelle et les commerces ambulants.

Dans un premier temps, afin de mieux comprendre le contexte actuel, je me suis demandé quels étaient les textes de loi importants déterminant la politique de mobilité au niveau national. Le travail s'est orienté vers une recherche bibliographique en particulier autour de la Loi

---

<sup>2</sup> Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire

d'Orientation des Mobilités afin de mieux comprendre les raisons de son adoption et l'impact potentiel qu'elle pourrait avoir, en particulier sur le territoire, qui rend obligatoire la présence d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité. Ensuite, pour avoir une vision plus concrète, j'ai pu étudier les compte-rendu des conseils communautaires récents des 4 Communauté de Communes du territoire d'étude, présentées plus loin, afin de suivre les prises de décision concernant la prise de compétence mobilité. Toujours dans ce but, j'ai également pu participer à l'une des réunions de la commission Mobilité de la Communauté de Communes Forêts, Seine et Suzon, présidée par Madame Françoise Gay, maire de Messigny-et-Vantoux. J'ai ainsi pu observer l'avancée des réflexions autour du rôle à jouer pour les collectivités locales, que ce soit pour l'organisation de services de transport ou pour la mise en place de services publics tels que les Maisons France Services, regroupant plusieurs services administratifs en un seul endroit pour faciliter leur accessibilité en milieu rural.

La LOM fixant les compétences de mobilité aux Communauté de Communes et à la Région, la question du rôle du Département, qui exerçait jusqu'en 2015 une partie de ces compétences<sup>3</sup>, s'est également posée, d'autant qu'il est toujours le propriétaire du réseau routier départemental. Un entretien téléphonique d'une heure a pu être réalisé avec Mme Emmanuelle Lointier, de la Mission Aide au Pilotage stratégique du Pôle Aménagement et Développement du Territoire du Conseil Départemental afin de discuter de son rôle en termes de mobilité et en particulier autour des infrastructures routières, de l'aménagement de ses axes et de la gestion des routes départementales à l'intérieur des communes.

Afin de mieux appréhender quelles pouvaient être les répercussions de cette loi mais également d'identifier les autres enjeux importants du territoire, il a été nécessaire de mieux le caractériser. Je me suis en partie basée pour cela sur l'état des lieux proposé dans le rapport intitulé « Étude prospective sur les enjeux du territoire autour du CEA de Valduc » ayant précédé cette étude. J'ai souhaité ensuite approfondir certains aspects présentés, notamment l'impact de la circulation routière engendrée par le centre de Valduc. Je me suis pour cela intéressée aux données cartographiques départementales sur la fréquentation des axes routiers départementaux issues de leur comptage annuel, qui a permis de confirmer une circulation importante sur certains axes fréquentés par les travailleurs du CEA et a ainsi permis d'identifier les communes les plus impactées. La cartographie réalisée par le Département ainsi que le plan d'accès

---

<sup>3</sup> Le Département était auparavant chargé du transport scolaire et des transport interurbains.

proposé par le CEA de Valduc et confirmant certains itinéraires présentés dans ce rapport sont joints en annexe (Annexe 1 et Annexe 2).

Il a par la suite été nécessaire de se demander ce qui était déjà disponible sur le territoire et quelles actions avaient déjà été menées. J'ai pour cela contacté les différentes mairies, et pu obtenir des entretiens téléphoniques d'une dizaine de minutes environ. Ainsi j'ai eu l'opportunité de discuter avec le maire de Moloy, M. Paquet, avec la secrétaire de mairie de M.Colson, maire de Frénois, la secrétaire de mairie de M. Maillary, maire de Lamargelle, l'adjoint de M.Schneider, maire de Salives et ai pu régulièrement m'entretenir avec Mme Burille, maire de Léry. La grille d'entretien est disponible en annexe (Annexe 3). Les entretiens ayant pu être menés sont ceux avec les communes identifiées comme les plus impactées par la circulation routière et donc celles les plus susceptibles de prévoir des aménagements en ce sens. Les discussions ont tourné autour des sujets suivants : la circulation et les projets d'aménagements éventuels prévus ou déjà en place, les services ambulants s'arrêtant dans le village, les problèmes éventuels de connexion internet pouvant impacter l'accès aux services en ligne et à une éventuelle plateforme de covoiturage ainsi que la pratique ou non du covoiturage par les habitants.

Deux autres acteurs ont été contactés afin de compléter et d'approfondir les données déjà récoltées. Le premier est l'association Escalé 21 qui est en charge d'un service de transport à la demande seniors de la Communauté de Communes des Vallées de la Tille et de l'Ignon, qui a accepté de partager quelques données chiffrées de fréquentation du service. Le second est le créateur du Camion de l'Épicier, qui a accepté de répondre à quelques questions sur les financements obtenus pour le lancement de son commerce ambulancier.

Enfin, une fois ces données récoltées est venu le temps de la réflexion sur les pistes d'amélioration à proposer. Cette partie du travail s'est basé sur une veille bibliographique tout au long du stage sur les différents projets et idées ayant émergées en France ou ailleurs.

## 3. Les résultats

### 3.1. Le territoire et ses enjeux

Avant d'énoncer des pistes de développement pour ce territoire d'étude, il est dans un premier temps nécessaire de le caractériser et d'analyser ses besoins et ses spécificités. Nous allons présenter dans cette partie les caractéristiques démographiques de notre périmètre et énoncer les enjeux auxquels il fait face autour des deux thématiques qui nous intéressent ici, mobilité et services.

#### 3.1.1. Un territoire rural « très peu dense »

Au fil des années, différents découpages basés sur différents critères ont été utilisés pour définir le milieu rural : seuil de 2 000 habitants pour différencier communes urbaines et rurales, attraction des aires urbaines et des bassins d'emplois... Le dernier zonage créé par l'INSEE en 2020, se base sur la grille communale de densité<sup>4</sup> de la Commission Européenne pour mieux tenir compte de la diversité des espaces peu denses en France. Ce nouveau découpage compte quatre catégories de classement : communes densément peuplées, communes de densité intermédiaire, communes peu denses et communes très peu denses, les deux premières étant considérées comme urbaines et les secondes comme rurales.

D'après ce découpage, 90% des communes françaises entrent dans les catégories peu denses et très peu denses mais n'accueillent en tout que 35% de la population (INSEE, 2015). Les communes densément peuplées ne représentent que 2% de l'ensemble des communes et celles de densité intermédiaire 8%.

Les huit communes de notre territoire d'étude sont identifiées comme étant à dominante rurale (Figure 1), et plus particulièrement comme très peu denses, avec la totalité de la population se trouvant dans des mailles de moins de 25 hab/km<sup>2</sup>.

---

<sup>4</sup> La grille communale de densité ne considère pas la densité moyenne mais plutôt la répartition de la population au sein de la commune. Les communes sont découpées en carreaux de 1 km<sup>2</sup>. Les carreaux d'une densité supérieure à 1 500 hab/km<sup>2</sup> sont considérés comme denses, intermédiaires pour ceux supérieurs ou égaux à 300 hab/km<sup>2</sup>, peu denses pour ceux supérieurs ou égaux à 25 hab/km<sup>2</sup>. L'agglomération de ces carreaux va déterminer la classification de la commune.

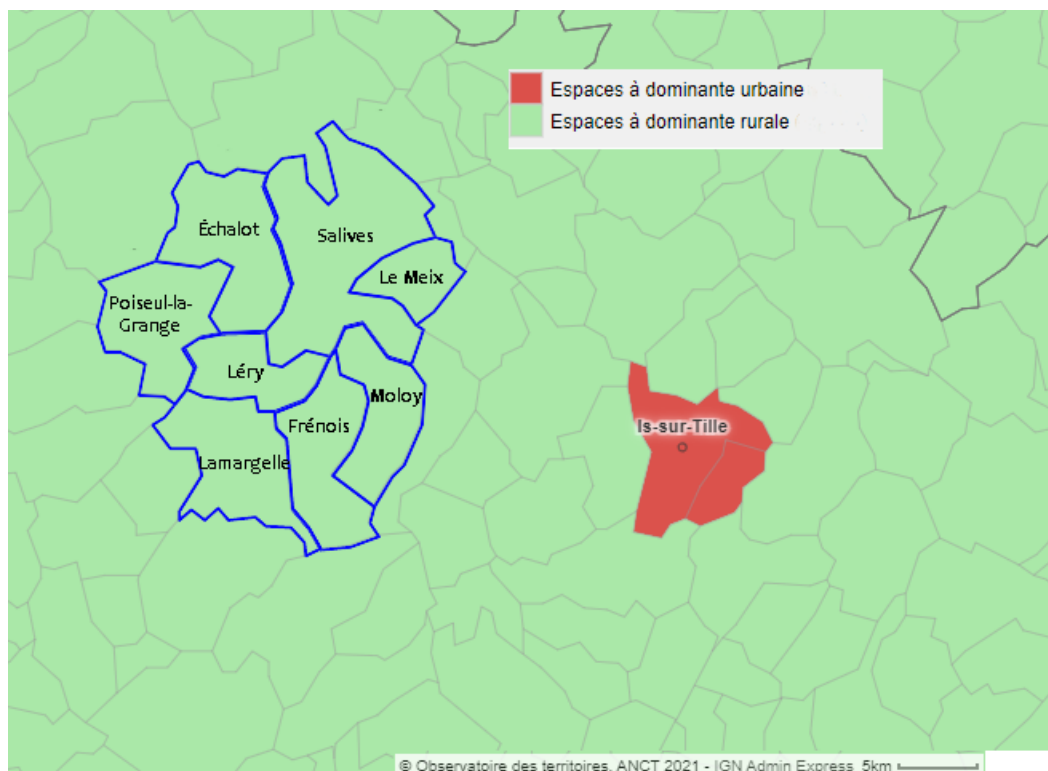


Figure 1 Caractérisation du territoire - typologie Insee 2015. Source : Observatoire des territoires 2021

La densité moyenne communale est comprise entre 13 hab/km<sup>2</sup> pour Léry, commune la plus densément peuplée et 2,4 hab/km<sup>2</sup> pour Poiseul-la-Grange, commune la moins densément peuplée. Au total, le territoire comptait 1 081 habitants au recensement 2017 répartis sur les 8 communes. La population a connu une diminution de 2,6% par rapport à l'année 2012, en particulier lié au solde migratoire négatif sur le territoire.

COMMUNES	POPULATION (2018)	DENSITE (HAB/KM <sup>2</sup> )
<b>ÉCHALOT</b>	95	3,4
<b>FRENOIS</b>	87	4
<b>LAMARGELLE</b>	162	6,3
<b>LE MEIX</b>	49	4,6
<b>LERY</b>	192	13
<b>MOLOY</b>	233	12
<b>POISEUL-LA-GRANGE</b>	56	2,4
<b>SALIVES</b>	200	4,2

Tableau 1. Population et densité de population par commune. Source : Insee RP 2018

Ces communes sont réparties sur quatre Communautés de Communes différentes dont trois appartiennent au PETR du Pays Seine-et-Tille. Seule Échalot, appartenant au Pays Chatillonnais, se trouve en dehors de ce périmètre. Les Communautés de Communes

concernées sont les suivantes : CC des Vallées de la Tille et de l'IGNON (Moloy), CC Tille et Venelle (Le Meix et Salives), CC Forêts, Seine et Suzon (Lamargelle, Léry, Frénois et Poiseul-la-Grange) et la CC du Pays Châtillonnais (Échalot).

Les huit communes de notre zone d'étude se situent dans l'aire de rayonnement d'Is-sur-Tille, qui constitue le centre de services le plus proche.

D'un point de vue économique, en se basant sur le nombre d'entreprises et d'artisans recensés par l'INSEE, les communes apparaissant comme les plus dynamiques sont Léry, Lamargelle, Moloy et Salives, correspondant également aux communes les plus peuplées, comme présenté auparavant. De l'autre côté, les communes d'Échalot, Frénois, Poiseul-la-Grange et Le Meix sont quant à elles particulièrement tournées vers l'agriculture.

