

# Déplacements

## Éléments d'état des lieux

### Infrastructures : une dominante routière

- Un territoire bien desservi par les autoroutes (A 39 – A 36)
- 3 lignes ferroviaires desservent le territoire et ses principales villes et sont complétées par une offre routière. Le Jura est le département franc-comtois ayant le plus de kilomètres de voie ferrée et l'offre s'est développée ces dernières années, avec notamment de nouveaux horaires pour des allers/retours en période de pointe hebdomadaire entre Saint-Claude et Besançon et des modifications d'horaires de train pour faciliter les correspondances à Mouchard. 3 allers/retours entre Belfort et Lyon ont été créés en 2012, qui desservent les gares de Mouchard, Arbois, Poligny, Lons-le-Saunier, Cousance et Saint Amour. Il existe 10 allers/retours par jour entre Lons-le-Saunier et Besançon. En 2012, la ligne entre Lyon et Besançon a vu sa fréquentation augmenter de 63% par rapport à 2011. *(données régionales)*
- Des inégalités territoriales : si le Haut-Jura bénéficie d'une desserte moins dense que les autres lignes du département (4 A/R par jour Dole-St Claude directs ou en correspondance), 3115 voyageurs transitent chaque jour par la gare de Dole (2012), qui est la plus fréquentée du département. La gare de Dole bénéficie chaque jour de 23 AR entre Dijon et Besançon ainsi que de liaisons vers Mouchard et Pontarlier. 5 allers retours directs Dole-Paris sont possibles chaque jour en Train à Grande Vitesse, ainsi que 7 allers retours Dole-Paris avec correspondance à Dijon en 10 mn entre un TER et un TGV. Depuis Lons-le-Saunier, Paris est accessible via 8 allers retours journaliers avec une correspondance. *(données régionales)*
- L'offre devrait être stabilisée, avec en 2015, pour rejoindre Paris, depuis le haut Jura, des correspondances améliorées à Dole. La SNCF a également annoncé le rétablissement de possibilités de trajets TGV directs vers Paris depuis Mouchard en septembre 2014.
- Les nuisances liées à la route : les transports routiers sont les premiers émetteurs de gaz à effet de serre sur le département ainsi que de polluants atmosphériques tels que poussières fines et oxydes d'azote, qui sont les polluants dont les taux sont les plus problématiques dans le Jura. *(Voir Fiche Risques et Nuisances)*
- La part de trafic « subie », via les véhicules qui transitent, semble importante.

**Les infrastructures de transport encouragent l'utilisation de la voiture. Améliorer l'accessibilité du département par des moyens de transports moins polluants**

### Un aéroport en pleine expansion

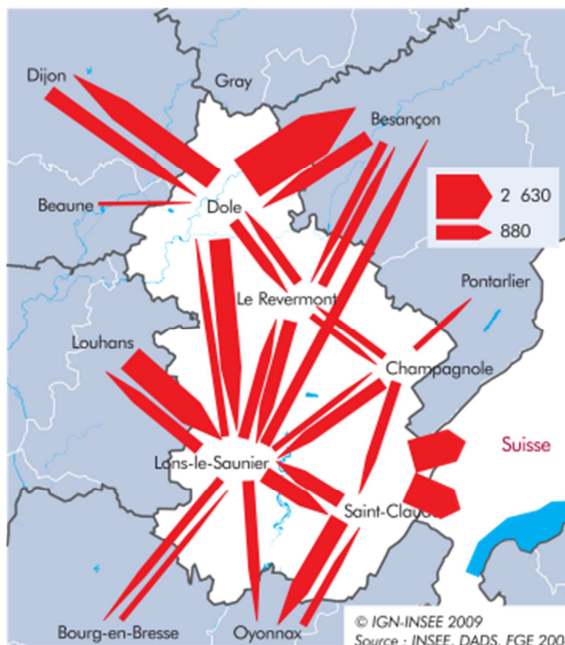
- 80 000 personnes transportées en 2013, près de 100 000 prévues en 2014.
- Les destinations proposées (Porto, Marrakech, Barcelone, Lisbonne, Bastia et Nice) ainsi que les conditions tarifaires des compagnies présentes drainent une population qui dépasse les frontières départementales. L'aéroport devient également une porte d'entrée à valoriser au plan touristique pour la destination Jura.

