Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Elaboration prescrite par la délibération du Conseil Communautaire du 15 décembre 2015

1.1 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT ET DIAGNOSTIC DU TERRITOIRE

PLUi approuvé par délibération du Conseil Communautaire du 18 décembre 2019

Vu pour rester annexé à la délibération du 18 décembre 2019

Signature et cachet

Volet Déplacements

GRAND DOLE
Communauté d'agglomération

1. RAPPORT DE PRESENTATION

1 POLARITES & ORGANISATION DU TERRITOIRE....3
1.1 La situation du territoire à l'échelle régionale....3
1.2 Un maillage de pôles intermédiaires, aux niveaux d'offre variables....3
1.3 L'offre de santé....4
1.4 L'offre de formation....6
1.5 L'offre de services en direction des publics spécifiques....7
1.6 L'aménagement numérique....8
2 MOBILITES & DEPLACEMENTS....9
2.1 Préambule : la prise en compte des déplacements dans un PLUi....9
2.2 Cadrage de la desserte et de la mobilité sur le territoire....10
2.3 Les pratiques de déplacement....11
2.4 Circulation et réseau viaire....17
2.5 Le stationnement....22
2.6 Les offres de transport alternatives : l'offre en transport collectif....29
2.7 L'intermodalité dans le territoire....41
2.8 Les offres de transport alternatives : les modes actifs....43
2.9 D'autres formes de mobilité émergentes : le covoiturage et l'autostop organisé....50
2.10 Les autres modes de transport sur le territoire....52
2.11 Synthèse et enjeux du volet polarités & déplacements....54

1 POLARITES & ORGANISATION DU TERRITOIRE

1.1 La situation du territoire à l'échelle régionale

Vu à l'échelle nationale, Dole bénéficie de sa position sur l'axe Rhin-Rhône et de la proximité de deux capitales régionales.

L'influence de Dijon et de Besançon s'accroît toujours un peu plus : les aires urbaines s'étendent tout comme l'attractivité commerciale, universitaire et culturelle. Les liens ont toujours été forts en matière universitaire-recherche-développement et de santé. Ils se renforcent avec la création de la région Bourgogne-Franche-Comté, plaçant Dole au centre de ces échanges (notamment institutionnels publics et privés).

La ville de Dole dispose d'une gamme étoffée de services et d'équipements structurants, dimensionnés pour une ville de 50 000 habitants. Elle compte parmi ces services « supérieurs » :

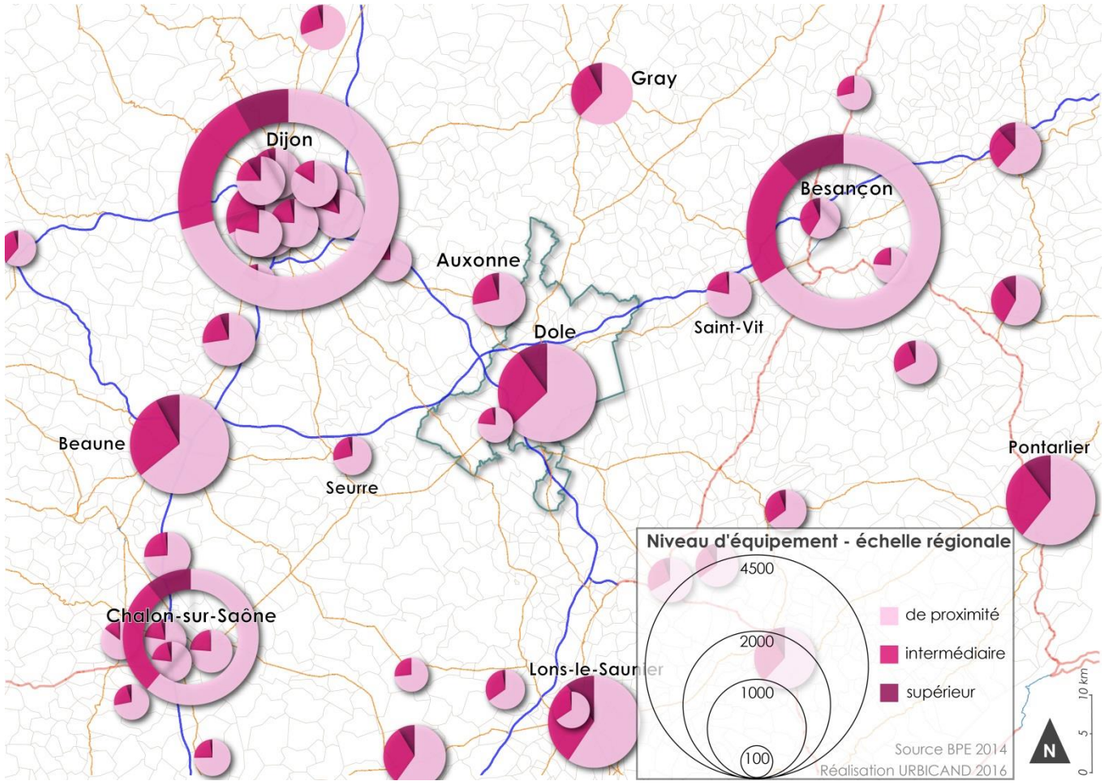
- des services administratifs/transport : sous-préfecture, centre hospitalier et centre hospitalier spécialisé qui rayonnent largement dans le Nord-Jura, palais de justice, SDIS, aéroport, gare TGV, port de plaisance,
- des établissements de formation : BTS, Greta et lycées ;
- des équipements de loisirs/culture : scènes du Jura (scène nationale), salle de spectacles et théâtre la Commanderie, conservatoire musique et danse, école et musée des beaux-arts, cinémas, musée Pasteur, office de tourisme ;
- des services d'action sociale : hébergement pour personnes handicapées ;
- des services et commerces : zones commerciales et centre-ville, dont 4 hypermarchés.

La présence d'un pôle sanitaire d'envergure (notamment psychiatrique) confortés au gré des réorganisations administratives et l'excellence en matière culturelle constituent des spécificités du territoire du Grand Dole,

Néanmoins, la ville de Dole ne dispose pas de centre de formation universitaire, à l'image du département du Jura, trop proche des centres régionaux de Dijon et de Besançon (moins de 40 kms chacun). Pourtant, quelques formations spécifiques existent : école de commerce, école d'infirmières et école des Beaux-arts à Dole, Rudologia, école de commerce et IUFM à Lons-le-Saunier.

Des renforcements d'équipements sont en cours à même de conforter le statut de la ville de Dole : l'extension du SDIS à Choisey avec le rattachement du centre pompiers Solvay (spécificité risques industriels), le site des congrès (Idealstandard) répondant au besoin d'accueil du salon Made in Jura, le projet de multiplexe (rive gauche de Dole, îlot Cordienne/site des anciens abattoirs) ou encore la modernisation de la piscine Barberousse (adjonction de deux gymnases et d'un bassin nordique).

D'intérêt plus local, des restructurations d'administrations ou des réhabilitations d'établissements sont envisagés : départ du service des domaines, projet de déplacement du commissariat, devenir des foyers pour personnes âgées des Patères et du Val d'Amour, devenir de l'internat du lycée Nodier (bâtiment Charité) ou encore possibilité d'un centre d'hébergement pour les apprentis.



Enfin, d'autres services et équipements de niveau intermédiaire sont identifiés :

- des services et commerces : 6 supermarchés,
- des équipements de loisirs/culture : piscines, aquaparc, stade, complexe sportif, médiathèque,
- des services d'action sociale : EHPAD, soins et services à domicile,…

1.2 Un maillage de pôles intermédiaires, aux niveaux d'offre variables

Le territoire est également maillé de pôles intermédiaires, avec des niveaux d'offre variables.

Le bourg de Tavaux est doté d'un bon niveau d'équipements intermédiaires et de proximité (scolaires, sportifs, commerces et services), d'emplois, d'un centre-ville et/ou zone commerciale animée. Tavaux se distingue par son collège, deuxième plus important en effectifs du territoire, et sa piscine, deuxième après celle de Dole.

Certains services-équipements de niveau supérieur y sont présents : gendarmerie, hypermarché et hôpital de jour.

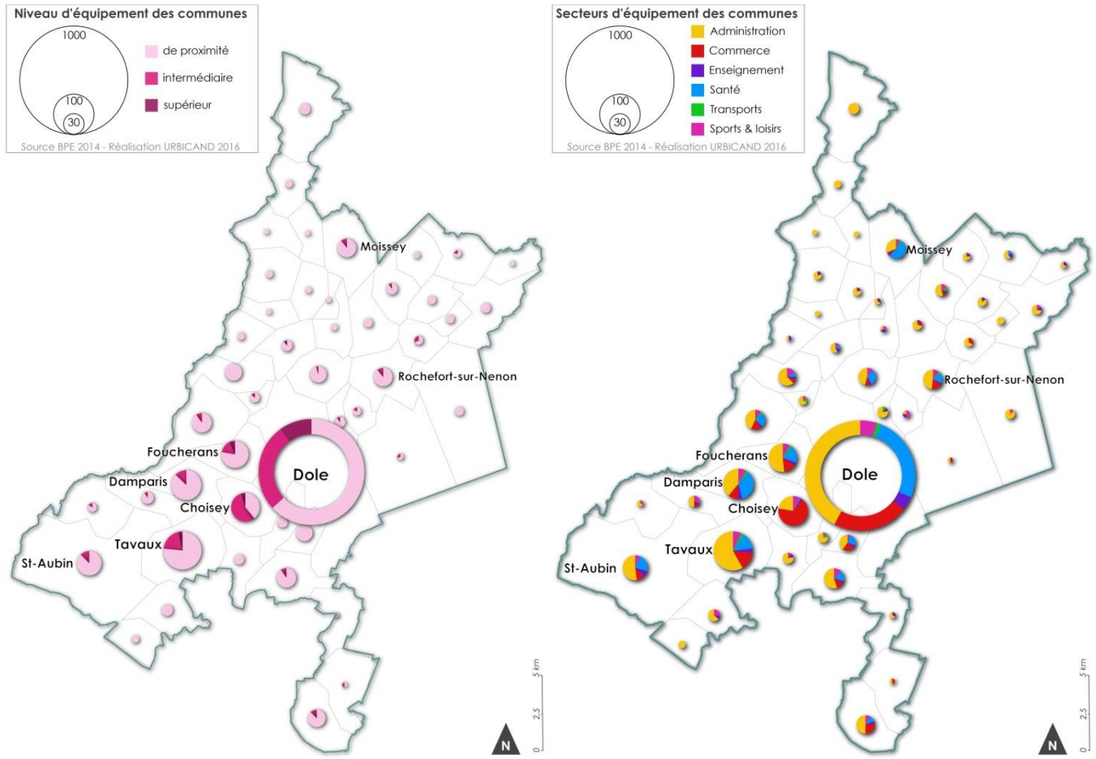
Les autres polarités, d'un niveau inférieur, correspondent notamment à l'essentiel des bourgs agglomérés ou de la première couronne doloise ; ils sont dotés selon les cas d'un bon niveau d'équipements intermédiaires (scolaires, sportifs, commerces et services), d'emplois, d'un centre-ville et/ou zone commerciale. Il s'agit de : Damparis, Choisey, Foucherans, Saint-Aubin, Champvans et Rochefort-sur-Nenon.

Plusieurs centres-bourgs voient leurs structures commerciales et de services se renforcer, en lien avec la dynamique démographique à St-Aubin, Champvans ou économique à Rochefort.

Quelques services-équipements de niveau supérieur sont notés à Foucherans (ESAT) et à Choisey (hypermarché, commerces spécialisés et SDIS). D'autres devraient se développer : implantation d'un supermarché à Saint-Aubin (en cours).

D'autres centres-bourgs maintiennent une offre de proximité, même si leur influence est **excentrée par rapport au territoire** : Parcey et Moissey.

Enfin, 11 communes ont au moins un commerce alimentaire (épicerie, boucher, boulanger) et 31 communes en sont dépourvues (les 2/3 des communes de la CAGD).

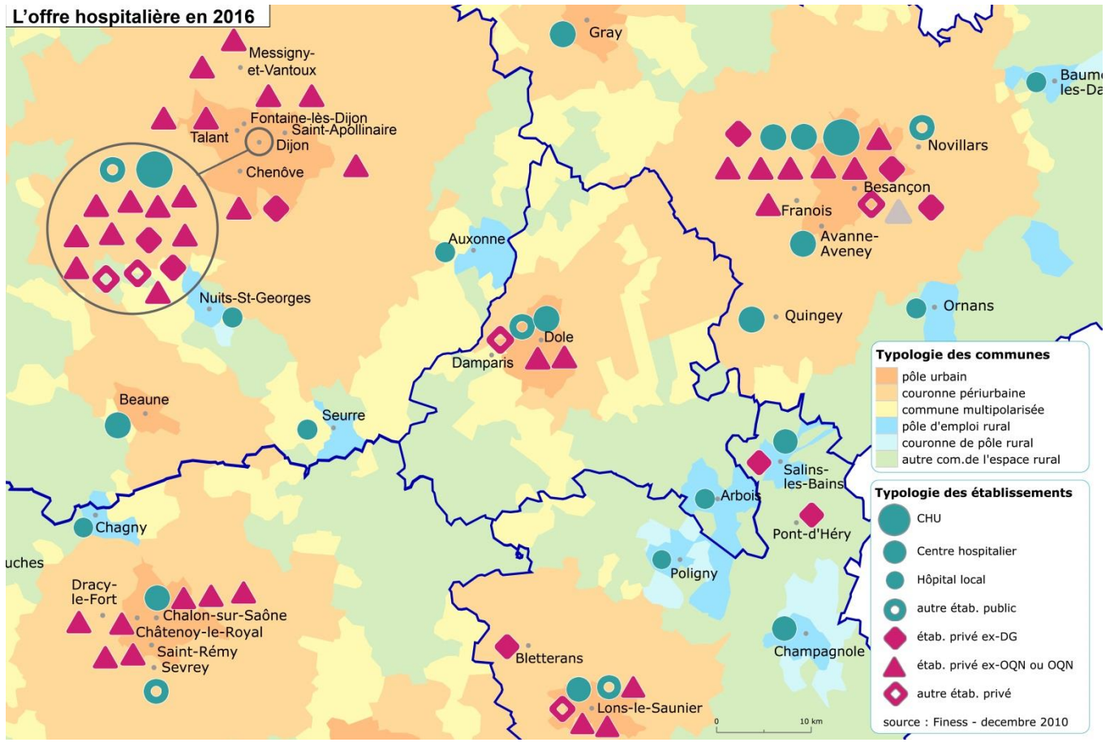


La répartition géographique des services et équipements du territoire est concentré à Dole et au Sud du territoire, générant un certain déséquilibre avec le Nord.

Cette situation est liée aux pôles d'emplois historiques du territoire (Dole et Tavaux), puis à une concentration de la population et des emplois davantage au Sud du territoire. A l'avenir, se pose la question du renforcement du pôle de Rochefort-sur-Nenon.

1.3 L'offre de santé

L'offre hospitalière



Le territoire dispose d'un pôle de santé conséquent, à la fois avec son centre hospitalier (424 dont 276 lits et places), son centre hospitalier psychiatrique Ste-Ylie (456 lits et places) et sa polyclinique (69 lits et places). Un hôpital de jour est également présent à Tavaux.

L'offre sanitaire environnante comprend les deux CHU de Dijon et Besançon, le centre de lutte contre le cancer de Bourgogne et un autre CHG jurassien à Lons-le-Saunier (à une soixantaine de kilomètres). L'hôpital public de Dole (CHG Louis Pasteur) comprend une maternité de niveau 2A4, une offre de chirurgie de première intention, une offre de médecine et une structure d'accueil des urgences.

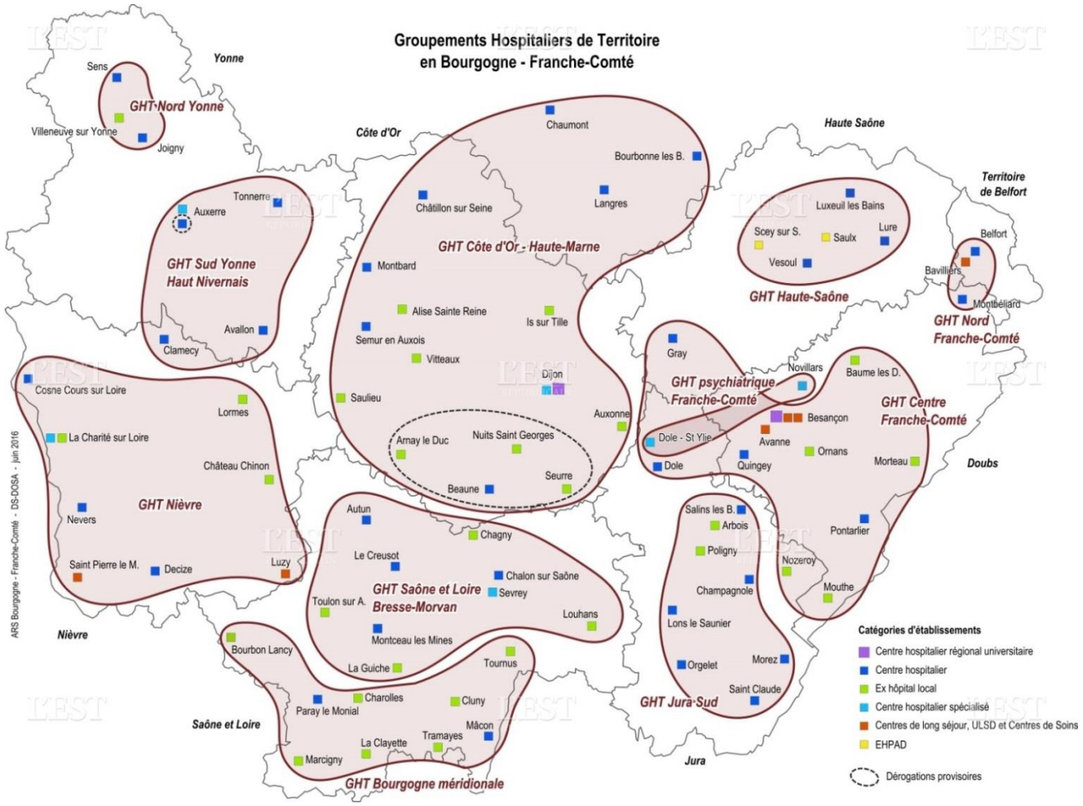
La part de marché du centre hospitalier Louis Pasteur dans sa zone d'attractivité est en légère augmentation en médecine. Elle est stable en chirurgie en hospitalisation complète et en diminution dans toutes les autres disciplines (source : Projet médical 2014-2018). Il faut toutefois noter que les flux d'adressage à partir de la médecine de ville sont organisés prioritairement vers l'offre privée de Besançon (clinique Saint-Vincent, polyclinique de Franche-Comté) et de Dijon (CLCC George-François Leclerc, clinique de Chenôve, clinique de Fontaine).

Les établissements du CH Louis Pasteur et la polyclinique du Parc ont signé un accord-cadre de coopération le 8 décembre 2014 pour la construction d'un plateau technique chirurgical unique sur le site du CH Louis Pasteur. Un projet médical commun est en cours d'élaboration et des études de faisabilité sont engagées. De plus, la polyclinique du parc dispose d'une offre chirurgicale complémentaire à celle existant.

Néanmoins, comme partout ailleurs, ces établissements sont confrontés aux départs à la retraite et à la difficulté d'attirer des praticiens dans le territoire.

Le territoire comporte également un Centre Hospitalier Spécialisé (Ste-Ylie à Dole), avec la particularité de son implantation géographique s'explique par la proximité du département du Doubs qui, jusqu'en 1968, orientait ses patients vers le CHS de Dole, en l'absence d'une structure propre. Aujourd'hui, le CHS couvre un territoire de 1200 km² alors que la moyenne nationale est de 770 km². En effet, il n'existe pas d'autre établissement spécialisé privé et le secteur libéral en psychiatrie est quasi inexistant.

En lien avec le CHS, l'hôpital de jour du même centre est implanté à Tavaux (consultations avec médecins psychiatres, psychologues, assistants sociaux ou un membre de l'équipe infirmière et de soins polyvalents de journée).



Dans le cadre du projet de loi de modernisation de notre système de santé, l'Agence Régionale de Santé a créée des Groupements Hospitaliers de Territoire (GHT) dans la grande région. Ces GHT constituent un outil de coopération où chaque établissement public trouve sa place dans une logique de groupe public : centres hospitaliers de proximité, centres hospitaliers, CHU, centre hospitalier spécialisé en santé mentale.

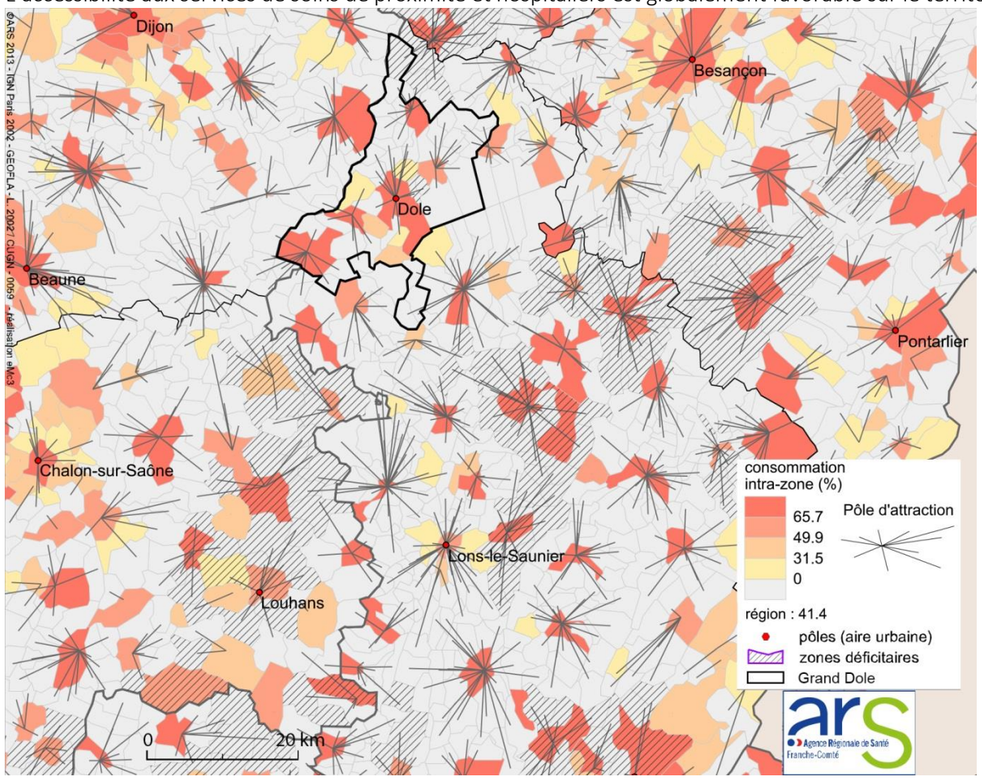
Cette nouveauté permettra, en inscrivant les hôpitaux publics dans une vision partagée de l'offre de soins, de **mieux organiser les prises en charge**, territoire par territoire, et de présenter un projet médical répondant aux besoins de la population (offre de proximité et accès à une offre de référence et de recours).

Le **GHT Centre Franche-Comté** compte le CHU de Besançon, le CHI de la Haute-Comté, les CH de Gray, Dole, Quingey, Avanne, Ornans, Morteau et Baume-les-Dames, le centre de soins et de réadaptation des Tilleroyes et le centre de long séjour de Bellevaux.

Dole tient une place importante avec un deuxième **GHT psychiatrique liant le CHS Ste-Ylie à celle de Novillars.**

La « médecine de ville »

L'accessibilité aux services de soins de proximité et hospitaliers est globalement favorable sur le territoire.



La médecine de ville regroupe tous les professionnels de santé libéraux qui exercent en cabinet de ville. Avec 52 médecins généralistes (source : ARS Bourgogne Franche-Comté 2014), le territoire du Grand Dole présente une densité globale très satisfaisante de 9,8 médecins pour 10 000 habitants (au-dessus des moyennes départementale 9 et nationale 9,3).