### 3.1.2. Une mobilité principalement tournée vers la voiture

Comme dans beaucoup de zones rurales, les habitants sont très dépendants de la voiture pour leurs déplacements, souvent par manque d'alternatives. Une étude du SDES, Service de la donnée et des études statistiques pour les ministères chargés de l'environnement, de l'énergie, de la construction, du logement et des transports, publiée en 2020 montre que 79,5% des déplacements des individus de plus de 6 ans habitant en milieu rural se font en voiture, contre 66,1% pour une agglomération de 20 000 à 100 000 habitants (Figure 2). Cette proportion descend même à 33,3% des déplacements en agglomération parisienne.



### Déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine

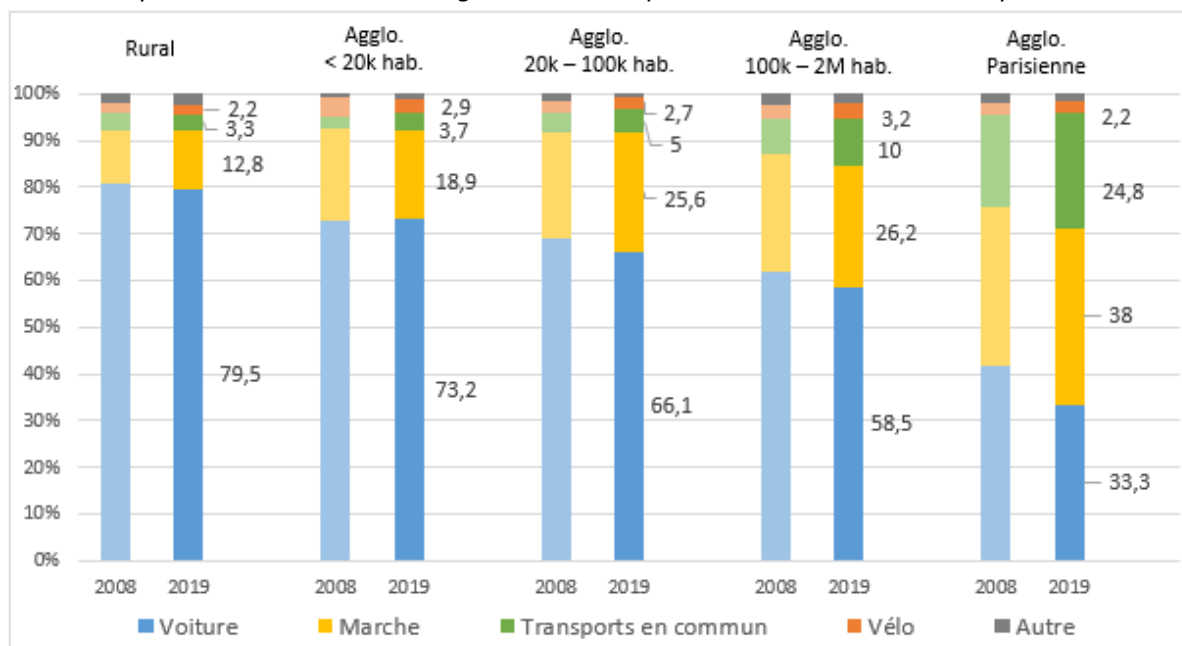


Figure 2 Déplacements des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine Sources : SDES, Enquête mobilité des personnes 2018–2019 ; Insee, Enquête nationale transports et déplacements 2007–2008 (SOeS – Insee – Inrets).

Bien que cette différence semble peu étonnante de premier abord, les résultats de l'enquête montrent également l'évolution de cette part depuis 2008. En milieu rural, la part des déplacements effectués en voiture était alors d'environ 80%. Elle n'a donc que très peu évolué en 11 ans. Cela se confirme également en agglomération de moins de 20 000 habitants. Il faut atteindre les agglomérations de 20 000 à 100 000 habitants pour observer une première diminution significative de l'utilisation de la voiture d'environ 3 points, qui se retrouve également dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants et dans l'agglomération parisienne. L'offre de transport plus diversifiée, les temps de trajet moins importants mais également les difficultés croissantes à circuler en ville en voiture (zones piétonnes, feux de circulation, prix des places de parking...) peuvent expliquer cette diminution au profit des transports en commun et de la marche.

Les habitants à faible mobilité doivent donc se reposer sur leur famille pour les plus jeunes, ou leurs voisins proches pour les plus âgés pour effectuer leurs déplacements. Ce manque de service de transport peut renforcer l'isolement, en particulier pour les personnes âgées.

Notre territoire d'étude ne fait pas exception. En effet, le territoire ne dispose que de très peu de services de transport en commun. De ce fait, que ce soit pour se rendre au travail, effectuer des achats, ou pour des rendez-vous médicaux, la majorité des déplacements se font en voiture. Les communes de Léry, Frénois et Moloy sont celles ayant la part la plus importante d'habitants

travaillant dans une autre commune que leur commune de résidence (INSEE, 2018), entraînant donc un nombre plus important de déplacements en voiture. Les autres communes effectuent moins de déplacements domicile-travail, ce qui peut s'expliquer encore une fois par leur activité agricole importante. Quant à la commune de Salives, elle présente la plus forte part de résidents travaillant dans la commune, ce qui peut être expliqué par la présence du CEA de Valduc sur son territoire.

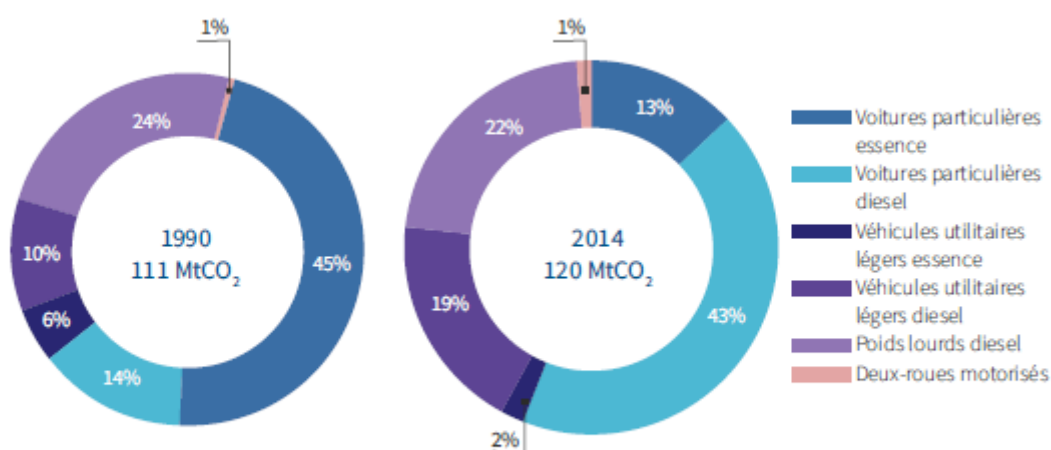
On observe logiquement un taux d'équipement en voiture important. En effet, alors que le taux d'équipement automobile, ici la part de ménages possédant au moins une voiture, était de 75,7% en 2018 pour la métropole de Dijon, il était de 90,6% pour le territoire d'étude à la même période et de 85,5% pour Is-sur-Tille, centralité la plus proche. Le pourcentage au niveau national était lui de 81,1%. On observe bien donc une présence plus importante de la voiture, qui se confirme également par la part de ménages possédant 2 voitures ou plus, qui est là encore plus important sur le territoire d'étude, avec une moyenne de 49,4%, contre 39,2% à Is-sur-Tille et 23,5% pour la métropole de Dijon. Ce chiffre était de 34,4% au niveau national. Là encore, cette différence n'est pas surprenante puisque la proximité des bassins d'emploi en ville permet généralement à au moins l'un des conjoints de se rendre au travail par un autre moyen que la voiture, ce qui est plus difficile lorsque la distance est plus importante et les alternatives à la voiture peu développées.

Cette utilisation importante de la voiture a également un impact environnemental négatif. En effet, les transports sont l'une des premières causes de pollution atmosphérique. D'après le rapport du Citepa de juin 2020<sup>5</sup>, le secteur des transports était responsable de 39,7% des émissions de CO<sub>2</sub> en France métropolitaine sur l'année 2019. Le transport routier en était le contributeur principal, avec 94,8% des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur, dont 57,2% causés par la voiture particulière (Figure 3).

---

<sup>5</sup> Citepa (Centre technique de référence en matière de pollution atmosphérique et de changement climatique), juin 2020. Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France – Format Secten.

## Répartition des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier



Source : CITEPA - « Inventaire des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre en France (form at SECTEN) » - avril 2016  
 Champ : France métropolitaine

Figure 3 Répartitions des émissions de CO<sub>2</sub> du transport routier – CITEPA 2016

Parmi les autres polluants rejetés, on retrouve notamment les particules fines PM<sub>2.5</sub> et PM<sub>10</sub> mais également de l’ozone et de l’oxyde d’azote provenant des gaz d’échappement. Ces rejets peuvent causer des problèmes de santé non négligeables comme des problèmes respiratoires. La pollution de l’air est notamment citée par l’Organisation Mondiale de la Santé comme l’une des causes de l’asthme. Bien que des mesures et seuils aient été mis en place au niveau européen, les niveaux peinent à diminuer pour certains de ces polluants. C’est par exemple le cas de l’ozone<sup>6</sup>, que l’Agence européenne de l’environnement estime potentiellement responsable de près de 17 000 morts prématurées chaque année en Europe. Durant l’été 2019, la France a été exposée durant 26 jours à des concentrations supérieures au seuil recommandé, une première depuis 2003.

L’ozone et le CO<sub>2</sub> font également partie des gaz à effets de serre qui jouent un rôle déterminant au niveau climatique. Leur présence de plus en plus importante dans l’atmosphère est aujourd’hui la cause principale du changement climatique. Parmi les autres sources majeures de GES, on retrouve également l’industrie, la déforestation et l’agriculture.

<sup>6</sup> L’ozone (O<sub>3</sub>) est un gaz naturellement présent en faible dose dans l’atmosphère mais potentiellement toxique lorsque sa concentration devient trop importante dans les couches les plus basses. Parmi les sources non naturelles d’ozone, on retrouve les polluants industriels et les gaz d’échappement des véhicules.

Enfin, cette dépendance à la voiture rend également la population vulnérable aux fluctuations du prix du pétrole. Or, le coût de la mobilité est une variable de décision importante dans les choix de localisation des ménages sur un territoire.

Ainsi, le modèle d'Alonso développé dans les années 60 présente la stratégie de localisation des ménages comme un arbitrage entre les coûts de transport du logement au bassin d'emploi et le prix du terrain par rapport à sa taille. En effet, le prix d'un terrain au m<sup>2</sup> diminue lorsque la distance au centre-ville augmente. Autrement dit, la taille du terrain disponible pour un certain niveau de prix devient plus grande lorsque cette distance augmente. Cependant les coûts de transport pour rejoindre ce même centre-ville deviennent eux-aussi plus importants. Le ménage va donc devoir faire un choix entre la taille du terrain qu'il souhaite et la distance qu'il devra parcourir pour rejoindre le centre-ville où se situe généralement le bassin d'emplois et de services.

En pratique, les fluctuations des prix du pétrole, et donc des coûts de transport, sont difficilement prédictibles et anticipables. Les ménages ayant fait le choix d'habiter en milieu rural afin de bénéficier d'un terrain plus grand à moindre coût sont donc plus vulnérables à ces variations qu'un ménage vivant à proximité du centre-ville ou centre-bourg.

L'augmentation du prix du pétrole est notamment l'une des causes principales du mouvement des gilets jaunes apparu en octobre 2018, et plus particulièrement l'annonce de la hausse de la TICPE, Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Énergétique, auparavant appelée Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Pétroliers.

Il faut également mentionner les autres coûts liés aux frais d'entretien des véhicules.