- Les nuisances liées à l'aéroport sont dues aux émissions de gaz à effet de serre, à la consommation d'énergie, au trafic généré et aux nuisances sonores.

**Du point de vue économique et touristique, le développement de l'aéroport constituera d'autant plus un atout qu'il pourra davantage se rapprocher des besoins départementaux.**

### Des déplacements domicile – travail importants

- Les actifs jurassiens travaillent majoritairement dans leur département, mais souvent hors de leur commune de résidence. (Insee)
- La voiture est le mode de transport largement privilégié. (Insee)
- De nombreux mouvements se font entre zones d'emploi jurassiennes. Celle de Lons-le-Saunier en bénéficie en premier lieu (voir carte ci-contre). (Insee)
- Le diagnostic du SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) du Haut-Jura identifie des problèmes importants de mobilité, principalement pour des trajets internes au territoire du Parc Naturel Régional.
- Les mouvements pendulaires les plus importants du département se font vers la Suisse et sont en expansion (plus de 4 660 travailleurs frontaliers) (Diagnostic ATMOT 2013). Aucune offre publique pour leur transport n'est aujourd'hui mise en place côté français mais on peut noter des initiatives de transport collectif de la part des entreprises suisses elles-mêmes.
- Une réflexion est à mener pour limiter les besoins en déplacement. Cela passe par la prise en compte de la problématique déplacement dans l'aménagement du territoire, dans le déploiement des services de proximité (ou itinérants) et dans l'aménagement numérique.



**Diminuer les trajets domicile – travail, notamment en développant des alternatives à la voiture individuelle. Une sensibilisation de la population est nécessaire en parallèle.**

**Plus largement, réduire les besoins de déplacements individuels.**

### Jurago : une offre de déplacement riche mais encore peu utilisée par les particuliers

- 304 lignes de bus (33 structurantes, 139 secondaires, 132 locales) pour un total de 338 267 voyages durant l'année 2011-2012 (soit +11% en un an). A titre de comparaison, le département du Doubs ne compte que 3 lignes ouvertes au public. Lons-le-Saunier / Bourg en Bresse est la ligne la plus fréquentée (140 000 voyages/an).

- Le Département ne cesse d'augmenter les trajets proposés. En effet, environ 6 millions de kilomètres de route sont parcourus par les bus pour l'année 2011 – 2012 (soit une augmentation de 10% par rapport à 2010-2011).



- La tarification unique à 2€ pour tous et la gratuité pour les élèves permet un accès des transports publics départementaux au plus grand nombre. Les voyageurs sont essentiellement des scolaires, avec seulement 10% de « voyageurs commerciaux » ; mais on note une augmentation régulière des passagers « non scolaires » : +27% (2010-2011) et +12% (2011-2012) depuis la tarification unique.
- On observe malgré tout des inégalités territoriales de l'accès aux offres de transport.

**L'offre de bus proposée par le Département est riche mais ne parvient pas encore à séduire totalement les particuliers. D'où des réflexions sans doute à mener pour améliorer la desserte domicile-travail.**

**De même, un enjeu fort de déplacement pour les personnes à besoins spécifiques (personnes âgées, à mobilité réduite ou sans permis, personnes en situation de précarité) en mettant par exemple en place des systèmes de transport à la demande.**

**Des enjeux liés à la mise en place de liaisons touristiques dans certains sites.**

### Pratique du vélo : une politique départementale récente et ambitieuse



- Un réseau prévu de 180 km de véloroutes et voies vertes programmé, dont 100 déjà réalisés ainsi que de nombreux itinéraires balisés pour les pratiques loisirs.
- En 2011, a été lancé un plan « Jura département cyclable » avec 3 volets : le développement du loisir vélo, les déplacements en milieux urbains et péri-urbains et le cyclotourisme en rase campagne.
- Cependant l'importance des distances de déplacement au sein d'un département rural au climat difficile et au relief marqué, réduit la place du vélo comme solution de déplacement permanente.

