

DERRIÈRE LES APPARÉNCES

#3

JUIN 2025

Le pays où la reine semble être **une voiture**

Plongée dans les rapports
complexes à la mobilité
du territoire rural
de Champagnole-Nozeroy



Dans les territoires ruraux, la voiture semble être la reine incontestée de la mobilité. Mais en y regardant de plus près, cette apparente dépendance cache des réalités plus complexes. Derrière l'usage massif de la voiture se révèlent des besoins, des contraintes et des aspirations souvent négligées : des coûts d'utilisation trop élevés, des profils sans permis (et/ou sans voiture à disposition), des difficultés à conduire pour de multiples raisons (santé, craintes...) et des habitants qui demandent de plus en plus d'alternatives pour des raisons économiques, pratiques ou écologiques.

En 2020, Keolis a réalisé une étude dans le territoire de Champagnole-Nozeroy, en pleine région du Jura, qui met en lumière ces contradictions et révèle que, loin de résis-

ter au changement, les habitants attendent des solutions plus variées et adaptées pour repenser leurs déplacements quotidiens.

Afin de saisir les habitudes et besoins réels des habitants, l'étude a adopté une approche qualitative et quantitative, combinant des questionnaires distribués auprès des résidents, des entretiens semi-directifs et des groupes de discussion. Cette méthodologie a permis d'explorer à la fois les comportements de mobilité actuels, mais aussi les attentes et les frustrations des habitants face à l'offre de transport existante, en tenant compte de la diversité des territoires de vie (zones urbaines vs zones plus rurales).

Sur le territoire, près de 25 % des déplacements sont liés au travail, mais une part importante (40 %) concerne des achats, des loisirs ou des visites sociales et familiales (20 % des déplacements).

KEO
SCOPIE

IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

La voiture, coûteuse et omniprésente...

À première vue, l'étude montre que la voiture est perçue comme le moyen de transport incontournable. Les habitants la décrivent comme un outil indispensable pour se déplacer dans un territoire où les distances sont longues et les transports en commun peu fréquents.

... mais malgré les apparences, pas pour tous et pas tout le temps...

Cependant, ce constat cache une réalité plus nuancée. Le coût croissant de l'usage de la voiture, l'impact écologique et les contraintes liées à l'âge ou à l'absence de permis poussent de plus en plus d'habitants à réclamer des solutions alternatives.



“

« Ici, sans voiture, tu ne peux rien faire. Tout est loin, même pour acheter du pain. »

Marc, 47 ans

“

« On a chacun une voiture, sinon, c'est impossible de concilier travail et vie de famille. »

Marie, 39 ans

“

« Entre le prix de l'essence et l'entretien, la voiture devient un vrai gouffre financier. Je préférerais qu'il y ait plus de bus. »

Sylvie, 52 ans

“

« Je conduis moins qu'avant, j'aimerais bien pouvoir faire mes courses en bus, mais les horaires ne sont pas pratiques. »

Luc, 60 ans, retraité

À observer les flux sur les routes, la voiture semble reine. Pourtant dans le territoire étudié, 10 % des ménages n'en disposent pas et même près de 20 % dans la commune de Champagnole (Source Insee). Mais une seule automobile ne peut parfois répondre à tous les besoins du foyer, sans compter les adolescents qui représentent environ 10 % de la population de la Communauté de communes. Surprise : alors que la voiture semble le fidèle compagnon de l'immense majorité, lors des entretiens qualitatifs, il existe une forme de ressentiment mitigé envers elle. Finalement, quel que soit le niveau d'équipement dans le foyer, cette relation quasi exclusive avec l'automobile semble peser, que ce soit pour :

1. Les multimotorisés : ce sont souvent des familles où chaque adulte possède un véhicule, notamment pour le travail. Ils effectuent des trajets réguliers, principalement domicile-travail, mais expriment un ras-le-bol lié aux coûts croissants de la voiture.

François, 42 ans, père de famille, raconte : « On travaille tous les deux, avec des horaires différents. Sans deux voitures, ce serait ingérable, mais ça coûte cher. »

2. Les monomotorisés : des ménages qui ne possèdent qu'un seul véhicule, souvent pour des raisons économiques. Ils dépendent de la voiture, mais la partagent entre plusieurs utilisateurs, limitant ainsi leurs déplacements.

Sophie, mère de trois enfants : « Nous avons une seule voiture. Je l'utilise pour emmener les enfants à l'école, mais mon mari prend le bus pour aller au travail quand il peut. »

3. Les non-motorisés : ce sont les jeunes sans permis ou les personnes âgées sans voiture, qui dépendent des transports en commun, du covoiturage ou de l'entraide familiale. Ils sont souvent les plus enclins à demander des solutions alternatives.