Si la mobilité joue un rôle aussi important en milieu rural, c'est évidemment du fait des distances à parcourir plus importantes qu'en milieu urbain pour accéder à un grand nombre de services. Ces deux thématiques sont donc étroitement liées.

### 3.1.3. La problématique de l'accès aux services

L'accès aux services est un enjeu important des territoires ruraux. En théorie, de nombreux moyens existent aujourd'hui pour le faciliter, y compris en milieu rural. Ainsi, un grand nombre de services administratifs sont maintenant disponibles de façon dématérialisée par internet, sans oublier le développement massif du e-commerce. Cependant, d'après une étude de l'institut CSA Research datant de 2018, plus d'un tiers des 70 ans et plus interrogés ne disposent pas

d'une connexion internet à leur domicile et seulement 67% d'entre eux possèdent un équipement permettant de se rendre sur internet (ordinateur, smartphone ou tablette) contre 89% pour le reste de la population. Bien que ces équipements soient accessibles dans des lieux comme les médiathèques, 90% des 70 ans et + ont déclaré ne jamais se connecter à internet en dehors de leur domicile. Il semble donc que cette version dématérialisée des services ne convienne pas à tous les publics.

Les entretiens menés auprès de certaines communes du territoire d'étude ont également montré des problèmes de connexion au réseau internet et des temps de chargement parfois très longs. C'est notamment le cas pour les communes de Frénois et Léry. Ces problèmes devraient cependant pouvoir être réglés dans un futur proche puisque le Département de Côte d'Or prévoit une couverture totale du territoire par la fibre numérique d'ici la fin de l'année 2022. C'est par exemple déjà le cas de la commune de Moloy, pour laquelle la fibre est fonctionnelle.

De façon plus générale, les territoires ruraux souffrent souvent d'un manque de services disponibles à proximité. Dans notre cas, comme mentionné auparavant, le centre de services le plus proche est Is-sur-Tille, commune de 4 406 habitants (2018), située à 15 km de Moloy, commune de notre territoire la plus proche, et 30km d'Échalot et Poiseul-la-Grange, communes les plus éloignées.

Le maintien de services de proximité en milieu rural répond à des problématiques économiques, avec le maintien d'emplois locaux, mais également à des problématiques sociales. Ces services sont essentiels au cadre de vie de ses habitants. En effet, d'après le rapport d'étude publié en janvier 2021 par l'Ipsos pour Familles Rurales, un sondage réalisé séparément sur « le grand public » (appellation utilisée dans l'étude, comprendre ici les non-ruraux) et sur un public rural : *« Le déficit de services publics est le principal frein identifié par le grand public pour s'installer en zone rurale (64%) ... et la situation sur place ne semble pas s'améliorer : 52% des ruraux considèrent que leur commune ne bénéficie pas de l'action des pouvoirs publics (contre seulement 27% pour l'ensemble des Français). »*

Cette problématique, directement liée à celle de la mobilité, joue donc un rôle important pour l'attractivité du territoire et semble donc être un point intéressant pour les politiques de développement territorial rurales.

Notre présentation du territoire d'étude et de ses enjeux ne serait pas complète sans mentionner la présence du Commissariat à l'Énergie Atomique et aux énergies alternatives de Valduc, centralisant un nombre important d'emplois. Nous allons dans la prochaine partie

particulièrement nous intéresser aux problèmes causés par les déplacements pendulaires de ses salariés, qui se font dans le sens inverse des habitants de nos communes d'étude.

#### 3.1.4. Le CEA de Valduc

Le territoire d'étude se différencie des territoires ruraux classiques par la présence du Commissariat à l'Energie Atomique et aux énergies alternatives de Valduc. Situé dans la commune de Salives, il est entouré majoritairement de forêts et de communes rurales. À 45km de Dijon et 27km d'Is-sur-Tille, il se trouve à distance de la plupart des services et aménités des pôles urbains. De ce fait, la majorité de ses employés ont fait le choix d'habiter dans les bassins de vie de Dijon pour la moitié d'entre eux et d'Is-sur-Tille pour un quart. Au total, ce sont près de 1 800 personnes vivant dans un ménage où au moins une personne est salariée par le CEA habitant dans le bassin de vie de Dijon et un peu plus de 1000 personnes pour le bassin de vie d'Is-sur-Tille. Ce choix de localisation offre l'avantage d'avoir un choix de services à proximité ainsi qu'un bassin d'emploi pour les conjoints tout en limitant les dépenses de mobilité puisque le CEA met à la disposition de ses employés des lignes de bus leur permettant d'effectuer leurs trajets domicile-travail. Les salariés sont même encouragés à utiliser ces bus puisqu'ils sont rémunérés durant leur temps de trajet. Ces lignes de bus permettent de diminuer l'utilisation de véhicules personnels de ces employés. Cependant, certains n'utilisent pas ce service et privilégient la voiture, synonyme de plus de confort. A ces derniers viennent également s'ajouter les sous-traitants et prestataires externes au CEA mais travaillant sur le centre et utilisant leurs véhicules personnels pour s'y rendre. On peut donc observer une circulation importante de voitures et de bus sur les routes menants au CEA et traversant généralement les communes rurales alentours, générant parfois tensions et nuisances, en particulier dû à la vitesse de circulation de ces véhicules. Les communes situées sur les axes départementaux Dijon-Valduc et Is-sur-Tille-Valduc semblent particulièrement touchées. La carte suivante (Figure 4) présente une estimation des routes les plus fréquentées par les travailleurs du CEA, à savoir celles menant vers Dijon et Is-sur-Tille. Cette carte a été construite sur la base d'une recherche cartographique et de discussions avec les élus concernés. On peut y voir que les communes directement situées sur les axes empruntés sont Moloy, Frénois, Léry, Lamargelle et Salives.



Figure 4 Les routes les plus fréquentées par les travailleurs du CEA – Elaboration à partir d’Openstreet Map

La plupart des routes empruntées par les différents véhicules (voitures, bus, camions) sont des voies communales ou départementales rurales, peu aménagées en trottoirs ou passages piétons, ce qui engendre un risque pour les habitants. Le flux important de véhicules, en particulier de véhicules lourds, peut également entraîner une dégradation des routes.

En résumé, le territoire d’étude semble être un parfait exemple des problématiques auxquelles font face les milieux ruraux en France, avec une mobilité forcée importante mais très peu de moyens de transports disponibles, rendant la voiture indispensable. S’ajoute à cela la présence du CEA de Valduc, dont le grand nombre de salariés représente à la fois une opportunité économique pour les restaurants et gîtes locaux mais également une nuisance pour les communes subissant les mouvements pendulaires de ses effectifs.

## 3.2. État des lieux des solutions existantes

### 3.2.1. Les alternatives à la voiture

En termes de mobilité, il existe très peu d'alternatives à la voiture dans notre territoire d'étude. L'offre de transport se compose d'un service de transport à la demande proposé par la Communauté de Communes des Vallées de l'IGNON et de la Tille (COVATI), ainsi que du service Mobigo de la région Bourgogne Franche-Comté.

#### *Le transport à la demande*

Deux offres de transport à la demande se complètent pour les communes de la COVATI. La seule commune concernée de notre périmètre d'étude est Moloy. Le premier, Mobitille, est accessible à tous et propose des trajets à heures fixes les jeudis et samedis depuis le domicile des usagers en direction d'Is-sur-Tille et de plusieurs gares, puis les ramène quelques heures après si besoin. Le deuxième, géré par l'association Escale 21 s'adresse aux personnes de plus de 60 ans et fonctionne sur rendez-vous. Il permet de rejoindre Is-sur-Tille ou bien Dijon en cas de rendez-vous médical. Le premier propose un tarif unique d'1€50 par trajet, tandis que le second propose un tarif de 2€ mais a réalisé des partenariats avec certaines communes, dont Moloy, afin de les faire bénéficier de ce service gratuitement. Un déplacement vers Dijon avec Escale 21 coûte quant à lui 15€.

Pour Escale 21, sur l'année 2020, 433 trajets ont été effectués par 34 personnes différentes, dans le périmètre de la COVATI, pour un total de 8 918km parcourus. A noter que le service n'était pas fonctionnel durant la période de confinement. Il semble donc que le nombre de personnes faisant appel à ce transport soit peu élevé mais avec une clientèle régulière. Ainsi, pour la commune d'Epagny, commune de 315 habitants située à 10km au Sud d'Is-sur-Tille, le service a été sollicité à 19 reprises par seulement 2 personnes différentes.

Sur cette même période, ce service n'a pas été utilisé par les habitants de Moloy. D'après le Maire de la commune, M. Florian Paquet, ils n'en ont simplement pas l'utilité.



### *Le réseau Mobigo*

Depuis 2017, les compétences de transport interurbain et de transport scolaire ont été transférées des départements aux régions par la loi NOTRe<sup>7</sup>. Avant cela, le Département était le responsable de l'organisation des transports non urbains tandis que la Région s'occupait des transports ferroviaires régionaux. Ce transfert permet, entre autres, de faciliter la mise en place de réseaux de transports intermodaux et complémentaires, en ayant une seule autorité en charge de la mobilité. La loi MAPTAM du 27 janvier 2014 œuvrait déjà dans ce sens en faisant de la Région la coordinatrice des services de transports publics dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET).

Ainsi le réseau Transco du Département de Côte d'Or a été remplacé par le service de bus Mobigo, géré par la Région. Ce service comprend plusieurs lignes de transports non-urbains, tous au tarif unique d'1€50 par trajet, et permettent l'accès aux grandes villes et gares. La ligne Chanceaux-Is-sur-Tille permet aux communes de Poiseul-la-Grange, Léry, Lamargelle, Frénois et Moloy de rejoindre Is-sur-Tille. Dijon est ensuite accessible depuis la gare d'Is-sur-Tille par car ou par TER. La commune d'Échalot est quant à elle desservie par une ligne à la demande entre Baigneux-les-Juifs et Saint-Broing-les-Moines.

Les arrêts sont desservis généralement une fois le matin et une fois le soir, correspondant aux horaires scolaires et de travail.

L'offre de transport est donc minimale. On peut cependant également considérer une solution autre que de faciliter les déplacements, la possibilité de rapprocher les services des habitants. Évidemment ces deux solutions ne sont pas incompatibles et peuvent toutes deux être envisagées simultanément.

#### 3.2.2. Les services ambulants : une solution viable ?

Comme pour les services de transports, les commerces souhaitant s'implanter en milieu rural doivent faire face à une dispersion importante de la clientèle. C'est particulièrement le cas dans notre territoire d'étude où certaines communes présentent une population mais également un nombre d'habitant au km<sup>2</sup> relativement faible. Il est donc nécessaire pour eux de pouvoir se rendre accessible facilement à cette population dispersée. Les commerces ambulants ne sont pas une invention nouvelle mais ont été repopularisés il y a quelques années en France en particulier grâce aux foodtrucks. Aujourd'hui, ils proposent des services et produits de plus en

---

<sup>7</sup> Loi Nouvelle organisation territoriale de la République, promulguée le 7 août 2015,

plus variés. Leur concurrence directe est le e-commerce, qui permet d'obtenir des produits livrés directement chez soi. Les commerces ambulants possèdent cependant quelques avantages supplémentaires. Parmi eux, on peut mentionner le contact direct avec le commerçant ou encore la possibilité de consommer des produits locaux, dont l'origine et le mode de production est connu, atout de plus en plus recherché aujourd'hui. Ils répondent donc également au souhait de développement des circuits courts locaux, c'est-à-dire une relation quasi directe entre le consommateur et le producteur local, avec au maximum un seul et unique intermédiaire entre les deux.

Les services ambulants semblent répondre aux enjeux d'accessibilité en milieu rural. Ils permettent une couverture des territoires en proposant une offre de proximité. Ils permettent un gain de temps et de coût de déplacements aux clients tout en créant un point de rencontre ponctuel favorisant le lien social.