Néanmoins, la densité de praticiens est contrastée selon les secteurs, forte dans la ville de Dole (ratio supérieur à 13), plus modéré dans le secteur Sud (finage, Val d'Amour, bresse comtoise) et celui de Rochefort (moyenne de 6) et faible dans le secteur de Champvans (moyenne de 3).

Il s'agit principalement de communes de première couronne déclarées en zone déficitaire par exemple à Brevans, Baverans et Authume. A l'est de l'agglomération, on observe une fuite importante des patients vers Dole ou les pôles de santé d'Orchamps, Moissey et d'Auxonne, limitrophes de l'agglomération.

A noter que ces communes sont en cours de renforcement du nombre d'omnipraticiens, à la fois par la création de maisons médicales à Rochefort et à Champvans et par le renforcement de celles existantes (espace santé de Tavaux, maison de santé à Authume et pôle santé de Foucherans).

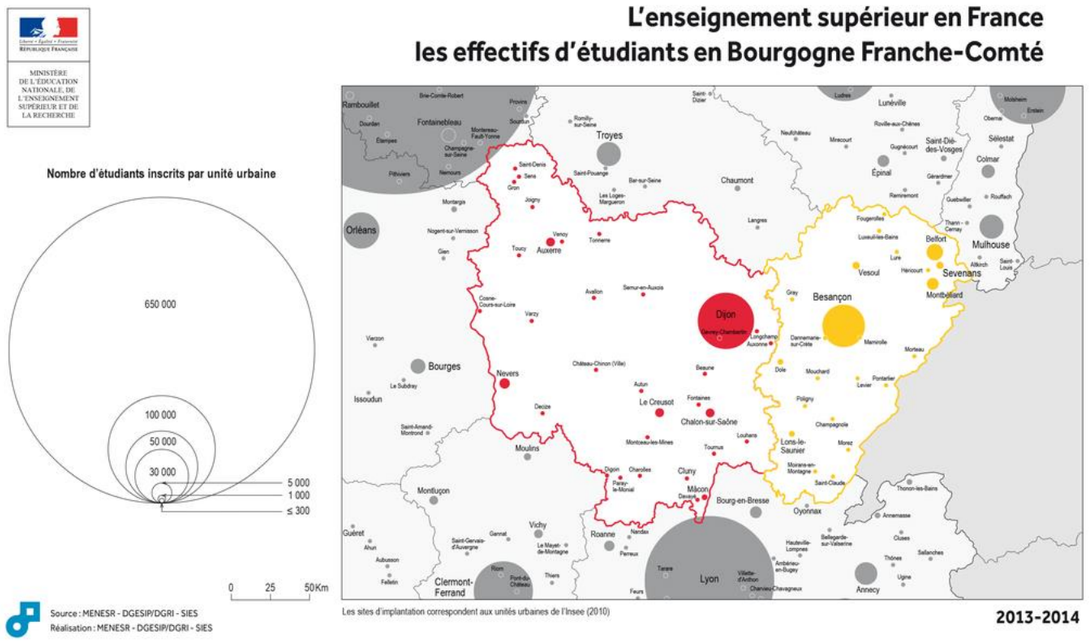
La présence et la répartition de pharmacies est satisfaisante. Point faible de l'offre de santé de proximité, la densité en infirmiers libéraux (8 infirmiers pour 10 000 habitants) est inférieure à la moyenne nationale (12,5), mais correspond aux moyennes départementale et régionale.

Enfin, l'offre de soins spécialisés est par nature la plus regroupée dans l'espace, polarisée par l'offre hospitalière.

Il en ressort un appauvrissement de l'offre dans la ville de Dole (hors CH) et dans les pôles ruraux de l'agglomération. C'est particulièrement le cas des spécialités cardiologie, gynécologie ou pédiatrie, dans les moyennes basses régionales. A contrario, la ville de Dole dispose d'une bonne situation pour les chirurgiens-dentistes, les psychiatres et psychothérapeutes, les ophtalmologistes ou les podologues.

1.4 L'offre de formation

L'offre de formation supérieure



Le territoire trop proche des universités de Franche-Comté (Besançon) et de Bourgogne (Dijon), ne dispose pas d'un centre universitaire (même si la ville accueillait l'université du Jura jusqu'au 16e siècle).

Aujourd'hui et compte tenu de l'attractivité résidentiel du secteur, de multiples formations supérieures jusqu'à bac +3 (BTS essentiellement) sont proposés. On compte parmi les instituts de formation l'école de commerce (EMC) et l'école d'infirmières (IFSI) à Dole.

A l'échelle du Jura, la ville-préfecture de Lons-le-Saunier dispose d'un site de formation universiatire, d'une **école de commerce et d'un IUFM à Lons.**

A Dole, les formations, au nombre de 26 (BTS et formations bac+2/3) sont à forte orientation commerciale, tertiaire, mais aussi industrielle (numérique, domotique,…).

Liste des diplômes délivrés dans le territoire du Grand Dole

Instituts	Diplômes délivrés
Institut de Formation en Soins Infirmiers (IFSI) Jura Nord-Dole	*Diplôme d'Etat infirmier* *Diplôme d'Etat aide-soignant*
Ecole de management Commercial (EMC)	*BTS gestionnaire d'unité commerciale spécialisé* *BTS attaché commercial* *BTS assistant ressources humaines* *Bac+3 responsable de développement commercial* *Bac+3 responsable d'un centre de profit tourisme*
Lycée Pasteur-Mont-Roland	*BTS assistant de manager* *BTS comptabilité et gestion* *BTS économie sociale et familiale* *BTS management des unités commerciales* *BTS services et prestations des secteurs sanitaire et social* *BTS services informatiques aux organisations (2 options)* *Diplôme des métiers d'art (costumier réalisateur)*
Lycée Duhamel	*BTS design de produits* *BTS électrotechnique* *BTS métiers de l'eau*
Pôle formation des industries technologiques	*BTS conception de produits industriels* *BTS conception et réalisation de systèmes automatiques* *BTS contrôle industriel et régulation automatique* *BTS fluides énergies domotique* *BTS systèmes numériques* *BTS technico-commercial*
Fondation Infa	*Diplôme d'Etat accompagnant éducatif et social*
Lycée Charles-Nodier	*BTS tourisme*

Source : ONISEP

A noter également que les employeurs industriels locaux ont soit leur propre centre de formation (Solvay) soit se fédèrent via le GEIQ Industries Franche Comté (formation sur des métiers recherchés tels que opérateur régleur sur machine-outil à commande numérique, soudeur, décolleteur, conducteurs de ligne, etc).

Les élus et partenaires soulignent ce manque d'attractivité de la ville entre autres par l'absence de formation de haut niveau. L'analyse de la pyramide des âges met en effet en évidence une part de jeunes en âge d'étudiants ou d'occuper un premier emploi, très faible dans le territoire. L'absence de formations supérieures y est pour beaucoup…

L'offre de formation primaire et secondaire

Le territoire du Grand Dole compte 40 écoles primaires, 7 collèges (dont 4 à Dole et 1 dans les communes de Tavaux, Damparis et Saint-Aubin) et 4 lycées (à Dole).

Le territoire connaît une hausse globale de ses effectifs scolaires (lycée/collège/école), même si ceux des maternelles sont en forte baisse : - 240 enfants entre 2008-2009 et 2013-2014.

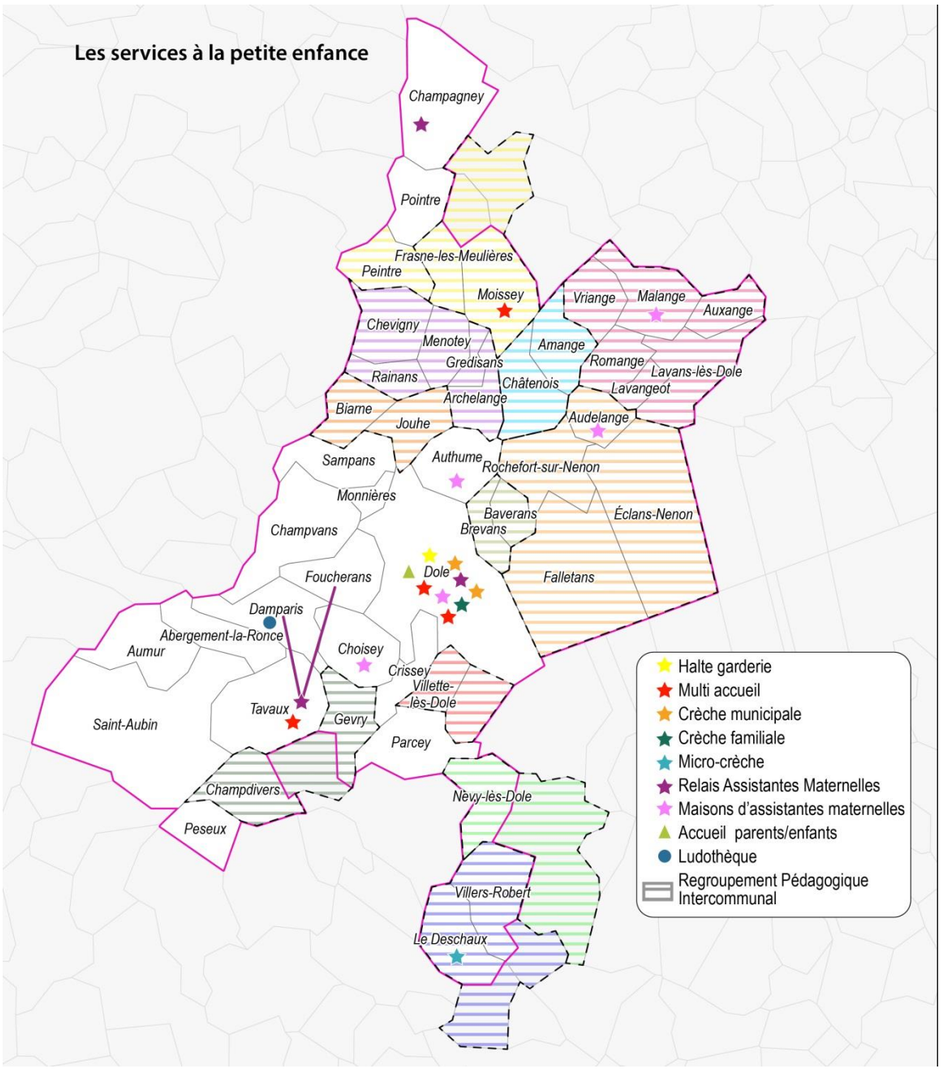
L'enseignement primaire comporte 33 écoles communales et 10 regroupements pédagogiques intercommunaux (27 communes concernées). 5 523 enfants étaient scolarisés dans ces structures en 2013-2014, dans 233 classes.

12 communes sont dépourvues d'école, en particulier au Nord du territoire (plaine auxonnoise et vallée des Anges). Pour pallier à cette situation, plusieurs regroupements pédagogiques se sont constitués ces dernières années. D'autres projets sont envisagés à plus long terme : pôle scolaire à Menotey, regroupement des communes de Champdivers, Gevry et (Molay).

La baisse des effectifs des maternelles est particulièrement marquée entre les périodes 2008-09 et 2013-14 s'expliquant soit par la fermeture d'écoles communales faute d'effectifs suffisants (Champagney, Crissey, Lavangeot, Monnières et Peintre) ou de restructurations (regroupement des écoles Jeanne d'Arc et Pointelin à Dole).

Evolution des effectifs scolaires entre 2008 et 2013	Dole	Hors Dole
Maternelles	-22	-219
Elémentaires	204	167
Collèges	47	16
Lycées	39	-

source : MENESR DEPP/ Système d'information Scolarité et enquêtes auprès des établissements non couverts par Scolarité



1.5 L'offre de services en direction des publics spécifiques

L'offre petite enfance

Des services petite enfance / jeunesse, presque exclusivement concentrés sur Dole : 4 crèches/halte-garderie à Dole, 1structure multi-accueil à Tavaux.

Le territoire du grand Dole connaît une attractivité résidentielle marquée, se traduisant par l'accueil de familles. La hausse des enfants en bas âge est d'ailleurs bien marquée (+144 enfants entre 2007 et 2012), supérieure en variation à la croissance globale de la population du Grand Dole (+5% des enfants de 0 à 4 ans, contre 0,2% pour l'ensemble de la population).

Ainsi, des besoins de garde sont exprimés à la fois pour la ville-centre, mais aussi dans les communes périphériques et rurales.

Si les capacités de garde sont significatives au niveau de la ville, tous les besoins ne sont pas couverts hors Dole.

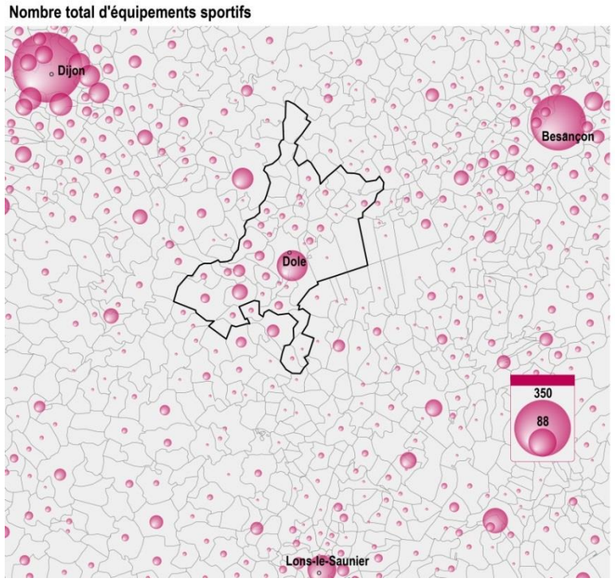
Des modes de garde se sont donc développés ces dernières années à Choisey (MAM[1]), Audelange (MAM), Authume (MAM), Le Deschaux (micro-crèche) et Moissey (multi-accueil). D'autres sont en projet : MAM à Amange et Sampans. En parallèle le réseau d'assistantes maternelles (à leur domicile) est plutôt bien développé dans les communes.

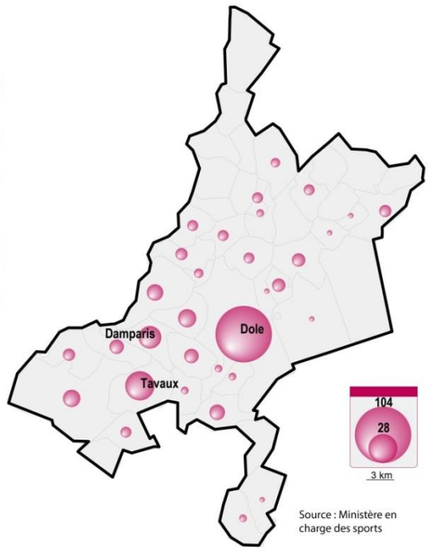
L'offre personnes âgées

Au même titre que l'ensemble des territoires ruraux, le territoire de la Communauté d'agglomération du Grand Dole est confronté au vieillissement de sa population, phénomène générateur d'une demande croissante de services dédiés à l'accompagnement et à l'accueil des seniors.

à compléter avec PLH

L'offre de loisirs-sports





[1] Maison d'assistantes maternelles.

A l'échelle du Jura, la densité d'équipements sportifs pour 10 000 habitants du Grand Dole est inférieure à la moyenne départementale. Cela s'explique par la présence de nombreux équipements de proximité dans les communes rurales peu denses (stades communaux, terrains de football, etc.).

En revanche, la ville de Dole apparaît bien équipée par rapport à d'autres communes urbaines du département (Lons-le-Saunier et Saint-Claude).

Par ailleurs, si le ratio nombre d'équipements pour 10 000 habitants est plus faible sur le Grand Dole que sur l'ensemble du Jura, ces équipements sont en contrepartie plus diversifiés, et offrent à la population du territoire des possibilités de pratiques sportives plus variées. L'agglomération apparait en effet suréquipée par rapport à la moyenne départementale en salles et terrains spécialisés, en piscines, en sports mécaniques, etc. Parmi les équipements de l'échantillon ci-dessous, seuls les centres équestres sont moins représentés sur l'agglomération qu'au niveau départemental.

Cette situation devrait évoluer à l'avenir avec divers projets d'équipements sportifs et de loisirs :

- de grande envergure : projet de modernisation de la piscine Barberousse (adjonction de deux gymnases et d'un bassin nordique),
- de rayonnement plus local : ouverture prochaine d'un gymnase et dojo à St-Aubin, projet de citypark à la place du tennis à Brevans, projet de salle polyvalente sportive couverte à Rochefort

1.6 L'aménagement numérique

La situation actuelle en matière de disponibilité de services d'internet à haut débit sur le département du Jura est très contrastée en fonction des territoires du département. Ainsi, les services numériques sont actuellement principalement distribués sur la base du réseau téléphonique établi dans les années 70. C'est ainsi que depuis le début des années 2000 des services internet dits à haut débit (ADSL) se sont développés en s'appuyant sur ce réseau. Le niveau et la qualité de ces derniers dépend très largement de la longueur des lignes téléphoniques.

Les débits sont d'ores et déjà insuffisants dans certaines communes comme à Jouhe et à Archelange.

L'objectif du SDTAN à 10 ans est de couvrir 75% de la population en Très Haut Débit à horizon 2023. L'intervention du Département cible les zones non conventionnées.

Afin d'étendre la couverture en haut débit sur le territoire, le Conseil Général du Jura, dans le cadre de la délégation de service public, s'appuie sur plusieurs technologies, tenant compte des disparités géographiques (zones urbanisées et zones d'habitat dispersé) :

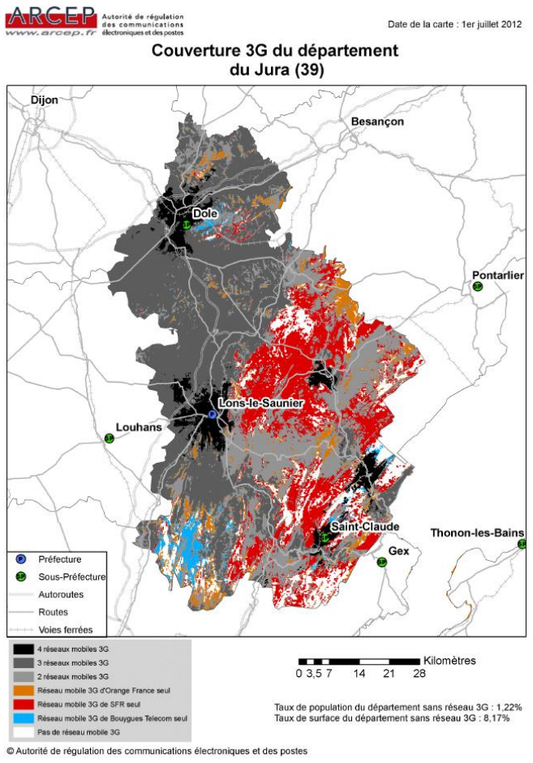
- Le raccordement à la fibre optique dans les zones denses et contiguës (objectif de 119 000 raccordements en 10 ans),
- La Montée en débit (16 chantiers réalisés en 2014-2015),
- Le satellite : avec une aide financière par le Conseil général (500 euros /foyer)

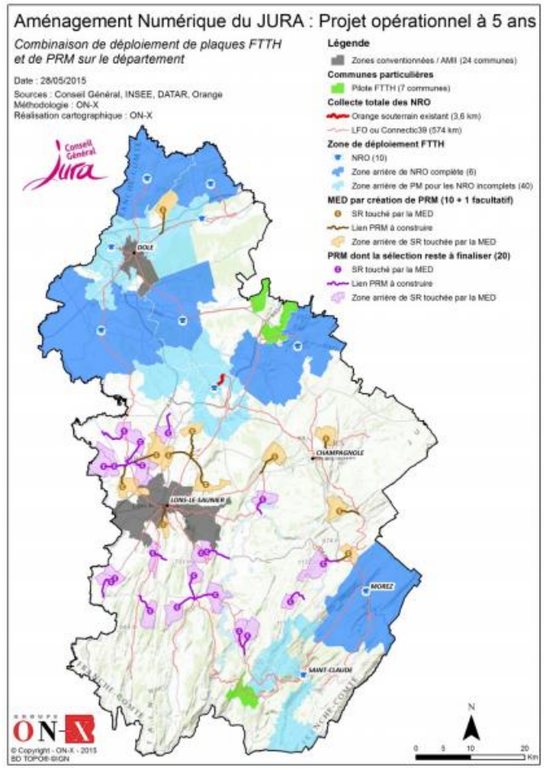
La priorité est portée sur les bassins de vie, les zones d'activités (Dole, Champagnole,…), les établissements scolaires, de santé et autres sites (entreprises, administrations,…).

Pour l'heure, un certain nombre de zones d'activités sont équipées en fibre.

Après la conduite d'expérimentation par le SIDEC pour la mise en œuvre de la couverture FTTH (Val d'Amour et Pays de Salins-les-Bains notamment), l'action s'est poursuivie par des montées en débit dans un certain nombre de communes du territoire (chantiers livrés à l'Abergement-la-Ronce, Villette-les-Dole et Amange).

Néanmoins, au vu des développements de services toujours plus innovants et intégrant de plus en plus de multimédias, les débits disponibles peuvent s'avérer insuffisants pour de nombreux usages (enseignement à distance, maintien et hospitalisation à domicile, télétravail, …) et dans certains secteurs en particulier à Jouhe, Abergement-la-Ronce, etc.





2 MOBILITES & DEPLACEMENTS

2.1 Préambule : la prise en compte des déplacements dans un PLUi

Le PLU traduit la projection de l'organisation de l'espace en fonction du projet de territoire retenu. **L'organisation territoriale choisie aura des conséquences fortes sur les déplacements**, qu'ils soient en lien avec l'habitat, l'emploi, le commerce et les loisirs, et jouera un rôle fondamental dans le choix du mode de transport utilisé. Le modèle d'urbanisation des décennies précédentes, basé sur la sectorisation de l'espace (développement de zones pavillonnaires, de centres commerciaux périphériques…), a favorisé le phénomène d'étalement urbain et l'usage de la voiture individuelle pour satisfaire les besoins de mobilité. Or, dans le contexte de raréfaction des ressources fossiles, d'artificialisation foncière et de changement climatique global, il est aujourd'hui essentiel de **penser l'aménagement urbain autrement pour permettre un modèle de mobilité plus durable**, soucieux des modes de vie contemporains et de l'environnement. En effet, une forte intensité urbaine (densité, mixité des fonctions) permet de réduire la portée moyenne des déplacements, favorisant ainsi le recours aux modes actifs. À l'échelle des bassins de vie, une organisation plus compacte permet de limiter le mitage urbain et la distance moyenne entre toutes les polarités d'un territoire. Ainsi **la prise en compte des déplacements dans les documents d'urbanisme et notamment les PLU est une condition indispensable à l'atteinte des objectifs d'une mobilité durable**.

La **loi ALUR et les autres législations** visant la transition écologique et énergétique affirment le besoin de **coordonner urbanisme et déplacements.**

La loi ALUR donne **un caractère facultatif à l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PDU**. Il rétablit les clauses de seuil abandonnées par la loi portant Engagement National sur l'Environnement. Ainsi, un EPCI élaborera un plan local d'urbanisme intercommunal tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure. En dehors de ces deux possibilités, le PLUi n'a pas valeur de PDU :

- s'il est dans **l'obligation** d'élaborer un PDU de par le dépassement de **seuil de population de 100 000 habitants** défini dans le code des Transports (art. L1214-3) ;
- s'il est « **Autorité Organisatrice de la Mobilité** » (AOM) dans un périmètre de **moins de 100 000 habitants, il peut s'engager dans une démarche volontaire de PLUi-D** qui aura tout le contenu, les effets et la **valeur juridique d'un PDU**.

La Communauté d'Agglomération du Grand Dole n'a pas choisi cette possibilité et le PLUi en cours d'élaboration ne tiendra pas lieu de PDU.

Cependant, même s'ils sont considérés comme moins opérationnel sur les questions de déplacements qu'un véritable PDU, les PLU interviennent toutefois directement sur des composantes essentielles du système de mobilité (stationnement tous modes, partage modal du domaine public…).