Pauline, 27 ans, mère célibataire : « Je n'ai pas de voiture et je ne peux pas me permettre d'en acheter une. Je compte sur mes parents ou sur les voisins pour m'aider à faire mes courses. »

Un désir de changement, via des alternatives de qualité

Les témoignages recueillis dans le cadre de l'étude révèlent non seulement des frustrations liées à la dépendance à la voiture, mais aussi une demande croissante pour des solutions de mobilité alternatives. Si beaucoup voient la voiture comme indispensable, ils admettent qu'ils utiliseraient volontiers des alternatives plus durables si celles-ci étaient disponibles et fiables.

Lucie, 30 ans : « J'ai acheté un vélo électrique et je m'en sers de plus en plus. Mais il faudrait plus de pistes cyclables. »

Paul, 66 ans : « Avant, je faisais tout en voiture, mais avec l'âge, je conduis de moins en moins. Des bus plus

fréquents, surtout pour aller en ville, ce serait une vraie solution. »

Ces témoignages illustrent un désir latent de changement, notamment chez les jeunes actifs et les retraités (environ 30 % de la population), deux catégories pour lesquelles la dépendance à la voiture est perçue comme une contrainte plus qu'une liberté.

L'un des aspects les plus marquants de cette étude est la manière dont les coûts d'utilisation de la voiture influencent les habitudes de déplacement. Près de 70 % des sondés déclarent que le prix de l'essence et l'entretien de leur véhicule pèsent lourdement sur leur budget mensuel.

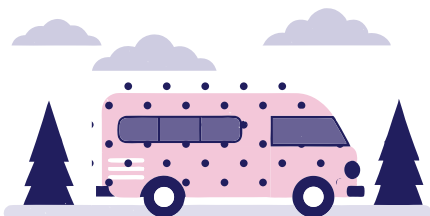
Cette donnée est d'autant plus frappante dans un contexte où les revenus sont généralement plus faibles.

En parallèle, l'impact écologique de la voiture est de plus en plus pris en compte, notamment par les jeunes générations et les habitants sensibles aux enjeux environnementaux. Beaucoup d'entre eux déclarent être prêts à changer leurs habitudes de déplacement, à condition que des solutions écologiques et abordables soient disponibles.



« Chaque plein d'essence nous coûte une fortune. Avec les enfants et le travail, on fait attention à nos trajets, mais ce n'est pas toujours possible. »

Élodie, mère de famille



Des solutions avérées qui répondent aux besoins de mobilité en zone rurale

Face à ces constats, plusieurs pistes se dégagent pour repenser la mobilité dans les territoires comme celui de Champagnole-Nozeroy. Les habitants demandent des alternatives à la voiture, mais celles-ci doivent être adaptées à leurs besoins quotidiens et

à la géographie du territoire.

1. Renforcer les transports en commun locaux : les habitants expriment un besoin urgent d'améliorer l'offre de bus, tant en termes de fréquence que de couverture (amplitude et lieux desservis) et pas uniquement en période scolaire. La mise en place de services adaptés, par exemple pour les horaires de travail, notamment tôt le matin ou tard le soir, montre bien l'intérêt de développer un réseau de cars express. Keolis avec son offre LIRIS Express (Liaison Interurbaine Régulière par Keolis) accompagne les territoires pour répondre à ces demandes.

2. Développer des services à la demande (TAD) : les services de transport à la demande (sur réservation ou pas) sont plébiscités par les personnes âgées, les familles monoparentales (qui représentent 7 % des ménages de la Communauté de communes, en augmentation de 16 % au cours des onze dernières années) et des adolescents

(qui rappelons-le sont « scolaires » moins d'un jour sur deux dans l'année), pour qui les déplacements quotidiens peuvent être un véritable défi. Keolis est le premier opérateur français de transport à la demande, grâce à différents types d'offre sur mesure, répondant à la diversité des besoins des citoyens.

3. Encourager le covoiturage : le covoiturage est déjà bien ancré pour certains types de trajets (longs trajets, loisirs), mais il pourrait être plus structuré notamment pour les trajets domicile-travail.

4. Favoriser les mobilités douces et électriques : le développement des pistes cyclables, de stationnement vélo et l'encouragement à l'utilisation du vélo pourraient également offrir une alternative crédible pour les déplacements de courte distance (source ENTPE 2019 : dans les communes rurales et à densité de population intermédiaires, environ deux tiers des déplacements font moins de 10 km).