Quatre commerces ambulants principaux ont pu être recensés (Figure 5<sup>8</sup>). Deux d'entre eux existent déjà depuis de nombreuses années et possèdent tous deux une boutique physique. Il s'agit de la Boucherie-Charcuterie d'Alain Chevallot, basée à Lamargelle, et la Fromagerie du plateau, située à Vesvres-sous-Chalancey, en Haute-Marne. Cette dernière dispose de deux camions, l'un circulant en Haute-Marne et l'autre en Côte-d'Or.

Deux commerces ambulants supplémentaires ont vu le jour plus récemment : le food-truck Juan Street Food, lancé en 2016, et Le Camion de l'Épicier, créé en 2020. Comme leurs deux prédécesseurs, ils ont eux-aussi fait le choix de s'approvisionner chez les producteurs locaux du Nord-Côte d'Or et de la Haute Marne.

---

<sup>8</sup> Cette carte reposant en partie sur les entretiens réalisés, les données présentées ne sont pas exhaustives, en particulier pour les communes de Le Meix, Échalot et Poiseul-la-Grange.

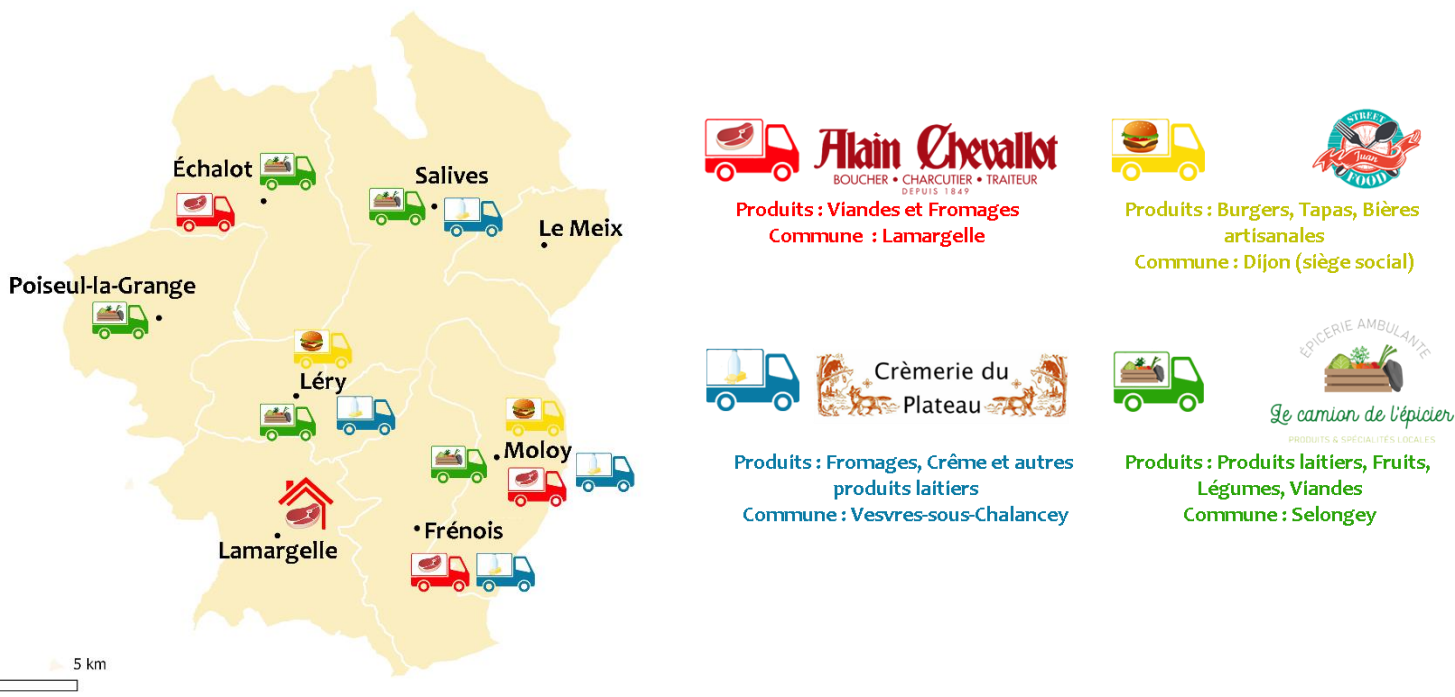


Figure 5 Couverture des 4 commerces ambulants les plus présents sur le territoire

Cet aspect fait partie intégrante de leur stratégie marketing et permet de mettre en avant les produits locaux et le territoire lui-même.

Les communes de Moly et Salives bénéficient également de tournées de boulangers, en provenance d'Is-sur-Tille pour la première et de Grancey-le-Château-Neuve pour la seconde.

Bien que cette étude ne porte que sur les services ambulants, il semble important de mentionner la création du Maison France Services qui ouvrira ses portes à l'automne 2021 à Saint-Seine-l'Abbaye, regroupant un certain nombre de services publics comme La Poste et l'office du tourisme, permettant ainsi une meilleure accessibilité avec des horaires d'ouverture plus étendus qu'actuellement.

On a donc pu voir que des initiatives diverses sont déjà développées et accessibles dans nos huit communes, que ce soit une offre de transport de base proposée par la Région et la Communauté de Communes des Vallées de la Tille et de l'Ignon, ou divers commerces ambulants desservant la majorité des communes et proposant une offre de base intéressante. De

la même façon, la problématique de circulation routière a elle aussi déjà engendrée une série de projets d'aménagements, que nous allons présenter maintenant.

### 3.2.3. Une série d'aménagements déjà réalisés

Afin de réduire les nuisances causées par la circulation routière et ainsi améliorer la cohésion entre le CEA et les communes, des solutions d'aménagements existent, notamment pour encourager les automobilistes à réduire leur vitesse dans les communes. Cependant ces aménagements ont un coût. De plus, ils doivent être adaptés aux spécificités du territoire et ne doivent par exemple pas entraver la circulation des engins agricoles et des poids lourds. Certaines communes ont déjà entrepris des actions comme l'installation de radars pédagogiques à Moley et à Frénois, financés par le CEA de Valduc, qui, malgré ses statuts restreignant ses possibilités d'actions dans ce domaine, peut occasionnellement participer au financement d'aménagements de ce type.

Cependant, d'après les maires de ces deux communes, ils semblent n'avoir que très peu d'effet sur la vitesse de circulation.



Figure 6 Radar pédagogique de Frénois (gauche) et Moley (droite) – Photos personnelles

A Lamargelle, des silhouettes d'enfants ainsi qu'un passage piéton ont été aménagés route de Selongey, au Nord de la commune, où la circulation est la plus importante, afin d'attirer l'attention et sensibiliser les conducteurs et les encourager faire preuve de vigilance.

D'autres aménagements sont également en projet dans un certain nombre de communes.

L'aménagement de trottoirs est actuellement à l'étude dans la commune de Frénois afin de sécuriser la circulation des piétons. Plusieurs demandes de devis et de subventions ont déjà été envoyées. La présence de trottoirs permet une meilleure identification des zones de circulation piétons et donc une meilleure définition du partage de la voie. L'aménagement de trottoir est également synonyme de réduction de la largeur de la chaussée, ce qui peut également affecter la vitesse de circulation.

Le Département et la commune de Léry réfléchissent conjointement à l'installation de plateaux berlinois dans la commune afin de ralentir la vitesse de circulation des voitures. Ce type de ralentisseur présente l'avantage de n'affecter que les voitures puisqu'ils ne sont pas assez larges pour couvrir toute la largeur de la voie et permettent donc aux poids lourds ou engins agricoles de circuler normalement, les routes passant de chaque côté du plateau sans le toucher. Le passage des deux roues peut également se faire à côté du plateau.

La commune de Salives va prochainement réaliser des mesures des vitesses de circulation dans le village qui devrait servir de diagnostic de base à des aménagements éventuels. Un comptage similaire avait déjà été effectué à Moly en 2016 pour la circulation des poids lourds, qui avait recensé 5 véhicules lourds par jour dans les deux sens de circulation sur la route départementale D996 qui traverse la commune.

Le Département réalise lui-même des campagnes de relevé des vitesses par capteurs sur les axes principaux ainsi que des mesures plus spécifiques sur les petits axes en cas de projet d'aménagement. Ainsi le Trafic Moyen Journalier Annuel (Annexe 3) sur l'axe entre Moly et Is-sur-Tille s'élevait à 2 667 véhicules pour l'année 2020. Il était de 2 889 véhicules par jour en 2019 sur ce même axe. Cette différence d'un peu plus de 200 est potentiellement explicable par la période de confinement au printemps 2020 qui a entraîné une diminution de la circulation routière en général.

Après avoir réalisé cet état des lieux approfondi, nous pouvons maintenant nous pencher sur les pistes de développement potentielles pour le territoire d'étude. L'identification des enjeux, acteurs et projets existants va servir de base et de point de départ aux propositions qui vont suivre dans cette troisième sous-partie et qui pourraient éventuellement venir compléter l'offre existante dans ces différents secteurs.

### 3.3. Les pistes de développement potentielles

#### 3.3.1. Des services de mobilité solidaire durables

Plusieurs réponses existent aujourd'hui pour tenter de résoudre la problématique de mobilité, reposant en particulier sur la solidarité : covoiturage, autostop organisé ou transport à la demande. Chacune de ces solutions présente des avantages et inconvénients et ne s'adresse pas nécessairement aux mêmes publics. Nous allons les présenter ici.

##### *Le covoiturage*

Le covoiturage existe souvent entre voisins ou collègues sans nécessité d'un intermédiaire extérieur. Il se développe aujourd'hui de plus en plus avec l'apparition de sites tels que BlaBlaCar. Pour beaucoup cependant, la voiture reste synonyme de liberté de déplacements qui pourrait être restreinte par la dépendance à un autre conducteur, ou par la présence d'un passager ne se rendant pas nécessairement à la même destination. De plus, la multitude de sites dédiés tend à diviser l'offre ou la demande en plusieurs points et peut rendre plus compliqué l'appariement entre conducteur et passager, en particulier en territoire rural où le nombre de covoitureurs sera logiquement moins important qu'en zone urbaine ou péri-urbaine plus densément peuplée.

Le covoiturage présente pourtant de nombreux avantages à être développé : réduction du nombre de voitures sur les routes, participation aux coûts de déplacement, réduction du besoin en places de parking aux « points importants »... La présence de passagers dans la voiture peut également influencer sur le comportement du conducteur en réduisant les prises de risques et infractions (excès de vitesse, non-respect de la signalisation,...), mais aussi en termes de vigilance et d'attention en particulier lors de longs trajets, et ainsi réduire les risques d'accidents.

Le covoiturage participe également à la réduction de la pollution atmosphérique. L'ADEME a publié en 2015 une étude<sup>9</sup> portant sur le covoiturage, réalisée auprès des utilisateurs du réseau BlaBlaCar. En comparant le nombre de kilomètres parcourus et les émissions générées lors du dernier trajet réalisé en covoiturage avec les émissions qui auraient été générées par le mode de transport que l'interrogé aurait utilisé s'il n'avait pu covoiturer, l'ADEME estime une économie d'environ 12% d'émissions de CO2 réalisée.

---

<sup>9</sup> Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance – Rapport final. ADEME (2015). 96 pages.

Le covoiturage courte distance, c'est-à-dire inférieur à 80km, est encore peu développé par rapport au covoiturage longue distance car le gain économique est souvent jugé peu intéressant. C'est pourtant celui qui nous intéresse particulièrement, notre territoire d'étude étant situé à environ 45km de Dijon (51 km pour Échalot, commune la plus éloignée, et 37 km pour Moloy, commune la plus proche) et environ 25 km d'Is-sur-Tille (17 km pour Moloy et 31 km pour Échalot et Poiseul-la-Grange).

D'après les personnes interrogées, le covoiturage n'est que très peu développé dans les communes, et n'est généralement utilisé qu'en dépannage. En effet, beaucoup profitent de leurs déplacements domicile-travail pour également faire des achats ou profiter de loisirs. Le covoiturage représente alors une contrainte et une perte d'autonomie. Alors comment le développer ?