**Amplifier et coordonner les politiques locales de développement des transports doux, notamment pour l'utilisation du vélo comme mode de déplacement utilitaire urbain.**

## **Prise en compte des autres enjeux du développement durable**

### **Une prise en compte accrue de l'environnement dans la conception des politiques de transport et de déplacement**

- Pour préserver la biodiversité au bord des routes départementales, un plan de fauchage raisonné a été élaboré en 2011. Ce plan intègre également la lutte contre les plantes invasives. Le Département vise également un objectif « zéro phyto » d'ici 2015. Certaines communes ou intercommunalités ont des engagements similaires pour l'entretien de leur propre voirie.
- Clauses sociales et environnementales dans les marchés publics départementaux, pour exemples :
  - l'exigence concernant l'âge des véhicules du réseau Jurago : aujourd'hui, l'âge moyen du parc véhicules est de 5,5 ans, ce qui est très correct au regard des normes de pollution.
  - la réutilisation des matériaux, procédés économes en énergie ou le travail de personnel en insertion, commencent à être exigés dans certains marchés de travaux routiers.
- La réduction des déplacements en véhicules individuels a des répercussions intéressantes en termes de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de qualité de l'air.
- Des efforts à poursuivre pour rendre les transports accessibles aux personnes à mobilité réduite et en situation de handicap (*Voir Fiche Handicap*)

### **Des enjeux de lutte contre la précarité énergétique liée aux transports**

- La consommation énergétique liée aux déplacements des particuliers est la plus haute de la région. Le coût de l'énergie en augmentation impliquera à l'avenir des problèmes de précarité énergétique liée aux transports pour les ménages modestes, notamment en milieu rural. Cette problématique est de plus en plus prise en compte dans les politiques d'aménagement du territoire. (*Voir Fiche Energie*)

## **Actions sur le territoire**

- Voirie départementale : un réseau dense et relativement bien entretenu : 3 500 km de routes à entretenir, ce qui représente pour 2012 : 23 500 tonnes de sel et 1 230 000 m<sup>2</sup> de revêtements bitumineux mis en œuvre. En 2012, le Département a installé une station météo routière pour améliorer sa connaissance et sa gestion des conditions de circulation.
- La gare de Dole fait l'objet d'une convention pour l'aménagement d'un pôle d'échanges multimodal, en voie de réalisation. Une réflexion est en cours sur celle de Lons-le-Saunier.
- Un Schéma Régional des Infrastructures de Transport 2015-2025 fait du TER et de la multimodalité les maillons essentiels de la mobilité des biens et des personnes ; une meilleure prise en compte du réseau de transports départemental Jurago est préconisée.

- Afin de limiter les nuisances routières dans les villages, des arrêtés municipaux interdisent le transit routier en permanence (Beaufort, Gevingey, Messia sur la RD 1083 - Perrigny, Conliège, Revigny sur la RD 678), et d'autres l'interdisent de nuit (Orchamps RD 673).
- Le réseau Jurago s'adapte aux évolutions technologiques en proposant des outils répondant aux comportements des usagers des transports collectifs (billettique embarquée, site Internet, alertes par SMS en cas de dysfonctionnements, etc.). De même, pour les TER, la Région et la SNCF ont développé depuis plusieurs années un service d'alerte SMS (TER Flash Trafic) en cas de perturbations. La vente sur internet et smartphone des billets TER est désormais disponible et une étude est en cours sur l'évolution du système de distribution des titres de transports.
- Un Schéma de covoiturage départemental a été réalisé. Il est actuellement acté et en cours de mise en œuvre, en cohérence avec les autres autorités régionales Organisatrices de Transport. Le Grand Dole a également un Schéma de déplacements doux ; un autostop organisé est déployé depuis fin février 2014. Une réflexion est en cours entre l'Agglomération lédonienne et le Département afin de coordonner les offres de transport en commun et rendre ainsi les dispositifs plus efficaces.
- Des systèmes de Transports à la Demande sont disponibles sur les territoires des villes centres comme l'agglomération lédonienne, doloise et sanclaudienne.
- Durant l'année 2014, le Département déploiera, en partenariat avec les collectivités locales volontaires, une cinquantaine de bornes de recharge pour véhicules électriques.
- Afin de mettre l'accent sur la pratique vélo « utilitaire », un appel à projets a été lancé fin 2013 pour la réalisation de schémas de déplacements doux par des collectivités infra-départementales. La Région réfléchit également au développement de dispositifs d'aide en faveur des déplacements doux en centre bourgs.
- Un Plan de Déplacement Inter-Etablissements (PDIE) a été mis en place autour de Lons-le-Saunier par l'Espace Communautaire Lons Agglomération en 2010, afin d'optimiser les déplacements liés aux activités des agents. 10 établissements partenaires, dont le Département, s'engagent dans cette démarche.
- Afin d'éviter les déplacements, des initiatives pour développer le travail à distance et la dématérialisation de l'accès aux services sont prises. *(Voir Fiche Economie)*