Le PLUi dispose d'attributions qui lui permettent de contribuer à la mise en œuvre d'une politique de mobilité. Les attributions peuvent être d'ordre générale (les emplacements « réservés » à une opération) ou d'ordre spécifique à la politique de mobilité (caractéristiques des voies de circulation, fixer un nombre maximal d'aires de stationnement, etc…). Dans le détail, tous les aspects de la mobilité sont directement influencés par les dispositions du PLUi.

- **L'organisation urbaine et les polarités :**

L'organisation urbaine influence directement les déplacements, que ce soit la distance à parcourir que le mode utilisé. Le diagnostic identifiera et localisera les polarités du territoire. Les coupures urbaines seront également pris en compte car elles complexifient les déplacements en modes actifs.

- **La circulation et le réseau viaire :**

La circulation des véhicules motorisés impacte directement le cadre de vie des habitants, que ce soit par la pollution qu'elle génère que par la place qu'elle occupe sur l'espace public. Le PLUi agit sur la trame viaire et la circulation en précisant le tracé et les caractéristiques des voies de circulation à conserver, à modifier ou à créer, y compris les rues ou sentiers piétonniers et les itinéraires cyclables, et les voies et espaces réservés au transport public. Une hiérarchisation du réseau viaire sera effectuée dans le diagnostic, complétée d'une analyse de la cohérence des pratiques au regard de cette hiérarchisation.

- **Le stationnement :**

Le stationnement est une thématique que l'on retrouve dans la totalité des plans locaux d'urbanisme. Il touche à l'ensemble des activités d'un territoire. Le PLUi dispose de moyens opérationnels pour agir sur la politique de stationnement : la réservation d'un terrain au profit d'une aire de stationnement, un traitement spécifique du stationnement autour de certains lieux publics (gare…), la réglementation de l'offre privée selon l'usage et le type de véhicule (voitures, vélos, PMR…). Depuis la loi ALUR, le règlement doit désormais fixer les obligations minimales en matière de stationnement pour les vélos aussi bien pour les immeubles d'habitation que pour les bureaux (art. L111-5-2 du Code de la construction et de l'habitation). La problématique du stationnement ne sera pas ainsi uniquement centrée sur l'automobile mais sera abordée dans une approche globale comprenant notamment les cycles. Le diagnostic quantifiera et qualifiera l'offre en stationnement. Il mettra en regard l'offre de stationnements et les besoins et étudiera l'impact du stationnement sur le cadre de vie et les déplacements en modes actifs.

- **Les transports collectifs :**

Le PLUi dispose de plusieurs dispositifs pour favoriser et développer l'usage des transports en commun. Sur le plan de zonage, le PLUi peut par exemple orienter l'urbanisation et la construction d'équipements autour d'arrêt en transport collectif comme le prévoit la loi SRU et de fixer un seuil minimal de densité dans le règlement. Le diagnostic s'attachera à recenser l'ensemble de l'offre en transport en commun, le niveau de desserte des habitants et des polarités, son degré de réponse aux différents besoins de la population et les principaux freins à son usage.

- **Les modes actifs :**

Les déplacements à pied et à vélo sont stratégiques pour un territoire car ils représentent un potentiel important de report modal pour les déplacements courts. Les modes actifs font partie intégrante d'un système de mobilité en permettant de se rendre sur un pôle d'échange ou directement sur son lieu de destination. La structuration d'un territoire et de la trame viaire et le confort des cheminements modes actifs influencent fortement l'usage de ce mode de transport. Les leviers du PLUi en faveur des modes actifs portent à la fois sur le plan de zonage (détermination d'emplacements réservés pour améliorer le cheminement des modes actifs, le tracé et les caractéristiques des voies de circulation…) et le règlement (l'interdiction des impasses dans les nouvelles zones construites, la réglementation en termes de stationnement vélo…).

- **Le covoiturage :**

Nouvelle forme de mobilité, le covoiturage est une solution pertinente tant dans l'urbain que dans des zones peu denses ou mal desservies par les transports en commun. Le PLUi peut intégrer cette forme de mobilité par l'intermédiaire du plan de zonage (emplacement réservé pour une aire de covoiturage) et du règlement (réservation de places sur des aires de stationnement au profit du covoiturage). Le diagnostic identifiera les pratiques existantes et la qualité des aires en place.

- **Une meilleure prise en compte de la mobilité par la population :**

La concertation étant obligatoire dans un PLUi, l'intégration du volet déplacements au PLUi permet donc de concerter la population sur cette thématique à enjeux forts.

Le diagnostic de territoire constitue la 1ère étape de la démarche d'élaboration d'un PLUi. Concernant la thématique « Déplacements », le diagnostic doit adopter un regard objectif, prospectif et faire émerger des enjeux pour la mobilité de demain sur le territoire en lien avec l'urbanisation et l'organisation territoriale future.

2.2 Cadrage de la desserte et de la mobilité sur le territoire

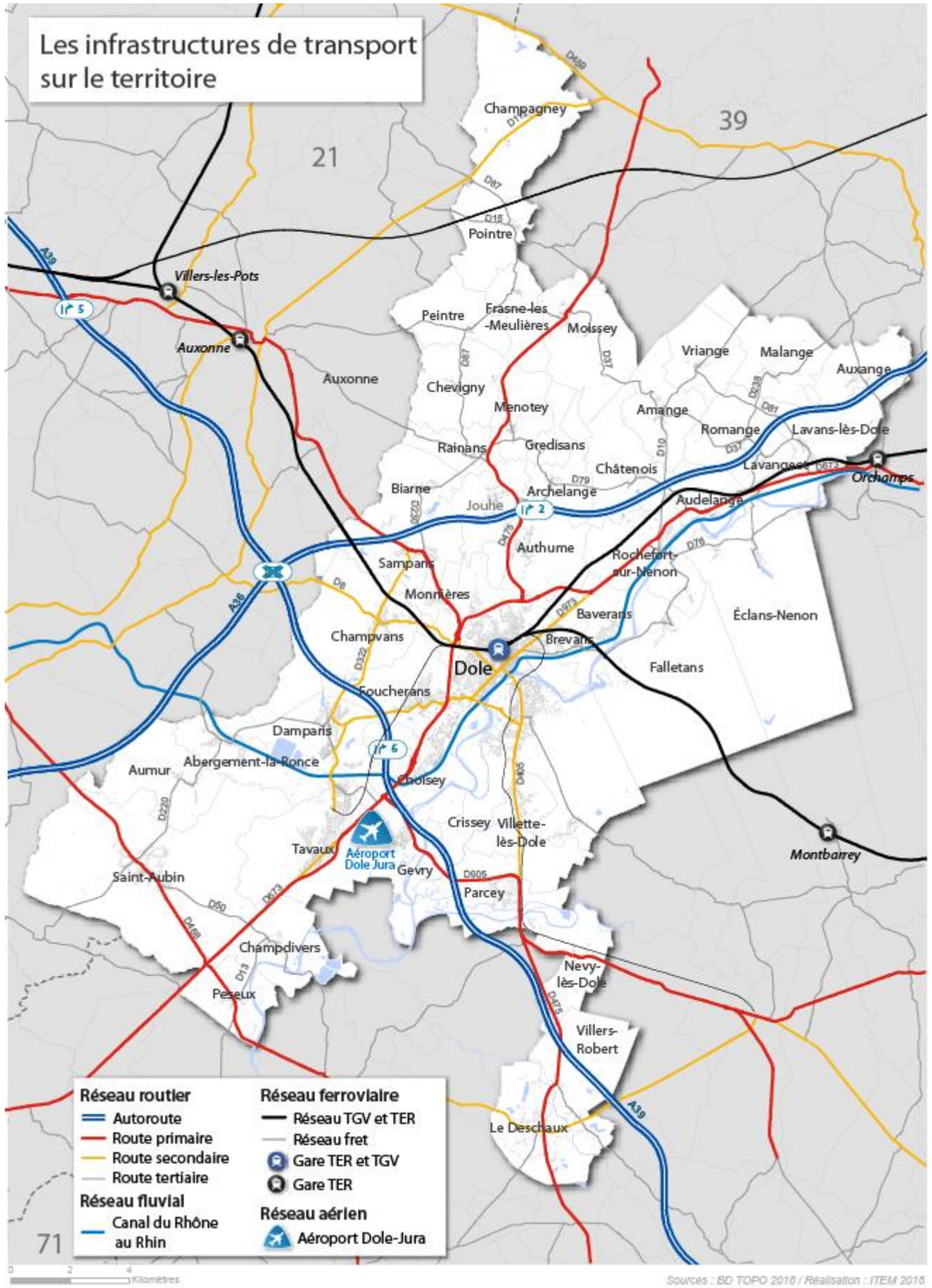
2.2.1 Un réseau d'infrastructures majeures

Le Grand Dole est un territoire bien équipé en infrastructures de transport de niveau supérieur :

- **deux infrastructures autoroutières de qualité** : le Grand Dole est situé sur un nœud autoroutier où se croisent l'A36 qui relie Paris au couloir rhénan et l'A39 qui relie les bassins rhônalpin et lorrain via Dijon, ;
- **deux axes nord-sud et est-ouest composés des deux ex routes nationales** : ex RN5 (Dijon-Lons) et RN73 (Besançon-Chalon) complété par un réseau de routes départementales ;
- **deux axes ferroviaires à vocation régionale et internationale** qui desservent le territoire par l'intermédiaire de la gare de Dole-Ville ;
- **un axe fluvial avec le canal du Rhône au Rhin** au gabarit de classe 1 ;
- un **aéroport** : l'aéroport Dole-Jura de niveau régional sur la commune de Tavaux.

Ces infrastructures facilitent les déplacements tous modes avec l'extérieur et confèrent au territoire un positionnement et un accès stratégique dans le système métropolitain entre Dijon, Besançon, Chalon-sur-Saône….

A une échelle locale, s'ils contribuent à permettre des déplacements internes, ils constituent également des **coupures** particulièrement dommageables pour les déplacements en modes actifs.



2.3 Les pratiques de déplacement

2.3.1 La mobilité à travers l'enquête globale transport

Aucune enquête ménage déplacement n'a été menée sur le territoire d'étude à ce jour. L'enquête nationale Transports et déplacements (ENTD) donne un panorama général et cohérent de l'ensemble des aspects de la mobilité des Français. Elle permet de décrire en même temps une mobilité locale quotidienne et des déplacements à longue distance moins fréquents.

Évolution des déplacements locaux (moyenne jour ouvrable de semaine)

	1982	1994	2008
Nombre de déplacements quotidiens par personne	3,34	3,16	3,15
Temps quotidien passé en déplacement par personne (en mn)	54,8	54,7	56,3
Distance quotidienne parcourue par personne (en km)	17,4	23,1	25,2
Durée moyenne d'un déplacement (en mn)	16,4	17,3	17,9

Champ : déplacements un jour de semaine des individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.
Source enquête nationale transport – 2008

En 2008, les Français effectuent quotidiennement autant de déplacements locaux qu'en 1994 : en moyenne 3,15 déplacements par jour et par personne (3,70 pour la population mobile contre 3,77 en 1994). Cette stabilité intervient après une baisse – le nombre de déplacements par individus étant de 3,34 en 1982 (4,07 pour la population mobile). Le volume total de déplacements a tout de même progressé de 6 % entre 1994 et 2008, du seul fait de l'augmentation de la population.

Selon les déclinaisons régionales de l'ENTD, un habitant de la région Franche-Comté effectue, en moyenne et chaque jour, 3,1 déplacements contre 3,15 à l'échelle nationale ce qui montre des disparités régionales plutôt faibles. On constate une légère augmentation du temps consacré aux déplacements (+ 1,6 minute de 1994 à 2008) et des distances quotidiennes parcourues (+ 2,1 kilomètres de 1994 à 2008).

La mobilité à longue distance est en augmentation, portée par la croissance de la population et la hausse du nombre moyen de voyages par individu (+ 0,9 voyage de 1994 à 2008). Les individus de 6 ans ou plus ont en effet réalisé en moyenne 6,4 voyages en 2008. La distance parcourue lors d'un voyage reste stable (944 kilomètres en 2008). En effet, la mobilité à longue distance a augmenté de 22,2 % entre 1994 et 2008, soit une hausse annuelle de + 1,5 %. Cette augmentation relativement forte résulte d'une part de la croissance démographique (+ 5,7 %), d'autre part de la croissance de la mobilité individuelle.

Pour essayer d'approcher au mieux la mobilité locale selon les territoires l'ENTD s'appuie sur les définitions de l'INSEE afin de catégoriser les différents espaces étudiés. Aussi, le comportement, en matière de déplacements, des résidents de ces différentes zones varient. Un habitant d'un pôle urbain effectue plus de déplacements qu'un autre vivant dans l'espace à dominante rurale.

Nombre de déplacements quotidiens par habitant et par lieu d'habitat selon l'ENTD

Zonage urbain	Déplacements locaux quotidiens par personne
Pôle urbain d'aire urbaine < 100 000 hab	3,31
Communes polarisées	2,94
Espace à dominante rurale	2,98

Cette catégorisation a été appliquée au Grand Dole. A l'échelle du Grand Dole la mobilité quotidienne représenterait ainsi environ 167 300 déplacements quotidiens, dont 78 400 déplacements pour les habitants de Dole. Les communes polarisées (axe Saint-Aubin – Rochefort) représenteraient environ 42 300 déplacements quotidiens et les espaces à dominante rurale environ 46700 déplacements.

Les parts modales sont également affectées, comme le montre le tableau ci-dessous :

Zonage urbain	Voiture/2RM		Transport en commun		Vélo		Marche	
	Part	Depl.	Part	Dépl.	Part	Dépl.	Part	Dépl.
Pôle urbain	**71%**	55 664	**4%**	3 136	**3%**	2 352	**21%**	16 464
Commune polarisée	**86%**	36 378	**4%**	1 692	**1%**	423	**9%**	3 807
Espace à dominante rurale	**76%**	35 492	**3%**	1 401	**3%**	1 401	**17%**	7 191
Moyenne Grand Dole	**76,2%**	**127 534**	**3,7%**	**6 229**	**2,5%**	**4 176**	**16,4%**	**27 462**

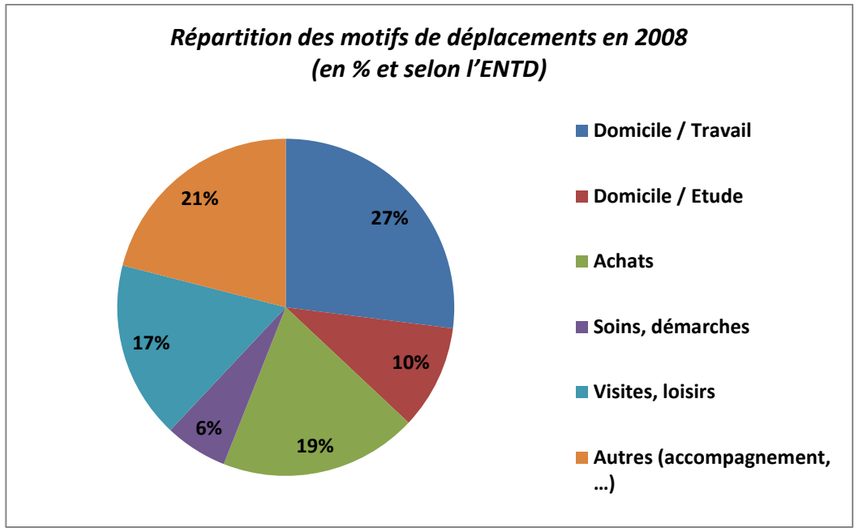
(les modes autres ne sont pas détaillés dans le tableau)

Ainsi, en extrapolant localement les données de l'ENTD, le nombre de déplacements automobiles quotidiens serait d'environ 127 537 ce qui représente une part modale tout motif de l'automobile de 76,2%.

La marche arrive en seconde position avec 16,4% des déplacements, derrière les TC 3,7% et le vélo 2,5%.

Le travail et les achats, principaux motifs de déplacements

Se rendre au travail est le principal motif occasionnant un déplacement. Suivent, les achats, les visites/loisirs et les études. La part des déplacements effectués pour aller travailler est restée stable entre 1994 et 2008, alors que les achats (19%), soins et démarches (6%) et autres motifs (21%) occupent désormais une place plus importante qu'en 1994. A eux trois, ces motifs correspondent à 46 % des déplacements effectués (soit l'équivalent de 77 000 déplacements quotidiens).



La part des loisirs et visites représente 17 % des déplacements (28 500 déplacements estimés).

Cette mobilité quotidienne en termes d'organisation des flux, avec une distance moyenne parcourue par habitant de l'ordre de 25,2 km par jour, est largement en lien avec la structuration du territoire et la localisation des pôles d'emplois, commerciaux, d'équipements etc.

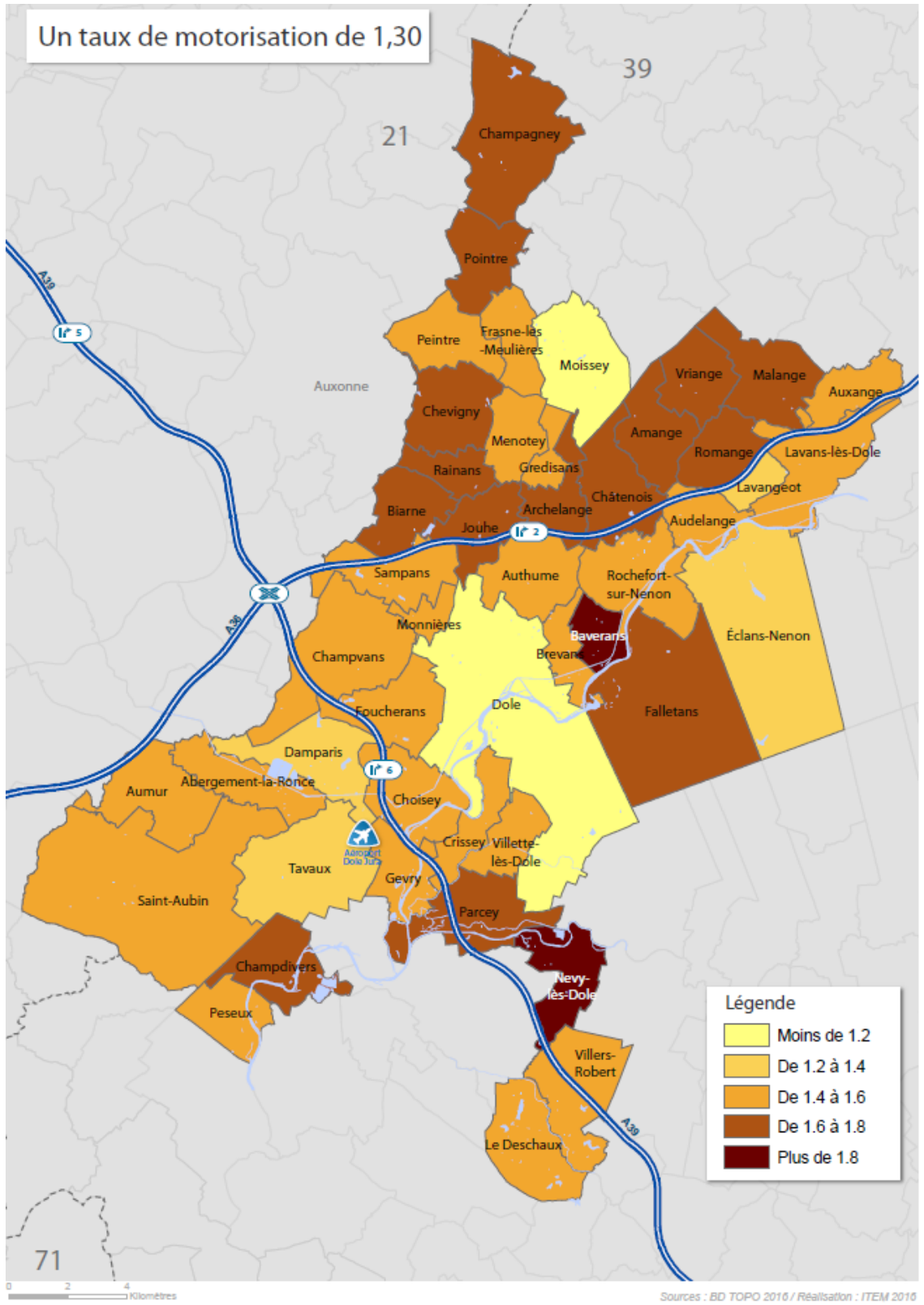
2.3.2 Une forte motorisation des ménages en lien avec les parts modales

Le taux de motorisation des ménages correspond au nombre moyen de véhicules par ménage. Il s'élève à **1,30 à l'échelle du territoire**, proportion légèrement moins élevée qu'à l'échelle départementale. Avec en moyenne 2,2 personnes par ménage, on compte alors **0,58 véhicule par habitant**.

Territoire	Taux de motorisation	Ménage avec 2 voitures ou +	Ménages sans voiture
Grand Dole	1,30	38,3 %	13,4 %
Dole	1,08	25,6 %	20,2 %
Jura	1,33	39,0 %	12,8 %
Région BFC	1,28	38,0 %	15,1 %
Lons-le-Saunier	*0,95*	*17,6 %*	*24,6 %*
Dijon	*0,92*	*18,2 %*	*28,0 %*
Besançon	*0,91*	*17,5 %*	*28,9 %*

Globalement, ce taux sera plus élevé au fur et à mesure que l'on s'éloigne de la ville centre :

- à Dole, le taux de motorisation est de 1,08, bien supérieur au taux des villes voisines de la région (Lons-le Saunier, Dijon, Besançon) ;
- de 1,4 à 1,6 dans les pôles secondaires en périphérie de Dole ;
- jusqu'à 1,82 dans les communes rurales, notamment au nord du territoire.



Ce taux met en lumière la multimotorisation des ménages pour couvrir leurs besoins de déplacement. Ainsi 38 % des ménages, soit 9 200, disposent de deux voitures ou plus. Dans le détail, 25,6 % des ménages dolois ont 2 voitures ou plus, et 50 % des ménages des autres communes du territoire.

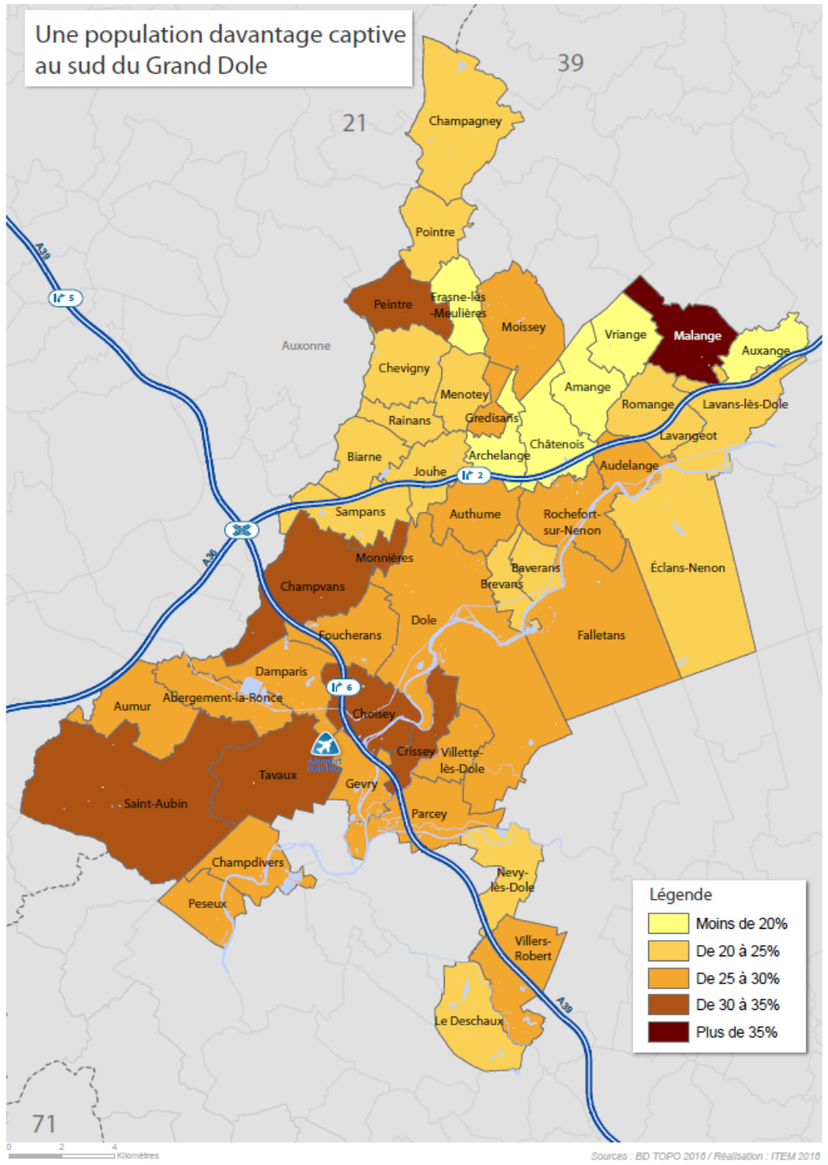
A l'inverse, 13,4 % des ménages ne disposent pas de véhicule, soit 3 238 ménages représentant plus de 7 200 personnes. Parmi eux :

- 72 % résident à Dole (2 321 ménages) ;
- 16 % résident dans l'un des pôles intermédiaires (Tavaux) ou secondaires (Damparis, Saint-Aubin…).