La création d'une plateforme ou d'une structure dédiée pourrait être intéressante. En effet, cela pourrait permettre un appariement et une mise en relation plus simple entre covoitureurs mais également de régler les compensations financières versées. On peut par exemple penser à la création d'un site internet destiné aux habitants et permettant de mettre en relation les personnes effectuant des trajets similaires. La question principale ici est celle des tarifs choisis, que ce soit l'adhésion payante ou non au site internet ou le coût par km effectué à payer pour les passagers. Le porteur de projet et son échelle doivent également être déterminés. Cet aspect dépendra majoritairement de l'intérêt de chacune des Communautés de Communes impliquées. Le Pays Seine et Tille pourrait être une échelle intéressante puisque englobant un territoire et des covoitureurs potentiels plus nombreux.

Point de vigilance : le Code des transports fixe deux conditions nécessaires au covoiturage pour le distinguer d'une activité de transport professionnelle. Le trajet doit être effectué pour le propre compte du conducteur et la rémunération doit se limiter au partage des coûts comprenant les frais de carburant et de péages éventuels.

Une plateforme de covoiturage interne au CEA serait également intéressante afin de diminuer le nombre de véhicules personnels sur les axes départementaux, dans le cadre de son plan de mobilité<sup>10</sup> par exemple. Le mouvement pendulaire des salariés du centre étant inverse à celui des habitants, il semble peu pertinent de créer une plateforme commune aux deux groupes.

---

<sup>10</sup> Avant appelé Plan de Déplacement Entreprise, ou PDE, il sert à encourager les modes de transport alternatif pour les employés des entreprises de plus de 50 salariés.

Une solution alternative pourrait être de capitaliser sur l'offre de la Région Mobigo qui propose elle aussi depuis 2020 une plateforme de covoiturage avec des arrêts fixes répartis pour le moment sur 6 lignes, dont 3 en Côte-d'Or : entre Epoisses et Venarey-les-Laumes, entre Saulieu et Châtillon-sur-Seine, et entre Dijon et Ancy-le-Franc. Le but est, par une incitation économique, de développer le covoiturage local pour les trajets réguliers de courte distance (i.e déplacements domicile-travail). Les conducteurs sont rémunérés 10 centimes/km auquel vient s'ajouter 1€ par passager supplémentaire transporté, le total étant crédité sur leur compte à la fin du mois. Le prix pour le passager est le même quel que soit le trajet : 1,50€, soit le prix d'un ticket de bus Mobigo. Une demande auprès de la Région, après étude sur le territoire pour connaître l'intérêt des habitants, pourrait être faite afin de développer une ligne de covoiturage Mobigo en direction de Dijon ou d'Is-sur-Tille.

#### *Le transport à la demande et le transport solidaire*

Plusieurs versions du transport à la demande (TAD) existent : points d'arrêt et horaires fixes ou flexibles et au domicile, accessible à tous ou sous conditions de d'âge ou de revenus... Quoiqu'il en soit, le transport à la demande représente un coût non négligeable avec dans un premier temps l'achat d'un ou plusieurs véhicules adaptés, les frais d'assurance et d'entretien et surtout, la rémunération du ou des conducteurs.

Avec un fonctionnement similaire, le transport solidaire fait lui appel au bénévolat. Ainsi des conducteurs volontaires proposent leurs services en fonction de leurs disponibilités. Le transport se fait alors généralement avec leur véhicule personnel, mais l'entité en charge du service peut également mettre à la disposition de ses adhérents des véhicules destinés à cette activité. Il doit cependant rester une solution de secours et ne doit pas faire concurrence à un éventuel autre service de transport.

Plusieurs porteurs de projets sont possibles que ce soit des associations ou des collectivités. La différence principale réside dans le statut du conducteur (Figure 7).



	Associations	CCAS / mairies / centres sociaux / MSAP
<b>Encadrement</b>	Bénévoles / Salariés	Employés
<b>Référents</b>	Selon la taille, un bénévole par commune (ou roulement hebdomadaire du rôle)	1 ou 2 employé(s)
<b>Assurance</b>	Auto mission et/ou responsabilité civile	Responsabilité civile
<b>Adhésion</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Obligatoire</li> <li>- Annuelle</li> <li>- 2 - 27€ (Familles Rurales)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Souvent pratiquée</li> <li>- Annuelle</li> <li>- 0 - 10€</li> </ul>

Figure 7. Organisation du transport à la demande. Source : La plateforme Transport Solidaire.

Il est cependant important de noter que l'organisation d'un TAD par une collectivité nécessite qu'elle exerce la compétence mobilité, c'est-à-dire qu'elle soit AOM, Autorité Organisatrice de la Mobilité. Ainsi, les Communautés de Communes ayant choisi d'exercer cette compétence à la suite de la LOM de 2019 peuvent si elles le désirent développer ce type de service. Pour les autres, la Région a alors ce pouvoir. Dans ce dernier cas, la forme du service pourrait différer légèrement dans notre cas. En effet, la Région organisant déjà le passage des bus Mobigo dans quelques communes du territoire, dans l'hypothèse où l'offre de transport régionale vienne à être développée dans le périmètre, il est probable qu'elle prenne la forme de bus supplémentaires à la demande sur la ligne Chanceaux/Is-sur-Tille déjà existante ou bien d'ajouts de points d'arrêts sur cette même ligne plutôt que la création d'une nouvelle ligne de TAD dans ce secteur. A noter que 3 des 4 Communautés de Communes ont prévu la prise de compétence de la compétence mobilité, l'exception étant la CC du Pays Chatillonnais à laquelle appartient Échalot.

Dans le cas de la mise en place de ce service, il sera nécessaire de déterminer les destinations possibles : doit-il desservir uniquement les communes de l'EPCI ou peut-il également rejoindre le centre-ville d'Is-sur-Tille ou la périphérie de Dijon ?

#### *L'autostop organisé*

L'autostop organisé reprend le concept simple de l'autostop classique, avec des passagers attendant des conducteurs potentiels près des axes de circulation, mais de façon plus sécurisée. Les adhérents au service se voient généralement remettre des accessoires permettant une reconnaissance mutuelle entre membres comme par exemple des vignettes à apposer sur le pare-brise pour les conducteurs, un brassard ou une carte pour les passagers afin de favoriser le développement d'un lien de confiance entre des personnes ne se connaissant pas mais ayant

adhéré au même service. Des points fixes sont ensuite créés et installés avec une signalisation particulière à des endroits stratégiques susceptibles d'avoir un passage de voiture important mais permettant l'arrêt de voiture et la prise de passager(s) en toute sécurité dans le but de mieux identifier les autostoppeurs et ainsi augmenter leurs chances de trouver un conducteur.

Le système d'autostop RezoPouce va être testé à Messigny-et-Vantoux cet été.

Ce système est simple à mettre en place et peu coûteux mais il est nécessaire d'étudier son adaptabilité au territoire. En effet, les témoignages des installations RezoPouce montrent des résultats intéressants mais se pose la question de sa transposabilité sur le territoire.

L'association RezoPouce existe depuis 2010. D'abord lancée dans le Tarn et Garonne, le réseau compte aujourd'hui des adhérents dans 10 des 13 régions métropolitaines, dont la Bourgogne-Franche-Comté. RezoPouce annonce un temps d'attente au point d'autostop inférieur à 10 min dans 90% des cas, et inférieur à 5 dans 50% des cas.

Une convention a déjà été établie cette année entre RezoPouce et la commune de Messigny-et-Vantoux. Une fois la prise de compétence Mobilité faite par la Communauté de Communes Forêt Seine et Suzon, une nouvelle convention devrait être signée afin de permettre à toutes les communes de l'intercommunalité d'en bénéficier. A noter que les conventions avec le service se font pour 3 années renouvelables. Le coût est proportionnel au nombre d'habitants. La durée de mise en place du service est de 4 à 6 mois.

Le but ici encore n'est pas de faire concurrence à tout autre service de transport mais plutôt de le compléter, en aidant à parcourir les premiers et derniers kilomètres des trajets, pas toujours desservis.

La souscription au service RezoPouce peut également représenter une opportunité de développement puisqu'il est également possible de souscrire à un service supplémentaire, RezoPouce Senior. Son fonctionnement est le même qu'un transport solidaire classique, permettant aux séniors de solliciter les conducteurs bénévoles, ayant transmis leurs disponibilités auparavant, pour de courts trajets, que ce soit pour faire des courses ou pour se rendre à des rendez-vous médicaux. RezoPouce Senior permet la mise en relation des deux acteurs soit en passant par l'application mobile, soit par téléphone, option souvent plus adaptée au public concerné.

Alors que le service de base semble destiné à une population plutôt jeune, la mise en place de ce service supplémentaire permettrait d'en faire bénéficier une population plus large.

La possibilité d'utiliser ce service dans le cadre de déplacements domicile-travail reste encore à prouver, le temps d'attente et donc l'horaire d'arrivée au point souhaité pouvant varier.

### 3.3.2. Une couverture plus importante en services ambulants

Un certain nombre de services ambulants existent déjà sur le territoire, bien que ne passant pas dans toutes les communes. D'autres pourraient venir compléter l'offre déjà en place. L'enjeu ici est de fournir une offre de proximité diversifiée tout en limitant l'effet de concurrence afin que chacun puisse profiter d'une clientèle suffisante.

#### *Les tournées de boulanger*

Les tournées de boulanger existent depuis très longtemps mais ont tendance à disparaître, comme c'est le cas sur notre territoire. En effet, les tournées sont souvent moins rentables que l'activité en boutique. Elles peuvent également s'avérer très coûteuses en temps, que ce soit pour les livraisons en elles-mêmes mais également pour leur planification.

En milieu rural elles peuvent cependant permettre d'atteindre un niveau de clientèle plus intéressant.

De plus ce commerce reste un incontournable pour les Français. D'après une étude du CSA pour le CGAD réalisée en 2020 (Figure 8), la boulangerie est le commerce considéré comme le plus important à avoir à proximité pour 90% des Français.

Le développement de tournées de boulanger a également été plébiscité dans les réponses aux questionnaires distribués dans le cadre de la précédente étude commanditée par la SEIVA sur l'insertion économique du centre de Valduc.

Il semble donc exister une demande réelle pour ce service. A noter que Le Camion de l'Épicier propose également des commandes de pain, qui d'après lui, lui ont permis de fidéliser une bonne partie de ses clients. Cependant, son camion ne dessert pas l'ensemble des communes du



Figure 8 Infographie tirée de l'étude « Les français plébiscitent les artisans, restaurateurs et commerçants de proximité », CSA Research pour CGAD, 2020

territoire et ne passe au maximum qu'une fois par semaine dans les autres. Ces deux services pourraient donc potentiellement cohabiter et se compléter.

Plusieurs solutions apparaissent ici possibles : solliciter les boulangeries proposant déjà ce service et qui pourraient être intéressées par une extension ou modification de leurs tournées, ou bien encourager un autre établissement à se lancer dans cette activité. Dans tous les cas, il faut que la clientèle potentielle soit jugée comme suffisante pour être bénéfique financièrement. Une solution alternative pourrait également être l'installation de distributeurs de pain, qui pourrait permettre un approvisionnement de proximité. On aurait cependant ici une perte de l'aspect de lien social qui aurait pu être développé grâce à un point de vente direct.

#### *Le café ambulant*

Le café est souvent un point de rencontre et de vie important dans les villages ruraux. Leur maintien est une préoccupation partagée par le gouvernement, qui soutient l'initiative 1000 Cafés pour les communes de moins de 3 500 habitants, destinée à redynamiser les villages avec l'ouverture de cafés multiservices.

Les initiatives de cafés et bistros ambulants commencent également à se développer de façon dispersée en France et à l'étranger afin de recréer un lien de rencontre dans les villages, que ce soit sous la forme d'un véritable camion ou d'un simple triporteur (vélo équipé d'une remorque).

Un café itinérant peut également proposer des animations ou services supplémentaires comme la vente de journaux ou de tabac.