## Synthèse stratégique

ATOUPS	FAIBLESSES
<ul style="list-style-type: none"><li>Les lignes de bus départementales ouvertes au public</li><li>Un bon état des routes départementales</li><li>Une bonne desserte autoroutière</li><li>3 lignes ferroviaires qui desservent le territoire</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Des déplacements largement dominés par la voiture individuelle</li><li>Des horaires de transport en commun encore peu adaptés aux travailleurs</li></ul>
OPPORTUNITÉS	MENACES
<ul style="list-style-type: none"><li>L'élaboration de 2 pôles d'échanges multimodaux autour des gares de Lons-le-Saunier et Dole</li><li>Un aéroport en pleine expansion à exploiter au mieux, malgré les nuisances occasionnées</li><li>Des politiques de déplacements alternatifs en cours de développement</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>Une offre ferroviaire inégale sur le territoire</li><li>L'évolution prévisible du coût des énergies fossiles risque de pénaliser les populations rurales, avec le développement d'une précarité énergétique liée aux transports</li></ul>

### Rappel des enjeux :

- L'offre des infrastructures de transport encouragent l'utilisation de la voiture. L'accessibilité du département par des moyens de transports moins polluants est à améliorer.
- Du point de vue économique et touristique, le développement de l'aéroport constituera d'autant plus un atout qu'il pourra davantage se rapprocher des besoins départementaux.
- Diminuer les trajets domicile – travail, notamment en développant les modes actifs, en alternative à la voiture individuelle. Une sensibilisation de la population est nécessaire en parallèle. Plus largement, réduire les besoins de déplacements individuels.
- L'offre de bus proposée par le Département est riche mais ne parvient pas encore à séduire totalement les particuliers. D'où des réflexions sans doute à mener pour améliorer la desserte domicile-travail.
- De même, existe un enjeu fort de déplacement pour les personnes à besoins spécifiques (personnes âgées, à mobilité réduite ou sans permis, personnes en situation de précarité ...), en mettant par exemple en place des systèmes de transport à la demande.
- Des enjeux liés à la mise en place de liaisons touristiques dans certains sites.
- Amplifier et coordonner les politiques locales de développement des transports doux, notamment pour l'utilisation du vélo comme mode de déplacement utilitaire.

## Indicateurs de suivi

### Kilomètres annuels du réseau départemental Jurago

- **Intérêt** : Cet indicateur permet d'observer l'offre de déplacement en transport en commun. Dans un territoire rural, le besoin en mobilité est important notamment pour l'accès aux services.
- **Description** : Nombre de kilomètres parcourus par les transports en communs départementaux sur l'ensemble du territoire.
- **Données mobilisés** : kilomètres annuels parcourus par les transports en commun pour chaque lot.

### Fréquentation des bus Jurago par des personnes « non scolaires »

- **Intérêt** : Cet indicateur permet d'observer la fréquentation des transports en communs départementaux mis à disposition et donc l'importance de ces derniers dans la mobilité de la population jurassienne. Observer l'évolution de la fréquentation des cars permet également d'évaluer la politique des horaires de passage des cars mise en place.
- **Description** : Nombre de voyages effectués sur le réseau départemental par année.
- **Données mobilisés** : Fréquentation commerciale par année