Deux communes rurales présentent **un taux de ménages non motorisés supérieur à 20 %** : **Moissey** (24,2 %) et **Lavangeot** (23,2 %).

2.3.3 Un taux de captifs important

On considère que les personnes âgées de 11 à 17 ans et de 65 ans et plus peuvent rencontrer des difficultés à être motorisées, soit pour des raisons légales (non-possession du permis de conduire…), soit pour des raisons de santé. Ces personnes sont donc potentiellement dépendantes de manière ponctuelle ou permanente d'un service de transport en commun pour se déplacer. Précisons aussi que la population dite captive peut inclure les personnes à faibles ressources financières n'entrant pas dans les classes d'âge ci-dessus.

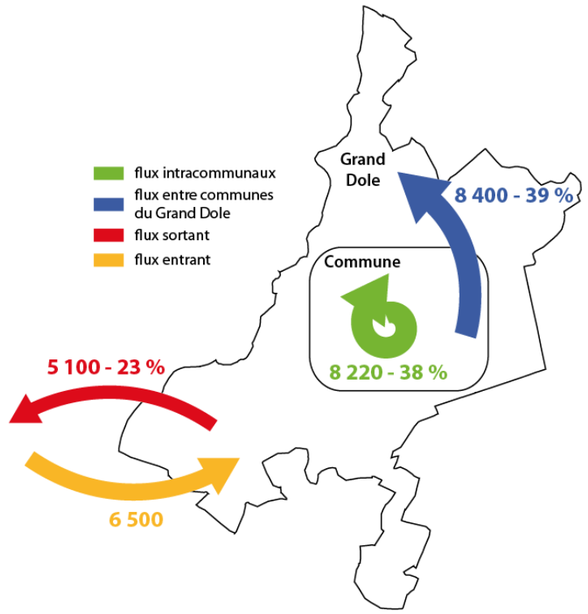


Dans le territoire, on compte **19,8 % de personnes de plus de 65 ans et 8,8 % de jeunes.** Ainsi, **28,6 % de la population est potentiellement captive aux transports en commun**, soit près de **15 400 personnes**, contre 29% sur le département. Certaines communes ont un taux bien supérieur à la moyenne comme à **Malange où 41% de la population** est potentiellement captive (124 habitants, du fait de l'EHPAD).

Entre 1999 et 2013, alors que la croissance de la population n'a été que de 2,7 %, **le nombre de captifs a augmenté de 8 %,** du fait de la croissance démographique et du vieillissement de la population.

2.3.4 La mobilité des actifs

A l'échelle locale, seules les données de l'INSEE sur les déplacements des actifs et des scolaires offrent une vision fine des pratiques de déplacements des habitants du territoire. En 2012, le territoire compte 21 350 actifs occupés pour 23 050 emplois, sot **1,08 emploi par actif** : il y davantage d'emplois que d'actifs donc le territoire est attractif pour les actifs.



Dans le détail, sur les **21 350 actifs occupés du territoire**, on dénombre :

- **38% des actifs travaillant dans leur commune de résidence**, soit 8 220 personnes. A Dole, 65 % des dolois travaillent à Dole ;
- **39 % des actifs travaillent dans une autre commune du territoire**, soit 8 400 personnes ;
- les **23 % restant (5 100 actifs) sortent** du territoire pour aller travailler ;
- à ces flux, s'ajoutent les **6 500 actifs entrants** quotidiennement sur le territoire : on compte ainsi 1 actif entrant pour 0,78 actif sortant.

Une concentration logique des flux sur Dole pour les déplacements internes

16 600 actifs du territoire travaillent sur le territoire**. Dole constitue la principale destination des actifs**.

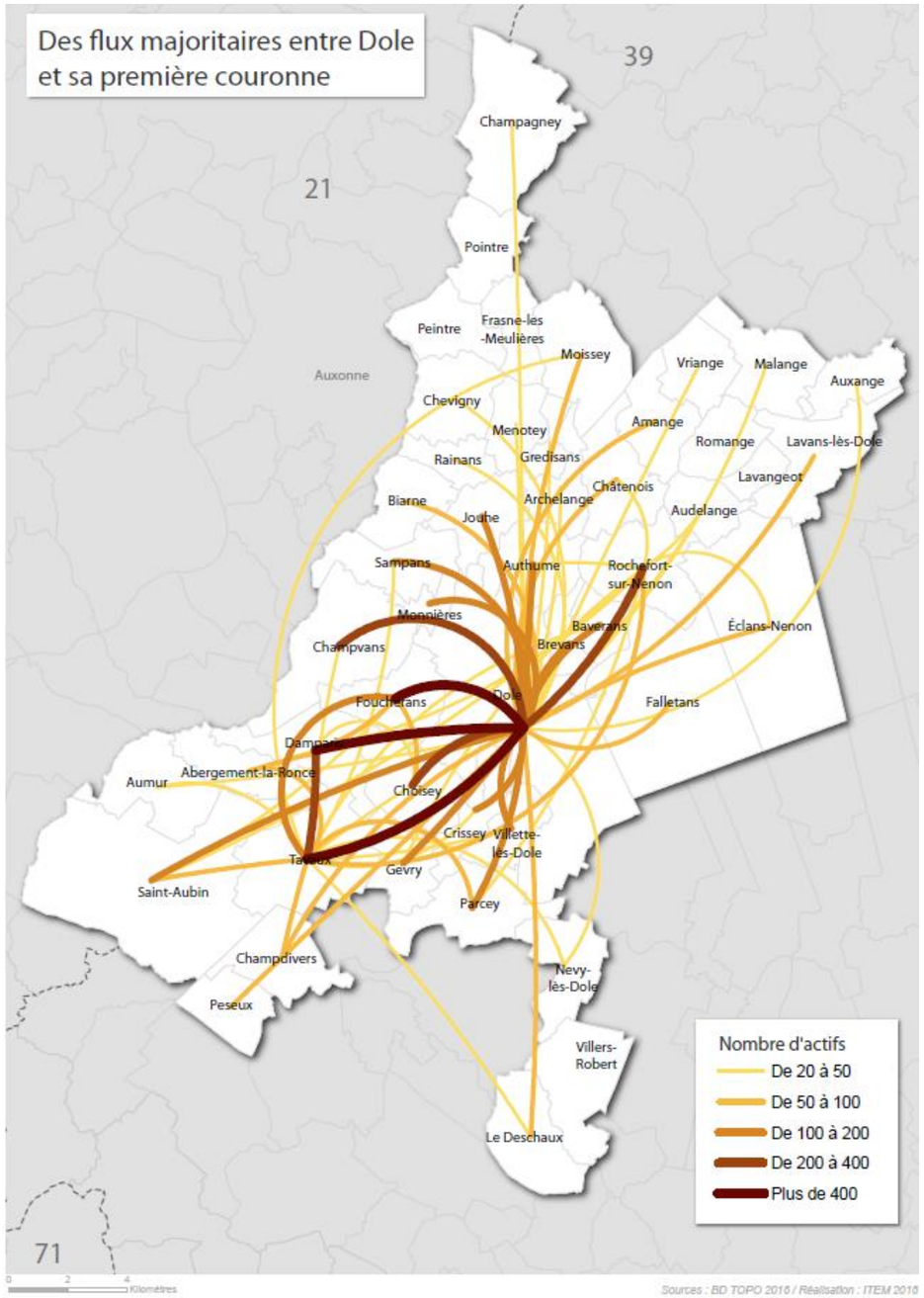
- **62 % des actifs travaillent sur Dole** ;
- **1 actif sur 3 habite et travaille à Dole**.

Dans une moindre mesure, d'autres communes constituent des pôles d'emplois attractifs :

- **Tavaux avec 13 % des actifs** (2 100 personnes) ;
- **Rochefort-sur-Nenon avec près de 5 % des actifs** (800 actifs) ;
- **Choisey avec près de 600 actifs** ;
- **Damparis avec 500 actifs** ;
- **Foucherans avec 400 actifs**.

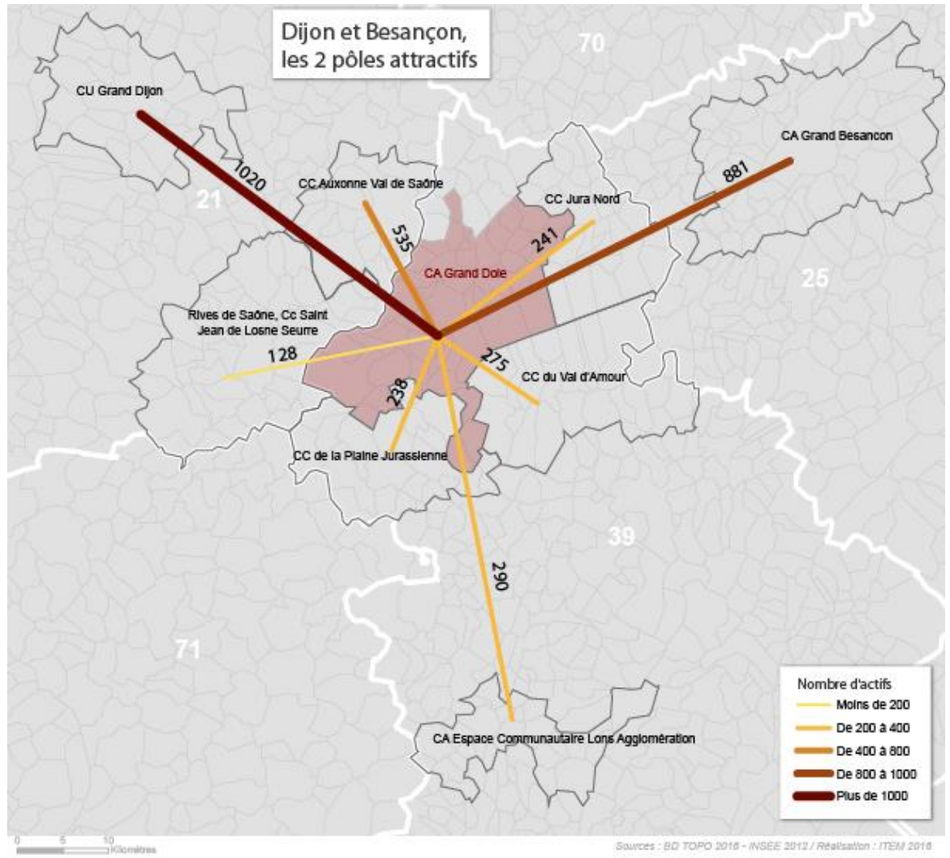
L'analyse des flux d'actifs met en avant :

- la **forte polarisation de Dole**,
- **l'importance des déplacements de courte distance** au sein d'une même commune et entre deux communes proches : **62 % des déplacements font moins de 5 km** (10 100 déplacements)**.**



Les 10 principaux trajets des actifs	Flux
Dole – Dole	5 644
Tavaux – Tavaux	699
Tavaux – Dole	488
Damparis – Dole	411
Foucherans – Dole	399
Dole – Tavaux	317
Champvans – Dole	273
Dole – Rochefort-sur-Nenon	256
Damparis – Tavaux	225
Choisey – Tavaux	223

Une forte attraction de Dijon et Besançon pour les actifs sortants



Sur les 5 100 actifs qui vont travailler à l'extérieur du territoire :

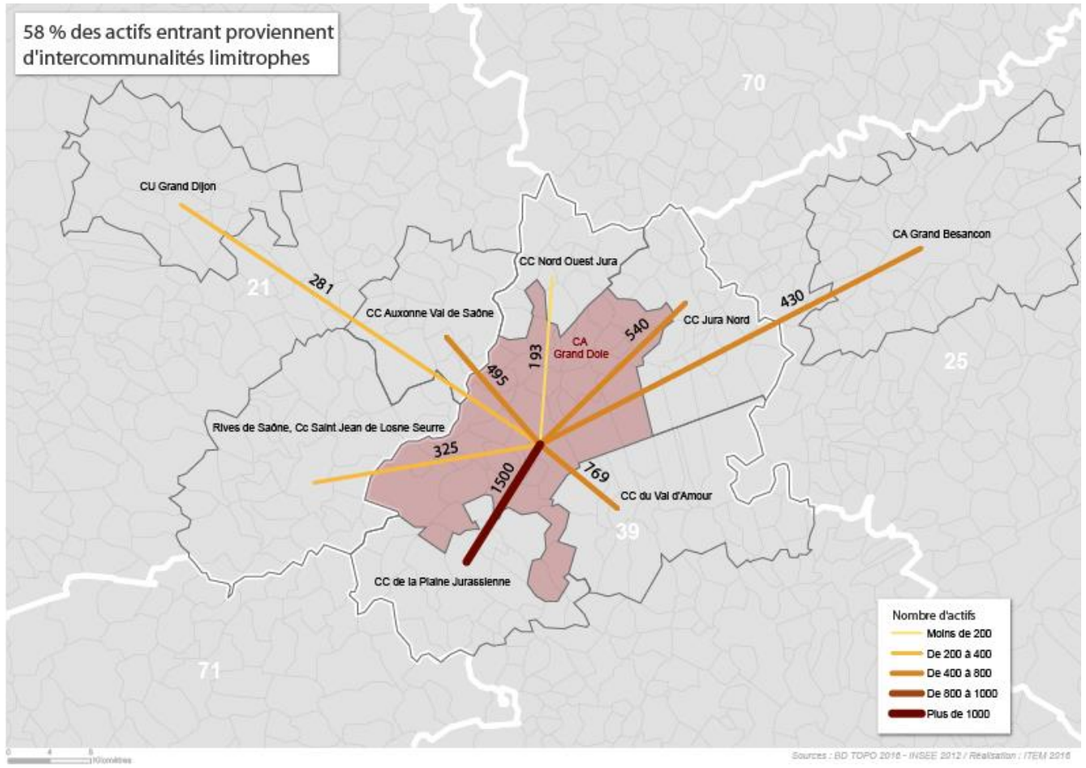
- 20 % s'orientent sur le Grand Dijon (1 019 actifs dont 678 sur Dijon) ;
- 17 % sur le Grand Besançon (881 actifs dont 766 sur Besançon) ;
- 10 % sur la CC d'Auxonne Val de Saône (535 actifs sont 490 sur Auxonne) ;
- 6 % sur l'Espace Communautaire de Lons Agglomération (290 actifs).

L'analyse des flux vers l'extérieur met en lumière :

- la **forte polarisation des 2 pôles régionaux**, à savoir Dijon et Besançon ;
- **l'importance du pôle voisin d'Auxonne** ;
- **l'influence moindre de la préfecture du département**.

L'origine des d'actifs entrants suit une logique de proximité

6 500 actifs résident à l'extérieur du territoire et entrent sur le territoire pour travailler.



La **Communauté de Communes de la Plaine Jurassienne est la première intercommunalité d'émission d'actifs** avec 1 500 actifs (23 %). Les autres territoires d'émission sont :

- **CC du Val d'Amour** (770 actifs soit 12 %) ;
- **CC du Jura Nord** (540 actifs soit 8 %) ;
- **CC Auxonne Val de Saône** (495 actifs soit 7,5 % dont 290 d'Auxonne) ;
- **le Grand Besançon** (430 actifs soit 6,6 % dont 300 de Besançon) ;
- **CC Rives de Saône – Saint-Jean-de-Losne – Seurre** (325 actifs) ;
- **le Grand Dijon** (281 actifs dont 211 de Dijon).

A l'image des flux en interne, les actifs entrants sur le territoire s'orientent à **60 % sur Dole et 15 % sur Tavaux**.

Les principaux territoires d'échange

Le cumul des actifs entrants et sortants met en avant les principaux territoires qui échangent avec le Grand Dole.

Origine ou Destination	Flux entrant dans le Grand Dole	Flux sortant du Grand Dole	Total d'actifs échangés
CC de la Plaine Jurassienne	1 500	238	1 738
CA Grand Besançon	430	881	1 311
CU Grand Dijon	280	1 019	1 299
CC du Val d'Amour	770	275	1 045
CC Auxonne Val de Saône	495	535	1 030
CC Jura Nord	540	241	781
CC Rives de Saône	325	128	453
Espace Communautaire Lons Agglo	105	290	295
Total entrant	**6 514**	**5 092**	**11 606**

On n'observe pas d'équilibre entre les flux entrants et sortants, à l'exception de la CC d'Auxonne Val de Saône. **Alors que les pôles dijonnais, bisontin et lédonien attirent davantage d'actifs qu'ils en émettent, cette proportion s'inverse pour les intercommunalités voisines qui envoient davantage d'actifs qu'elles n'en accueillent**.

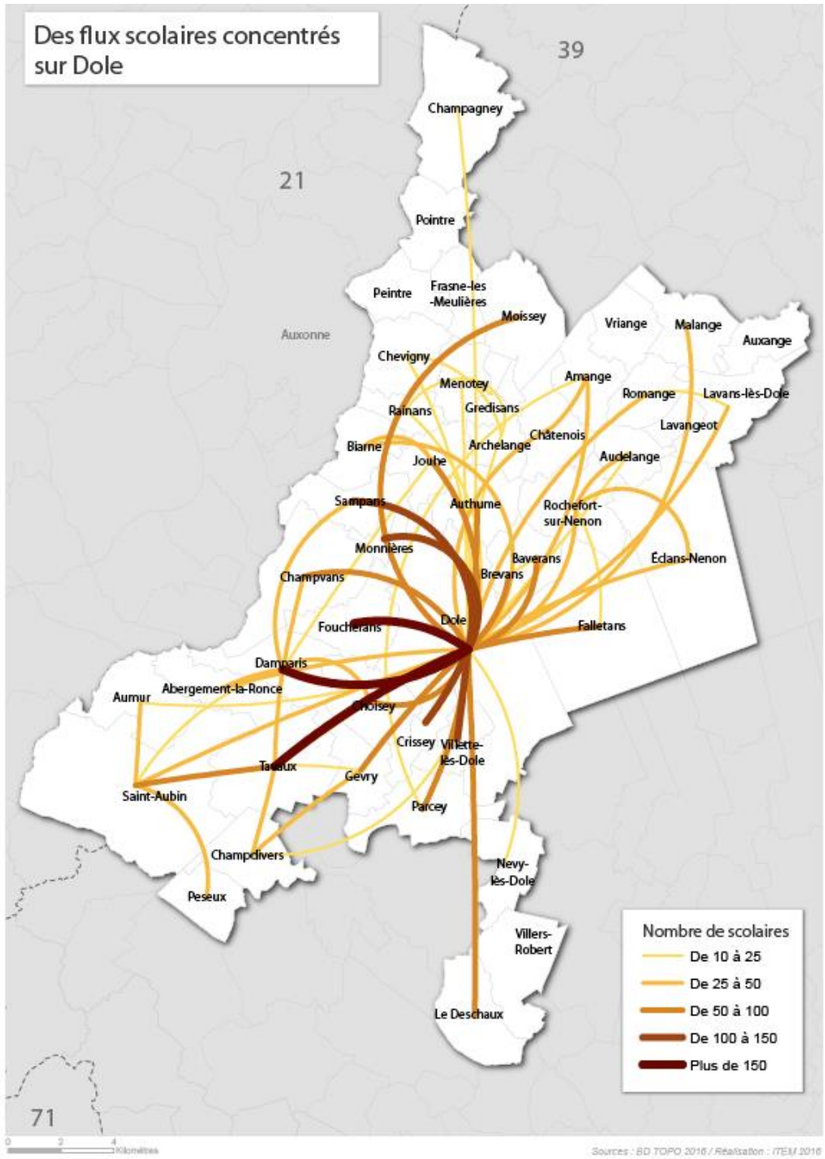
2.3.5 Les déplacements scolaires

Le Grand Dole compte 7 collèges (dont 4 à Dole et 1 dans les communes de Tavaux, Damparis et Saint-Aubin) et 4 lycées (à Dole). **11 900 scolaires habitent dans le territoire, dont 87 % sont scolarisés aussi sur le Grand Dole :**

- **58 %**, soit 6 950, **dans leur propre commune de résidence** ;
- **29 %**, soit 3 450, **étudient dans une autre commune du territoire** ;
- **13 %**, soit 1500, **scolarisés à l'extérieur du territoire**.

Dans le détail, ces flux, qui correspondent pour l'essentiel aux découpages des établissements de rattachement, s'organisent ainsi :

- **65 % des flux internes ont pour destination Dole**. Tavaux et Damparis constituent des polarités secondaires et accueillent respectivement 7 % et 5 % des scolaires ;
- **parmi les scolaires sortants, 26 % et 13 % étudient respectivement sur Besançon et Dijon** qui constituent les deux principaux pôles extérieurs d'étude ;
- **16 % des flux scolaires sortants** sont constitués d'élèves **qui se rabattent sur leur établissement de secteur** situé à l'extérieur du Grand Dole (collège de Chaussin, écoles de Molay, Montmirey-la-Ville, etc.) ;
- enfin, **le territoire accueille 2 600 scolaires** (1 scolaire entrant pour 0,6 sortant) : **parmi eux 2100 se rendent sur Dole et 200 à Saint-Aubin. Il s'agit essentiellement de collégiens ou lycéens qui se rabattent sur leur établissement de secteur**. Les autres entrants sont des flux très diffus correspondant pour l'essentiel à des élèves du primaire qui sont scolarisés dans écoles et RPI du territoire alors qu'ils habitent sur les communes des CC voisines. Ils proviennent aussi bien de communes du département du Jura que de communes de Côte d'Or pour la partie Nord-Ouest ou du Doubs pour l'Est du territoire. On compte ainsi, 69 entrants à Amange, 30 aux Deschaux et à Tavaux parmi les flux les plus importants.



Les grandes tendances observées pour les actifs se retrouvent ici pour les scolaires.

2.3.6 Un quasi-monopole de la voiture dans les déplacements domicile-travail

A l'échelle du territoire

Avec près de **80 % des déplacements, la voiture est le principal mode de déplacement pour les trajets domicile-travail**. L'utilisation des transports en commun (TC) n'est pas négligeable et concerne 5,4 % des déplacements pendulaires.

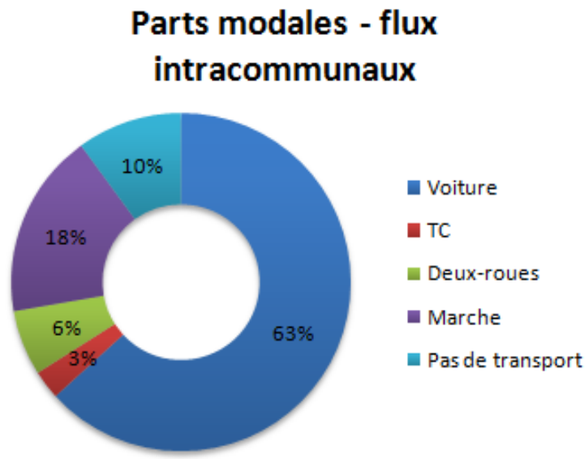
Territoire	Population	Voiture	TC	Deux-roues	Marche	Pas de transport
Grand Dole	**53 700**	**79,7 %**	**5,4 %**	**3,8 %**	**7,1 %**	**4,0 %**
ECLA (Lons Agglo)	31 700	75,4 %	2,0 %	2,9 %	15,5 %	4,2 %
CA Chalon Val de Bourgogne	105 164	77,9 %	5,3 %	4,3 %	9,0 %	3,5 %
CA Aix-les-Bains	57 300	80,3 %	5,6 %	3,3 %	7,8 %	2,9 %
Grand Dijon	246 000	63,4 %	18,6 %	5,3 %	10,3 %	2,5 %

Ces parts modales sont équivalentes à ce qu'il se pratique dans des territoires similaires, mais différents des pôles supérieurs comme le Grand Dijon où la part des transports en commun atteint par exemple 18,6 %.