Une initiative similaire a été développée à quelques kilomètres de la zone d'étude, près de Baigneux-les-Juifs par l'association Petits Frères des Pauvres qui, avec leur camion équipé et des bénévoles, s'installent dans 4 villages deux fois par semaine. Ils comptent en moyenne 5 clients, généralement des personnes âgées et à mobilité restreinte.<sup>11</sup>

Ce type d'activité peut donc être portée par une ou plusieurs personnes sous la forme d'un commerce ambulancier classique ou par une association.

---

<sup>11</sup> Source : Les Petits Frères des Pauvres des Sources de la Seine

On peut également imaginer qu'il pourrait être mis à profit pour agrémenter des activités locales déjà en place comme des salons de lecture, sessions de jeux pour séniors, ou toute activité de rencontre et d'échange.

Un autre modèle proche mais distinct se développe également, celui des bars ambulants. Là encore, le but est de recréer un lieu de rencontre et de convivialité dans les villages n'ayant plus d'établissement de ce type. La réglementation est toutefois plus stricte ici puisqu'en plus de la carte professionnelle permettant les activités non sédentaires, délivrée par les Chambres de Commerce et d'Industrie des Métiers, une licence IV sera également nécessaire pour la vente de boissons alcoolisées. Viennent s'y ajouter la licence de vente à emporter, regroupant elle aussi toutes les boissons alcoolisées ainsi que le permis facultatif PVBAN pour la vente d'alcool entre 22h et 08h00.

#### *Les foodtrucks*

Juan Street Food pourrait servir d'exemple au lancement d'autres food-trucks. En effet, il est important que les services ambulants présents sur un même territoire se complètent sans se faire trop de concurrence, du fait du bassin de demande limité. Cependant, ce food-truck n'étant présent que dans deux communes à raison d'une fois par semaine, il existe une marge de développement pour ce secteur dans notre périmètre, que ce soit pour desservir d'autres communes et/ou pour proposer des sortes de cuisines et de nourritures différentes. Afin de rentabiliser ce type de commerce, il semble intéressant, comme le fait Juan Street Food, de partager ses tournées entre petites communes et villes de taille un peu plus importante, afin d'avoir une clientèle et une zone d'achalandage plus intéressante d'un point de vue économique.

Il existe aujourd'hui une très grande variété de foodtrucks permettant une offre variée allant des burgers au bar à soupes ou aux tapas bien que l'exemple le plus connu reste celui du camion à pizzas.

Un point de vigilance doit ici être apporté, bien qu'il n'existe qu'un foodtruck dans le périmètre, et donc une concurrence limitée de premier abord, le développement de ce type de camions ambulants ne doit pas nuire aux restaurateurs locaux.

Quel que soit le type de service ou de commerce ambulant envisagé, une étude de marché préalable sera nécessaire afin d'identifier les clients, concurrents et financeurs potentiels. Ainsi,

Le Camion de l'Épicier a par exemple bénéficié d'aide de la Région et du Département à travers France Active, sous la forme d'une garantie bancaire, et Initiative Côte-d'Or, sous la forme d'un prêt à taux zéro. D'autres sources de financement existent comme le crowdfunding, système de cagnotte en ligne pouvant permettre de financer une partie du projet.

Il semble également intéressant pour ce type de service d'avoir une présence sur internet, que ce soit pour des commandes en ligne, pour annoncer les passages dans chacune des communes, ou tout simplement pour se faire connaître. Le bouche à oreille joue également un rôle important dans le développement d'une clientèle qu'il faudra ensuite fidéliser. On pourrait également envisager la possibilité pour ces services, ainsi que ceux existants déjà, de prévoir un arrêt hebdomadaire sur le parking du CEA afin de profiter du nombre important de salariés comme d'une clientèle potentielle.

Enfin, l'un des atouts potentiels importants de ces commerces est la vente de produits locaux, qui permettent de valoriser le territoire, et qui sont de plus en plus plébiscités, notamment depuis la pandémie. Selon une étude Ifop menée en 2021, 59% des Français se disent prêts à acheter plus de produits locaux, même si leur prix est légèrement supérieur aux autres<sup>12</sup>. C'est donc un avantage et une philosophie à préserver pour ceux déjà en place, et à développer pour les potentiels nouveaux entrants sur ce marché.

### 3.3.3. De nouveaux aménagements pour sécuriser les routes

Tout d'abord, il est important de préciser les rôles et compétences en matière de voirie. En effet, les routes concernées étant des axes départementaux, les communes n'en sont pas les seules gestionnaires. Le Département reste propriétaire de ces voies et exerce à ce titre le rôle de police de conservation. Son rôle est la préservation et la prévention de la dégradation de la voie et de ses dépendances, y compris des trottoirs. Le maire va exercer quant à lui le rôle de police de circulation. Il peut ainsi fixer les règles de circulation au sein de sa commune, comme une modification des limitations de vitesse, mais après consultation du propriétaire de la voie, ici le Département. Ainsi, chaque projet d'aménagement va être étudié par le Département, qui va notamment vérifier le respect des normes et déterminer si l'aménagement peut être réalisé ou non. L'objectif principal est d'assurer la sécurité de tous les usagers de la voie, tout en

---

<sup>12</sup> Ifop pour le Journal du Dimanche « Les Français et l'aspect économique de la crise du Covid-19 » (Juin 2021)

entravant le moins possible le flux de circulation, mais également d'assurer le bon écoulement des eaux et ne pas causer de dégradations importantes sur la voie. A noter que sur les 6 000 km de voies départementales en Côte-d'Or, un peu plus de 1 000 km sont situés en agglomération. Le reste est uniquement à la charge et sous la responsabilité du Département.

Ce dernier met également à disposition des communes un service d'ingénierie pour celles n'en disposant pas, la Mission Conseil et Assistance aux collectivités (MiCA), afin de les orienter et accompagner dans leurs projets d'aménagements. Enfin, le Département participe au financement de ces aménagements par des subventions et appels à projets renouvelés chaque année.

On a pu observer qu'un certain nombre d'aménagements ou de projets d'aménagements étaient en cours dans les communes. Il pourrait être intéressant d'en généraliser certains.

De nombreux aménagements sont possibles pour réduire la vitesse de circulation, comme des chicanes, écluses, ou passage piétons avec îlots. Ils risquent cependant d'entraver, voire empêcher la circulation de certains engins agricoles.

Les points de tension se situent particulièrement aux alentours des arrêts de bus où passent un certain nombre d'enfants aux heures scolaires. Une solution pourrait être d'augmenter le nombre de panneaux de signalisation aux abords des arrêts de bus afin de les rendre plus visibles.



Figure 9. Exemples de panneaux de signalisation

Un marquage au sol pourrait également être apposé afin de capter l'attention des conducteurs manquant de vigilance et qui pourraient ne pas prêter attention aux panneaux.



Figure 10 Arrêt de bus de Frénois – Photo personnelle

Des passages piétons peuvent également être ajoutés aux abords des arrêts, afin d'inciter à la vigilance et de marquer la présence potentielle de piétons dans la zone traversée. Il est possible d'aménager des passages avec îlot de protection, mais le risque est d'entraver la circulation des véhicules agricoles et poids lourds. Il est donc nécessaire d'imaginer d'autres moyens de sécuriser ces passages, notamment en les rendant plus visibles.

L'une des solutions possibles, en plus des panneaux de signalisation, est la création d'une « zone tampon » en amont du passage matérialisant l'endroit où les véhicules doivent s'arrêter. Le non-respect de cette ligne devant un piéton manifestant l'intention de traverser est passible de 35€ d'amende pour le conducteur. De plus, depuis le 18 septembre 2018, le refus de céder le passage à un piéton manifestant une intention de traverser est sanctionné d'une amende de 135€ et d'un retrait de 6 points sur le permis.



Figure 11. Aménagement de zone tampon. Source : Ministère de l'Intérieur

D'autres solutions plus créatives ont vu le jour en France et à l'étranger. C'est par exemple le cas des passages piétons en trompe-l'œil, créant l'illusion d'un véritable obstacle physique sur la route. D'abord développés à New Delhi en Inde, d'autres villes ont par la suite repris l'expérimentation notamment en Islande, en Chine ou encore en France et aux États-Unis. L'objectif est d'attirer l'attention des conducteurs et ainsi les inciter à ralentir. Il repose sur une illusion dite anamorphique qui consiste à donner une perspective particulière à un marquage au sol.

Figure 12 Passage piétons 3D – Ísafjörður, Islande

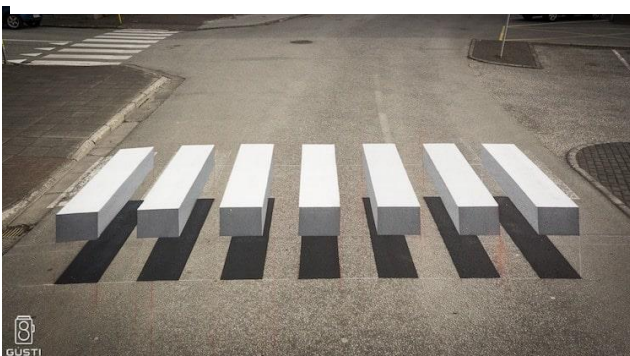
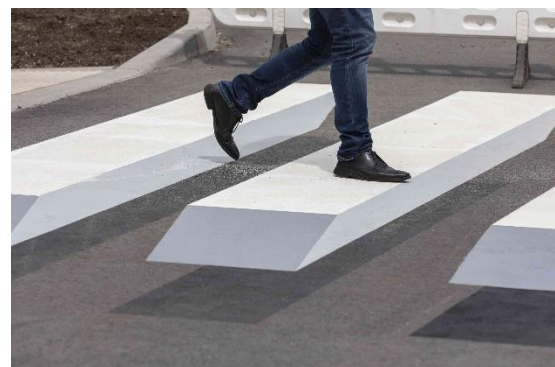


Figure 13. Passage piétons 3D - Schmalkalden, Germany





Leur efficacité sur le court-terme a été prouvée avec un ralentissement des véhicules devant cet « obstacle ». Son efficacité sur le long terme n'a pas encore été démontrée.

Enfin, il existe des feux appelées feux intelligents ou feux comportementaux récompensant les conducteurs respectant les limitations de vitesse. Fixés automatiquement au rouge, ils ne changent de couleur qu'à l'approche d'un usager circulant en dessous de la limite maximale autorisée. Pour les véhicules roulant trop vite, le feu peut rester rouge jusqu'à 10 secondes avant de leur laisser le passage. Ces feux sont réservés aux zones limitées à 30 ou 50 km/h. Ils peuvent donc être installés dans la plupart des agglomérations.

Ce dispositif a été légalisé en avril 2021. Il peut s'avérer plus efficace que les radars pédagogiques puisqu'une vitesse excessive est ici directement sanctionnée. Le non-respect de ce feu a les mêmes conséquences qu'un feu tricolore classique, à savoir un retrait de 4 points, une amende de 135€ et une suspension de permis pouvant aller jusqu'à 3 ans.

En résumé, un grand nombre de piste de développement sur nos différentes thématiques peuvent être envisagées. Nous avons ainsi présenté ici un certain nombre d'aménagements mais également des marchés potentiels pouvant être exploitées par d'éventuels commerces, sans oublier les différentes formes de services de transports pouvant être mis en place par les nouvelles AOM fixées par la Loi d'Orientation des Mobilités. Nous allons maintenant énoncer une série de recommandations pour ces différents secteurs.

### 3.4. Recommandations

#### 3.4.1. Mobilité

- Il est important de penser au type de public ciblé pour chacun des services présentés dans ce rapport. Ainsi, le covoiturage semble être particulièrement utile pour les actifs effectuant des déplacements domicile-travail quotidien, mais pourrait également intéresser les plus jeunes, que ce soit pour des loisirs ou tout simplement aller en cours. Il pourrait également bénéficier aux seniors souhaitant se déplacer mais le fonctionnement de la plateforme en ligne pourrait ne pas être accessible à tous. Un point de vigilance est cependant souligné par certaines études, le développement du

covoiturage peut parfois faire concurrence à d'autres services de transport publics parfois moins polluants comme le train ou le car et donc avoir une efficacité limitée sur la réduction de l'émission de CO2. Il est donc important d'encourager l'intermodalité lorsque cela est possible. Le covoiturage peut alors servir de moyen de locomotion pour effectuer les premiers et derniers kilomètres d'un trajet en transports en commun, par exemple pour aller de la gare à son domicile.

