

Intégrer la problématique des déplacements dans l'aménagement du territoire

Intégrer la problématique des déplacements dans l'aménagement du territoire

Par sa situation géographique, la Franche-Comté est un territoire de transit. L'autoroute entre Dole et Belfort compte le plus fort trafic avec environ 17 000 véhicules légers et 5 500 poids lourds pas jour. Les axes secondaires transversaux tels que Delle/Luxeuil ou Bourg-en-Bresse/Dijon comptabilisent également un fort trafic avec environ 10 000 voitures par jour et 2 000 à 5 000 poids lourds selon les transepts. Malgré une baisse de trafics sur les dernières années, le trafic reste important générant des risques liés au transport de matières dangereuses et des émissions de gaz à effet de serre et polluants de l'air non négligeables.

Les déplacements domicile/ "travail ou études" de Franche-Comté sont moins émetteurs de dioxyde de carbone que la moyenne nationale ou les territoires voisins notamment grâce à une offre complète en logements/bureaux/université/commerces sur les principaux pôles urbains, limitant les distances de déplacement et à l'origine d'une répartition des parts modales plutôt favorable aux modes doux : 13,2% pour la marche ou le vélo (parmi les plus élevées du grand est).

Toutefois les dynamiques actuelles de périurbanisation et de concentration de l'activité dans les pôles urbains risquent de faire évoluer les émissions de gaz à effet de serre si ces tendances ne sont pas couplées avec une offre de transports en commun adéquate. En effet, les navetteurs des bassins de vie périurbains, plus résidentiels, se déplacent massivement dans les pôles d'emplois en voiture individuelle, générant de fortes émissions de dioxydes de carbone.

Actuellement, la part modale liée aux déplacements en transports en commun sur les mouvements pendulaires est de 6,7 % ce qui est faible par rapport aux 9.2 % nationaux. Toutefois, on constate que la nouvelle circulation cadencée des TER Franc-Comtois mise en place en 2011 a permis en 2012 un accroissement de 7.5% de la fréquentation par rapport à 2011. De même, l'utilisation des transports en commun par les populations stables et migrantes des principaux bassins de vie urbains que sont Besançon, Belfort et Montbéliard est 4 fois supérieure aux territoires moins bien dotés. Ces dynamiques laissent présager une marge de progression de la part modale des transports collectifs sous couvert d'un dimensionnement suffisant et adapté aux besoins locaux.

Sources :INSEE - Migrations alternantes : des émissions de CO2 différenciées selon les

Indicateurs

Emissions de CO2 domicile-travail ou étude par km et par personne ^[1]

La mobilité des personnes a des effets avérés sur la qualité de l'air et le réchauffement climatique. Les transports sont à l'origine d'une part importante des rejets de polluants et de gaz à effet de serre (GES) entraînant un risque de réchauffement climatique. Parmi les 6 gaz à effet de serre retenus dans le protocole de Kyoto, le dioxyde de carbone (CO2 ou encore gaz carbonique) est le plus répandu.

NB : Les émissions de CO2 par personne et par km sont issues du rapport entre les émissions de CO2 et la distance moyenne parcourue annuellement par une personne effectuant les déplacements.

Valeur de référence:

128.60

Unité:

g/jour

Année de référence:

2007

Type d'indicateur:

Pression

Fréquence de mise à jour:

Triennale

Objectif de l'indicateur:

Suivre l'évolution des émissions de CO2 par personne et par km pour rendre compte des incidences des déplacements pendulaires sur le territoire et évaluer l'effet global des évolutions de parts modales, distances parcourues et du renouvellement de la flotte de véhicules.

Sources:

INSEE, Recensement de la population 2007;SOeS; Certu

Tendance attendue:

>Négatif

Part modale de la voiture dans les déplacements domicile/travail ^[2]

Les indicateurs des parts modales des déplacements domicile-travail permettent de suivre

l'évolution des comportements au fil du temps et de les mettre en relation avec les politiques locales et nationales d'incitation aux transports en commun et modes doux.

Valeur de référence:

80.10

Unité:

Part : %

Année de référence:

2007

Type d'indicateur:

Réponse

Fréquence de mise à jour:

Annuelle depuis 2006

Objectif de l'indicateur:

Evaluer la part et l'évolution de l'emploi de la voiture ou de la moto dans les déplacements domicile/travail

Sources:

INSEE-Recensement de la population 2010 : exploitation principale

Tendance attendue:

>Négatif

© Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

- [Plan de site](#)
- [Mentions légales](#)
- [Authentification](#)

URL source: <http://perfc.dev02.linalis.com/enjeux/planification-du-territoire/integrer-la-problematique-des-deplacements-dans-lamenagement-du>

Liens:

[1] <http://perfc.dev02.linalis.com/indicateurs/emissions-de-co2-domicile-travail-ou-etude-par-km-et-par-personne>

[2] <http://perfc.dev02.linalis.com/indicateurs/part-modale-de-la-voiture-dans-les-deplacements-domiciletravail>