Pour les flux internes aux communes

La **voiture reste majoritaire pour les déplacements intracommunaux** (63 % des déplacements) alors que les distances à parcourir sont faibles et facilement réalisables en modes actifs. Ainsi la part de la marche ne représente que 18 % des trajets.

Même pour des déplacements pendulaires internes à Dole, 65 % des déplacements sont effectués en voiture. **Dole est comparable à ce qui se pratique dans des villes de même taille** sauf sur l'usage des transports en commun qui reste inférieur.



Commune	Population 2012	Voiture	TC	Deux roues	Marche à pied	Pas de transport
Dole	**23 685**	**64,9 %**	**3,7 %**	**5,7 %**	**19,3**	**6,3 %**
Lons-le-Saunier	17 353	49,6 %	3 %	3,8 %	36,6 %	7 %
Abbeville	24 237	63,2 %	3,9 %	4,6 %	23 %	5,2 %
Vierzon	27 080	72,8 %	6 %	4,7 %	12,8 %	3,7 %
Besançon	116 353	54,4 %	18,9 %	4,8 %	18 %	3,9 %
Dijon	152 071	49,8 %	20,8 %	7,2 %	18,8 %	3,4 %

2.3.7 Synthèse des pratiques de déplacement

Points forts	Points faibles
- Un territoire doté d'un niveau en infrastructures de transport, digne d'une agglomération de rang supérieur. - Une concentration des flux pendulaires à destination de Dole. - Une part importante de déplacements pendulaires de moins de 5 km ouvrant la place à d'autres modes que l'automobile.	- Une part modale de la voiture forte dans les déplacements domicile-travail et par déduction pour les autres motifs de déplacements ; - Une multimotorisation des ménages, révélateur de cette forte dépendance à la voiture ; - Un vieillissement de la population qui conduit à une augmentation de la population captive.

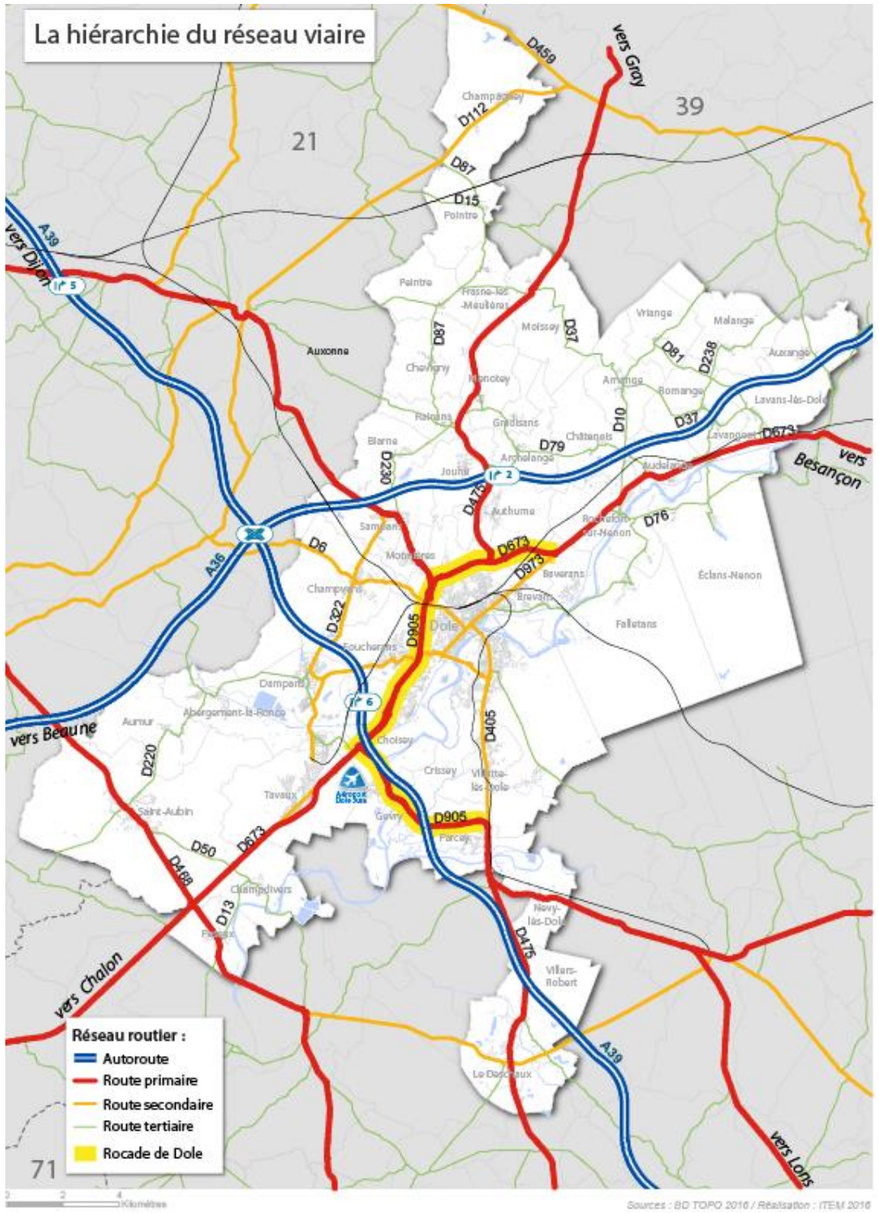
2.4 Circulation et réseau viaire

2.4.1 Le réseau viaire

La hiérarchisation fonctionnelle du réseau est constituée de 4 types de voie :

- le **réseau autoroutier** formé par les autoroutes A36 et A39 dont l'accès se fait respectivement par l'échangeur 2 d'Authume et l'échangeur 6 de Choisey. Les deux autoroutes sont accessibles relativement facilement et rapidement depuis la plupart des communes pour des liaisons aussi bien en direction du Nord de la France (Paris, Lille,…) que du Sud (Lyon, Marseille) ou vers le Nord Franche-Comté, la Suisse et l'Allemagne.
- le **réseau primaire** de routes départementales (D905, D973, D673, D475) organisé en étoile autour de Dole et assurant les liaisons entre les principaux pôles régionaux (Besançon, Dijon, Gray, Lons…) et la connexion aux échangeurs. Ce réseau intègre **un contournement ouest** de la ville de Dole. Ces routes départementales structurent le territoire et captent l'essentiel des échanges et du transit local, en permettant la diffusion des habitants de la CAGD vers les principaux pôles extérieurs et le rabattement sur les autoroutes ;
- le **réseau secondaire** correspond à certains axes permettant de se connecter au réseau principal et d'assurer les connexions entre les principaux pôles du territoire (ceux non connectés au réseau primaire) et Dole en maillant les voiries primaires. Il s'agit notamment de : D405, D322, D220... ;
- le **réseau tertiaire correspond aux voies de liaisons à faible trafic** faisant le lien entre les communes rurales et permettant une desserte fine du territoire. Ces voiries maillent le territoire, assurent la desserte locale et le rabattement sur les axes de niveau supérieur.

Le profil des voies et les aménagements sont généralement adaptés à la fonction et au niveau hiérarchique attribué, même si le caractère routier de nombreuses voiries demeure.



L'organisation du trafic à Dole

Les routes départementales D905 et D673 forment le **contournement** de Dole qui supporte le trafic de transit en provenance de toutes les directions.

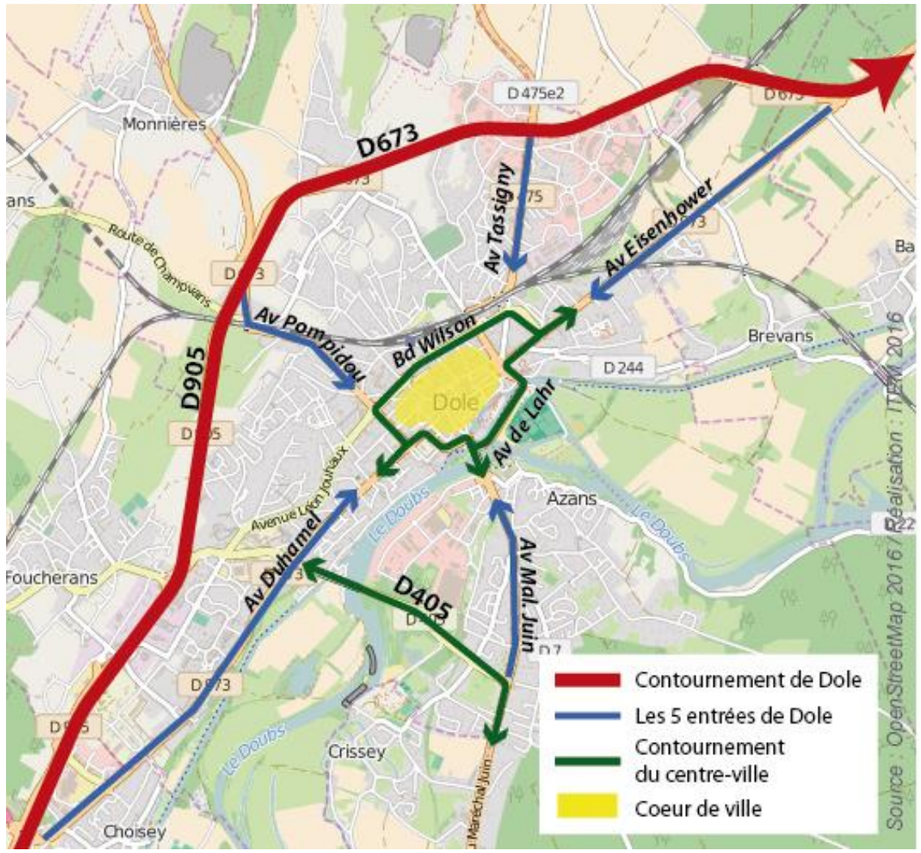
L'accès au centre de Dole s'organise autour de **5 pénétrantes** :

- l'Avenue Jacques Duhamel depuis le sud-ouest et l'A39 ;
- l'Avenue du Maréchal Juin depuis le sud ;
- l'Avenue du Général Eisenhower depuis le nord-est ;

- l'Avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny depuis le nord et l'A36 ;
- l'Avenue Georges Pompidou depuis l'ouest.

Deux axes permettent le contournement du cœur de ville :
- le **Boulevard du Président Wilson au nord** du cœur de ville ;
- la **Rue du Vieux Château, l'Avenue de Lahr et la Rue Jean Jaurès au sud** du cœur de ville.

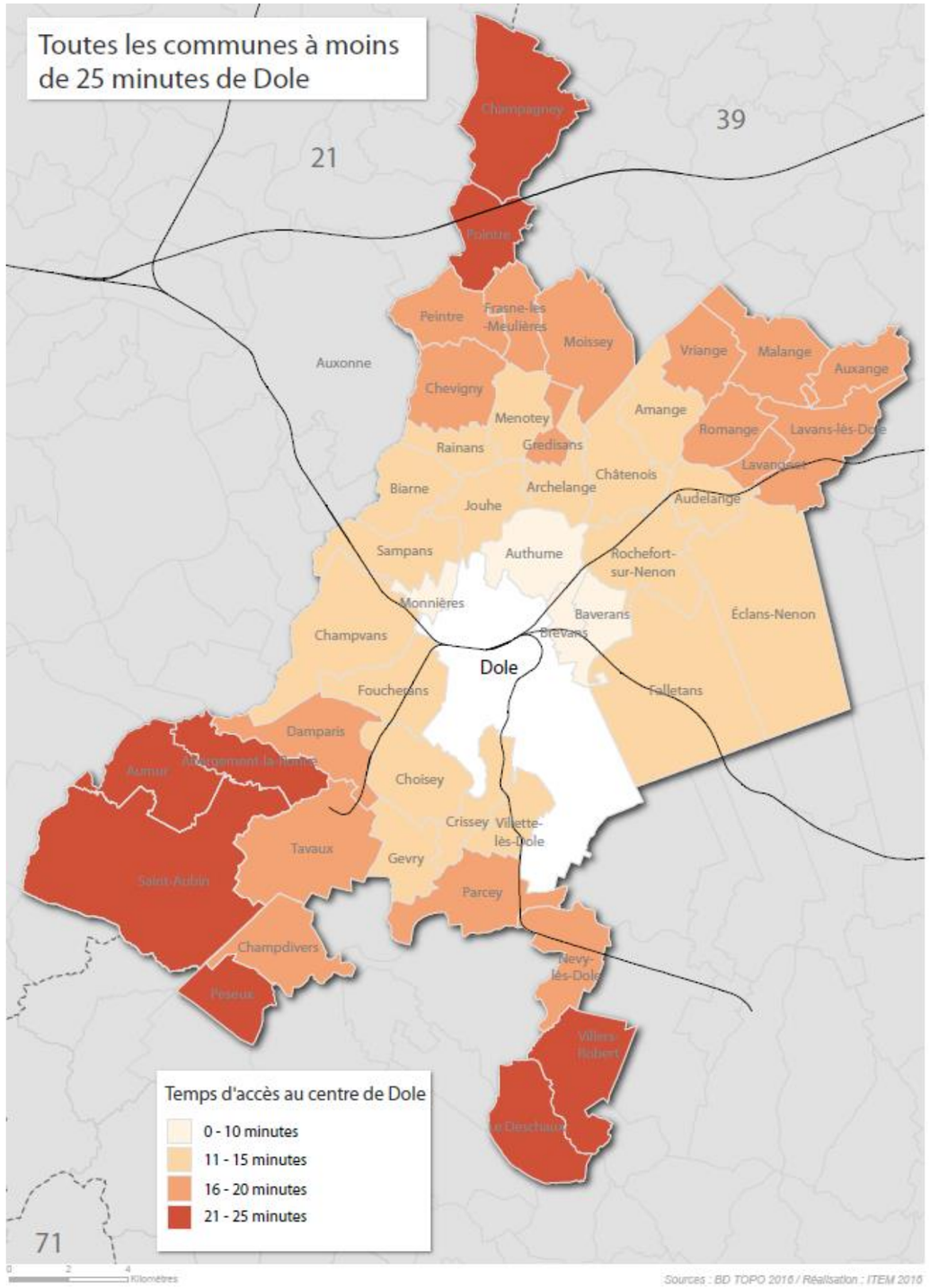
Le pont et le Boulevard de la Corniche (D405) permettent d'éviter le centre-ville pour les déplacements entre les quartiers sud de Dole.



2.4.2 Une bonne accessibilité routière

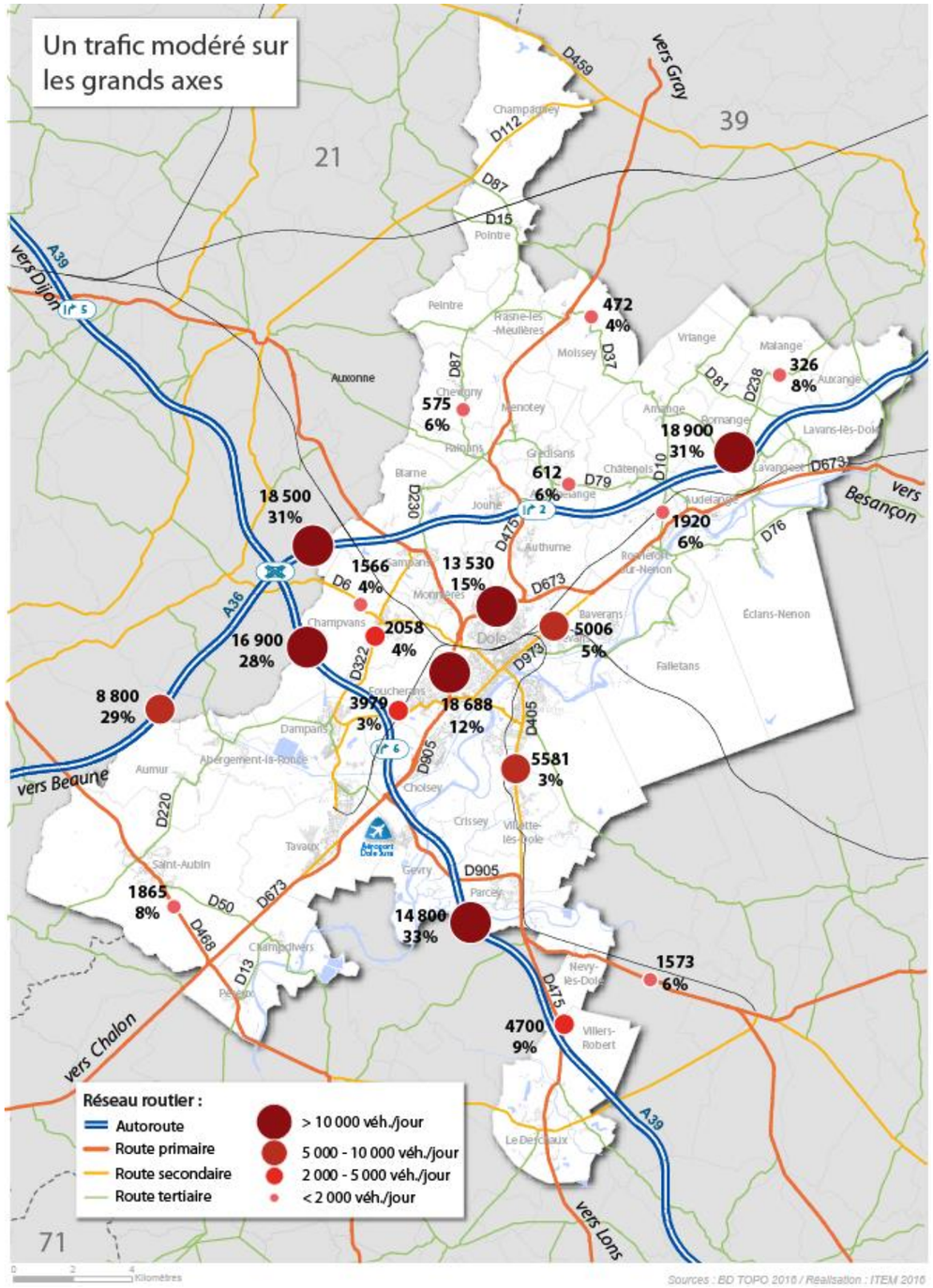
Ce réseau routier dense et de qualité permet **une bonne accessibilité routière** à la ville centre. En effet, Dole centre est accessible depuis l'ensemble des communes du territoire **en moins de 25 minutes** en voiture. 38 communes sur les 47 sont mêmes à moins de 20 minutes.

Cependant, cette bonne accessibilité **encourage l'usage de la voiture** pour se déplacer sur le territoire au détriment d'autres modes de transport.



2.4.3 Une circulation aisée sur l'ensemble du territoire

Un niveau de trafic plutôt modéré sur le territoire



Les volumes de trafic les plus élevés sont observés sur les autoroutes avec selon les tronçons **8 800 à 18 900 véh./jour** dont environ **30 % de poids-lourds**. Ces deux axes permettent de soulager le réseau primaire du grand transit.

Sur le réseau départemental, les principaux volumes de trafic sont observés sur les D905 et D673, correspondant au **contournement de Dole, avec 18 688 véh./jour au niveau de Foucherans dont un important trafic poids-lourds** (11 % du trafic, soit plus de 2 100 poids-lourds).

Les autres axes enregistrent un trafic plus faible :

- la D405 **entre Dole et Parcey** : 5 581 véh./jour dont 3 % de poids-lourds ;
- la 973 **en sortie nord-est de Dole** : 5 006 véh./jour dont 5 % de poids-lourds ;
- la D475 **en direction de Lons-le-Saunier** : 4 700 véh./jour dont 9 % de poids-lourds ;
- la D220 **entre Foucherans et Dole** : 3 979 véh./jour dont 3 % de poids-lourds ;
- sur les autres axes, des niveaux faibles inférieurs à 2 000 véh./jour.

Une circulation peu problématique …

Globalement la circulation est considérée comme fluide sur le territoire et dans la ville de Dole, la plupart du temps. On notera uniquement **quelques retenues** aux heures de pointe sur les principaux accès au centre-ville de Dole et le contournement.

Dans les autres polarités et dans le reste du territoire plus rural, la circulation automobile n'est pas délicate. A l'inverse, la fluidité de circulation est un frein au développement des autres modes et se traduit aussi par des vitesses de circulations souvent excessives.

… avec un seul point dur localisé : l'intersection Wilson / Mont Roland

L'intersection entre l'Avenue du Président Wilson et la Rue du Mont Roland est le secteur identifié comme **problématique en matière d'organisation et de lecture des flux** en raison de la présence d'**espaces de stationnement** au milieu de l'intersection :

- la présence de ce stationnement complique le franchissement de l'intersection : l'automobiliste a l'impression de la franchir en 2 fois bien que le phasage des feux permette son franchissement en une seule fois ;
- la disposition des accès et sorties des deux aires de stationnement **engendre des mouvements secondaires** au sein même de l'intersection et une possibilité de faire demi-tour ;
- les **piétons** voulant traverser le Boulevard du Président Wilson doivent s'y prendre à deux fois : **les phases de vert des deux branches du boulevard ne s'enchaînent pas** ;
- pour les piétons et les riverains, **une place peu qualitative au caractère routier très prononcé**.

Vue depuis la Rue du Mont-Roland (branche nord)

Vue de la Rue du Mont-Roland depuis le parking central

Une circulation peu pacifiée au sein des centres bourgs

Les **conditions de circulation sur l'ensemble du territoire étant globalement bonnes, les principaux dysfonctionnements s'observent sur les traversées de centres bourgs.**

- D'une part, **certaines communes sont traversées par des axes majeurs de circulation,** comme Parcey, Villette-lès-Dole, Choisey ou Moissey, conférant à la commune un caractère très routier.
- D'autre part, les zones à vitesse modérée (zone 30 ou zone de rencontre), bien que présentes dans 31 des 47 communes du territoire, **manquent souvent d'efficacité** : quelques ralentisseurs sont installés mais il y a **peu de traitement global de la voirie**. Aussi, il s'agit généralement d'un tronçon de rue, aménagé à proximité des **commerces de proximité et des établissements scolaires,** mais pas d'une véritable « zone », comme à l'échelle d'un quartier résidentiel.

Dans les plus petites communes (Auxange, Menotey…), **les voiries étroites limitent d'elles-mêmes la vitesse des véhicules** mais l'absence de réglementation spécifique et d'aménagement en faveur des piétons entraînent **un partage de la voirie favorisant l'automobile**.

Villette-lès-Dole

Tavaux

Auxange

Choisey

2.4.4 Des itinéraires de contournement pas toujours attractifs et générant du transit local

Un contournement plutôt qu'une rocade qui ne joue pas totalement son rôle

Pour les trajets effectués entre le sud de Dole (Parcey) et le nord de Dole et pour des trajets depuis Dole, le **contournement ne confère pas un gain de temps significatif** par rapport à un trajet plus direct via le centre-ville. De ce fait, les usagers sont nombreux à opter par un passage par la ville centre et **le trafic se reporte alors sur des voiries en centre-ville non adaptées.**

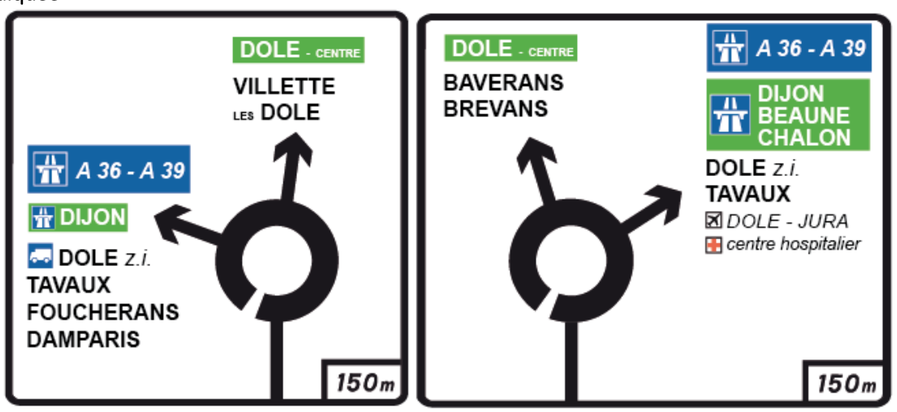
Parcours	Temps via contournement	Temps via centre-ville
Parcey > Rochefort-sur-Nenon	19 min	20 min
Quartier Plumont (Dole) > Rochefort-sur-Nenon	12 min	12 min
Parcey > A36	18 min	19 min

Quatre facteurs peuvent expliquer cette situation :

- **le nombre limité d'échangeurs sur le contournement** qui ne permet pas de desservir tous les secteurs de la zone dense, et la complexité de ceux existants (qui entraîne notamment du transit dans la traversée de Choisey). **Cet aménagement ne lui confère pas ainsi un rôle de véritable rocade de distribution, mais un simple rôle de contournement ;**
- l'impression de **détour** qu'impose l'utilisation de cette rocade pour des liaisons sud-nord ;
- la **circulation fluide** en centre-ville et la perméabilité du plan de circulation de ce dernier ;
- dans une moindre mesure, la rocade est le support d'un **trafic local** à destination des zones commerciales de Choisey et des Grandes Epenottes qui entre **en conflit avec le trafic de transit,** alors ralenti.