- L'autostop organisé quant à lui semble également s'adresser plus particulièrement aux jeunes, actifs ou en études. En effet, le manque de garantie de trouver un conducteur semble rendre son utilisation difficile pour se rendre au travail lorsqu'on a des horaires précises à respecter. Si le dispositif fait ses preuves avec un nombre suffisant de tentatives d'autostop réussies aux heures de pointe, il pourrait également être utile dans ce cadre-là. Il semble en revanche peu adapté aux seniors à faible mobilité, qui devront dans un premier temps se déplacer jusqu'au point d'autostop défini et ensuite patienter sans garantie de trouver un conducteur. De plus, une fois le trajet effectué, il faut une garantie de pouvoir effectuer le trajet retour.
- Enfin, le TAD s'adresse généralement en priorité aux personnes âgées à mobilité faible. En fonction de la charte et du règlement adopté il peut cependant également intéresser les plus jeunes en besoin de locomotion, ou comme service de dépannage occasionnel à d'autres usagers.

Peu importe la forme choisie, que ce soit plateforme de covoiturage, autostop organisé ou transport à la demande, il sera nécessaire d'organiser en amont une première étude afin de connaître l'intérêt ou non de la population, et de réaliser une campagne d'information et de publicité une fois le service lancé, que ce soit pour attirer les habitants et le rentabiliser pour un TAD ou pour faire vivre le dispositif pour le covoiturage et l'autostop.

#### 3.4.2. Commerces ambulants

Les services ambulants, tout comme les services de proximité en général, participent au désenclavement des milieux ruraux. En améliorant leur accessibilité, ils permettent le développement d'une économie locale et de circuits courts, tournés vers le territoire et mettant en valeur ses produits tout en facilitant les liens sociaux et les rencontres entre habitants et producteurs. Qu'ils soient ambulants ou non, les services de proximité participent fortement au dynamisme local. Ils améliorent le cadre de vie et développent une meilleure attractivité. Le développement de points de rencontre réguliers permet également de rompre l'isolement dont souffre certains seniors.

Cette thématique est directement reliée à celle de la mobilité. Développer des commerces et services de proximité permet de disposer d'une offre au niveau local et permet de réduire certains déplacements, notamment pour les achats alimentaires en étant accessible à tous, y compris les personnes ayant des difficultés à se déplacer. Améliorer la desserte en service ne bénéficie pas qu'aux personnes âgées mais également aux personnes étant en difficultés économiques et qui pour qui l'usage de la voiture représente un coût important.

La faible densité de population sur le territoire, environ 6 hab/km<sup>2</sup> en moyenne sur les huit communes, rend intéressante l'option des services ambulants. La probabilité de trouver des clients en se rendant au plus près d'eux est plus importante qu'avec un commerce fixe qui serait situé dans l'une des communes et n'attirerait que les habitants les plus proches.

Deux points semblent importants pour le développement de ce type de service : compléter l'offre existante sans lui faire concurrence, et proposer des services et produits variés afin de satisfaire une clientèle la plus large possible.

#### 3.4.3. Les aménagements

- Il apparaît que les premiers retours sur les expérimentations des passages piétons 3D montrent des résultats mitigés. En effet, l'efficacité du dispositif semble s'estomper après quelques mois, une fois les conducteurs habitués. De plus son fonctionnement reposant sur un contraste et un jeu de couleur, il semblerait que l'effet de volume soit moins visible par moment, en fonction de la luminosité ou même par temps de pluie. Il semble cependant que le dispositif fonctionne particulièrement sur les conducteurs non-habitués. La question se pose donc du turnover des sous-traitants travaillant pour le centre de Valduc. En fonction de sa fréquence, le dispositif pourrait potentiellement garder son efficacité sur une partie des conducteurs. Une étude plus poussée pour déterminer le coût de mise en place du passage, généralement 2 à 3 fois plus élevé qu'un aménagement classique, et son efficacité potentielle serait nécessaire. Il est important de noter que ce dispositif ne correspond initialement pas aux réglementations de sécurité routière en matière de passage piétons. La DSR, Délégation à la Sécurité Routière, a néanmoins choisi de prendre un arrêté afin d'autoriser les expérimentations en précisant les conditions d'implantation du dispositif, l'établissement d'un bilan avant mise en service puis à mi-parcours et en fin de parcours. Ces expérimentations devaient initialement s'arrêter à la fin du mois d'avril 2021. Aucune décision officielle n'a pour

l'instant émergée de ces résultats pour une éventuelle intégration du dispositif à la réglementation.

- En ce qui concerne les différents panneaux de signalisation, solutions plus classiques, ils doivent pouvoir permettre d'attirer l'attention des conducteurs et idéalement entraîner un ralentissement. Évidemment, il est pour cela nécessaire que ces derniers soient attentifs à leur environnement, ce qui peut parfois ne pas être le cas. Le couplement entre ces panneaux et un marquage au sol pourrait s'avérer le plus efficace en augmentant les chances d'être perçu par le conducteur.
- Une distance de 20m en amont est recommandée pour l'installation d'un passage piéton à proximité d'un arrêt de bus. Le ralentissement éventuel causé par la présence de la traversée piétonne permettrait alors aux véhicules d'arriver aux abords de l'arrêt de bus moins rapidement.

## Conclusion

En conclusion, les différents résultats semblent montrer une réelle opportunité de développement pour les territoires ruraux grâce à la LOM. Cette loi ne doit cependant pas être une finalité, les milieux ruraux faisant face à un grand nombre d'autres enjeux. La coopération entre Communautés de Communes et Régions devra également être entretenue et développée car bien que les Communautés de Communes semblent être un échelon adéquat pour le développement local, elles auront également besoin d'un accompagnement financier et logistique dans leurs projets.

Il semble important au niveau national de continuer à étudier les problématiques d'accès aux services en milieux ruraux, qui représentent la majorité du territoire français. La création des Maisons France Services est une première étape dans cette direction, tout comme l'initiative 1 000 cafés. Plus d'initiatives de ce type mériteraient d'être développées afin d'aider les villages à devenir plus attractifs.

Enfin, il semble qu'une série d'aménagements routiers ainsi que le développement du covoiturage entre les salariés de Valduc pourraient grandement contribuer à une cohésion territoriale entre le CEA et son environnement proche. En effet, la présence d'une telle installation doit être perçue comme une opportunité pour le territoire, avec le potentiel d'attirer des salariés dans les communes et amplifier le dynamisme local.

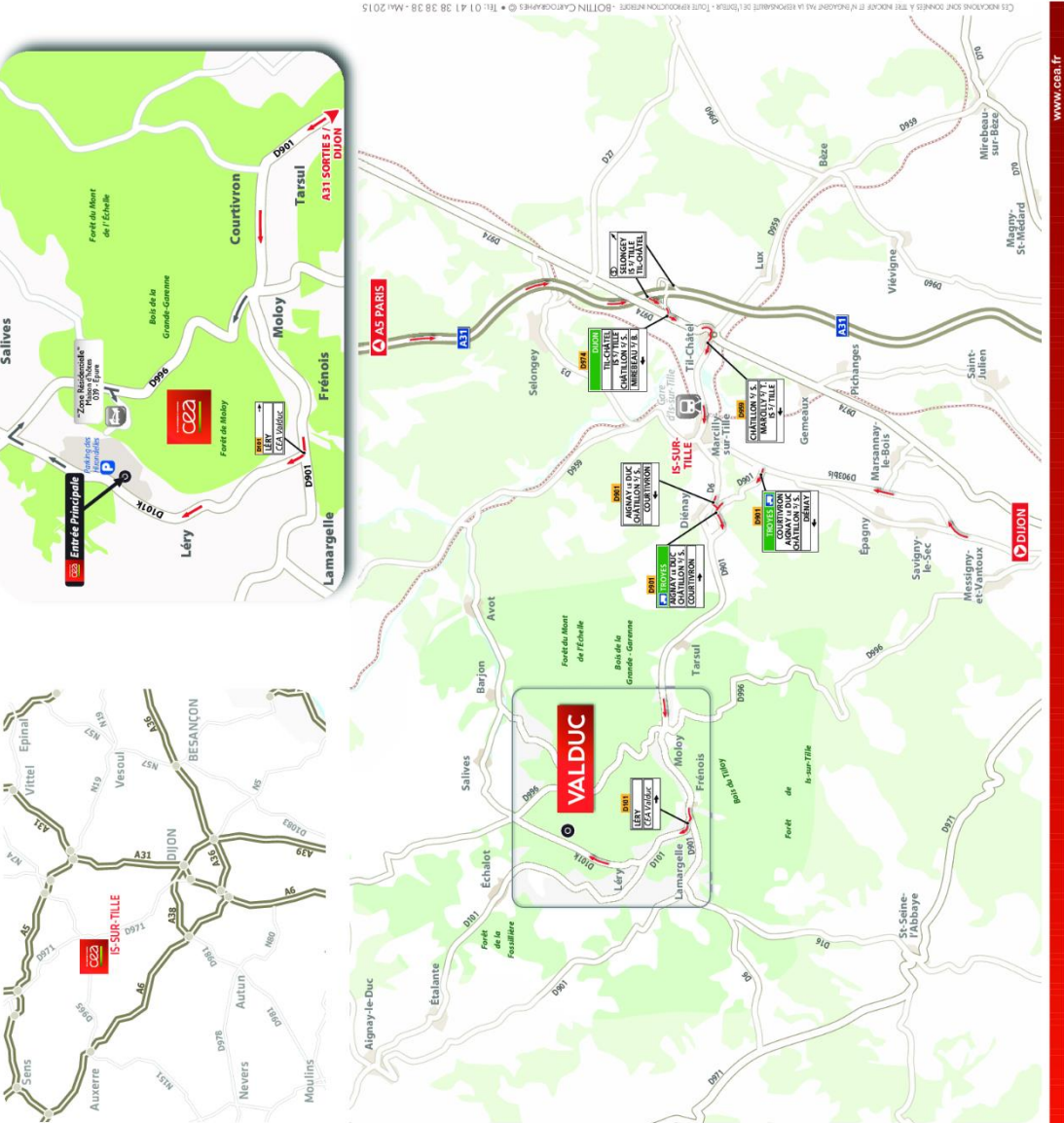
De façon générale, j'ai pu au cours de mon stage travailler de façon autonome sur la problématique posée tout en suivant et participant lorsque cela était possible aux activités de la SEIVA. Cette autonomie a été l'occasion pour moi de m'approprier le sujet et la problématique posée, tout en bénéficiant de conseils et de guidage lorsque le besoin s'en faisait sentir.

J'aurai aimé mieux anticiper les difficultés rencontrées lors de la prise de contact avec les différentes mairies afin de pouvoir effectuer les entretiens manquants mais suis cependant reconnaissante aux différents interlocuteurs ayant pris le temps de répondre à mes questions et sollicitations, ce qui m'a permis d'échanger avec des acteurs diversifiés et de mieux comprendre les différents points de vue de chacun, en particulier entre Département et communes pour l'aménagement de la voirie.

Ce stage m'a permis d'avoir un aperçu de ce qu'était le rôle d'une chargée d'étude dans le vaste domaine qu'est l'aménagement territorial et m'a donné envie de continuer à le découvrir, avec pourquoi pas une expérience tournée vers des problématiques plus urbaines ou à une échelle territoriale plus importante.

# Annexes

## Annexe 1 : Plan d'accès du CEA de Valduc



### CEA CENTRE DE VALDUC

21120 Is-sur-Tille  
Tél. : 03 80 23 40 00

Entrée Principale / Parking des Hironnelles

Coordonnées GPS : N 47° 34' 48.7452", E 4° 51' 51.2496"

Zone Résidentielle "Maison d'Hôtes" et bâtiment 039

Coordonnées GPS : N 47° 34' 49.2924", E 4° 53' 57.9156"

#### ■ ACCÈS VOITURE :

**DEPUIS PARIS :**  
Reprendre l'A5 en direction de Troyes/Lyon. Continuer sur l'A31 direction LYON/DUON/BESANCON/LANGRES Sud et emprunter la sortie 5 SELONGEY/IS-SUR-TILLE/TIL-CHATEL. Passer le péage puis tourner à gauche sur la D974 direction DUON/TIL-CHATEL/IS-SUR-TILLE/CHATELON-SUR-SEINE. Au rond-point, prendre direction D999/CHATELON-SUR-SEINE/MARCILY-SUR-TILLE/IS-SUR-TILLE. Traverser IS-SUR-TILLE puis continuer sur la D96/DIEMY. Prendre direction D901. direction TROYES/AGNY-LE-DUC/CHATELON-SUR-SEINE/COURMAYON. Continuer tout droit sur la D901 puis tourner à droite sur la D101 direction LÉRY/CEA VALDUC.

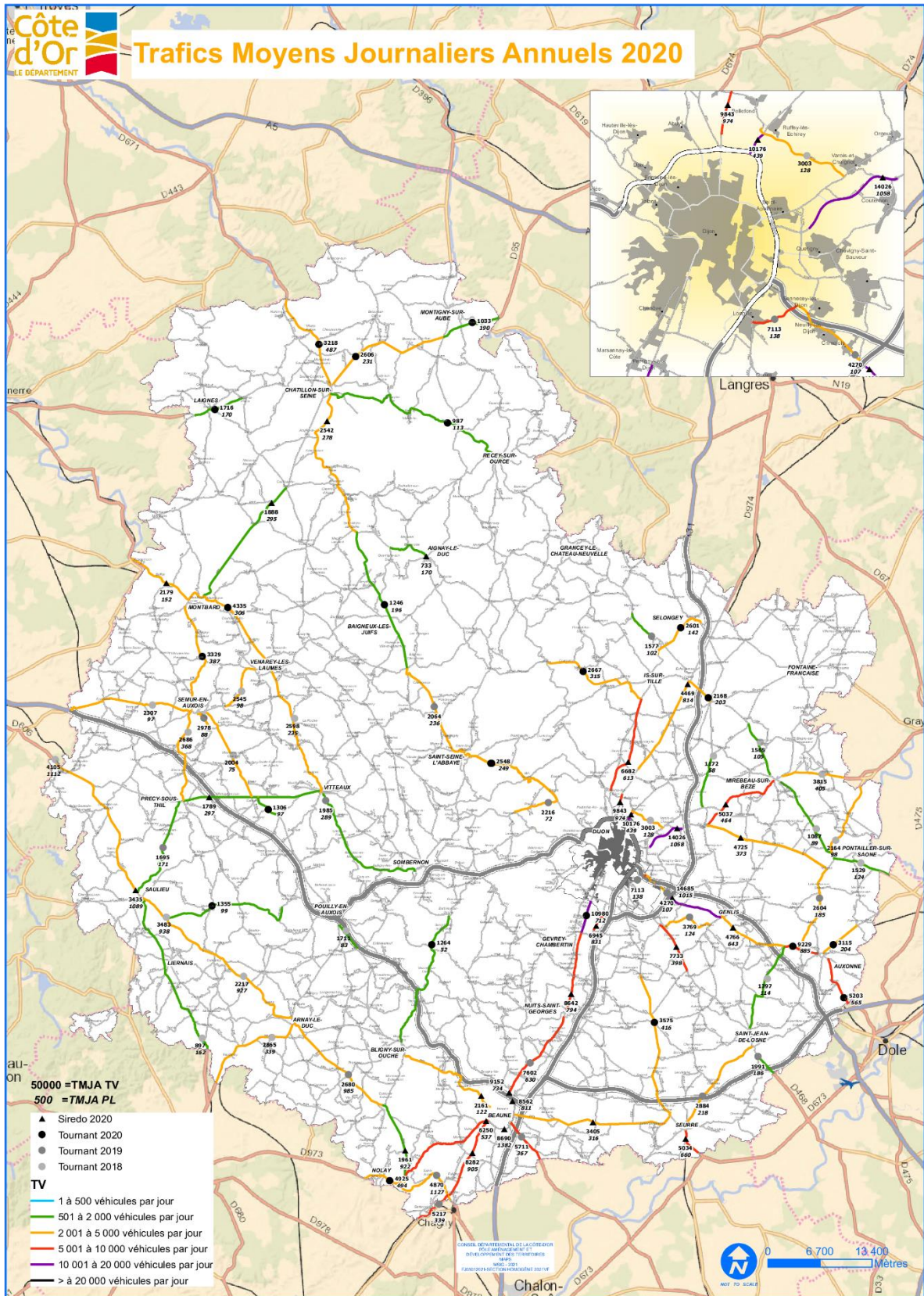
**DEPUIS LYON :**  
Reprendre l'A6 en direction de CHALON-SUR-SAONE/DUON. Continuer sur l'A31 direction A51/LÉRY/MERZ-VAUX/DUON. Prendre ensuite direction A31/DUON puis la N274 direction DUON Centre. Longer DUON puis rester sur la gauche direction Troyes/DUON Noyelles-sur-Tille. Au rond-point, prendre la D903 direction Troyes/Messivoy-sur-Tille. Tourner à gauche direction D901 Troyes/Courmayon/AGNY-LE-DUC/CHATELON-SUR-SEINE/DIEMY. Continuer tout droit sur la D901 puis tourner à droite sur la D101 direction LÉRY/CEA VALDUC.

**DEPUIS DUON :**  
Reprendre la D903 en direction de Troyes/Messivoy/IS-SUR-T. Tourner à gauche direction D901/TROYES/COURMAYON/AGNY-LE-DUC/CHATELON-SUR-SEINE/DIEMY. Continuer tout droit sur la D901 puis tourner à droite sur la D101 direction LÉRY/CEA VALDUC.

Accès direct à la zone résidentielle "Maison d'Hôtes" et bât. 039 -  
DEPUIS DUON / IS-SUR-TILLE / TIL-CHATEL :  
Sur la D901 (route d'Is-sur-Tille) à Moly, tourner à droite sur la D986 direction St-Broing-les-Moines.  
L'accès à la zone résidentielle du CEA Valduc est la première route à gauche, après 7km parcourus sur la D986

LES INSCRIPTIONS SONT SOUSCRITES À TOUTES LES ÉCHÉANCES DE LA PRÉVISIONNELLE DE TROYES - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015 - 02/07/2015

## Annexe 2 : Trafics Moyens Journaliers Annuels 2020 – Département de Côte d'Or



## Annexe 3 : Guides d'entretiens

Dans le cadre de ma dernière année de master d'Économie à l'Université de Bourgogne, je réalise actuellement un stage avec la SEIVA autour du développement territorial des communes autour de Valduc. Je travaille principalement sur deux thématiques qui sont la mobilité et les services.

# Maires

### Mobilité :

1. Savez-vous 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 ?
5. Le CEA de Valduc a-t-il déjà participé financièrement à des travaux ou projets dans votre commune
6. Savez-vous si les habitants de votre commune pratiquent le covoiturage de façon régulière ?

### Frénois :

7. Lors d'un précédent entretien avec mes camarades de master, vous aviez mentionné un projet d'aménagement de la voirie avec peut-être l'aménagement de trottoirs. Où en est ce projet ?

### Moloy :

8. Savez-vous si le transport à la demande proposé par la COVATI et l'Escale 21 est beaucoup utilisé par vos habitants ? Cette offre est-elle selon vous suffisante pour combler les besoins en transports de vos habitants ?

### Services

9. Je travaille également sur l'accessibilité aux services dans les communes du PPI. Avec le développement d'internet, de plus en plus de services sont accessibles en ligne. Est-ce que l'ensemble des habitants de votre commune peuvent accéder à ses services ? (Problèmes de connexion, de réseaux ou d'équipement des personnes âgées).
10. Des services ambulants (boulangier, fromager, food truck) passent-ils dans votre commune ? Selon vous quel type de service ambulant manque-t-il dans la région ?



## Bibliographie

*Créer du lien dans les territoires* | FNTF (2020). Consulté à l'adresse

<https://www.fntp.fr/presse/news/creer-du-lien-dans-les-territoires>

*SEIVA, structure d'échange et d'information sur le CEA valduc*. Consulté à l'adresse

<http://info-seiva-sur-valduc.fr/>

*Comprendre la grille de densité* | L'Observatoire des Territoires. (2021). Consulté à l'adresse

<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/methodes/comprendre-la-grille-de-densite>

*Une nouvelle approche sur les espaces à faible et forte densité – La France et ses territoires* | Insee. (2015).

Consulté à l'adresse <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1372992?sommaire=1373022>

*Typologie urbain / rural* | L'Observatoire des Territoires. (2020). Consulté à l'adresse

<https://www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/typologie-urbain-rural>

*Comment les Français se déplacent-ils en 2019 ? Résultats de l'enquête mobilité des personnes*. (2020).

Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement et les transports. Consulté à l'adresse

<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-en-2019-resultats-de-lenquete-mobilite-des-personnes>

*Inventaire d'émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en France : Publication par le*

*Citepa des données Secten édition 2020*. - Citepa. (2020). Consulté à l'adresse

[https://www.citepa.org/fr/2020\\_06\\_a02/](https://www.citepa.org/fr/2020_06_a02/)

*Impacts des transports sur l'environnement*. (2016). ADEME. Consulté à l'adresse

<https://www.ademe.fr/expertises/mobilite-transport/elements-contexte/impacts-transport-lenvironnement>

CSA - « L'illectronisme » en France. (2018). csa.eu. Consulté à l'adresse

<https://www.csa.eu/fr/survey/l-illectronisme-en-france>

Synthèse Etude Ruralités 2021 déf.pdf. (2021). Consulté 14 à l'adresse

<https://www.famillesrurales.org/sites/multisite.famillesrurales.org./www/files/ckeditor/actualites/fichiers/Synth%C3%A8se%20Etude%20Ruralit%C3%A9s%202021%20d%C3%A9f.pdf>

Enquête auprès des utilisateurs du covoiturage longue distance—La librairie ADEME. (2015). Consulté à

l'adresse <https://librairie.ademe.fr/mobilite-et-transport/2713-enquete-aupres-des-utilisateurs-du-covoiturage-longue-distance.html>

La Plateforme du Transport Solidaire. Transport Solidaire. Consulté à l'adresse

<https://transport-solidaire.fr/>

Infographie enquête CSA CGAD. (2020). Consulté à l'adresse

[https://www.cgad.fr/app/uploads/2020/12/infographie.enqueteCSA.CGAD\\_.pdf](https://www.cgad.fr/app/uploads/2020/12/infographie.enqueteCSA.CGAD_.pdf)

Les Petits Frères des Pauvres des Sources de la Seine. Consulté à l'adresse

<https://www.petitsfreresdespauvres.fr/nos-implantations/les-petits-freres-des-pauvres-des-sources-de-la-seine>

Passage piétons : aménagement d'une zone tampon de sécurité – Ministère de l'Intérieur (2019). Consulté

à l'adresse <https://www.interieur.gouv.fr/Archives/Archives-des-actualites/2019-Actualites/Passage-pietons-amenagement-d-une-zone-tampon-de-securite>

Les Français et l'aspect économique de la crise du Covid-19—IFOP. (2021). Consulté à l'adresse

<https://www.ifop.com/publication/les-francais-et-laspect-economique-de-la-crise-du-covid-19/>

Infos pratiques : CEA Valduc. Consulté à l'adresse

<http://www-dam.cea.fr/valduc/infos-pratiques/>