De plus, le **jalonnement présent est incomplet** et n'encourage pas à l'utilisation de la rocade pour les liaisons nord-sud :

- **au nord** au giratoire des D673 et D973 et au giratoire des D673 et D475, la **direction Lons-le-Saunier n'est pas indiquée** ;
- **au sud**, au giratoire de Parcey (D405 et D905), la **direction Besançon / Rochefort-sur-Nenon n'est pas indiquée**.



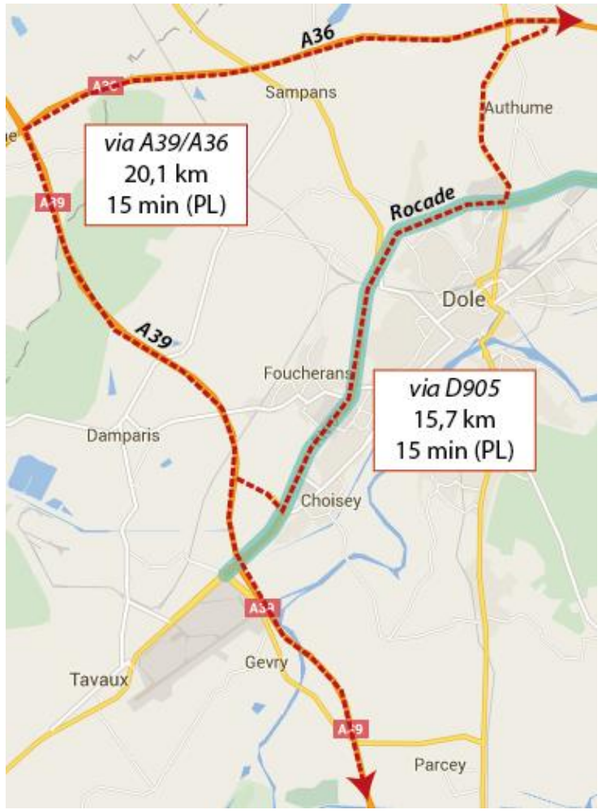
Des autoroutes qui ne retiennent pas le trafic poids lourds

Le tracé des autoroutes A 36 et A39 forme un crochet à l'ouest de Dole. Si cette configuration n'a pas d'incidence particulière sur la circulation des véhicules légers sur l'autoroute, la **rocade de Dole devient un itinéraire de shunt via les échangeurs de Choisey et d'Authume pour les poids lourds** effectuant la liaison entre le sud et l'est.

La **rocade devient alors attractive** pour deux raisons :

- les **temps de trajet** via la rocade et via l'autoroute sont **équivalents** (15 minutes) ;
- le **gain financier** est de 2 € (non-paiement du péage).

Le trafic poids-lourds national et international se reporte sur des voies locales moins adaptées à ce type de trafic.



Parcours	Tarif pour un véhicule de classe 4 (PL)
Lyon (Beynost) > Besançon ouest	**63,40 €**
Lyon (Beynost) > Besançon ouest via rocade	**61,40 €**
dont Lyon (Beynost) > Dole-Choisey	*51,40 €*
dont Dole-Authume > Besançon ouest	*10,00 €*

2.4.5 Une accidentologie toutefois relativement faible

Selon les données du fichier BAAC administré par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, qui recense l'ensemble des accidents corporels, **131 accidents corporels se sont produits entre 2009 et 2014**, soit **22 par an sur le territoire.**

En 2012, on comptait **0,47 accident corporel pour 1 000 habitants**, soit moins que la moyenne nationale à 0,9.

D'une année sur l'autre, le nombre d'accidents et le nombre de victimes peuvent beaucoup varier et il n'est pas possible de conclure quant à une tendance à la baisse ou à la hausse.

Victimes	Nombre d'accidents	Indemnes	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Global	**131**	**109**	**29**	**139**	**49**
dont cycles	*5*	*0*	*1*	*4*	*0*
dont deux roues motorisés	*28*	*2*	*1*	*24*	*4*
dont piétons	*26*	*0*	*3*	*22*	*5*

Sur la période 2009-2014, **38 % des accidents corporels ont eu lieu à Dole et 9 personnes ont été tuées**. Dans les autres communes, on enregistre entre autres 7 accidents corporels à Choisey et Foucherans et 5 à Saint-Aubin.

2.4.6 Synthèse du réseau viaire et de la circulation

Points forts	Points faibles
- Un réseau routier de qualité et plutôt hiérarchisé à l'échelle globale, permettant une bonne accessibilité au territoire ; - Excepté sur les autoroutes et la rocade, un volume de trafic modéré ; - Une circulation globalement fluide sur l'ensemble du territoire ; - Une accidentologie relativement faible.	- Une hiérarchisation dans la ville centre à améliorer ; - Des itinéraires routiers de contournement qui ne sont pas assez attractifs et qui entrainent un report de trafic sur des itinéraires moins adaptés et notamment dans le centre-ville de Dole ; - De bonnes conditions de circulation routière qui favorisent l'usage de la voiture au détriment des autres modes ; - Une pacification peu efficace et peu étendue dans les centres bourgs.

2.5 Le stationnement

La gestion du stationnement est un levier important de la mobilité. La grande majorité des espaces de stationnement sur voirie est non réglementée et saturée en journée. Mener une politique de stationnement peut s'avérer efficace pour :

- permettre de gérer la concurrence entre les différents usagers ;
- offrir une augmentation des taux de rotation pour éviter les voitures ventouses type véhicules d'actifs ;
- favoriser le report modal lorsque c'est possible.

2.5.1 L'adéquation des capacités de stationnement (offre / demande) à l'échelle du territoire

Le PLUi doit prévoir des dispositions permettant de limiter les surfaces occupées par les aires de stationnement. **A cette fin, la loi ALUR impose que le rapport de présentation dresse un inventaire des capacités de stationnement et expose quelles sont les possibilités de mutualisation de ces capacités.** Pour répondre à cela, dans le cadre du diagnostic du PLUi, nous avons évalué les besoins de stationnement automobile à l'échelle des communes et ce pour l'ensemble du territoire.

L'objectif de cette analyse est ainsi :

- d'évaluer de manière globale à l'échelle du territoire les besoins de stationnement sur l'espace public pour les différents types d'usagers ;
- d'estimer les mutualisations possibles en matière de stationnement ;
- d'analyser au regard des capacités nécessaires l'adéquation de ces besoins avec la voirie publique ;
- d'identifier les communes sur lesquelles une attention particulière devra être portée en fonction de cette adéquation entre besoin/disponibilité.

La demande en espace de stationnement sur l'espace public a été définie pour plusieurs types d'usagers et de besoins :

- **La capacité nécessaire à la demande brute des résidents :** elle est estimée grâce aux données INSEE, qui déterminent les ménages d'une commune disposant de stationnements stables avec le logement et à l'inverse ceux n'ayant pas de stationnement et donc devant recourir à du stationnement public. A ce volume de résidents concernés est attribué le taux de motorisation de la commune.
- **La capacité de stationnement permettant de répondre à la demande des actifs :** là encore grâce aux données INSEE, il est possible de connaître les actifs entrants et sortants d'une commune et donc le volume potentiel d'usagers supplémentaires par rapport aux mouvements pendulaires sur la commune (entre actif résident interne, sortant et entrant) qui auront potentiellement besoins de capacités de stationnement liés à leur déplacement domicile-travail (en fonction de la part modale).
- **La demande liée aux autres motifs de déplacements (loisirs, visite, …) :** pour estimer cette demande brute de stationnement public, nous utilisons le nombre moyen de déplacements par personne et par jour dans les EMD pour ce motif et la part modale moyenne de l'automobile. Ensuite nous posons comme hypothèse que 50 % maximum de ces besoins de stationnement générés se feront sur l'espace public, le reste étant absorbé par le stationnement privé et donc ne génère pas de besoin de capacité de stationnement public.
- **La demande liée aux équipements/commerces de la commune :** pour la demande liée à l'attractivité commerciale et équipements de la commune, nous utilisons la base équipements de l'INSEE pour les communes. En fonction du type et du volume d'équipement et de commerce un ratio est défini correspondant à la demande en nombre de place en voirie.

En compilant l'ensemble nous obtenons la demande brute en espace de stationnement sur l'espace public qui a été estimée à la fois sur la période diurne et la période nocturne.

Pour cela nous avons défini des hypothèses de présence des résidents, actifs, visiteurs sur les périodes diurne et nocturne afin de mutualiser certaines capacités de stationnement.

Ainsi, par exemple, on peut estimer qu'en période diurne, au maximum 60 % des résidents sont présents alors qu'en période nocturne ils peuvent atteindre presque 100 % à leur domicile.

Cette méthodologie nous permet ainsi de définir la demande en nombre de place pour chaque commune en intégrant la mutualisation des espaces puisque quand 60 % des places ne sont pas occupées en journée par les résidents, elles sont disponibles pour les actifs, visiteurs etc. A l'inverse, en période nocturne, les commerces étant fermés, les places liées à leur demande sont utilisables par les résidents.

Le tableau ci-dessous reprend donc la demande brute pour chaque catégorie de visiteurs, puis la demande globale diurne et nocturne intégrant la mutualisation.

La demande globale en période diurne varie ainsi entre 17 places pour une commune comme Archelange à 3 859 places pour Dole.

Ensuite, cette demande diurne et nocturne a été comparée au linéaire de voirie de la zone urbanisée de chaque commune. Cela permet ainsi de déterminer un ratio correspondant au linéaire de voirie en mètre (m) pour intégrer une place de stationnement de façon à répondre à l'ensemble de la demande.

Sachant qu'une place de stationnement représente à minima 5m, si le ratio obtenu était de 1 place pour 5 m, cela voudrait dire qu'il faudrait créer une place tous les 5m sur 1 côté de la voirie communale pour satisfaire la demande, ce qui sera très délicat. Si le ratio est de 1 place pour 100 m cela signifie qu'il faut une place sur 100 m de rue dans la commune. Dans ce second cas on peut donc estimer que la demande est facile à satisfaire.

Lecture du Ratio place par mètre (m) de linéaire de voirie :

- *entre 0 – 25 m : des difficultés probables pour satisfaire la demande ;*
- *entre 25 -50 m : des difficultés possibles pour satisfaire la demande ;*
- *entre 50 – 75 m : des difficultés peu probables pour satisfaire la demande ;*
- *au-delà de 75 m : la demande est possible à satisfaire.*

Communes	Besoin brute global	Besoin pic diurne avec mutualisation	Besoin pic nocturne avec mutualisation	Linéaire de voirie en m (zone urbanisée)	Ratio place par m de voirie selon pic diurne	Ratio place par m de voirie selon pic nocturne
Abergement-la-Ronce	***67***	52	31	7 540	145	244
Amange	***48***	36	23	3 269	90	143
Archelange	***23***	17	14	2 281	131	163
Audelange	***43***	31	24	2 086	66	88
Aumur	***39***	29	24	3 551	123	149
Authume	***158***	111	101	6 564	59	65
Auxange	***25***	18	15	1 772	98	118
Baverans	***45***	34	26	4 197	122	161
Biarne	***132***	84	118	4 356	52	37
Brevans	***77***	57	39	3 966	69	103
Champagney	***106***	72	78	4 113	57	53
Champdivers	***43***	34	15	5 384	158	360
Champvans	***225***	160	138	12 926	81	93
Châtenois	***64***	45	42	3 810	84	91
Chevigny	***55***	37	41	2 290	61	57
Choisey	***299***	217	133	8 917	41	67
Crissey	***103***	72	70	6 430	89	92
Damparis	***376***	279	184	22 478	81	122
Dole	***5 316***	3 859	2 639	155 450	40	59

Éclans-Nenon	61	44	36	4 713	108	130
Communes	**Besoin brute global**	**Besoin pic diurne avec mutualisation**	**Besoin pic nocturne avec mutualisation**	**Linéaire de voirie en m (zone urbanisée)**	**Ratio place par m de voirie selon pic diurne**	**Ratio place par m de voirie selon pic nocturne**
Falletans	25	21	8	3 785	178	497
Foucherans	239	184	95	16 096	87	170
Frasne-les-Meulières	24	17	17	1 541	92	90
Gevry	70	53	33	7 751	145	237
Gredisans	13	10	5	1 865	179	355
Jouhe	73	53	47	5 599	106	118
Lavangeot	10	8	1	2 493	297	2769
Lavans-lès-Dole	49	35	28	3 505	99	126
Le Deschaux	174	124	105	10 781	87	103
Malange	35	26	22	3 192	124	147
Menotey	26	20	12	3 703	183	306
Moissey	92	68	40	5 841	86	147
Monnières	120	79	99	6 357	80	64
Nevy-lès-Dole	56	37	44	2 221	59	50
Parcey	191	135	115	13 198	98	114
Peintre	17	12	10	1 853	149	189
Peseux	25	20	6	3 392	167	544
Pointre	37	26	25	2 176	85	87
Rainans	40	28	29	2 517	90	87
Rochefort-sur-Nenon	221	166	79	7 185	43	90
Romange	27	20	12	2 287	112	191
Saint-Aubin	207	160	74	18 264	114	247
Sampans	151	109	88	9 368	86	106
Tavaux	882	655	385	42 148	64	110
Villers-Robert	35	24	24	3 695	153	154
Villette-lès-Dole	112	82	60	7 002	85	117
Vriange	22	16	13	2 469	154	194

En période diurne, seules 3 communes affichent un ratio de 1 place pour moins de 50 m de linéaire de voirie disponible : Dole, Choisey et Rochefort. Ainsi sur l'ensemble des autres communes, on peut aisément dire que la demande peut être satisfaite sans grande difficulté.

Mais pour les trois communes dont le ratio se situe autour de 1 place pour 40 mètres, il faudra donc analyser le stationnement actuel pour voir si des difficultés ponctuelles peuvent être observées soit dans le temps soit selon les secteurs.

Les observations de terrains réalisées notamment à Choisey et Rochefort, deux des communes sur lesquelles l'analyse du ratio précédent pouvait laisser penser à une tension entre offre et demande ont montré qu'il n'y avait pas de problème au pic de la journée :

- Sur Choisey, l'essentiel de l'activité se trouve sur la zone commerciale, le reste de la commune est essentiellement résidentiel, avec du pavillonnaire. On observe en revanche dans le centre ancien (secteur église, Rue Casel et rue D'Aval notamment) du stationnement non matérialisé, mais qui semble toléré. Il s'agit plutôt de pratique d'un stationnement « au plus près du domicile » que d'une inadéquation offre demande.
- Sur Rochefort, un constat similaire au précédent peut être dressé avec du stationnement « toléré » autour du secteur Place de la Fontaine.

Le cas de Dole sera détaillé ci-après.

En période nocturne, les ratios sont moins élevés, notamment dans les communes les plus résidentielles. Toutefois, une seule commune fait apparaitre un ratio inférieur à moins d'une place pour 50 m de linéaire. Il s'agit de la commune de Biarne, ce qui correspond à un besoin de 118 places à l'échelle de la commune, mais qui après analyse ne semble pas poser de problème.

2.5.2 Un stationnement peu réglementé sur le territoire, hormis à Dole

Une faible réglementation signe d'une problématique peu prégnante

Mis à part le centre de Dole, **il existe peu d'espaces de stationnement réglementé dans le reste du territoire**. Quelques communes (Dole, Champvans…) ont toutefois mis en place une réglementation de type **zone bleue ou arrêt minute** pour favoriser la rotation des véhicules **au plus près des commerces**.

Cela tend à confirmer l'analyse ci-dessus, montrant que les besoins de stationnements des différents usagers semblent être satisfaits et qu'une réglementation ne s'est pas imposée.

Quelques communes ont mis en place **un jalonnement de leur(s) parking(s) comme à Authume et Saint-Aubin**, mais cela reste à développer sur la majorité des communes pour orienter les usagers et limiter le stationnement illicite. Le jalonnement informe le visiteur de la présence à proximité d'une aire de stationnement et permet ainsi de limiter le risque de stationnement anarchique.

Un stationnement résidentiel « toléré » qui peut se faire au détriment des modes actifs

Les enjeux du stationnement portent aussi sur les éventuels conflits de partage de l'espace public, notamment les modes actifs. On note ainsi **une pratique du stationnement illicite sur les cheminements piétons dans toutes les communes du territoire** du fait des résidents qui stationnent au plus près de leur domicile.

Dole

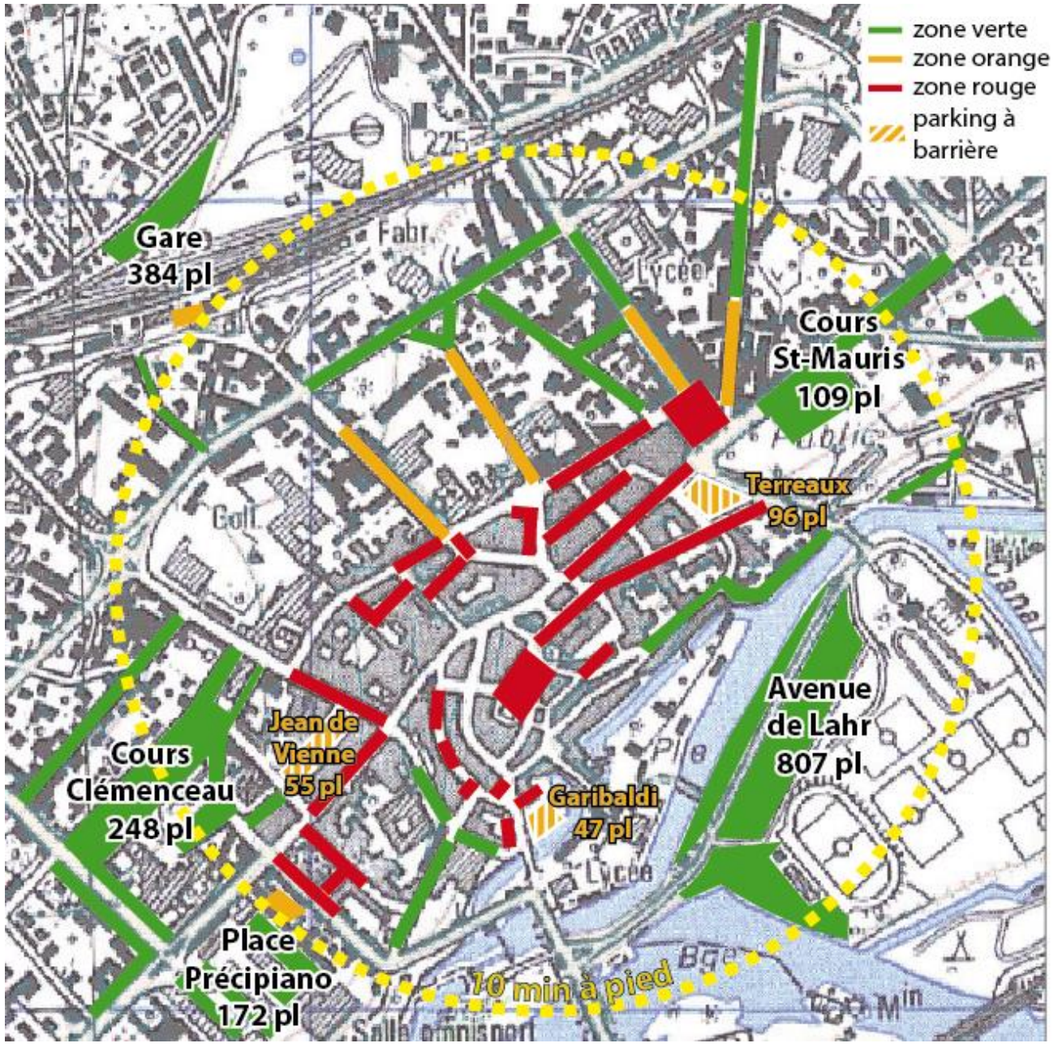
Audelange

2.5.3 En centre-ville de Dole, une offre conséquente en stationnement

L'offre en stationnement réglementée concerne le centre-ville de Dole et se distribue en 2 zones payantes articulées autour d'une offre gratuite importante :

- **la zone verte** aux portes du centre-ville au stationnement gratuit ;
- **la zone rouge** au cœur de ville au stationnement payant à 1 € / heure limité à 2h ;
- **la zone orange** en « tampon » entre les zones verte et rouge au stationnement payant à 0,50 € / heure limité à 2h.

Trois parkings à barrière (Terreaux, Garibaldi et Jean de Vienne) **pour un peu moins de 200 places complètent l'offre en cœur de ville au même tarif que la zone orange**. Le stationnement n'est pas limité dans le temps. **Les parkings de la gare sont trop éloignés du centre-ville pour être utilisés par des visiteurs.**



Secteur de stationnement	Offre
Zone verte gratuite *(hors gare)*	1 610 *(55 %)*
Zone orange payante *(hors gare)*	226 *(8 %)*
Zone rouge payante	426 *(15 %)*
Parkings payants *(Garibaldi, Jean de Vienne, Terreaux)*	198 *(7 %)*
Parking gare gratuit	319 *(11 %)*
Parking gare payant	107 *(4 %)*
Total de places à proximité du centre-ville	**2 886**

Le cœur de ville compte **850 places payantes**, dont 27 % en zone orange, 50 % en zone rouge et 23 % en parking à barrière.

Aux portes du centre-ville, on compte **1 610 places de stationnement gratuites** (zone verte), dont 1 336 sur des parkings à grand gabarit (Cours Clémenceau, Avenue de Lahr, Cours Saint-Mauris, Place Precipoano). Cette offre abondante **encourage l'usage de la voiture pour se rendre en centre-ville**. Par effet de bord de la zone payante, **certains secteurs de la zone gratuite sont fortement occupés** (Cours Clémenceau, Cours Saint-Mauris, partie matérialisée de l'Avenue de Lahr) mais **il existe d'importantes réserves de places** sur l'Avenue de Lahr (côté du stade) ou la Place Precipiano. **L'offre en stationnement en centre-ville est suffisante**.

Le jalonnement des poches de stationnement est dans l'ensemble cohérent : à chaque pénétrante sont signalés uniquement les parkings les plus proches avec mention du caractère gratuit ou payant.

Une politique tarifaire cohérente ?

Ce zonage permet, en théorie, de favoriser la rotation des véhicules à proximité des commerces, de favoriser le stationnement de longue durée à l'extérieur du cœur de ville sur des secteurs moins contraints et de limiter la circulation en cœur de ville. La tarification des parkings à barrière est plus avantageuse que le tarif sur voirie de la zone rouge environnante et favorise de ce fait leur usage.

Cependant, **la délimitation des zones tarifaires manque de cohérence**. On note :

- la **coexistence sur des secteurs très proches, d'une offre gratuite et payante** (notamment Place Grévy et Cours Saint-Mauris) ;
- la **présence de poches de stationnement gratuites en cœur de ville** (Rue Pasteur, Rue Bauzonnet) qui favorise l'automobile en cœur de ville et complique la lisibilité des zones tarifaires.

Pour les **résidents** des zones payantes, un **abonnement résident de 30 € / mois** a été **mis en place en juillet 2016 sur le secteur de la gare**. Il est amené à s'étendre sur le cœur de ville qui en est actuellement dépourvu.

Un contrôle du stationnement peu dissuasif

En 2015, **3 840 PV** dressés pour défaut de paiement du stationnement, soit **0,42 PV / place / mois**, inférieur aux recommandations du CEREMA **de 2 PV / place / mois pour un contrôle efficace**.

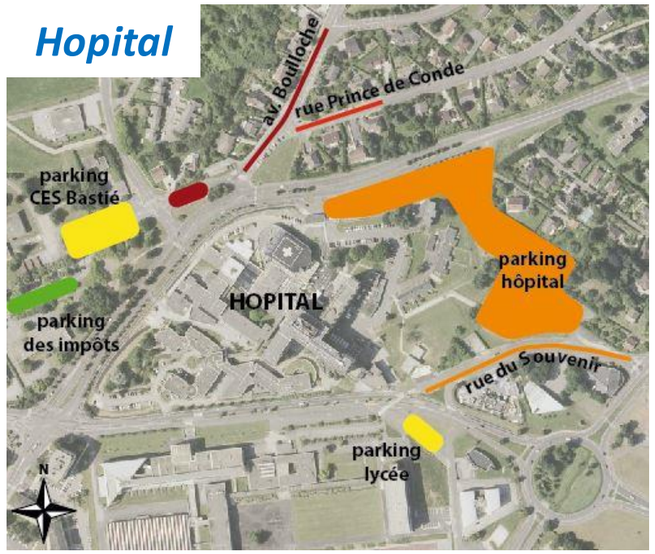
2 agents par demi-journée sont chargés au contrôle des 759 places. Il est admis qu'un agent contrôle efficacement 250 places par jour en moyenne. Au regard de ce ratio, **l'effectif affecté au contrôle est suffisant**.

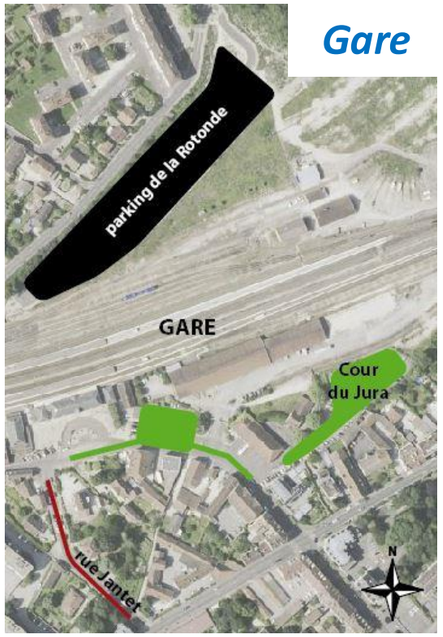
Un relevé d'occupation pour vérifier l'adéquation offre demande sur Dole

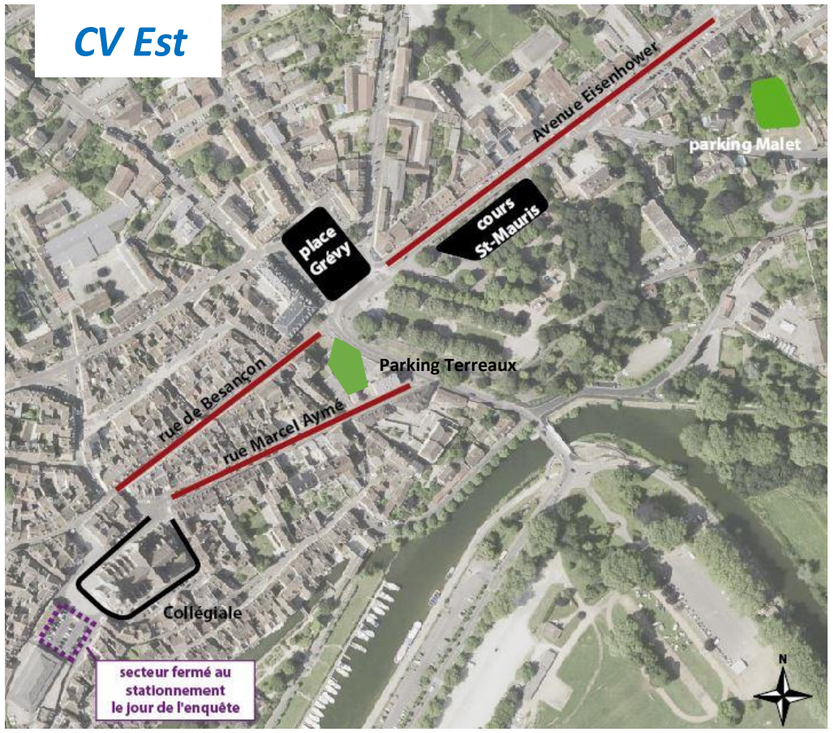
Une enquête d'occupation a été réalisée le jeudi 22 septembre 2016 entre 14h30 et 15h30 pour observer les taux d'occupation, de congestion et les réserves disponibles sur différents secteurs. Ce sont 3 274 places qui ont été enquêtées sur 5 secteurs.

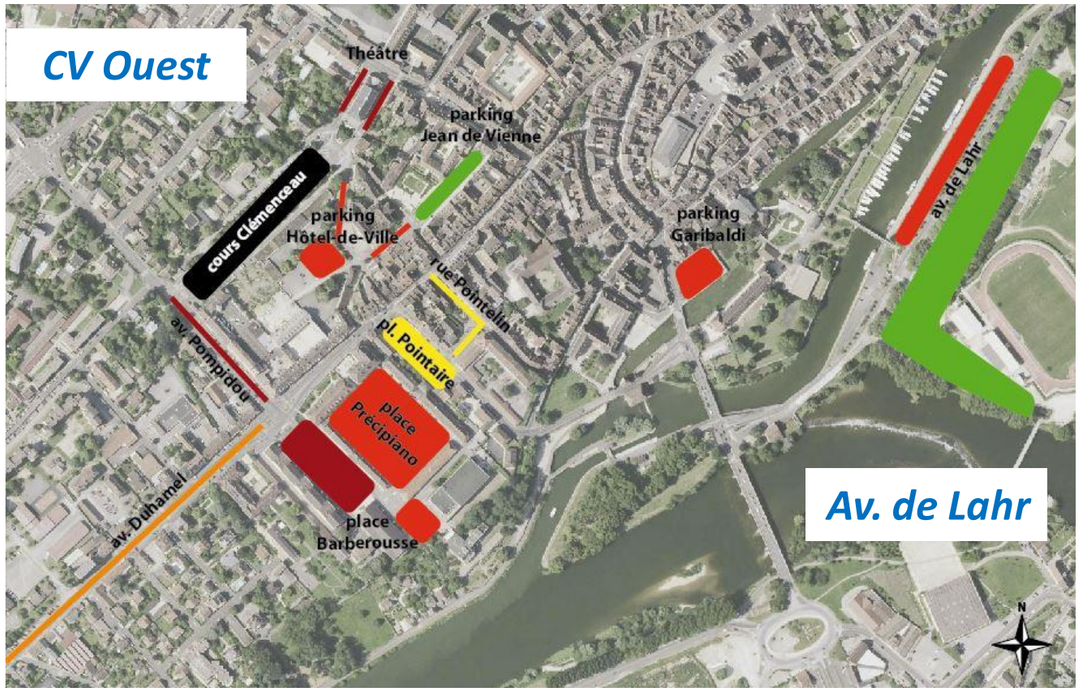
Secteurs de stationnement enquêtés	Nombre de places gratuites	Nombre de places payantes
Centre-ville Est	*191*	*300*
Centre-ville Ouest	*674*	*224*
Avenue de Lahr	*807*	-
Gare	*333*	*112*
Hôpital	*633*	-
Total de places enquêtées	**2 638**	**636**

Taux d'occupation observés (entre 14h30 et 15h30) sur les 4 secteurs enquêtés :









- Moins de 60 % (pas de problème de stationnement)
- De 61 % à 75 % (bon fonctionnement général)
- De 76 % à 85 % (forte fréquentation)
- De 86 % à 95 % (difficultés à trouver une place de stationnement)
- De 96 % à 100 % (saturation)
- Plus de 100 % (pratique de stationnement illicite)

Sur le secteur Hôpital : L'offre est gratuite sur ce secteur et s'articule autour du parking principal extérieur de l'Hôpital avec 353 places et des rues et parkings à proximité (mutualisés avec d'autres fonctions) pour un total de 633 places (nous n'avons pas comptabilisé la seconde partie de la rue Prince de Condé qui n'était pas occupée et présente donc des réserves supplémentaires).

Cela ne comprend pas l'intérieur de l'hôpital réservé à accès restreint. **On observe un taux d'occupation globale de 80%,** avec des distinctions selon la proximité de l'entrée de l'Hôpital. Plus on s'approche de l'entrée et plus l'occupation est importante (secteur carrefour Boulloche notamment). Mais les parkings du CES Bastié et des Impôts utilisables par les visiteurs de l'hôpital notamment présentent des réserves de capacité assez importantes avec des taux d'occupation faibles (25% pour celui des impôts). **Sur ce secteur enquêté, 127 places étaient disponibles au pic de la journée, ce qui demeure important.**

Sur le secteur Gare : sur les 445 places enquêtées dont 25 % sont payantes environ, on observe véritablement une très forte distinction entre la zone du parking Rotonde gratuit (derrière la gare) et le Parvis et Cour du Jura payant (devant la gare).

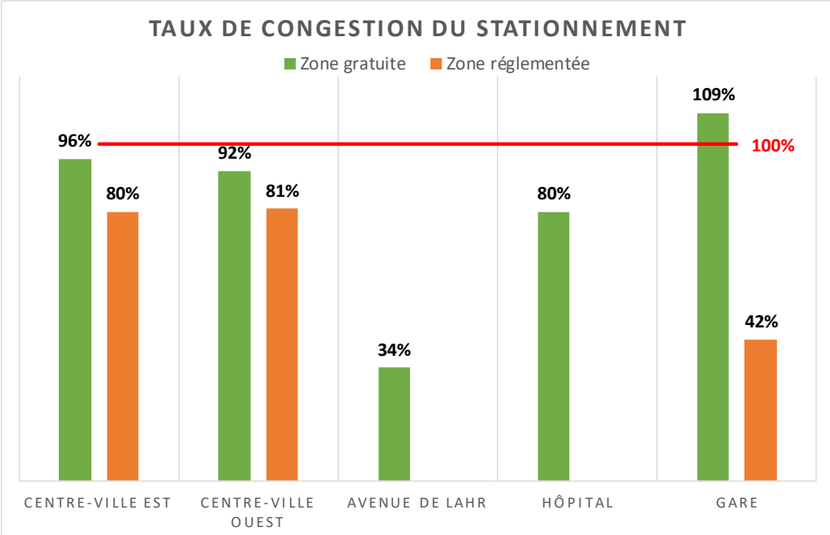
Le parking rotonde est congestionné, avec 109 % d'occupation (37 voitures en illicite), alors que le secteur payant atteint 42 % d'occupation. Cela peut donc être un frein au report modal et, nécessite une réflexion sur la manière de favoriser le stationnement des abonnés aux trains notamment.

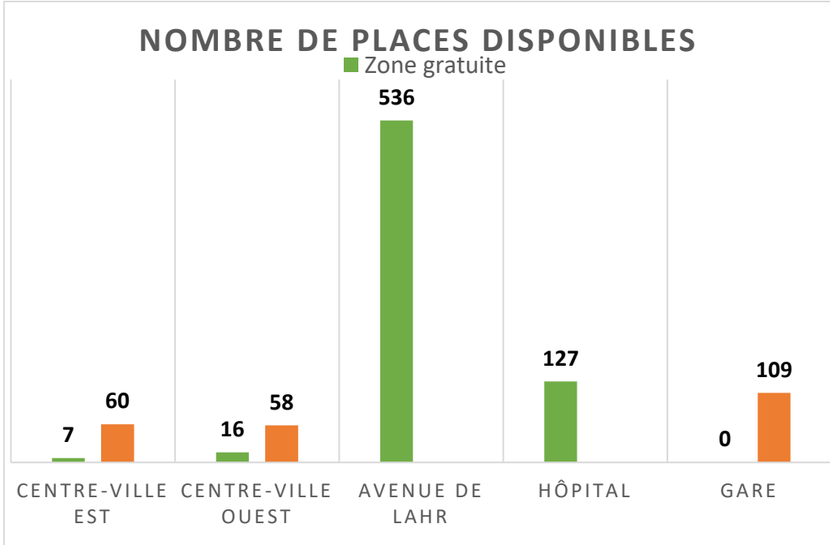
Sur les secteurs CV Est et Ouest : Ils représentent à eux deux environ 1 390 places enquêtées, dont 865 gratuites et 524 payants. Il faut noter que le jour de l'enquête, la place Nationale était fermée au stationnement devant les Halles (40 places neutralisées). Sur ces deux secteurs, on observe une saturation des espaces gratuits les plus centraux, alors que le stationnement payant présente une occupation moyenne de l'ordre de 80 % avec donc des réserves confortables, de même que certains parcs plus excentrés comme le parking Malet (50 % d'occupation).

Les parkings barrières sont moins utilisés que le stationnement payant en voirie. Sur le parking Terreaux, l'occupation n'est que de 31 %, alors que les deux rues environnantes et la Collégiale sont quasi saturées. A noter que ces parkings sont davantage orientés vers les résidents pour leur permettre d'avoir une place à proximité, pouvant ainsi expliquer partiellement ce taux d'occupation.

On distingue ainsi sur ces secteurs, 141 places libres soit un peu plus de 10 % (dont 23 gratuites). Là encore l'adéquation offre/demande n'est pas à remettre en cause mais le zonage payant/gratuit et la tarification voirie/parking sont à réexaminer pour améliorer le fonctionnement global.

Sur le secteur Avenue de Lahr : les deux espaces de stationnement représentent environ 800 places gratuites. Alors que celui le plus proche est occupé à 90 %, celui au sud représente une réserve de plus de 500 places gratuites à moins de 800 m de l'ensemble des rues du CV, soit une dizaine de minutes à pieds. Une meilleure utilisation de cette zone de stationnement, notamment par les actifs en stationnement longue durée, doit permettre de limiter la présence de stationnement longue durée sur certains secteurs, de limiter la présence de l'automobile en surface, de favoriser le stationnement des visiteurs et utilisateurs des commerces, pour des durées inférieures…





Au vu des résultats de l'enquête, il semble important d'avoir une réflexion sur les cibles prioritaires à privilégier en matière de stationnement dans le CV, car la politique actuelle, trop favorable aux actifs (ils utilisent les stationnements longues durées gratuits les plus proches), limite d'une part l'intérêt des transports collectifs et d'autre part ne favorise pas les usagers des commerces et services du CV de même que les visiteurs occasionnels qui sont relégués sur les stationnement les plus lointains, payants …

Ainsi, la contrainte semble s'opérer sur les personnes qui sont normalement à privilégier pour le bon fonctionnement et le dynamisme d'un centre-ville.

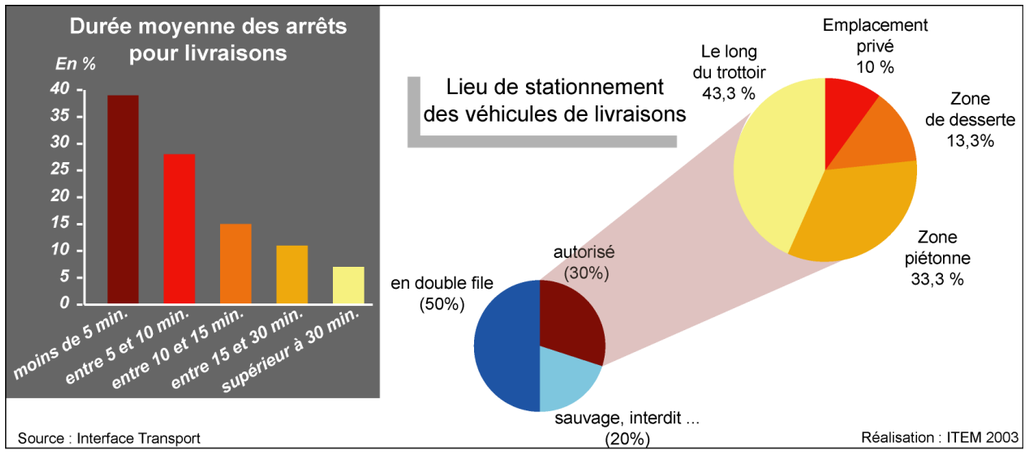
2.5.4 La problématique des livraisons de marchandises en matière de stationnement

Une livraison peut se définir comme étant « la remise physique de la marchandise au destinataire ou à son représentant qui l'accepte ». Au sens du droit public, elle correspond à un « arrêt » d'un véhicule pour chargement ou déchargement (c'est-à-dire une immobilisation momentanée, mais dont la durée n'est pas définie) et recouvre ce qu'il est courant d'appeler la « logistique du dernier kilomètre ». Quant au transport de marchandises de façon globale, il peut se définir comme étant la circulation des marchandises entrants et sortants d'un territoire et également celles transitant par ce territoire. Il correspond ainsi à une part du trafic PL et VL observée sur le territoire, mais qui ne semble pas générer de difficultés, même si la livraison de marchandises en ville est r**esponsable de près de 15 % des déplacements motorisés en ville**.

Les difficultés qu'impliquent habituellement les livraisons

Généralement, les heures durant lesquelles les livraisons sont les plus nombreuses ne correspondent pas aux heures de pointe traditionnelles, mais coïncident avec la fin de matinée. Pourtant, les livraisons causent des problèmes de circulation et de stationnement car elles entrent en conflit avec les autres véhicules et activités qui nécessitent l'utilisation de la voirie (bus, voitures particulières, véhicules postaux…). Les heures de livraison sont liées aux exigences des clients (commerçants, restaurateurs…) qui souhaitent être livrés dès l'ouverture de leur magasin. Concernant les enlèvements au sein des entreprises, une grande partie est organisée en début d'après-midi, entre 13h et 16h, en dehors des heures de pointe.

En règle générale, le stationnement des véhicules de livraisons s'effectue sur de courtes périodes (67 % durent moins de 10 min.) et sur des zones interdites (70 %), en particulier en double file. L'utilisation des aires de livraisons ne concerne en moyenne que 4 % des livraisons car elles sont souvent localisées trop loin du lieu de destination.



Zoom sur la réglementation relative aux aires de livraison

1/ *les aires de livraison* ne sont pas réservées aux seuls véhicules de commerce mais à toutes les activités de livraison. Selon l'arrêt de la Cour de Cassation N91-82.457 du 27 novembre 1991, ***n'importe quel véhicule*** peut se garer sur les aires de livraison, même une voiture particulière, pourvu que son propriétaire ***transporte des marchandises en vue de les livrer***.

2/ *les aires de livraison* sont réservées ***à l'arrêt*** et non au stationnement des véhicules de transport de marchandises, conformément à l'article R1 du Code de la route. La distinction entre arrêt et stationnement repose sur deux critères fondamentaux : ***la durée d'immobilisation du véhicule et la présence d'une personne autorisée à déplacer celui-ci***. L'arrêt désigne ***"l'immobilisation momentanée"*** du véhicule sur une voie : ce laps de temps doit permettre la montée ou la descente de passagers, le chargement ou le déchargement du véhicule. De plus, la notion d'arrêt implique que le conducteur soit aux commandes ou ***"à proximité"*** du véhicule de manière à pouvoir le déplacer le cas échéant.

Quelle intensité des livraisons sur le territoire ?

Les enquêtes nationales sur le transport de marchandises en ville ont montré que le nombre de livraisons générées par établissement est important au cours d'une semaine et varie fortement selon la nature de l'activité.

Certaines activités sont livrées en flux tendus, avec plusieurs livraisons par jour à un même établissement (ex : grandes enseignes), avec parfois de faibles quantités (ex : pharmacies). Si l'on utilise la moyenne des enquêtes, le nombre moyen de 1 livraison/semaine/emploi peut être retenu. **En appliquant ce ratio aux emplois de la CAGD, cela représente environ 23 050 mouvements (livraisons ou enlèvements) sur une semaine, soit sur une semaine où l'activité fonctionne sur 6 jours, 3 840 livraisons par jour à l'échelle de la CAGD.**

D'une façon générale sur ce « dernier kilomètre » de la livraison finale des marchandises ou des colis, le mode routier représente près de 100 % des flux.

Communes	Nombre de livraisons/enlèvements par jour
Dole	2 357
Tavaux	538
Rochefort-sur-Nenon	199
Choisey	121
Damparis	106
Foucherans	97
Saint-Aubin	46
Parcey	29
Brevans	29
Champvans	24
Sampans	20
Toutes les autres communes	< à 20
Total	**3 840 mouvements**

On notera que 61 % de ces livraisons se concentrent sur Dole et 14 % sur Tavaux. En effet, pour les autres communes, le nombre de livraisons est plus faible et seules trois autres communes semblent avoir une activité génèrant plus de 100 mouvements par jour : Rochefort-sur-Nenon, Choisey et Damparis. Ces 5 communes concentrent 86,5% des livraisons et donc une part non négligeable de l'activité et du commerce notamment les plus grandes zones d'activités et commerciales où les livraisons ne posent pas de problème car réalisé sur le domaine privé.

Sur les autres communes les volumes de livraisons sont beaucoup plus faibles.

Globalement, la réalisation des livraisons ne pose pas de véritables problèmes dans le territoire. Sur l'hypercentre, il s'agira de surveiller les difficultés éventuelles sur la zone piétonne et de mettre en place les mesures nécessaires pour y remédier.

2.5.5 La réglementation actuelle du stationnement privé dans les PLU qui répond aux besoins

La réglementation en stationnement privé des PLU actuels

Le PLU actuellement en vigueur de la ville de Dole fixe trois zones principales de réglementation : le centre-ville (hors secteur sauvegardé), les quartiers à l'extérieur du centre-ville et les zones d'activité (Epenottes, zone portuaire…). Les principales réglementations pour le stationnement sont représentées dans le tableau ci-dessous.

		A Dole		
		Centre-ville hors secteur sauvegardé	Hors centre-ville	Zones d'activité périphériques
Logement	Individuel	2 places, maximum 3	2 places par logement	0 place de 1 à 60 m² de plancher 1 au-delà de 60 m² +1 / 100 m² au-delà de 150 m²
	Collectif 1 pièce	1 place par logement		
	Collectif > 1 pièce	1,5 place par logement	1,5 place par logement, maximum 3	
Services publics		Le nécessaire	Le nécessaire	Le nécessaire
Commerces		Le nécessaire	Le nécessaire	1 place / 35 m² de plancher
Bureaux		1 place / 35 m² de surface plancher		1 place / 10 m² de plancher
Activités industrielles et artisanales		Le nécessaire	Le nécessaire	1 place / 35 m² de plancher

Dans les autres communes du territoire, on relèvera selon les communes et les zonages :

- **2 places par logement, parfois 1,5 en collectif ;**
- pour les **bureaux**, des prescriptions variables : de **1 à 2 places pour 50 m²** de SP (Surface de Plancher) ;
- pour les **commerces**, des prescriptions variables : de **1 à 3 places pour 80 m²** de SP ;
- pour **l'artisanat et l'industrie**, des prescriptions variables : de **1 à 4 places pour 100 m²** de SP.

Les besoins en stationnement résidentiel

Territoire	Résidence principales	Taux de logements avec emplacement de parking	Taux de motorisation		Nombre de véhicules correspondant
			Maison	Apparte-ment	
Grand Dole	23 800	72 %	1,53	0,93	31 400
Dole	*11 270*	*62 %*	*1,43*	*0,87*	*12 400*
Autres communes hors Dole	*12 530*	*81 %*	*1,57*	*1,14*	*19 000*

L'enjeu aujourd'hui est de disposer d'une offre en stationnement privé suffisante pour accueillir l'ensemble du parc automobile. En confrontant les taux de motorisation et les prescriptions des PLU en matière de stationnement, on **constate que les seuils sont surévalués au regard des besoins de stationnement, mais permettent toutefois de garantir une offre suffisante pour les ménages les plus motorisés**.

2.5.6 Un cœur de ville sous la contrainte de l'automobile

Une forte emprise de la voiture en cœur de ville

Le cœur de ville de Dole est fortement marqué par la voiture.

- l'accès au cœur de ville est facile avec des **entrées naturelles et immédiates** qui favorisent la pénétration des véhicules ;
- un **trafic de transit** est à relever en cœur de ville : deux itinéraires permettent de shunter les feux sur les routes de contournement : via Rue du Mont-Roland et via Rue du Collège et Rue de Besançon ;
- la circulation automobile irrigue tout le centre-ville dans des rues étroites, donnant l'impression d'une voiture omniprésente ;
- on compte **782 places en cœur de ville, soit la surface d'un terrain de foot :** l'offre en stationnement en cœur de ville à proximité des commerces incite les automobilistes à circuler en cœur de ville pour trouver une place au plus près de leur destination ;
- le stationnement est **présent partout où l'espace est disponible** et il existe une pratique de **stationnement illicite sur trottoir** dans certaines rues, pénalisant les piétons.

Rue de Besançon

Place Precipiano

Rue des Arènes

Place Nationale

Le projet Cœur de Ville donnera davantage de place aux piétons

Le projet Dole Cœur de Ville a pour objectif de redynamiser le cœur de ville et de renforcer la centralité de Dole sur le territoire.

En termes de déplacements, le projet prévoit **un réaménagement des places** (Place du 8 mai, Place Nationale Charles de Gaulle), de la Grande Rue et la Rue de Besançon et des entrées du cœur de ville seront requalifiées **pour laisser davantage de place aux piétons**.

Aussi, avec le réaménagement de la piscine Barberousse, un parking souterrain est envisagé Place Precipiano à la place du parking de surface existant.

2.5.7 Synthèse du stationnement

Points forts	Points faibles
- Une adéquation offre/demande en matière de stationnement qui semble satisfaite à l'échelle globale du territoire ; - Les prescriptions actuelles des PLU en matière de stationnement résidentiel couvrent les besoins ; - Une réglementation en place uniquement au centre-ville de Dole pour favoriser la rotation des véhicules ; - Un projet Cœur de Ville de Dole qui donnera davantage de place aux piétons.	- Une offre en stationnement plutôt importante en centre-ville de Dole ; - Une empreinte importante du stationnement (de surface) aussi bien à Dole que dans les autres communes du territoire qui nuit à la qualité des espaces publics ; - Un politique de stationnement qui n'incite pas au report modal et trop favorable au stationnement longue durée gratuit des actifs au détriment des utilisateurs des commerces et visiteurs. - Un contrôle du stationnement peu dissuasif ; - Du stationnement illicite important se faisant au détriment des piétons.

2.6 Les offres de transport alternatives : l'offre en transport collectif

2.6.1 4 offres de transports collectifs sur le territoire

Quatre réseaux de transport sont présents sur le territoire, Centrés sur Dole, ils assurent des possibilités de déplacements à toutes les échelles :

- une offre ferroviaire à l'échelle nationale et internationale avec une desserte TGV et TGV Lyria ;
- une offre ferroviaire régionale ave 2 lignes du TER Bourgogne-Franche-Comté ;
- une offre interurbaine à l'échelle départementale avec le réseau Jurago ;
- une offre locale avec le réseau urbain TGD comprenant une offre régulière et à la demande.

Pour rappel, la **part modale des transports en commun** n'est pas négligeable chez les actifs et s'élève à **5,4 %.**

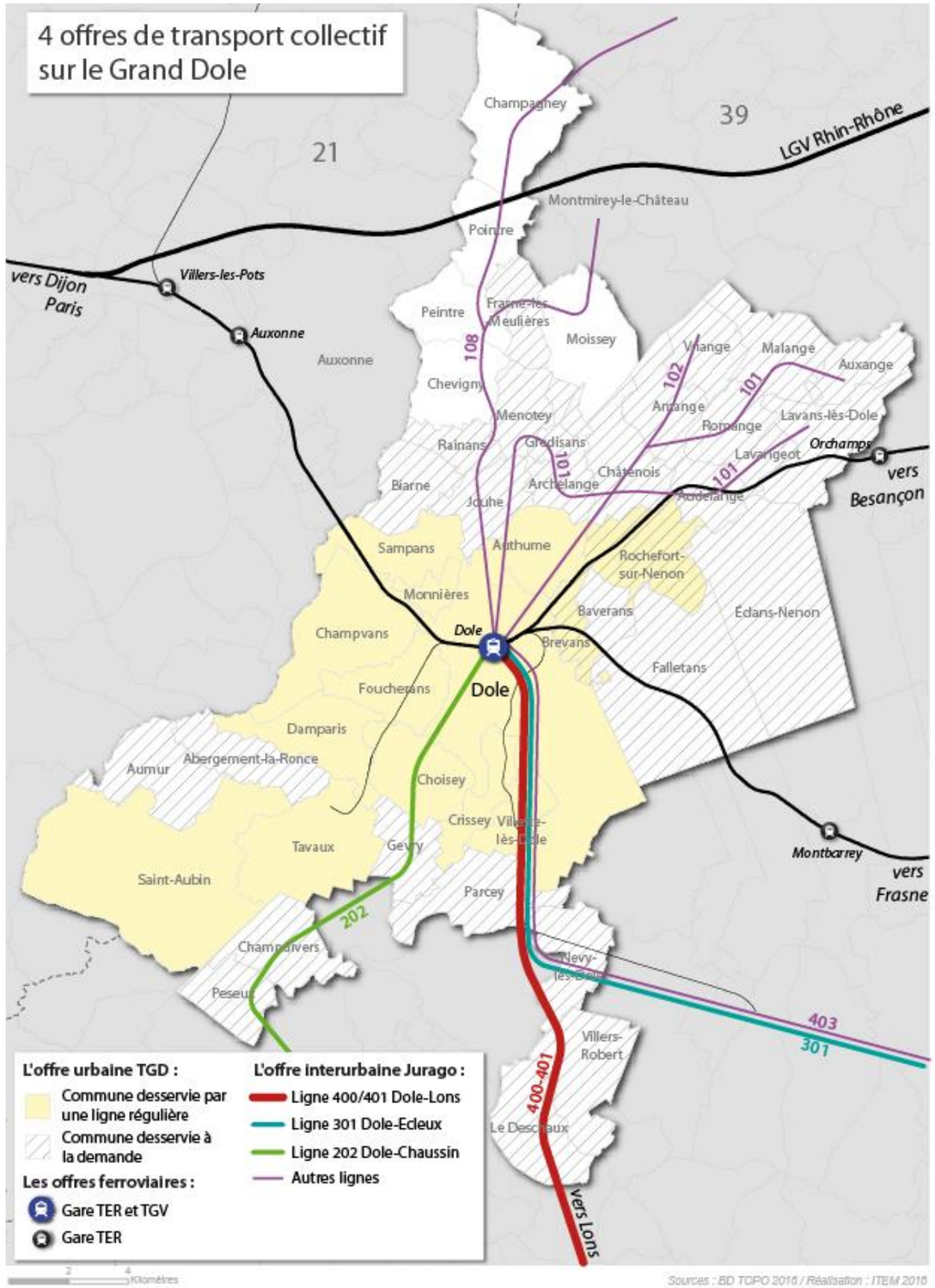
2.6.2 Les offres ferroviaires

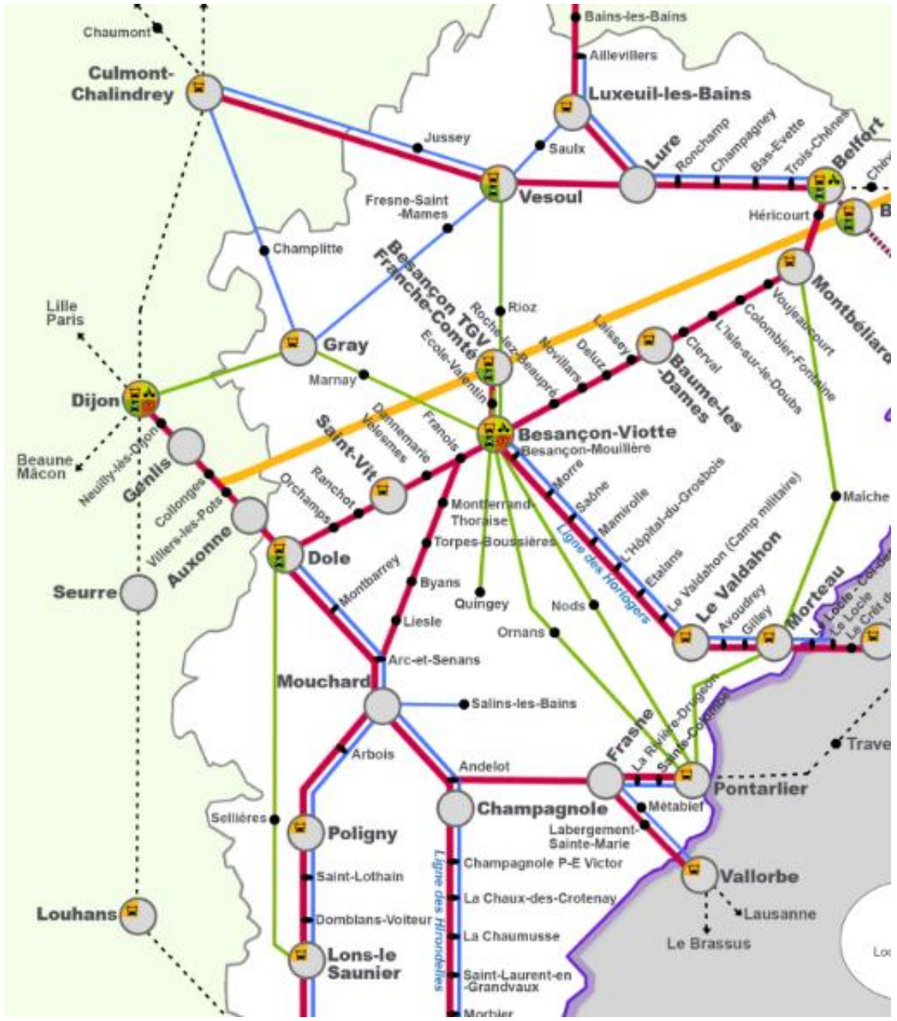
En matière ferroviaire, le Grand Dole ne dispose que **d'une seule gare, Dole-Ville**. Cette gare est en position de nœud ferroviaire avec :

- l'axe Paris – Dijon – Mouchard – Frasne – Lausanne ;
- l'axe Paris – Dijon – Besançon – Belfort – Mulhouse.

Deux autres gares, situées à l'extérieur du territoire, peuvent être **intéressantes pour le nord du territoire** :

- **Auxonne** au nord-ouest, qui peut être attractive pour toute la frange nord du territoire ;
- **Orchamps** à l'est, attractive pour les communes sur l'axe de la D673.





L'offre nationale et internationale autour de la liaison Paris – Lausanne

Origine – Destination	Nombre d'A/R JOB*	Nombre d'A/R Samedi	Nombre d'A/R Dimanche
Paris (TGV)	5	4	4
Frasne / Lausanne (TGV)	4	4	4

**JOB = Jour Ouvrable de Base (un jour classique de fonctionnement en général un mardi ou jeudi)*

Dole profite de sa situation sur l'axe Paris –Lausanne pour bénéficier de **liaisons directes avec ces deux villes avec l'offre TGV Lyria**. Le territoire bénéficie ainsi de **4 allers-retours quotidiens pour Lausanne (1h35 environ) et de 5 pour Paris** (2h au mieux), permettant de répondre aussi bien à des déplacements occasionnels que réguliers et

pour différents motifs. Il n'y a en revanche pas de liaison directe vers Lyon, il y a une correspondance minimum et des temps de parcours beaucoup moins attractifs (2h au mieux, mais souvent 2h30 à 3h00).

L'offre régionale autour de la liaison Dijon – Besançon

Origine – Destination	Nombre d'A/R JOB	Nombre d'A/R Samedi	Nombre d'A/R Dimanche
Dijon / Besançon (TER)	21	17	16
Belfort (TER)	2	2	2
Frasne / Pontarlier (TER)	3	2-3	1-2
Mouchard (TER)	5-6	3-4	3-4

Dole bénéficie de sa position sur l'axe Dijon–Besançon, axe structurant de Bourgogne-Franche-Comté, avec une desserte importante et attractive à destination des deux pôles régionaux. Sur un Jour Ouvrable de Base (JOB), on compte 21 allers-retours pour Dijon et Besançon. L'amplitude horaire importante, 5h à 23h permet de répondre à tous types de besoins aussi bien scolaires, actifs que loisirs.

L'offre pour Belfort est à l'inverse très faible avec seulement 2 allers-retours en direct, mais de nombreuses possibilités avec un changement à Besançon pour répondre à tous les besoins.

L'offre pour Mouchard, Frasne et Pontarlier est plus limitée, mais semble calée sur les besoins. Toutefois, l'offre grande ligne permet d'ajouter des services à la desserte régionale (et peut répondre aux besoins d'actifs avec arrivée avant 8h à Dole et retour après 18h). A noter l'absence d'offre TER pour Lons-le-Saunier. La desserte est assurée par les lignes Jurago 400 et 401.

Une offre concurrentielle pour Dijon et Besançon

Dès lors en prenant en compte le temps de pré et post acheminement par rapport aux trajets en train (environ 20 minutes supplémentaires) et le temps de stationnement pour les trajets en voiture (variable selon la destination), l'offre TER est concurrentielle face à la voiture pour des trajets à destination de Besançon et Dijon et s'adresse à tous les utilisateurs, en particulier les actifs.

Destination	Temps de trajet au départ de Dole	
	Meilleur temps en TER	Meilleur temps en voiture
Gare de Besançon-Viotte	26 min.	45 min.
Gare de Dijon-Ville	28 min.	47 min.
Gare de Saint-Vit	14 min.	29 min.
Gare de Mouchard	24 min.	40 min.
Gare de Frasne	58 min.	1h11

A cette concurrence en termes de temps, s'ajoute un intérêt financier pour les voyageurs réguliers. Par exemple, avec un abonnement mensuel, le trajet Dijon-Dole coûte 2,39 € et le trajet Dole-Besançon 2,34 € (sur la base de 20 allers-retours par mois) contre respectivement 6,8 € et 7,7 € pour le même trajet en voiture par autoroute, soit une économie de l'ordre de 65 %. Pour les voyageurs occasionnels, l'intérêt financier est nul avec un trajet en train qui s'élève respectivement à 9,5 € et 9,30 € pour le billet unité plein tarif.

82 % des voyageurs en lien avec Dijon ou Besançon

La gare de Dole-Ville a enregistré 727 800 voyages en 2014, soit 2 402 par jour ouvrable avec une forte dominante d'actifs et scolaires *(base 303 jours ouvrables en 2014)*, ce qui en fait la 3e gare de Franche-Comté après Besançon-Viotte et Belfort-Ville.

Les origines-destinations dominantes s'effectuent logiquement avec les deux pôles régionaux :

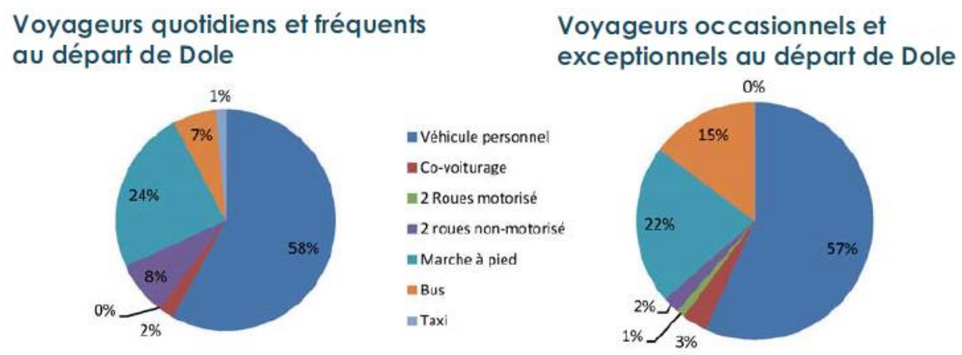
- 46 % des flux en lien avec Besançon ;
- 36 % des flux en lien avec Dijon ;
- aussi, 5 % des flux en lien avec Saint-Vit.

L'axe Besançon-Dole-Dijon représente selon les sections de 1 à 1,2 millions de voyageurs/an, contre seulement 90 000 sur l'axe Dole-Mouchard.

La voiture, principal mode en rabattement sur la gare

L'étude de programmation du « Quartier gare » d'octobre 2010 reprend les résultats de l'enquête TER sur les modes de transport pour les déplacements vers la gare. L'enquête a été réalisée avant la restructuration du PEM et du réseau de bus TGD. Les résultats sont donc à considérer avec précaution :

- la voiture est le mode de transport dominant avec 60 % des déplacements ;
- la marche à pied représente près d'un quart des déplacements ;
- le vélo a une part non négligeable et est utilisé à hauteur de 8 % pour les usagers réguliers ;
- le bus est davantage utilisé par les voyageurs occasionnels (15 %) que par les voyageurs réguliers (7 %). En effet ces derniers sont surtout les actifs pour lesquels l'amplitude horaire de service est trop restreinte.



Quel avenir pour la gare de Dole ?

La mise en place de la nouvelle grande région Bourgogne-Franche-Comté va développer les liaisons entre Dijon et Besançon. En termes de desserte ferroviaire entre les deux pôles régionaux, deux projets émergent :

- voulu par la SNCF, un TER grande vitesse qui utiliserait la LGV Rhin-Rhône et shunterait donc Dole ;
- voulu par l'Etat, un TER dit « accéléré » par la ligne classique avec un arrêt unique à Dole.

Dole doit capitaliser sur sa bonne desserte ferroviaire et sur sa position centrale dans la nouvelle région à mi-chemin de Dijon et de Besançon pour favoriser l'implantation locale de services régionaux et inciter à la réalisation du TER dit « accéléré ».

2.6.3 Le réseau départemental Jurago pour des rabattements sur Dole

Le réseau Jurago a été modifié à la rentrée 2016 suite au renouvellement de la DSP.

Un réseau à vocation scolaire organisé en étoile autour de Dole

L'organisation des lignes correspond à un rabattement sur Dole où se concentrent les principaux établissements scolaires. Cette offre se compose de :

- **4 lignes à vocation scolaire mais ouvertes à tous** (101, 102, 108, 403). Ces lignes fonctionnent en semaine et en période scolaire (36 semaines par an) avec généralement 1 aller le matin (arrivée à Dole vers 7h45) et 1 à 2 retours en fin d'après-midi (départ de Dole vers 17h et 18h), sauf le mercredi (1 seul retour à 12h). Ces lignes sont adaptées aux **scolaires et aux actifs venant à Dole** car elles proposent durant les vacances scolaires et en été un service à la demande (TAD) aux mêmes horaires que les scolaires.
- **3 lignes essentiellement scolaires mais ayant des services complémentaires en journée** permettant des déplacements à la demi-journée sur Dole (202, 301, 401). Les services scolaires fonctionnent comme évoqué ci-dessus. La 401 fonctionne en complémentarité avec la 400 (voir ci-dessous). Les services complémentaires de la 202 permettent une arrivée à Dole entre 8h30 et 9h ou entre 13h30 et 14h et un départ entre 11h30 et 12h ou entre 16h et 16h30. La 301 a un aller-retour en TAD en 12h et 14h. Ils fonctionnent uniquement en semaine en période scolaire. Durant les vacances elles sont à la demande pour les communes hors Grand Dole. Ces lignes sont adaptées aux **scolaires, aux actifs et aux occasionnels venant à Dole** car elles proposent aussi durant les vacances scolaires et en été un service TAD le matin et le soir.
- **1 ligne à destination des clients commerciaux**, la 400, qui fonctionne en complémentarité avec la 401 (voir ci-dessous).

Ligne	Origine-Destination	Nombre de services (JOB)	Nombre d'AR possible (JOB)	Amplitude
101	Dole <> Lavangeot <> Pagney	4	1	7h00 – 18h20
102	Dole <> Vriange <> Louvatange	3	1	6h45 – 18h20
108	Dole <> Montmirey-le-Château <> Pesmes	10	1	6h40 – 18h20
202	Dole <> Chaussin	13	2	6h30 – 18h10
301	Dole <> Névy-lès-Dole <> Arbois	10	2	6h45 – 18h00
400	Dole <> Lons-le-Saunier	10	5	4h45 – 21h15
401	Dole <> Tassenières <> Lons-le-Saunier	13	3	6h20 – 18h15
403	Dole <> Névy-lès-Dole <> Poligny	2	1	6h50 – 18h00

Le **cabotage est possible** au sein du périmètre du Grand Dole avec un ticket TGD.

Par rapport à la voiture, **les temps de trajet Jurago sont généralement 25 à 40 % supérieurs** (exemple Dole > Chaussin 27 min avec Jurago et 21 minutes en voiture), ce qui représente un écart de temps important sur les longs trajets.

Les lignes 400 et 401 : deux offres complémentaires sur l'axe Lons – Dole

La liaison entre Lons-le-Saunier et Dole est assurée par les lignes 400 et 401 qui comptabilisent au total 17 services entre les deux pôles jurassiens.

- la ligne **400**, dite « express », effectue le trajet 1h. Elle est **en correspondance avec les TGV pour Paris** en gare de Dole (10 services au total) ;
- la ligne **401,** à desserte pus fine, effectue le trajet en 1h10 ou 1h20 selon les communes desservies. Son offre est moins lisible et variable en raison de services pour les scolaires (7 services au total).

Cette offre présente un intérêt pour tous les publics aussi bien **dolois que lédoniens** en raison d'un nombre important de services et de durées de trajets concurrentielles à l'automobile. Les 400 et 401 desservent aussi systématiquement les communes du **Deschaux**, de **Sellières** et de **Tassenières**.

Il est cependant regrettable que cette offre ne soit pas regroupée en **une seule fiche horaire** pour simplifier sa lisibilité.

Une faible lisibilité du réseau qui peut nuire à son attractivité

Plusieurs aspects qualitatifs nuisent à sa lisibilité, à sa compréhension et donc à son attractivité :

- **l'offre Jurago est essentiellement orientée pour les scolaires** et assez **complexe à lire** en raison de circuits différents selon les horaires et la période ;
- les fiches horaires sont données par lignes et non par axe ou territoire desservi : **une même commune peut être desservie dans le sens retour par une ligne différente qu'à l'aller** ;
- les **fiches horaires** disponibles sur le site jurago.fr sont visuellement **peu attractives**, avec des sigles (TAD, Flexo) et des codes couleur dont la signification et le fonctionnement ne sont pas explicités ;
- il n'existe **aucun plan du réseau Jurago** : il est très difficile d'avoir une vision globale de l'offre de transport sur une portion de territoire ;
- la grille tarifaire complète est disponible non pas sur le site jurago.fr mais sur jurabus.fr et aucun lien ne permet de passer du premier au second.
- en revanche, **les arrêts sont plutôt bien matérialisés** avec la présence systématique d'un poteau en bon état, indiquant les lignes desservies et des fiches horaires correspondantes. Mais tous ces arrêts sont rarement aux normes accessibilité.

Fiches horaire à Menotey

Arrêt à Lavans-lès-Dole

L'offre Jurago est une offre de déplacement importante sur le département avec plus de 6 millions de km parcourus mais qui peut apparaître sous-utilisée par les voyageurs hors scolaires.

On note seulement un total d'environ 340 000 voyages/an (données de l'année 2012) même si les chiffres progressent (+11% en un an). Même avec la tarification unique à 2€ les voyageurs sont essentiellement des scolaires, avec seulement 10% de « voyageurs commerciaux ».

Une tarification dans la moyenne des réseaux interurbains

Titre	Réseau Jurago			Autres réseaux équivalents		
	Tarif	Tarif / trajet*	Remise par rapport au T.U.	Côte d'Or	Saône-et-Loire	Ain
Ticket unité (TU)	2 €	2 €	-	1,50 €	1,50 €	2 €
10 voyages	15 €	1,50 €	-25 %	15 €	13,50 €	15 €
Abonnement mensuel	40 €	1 €	-50 %	40 €	48 €	35 €

La tarification du réseau Jurago est **simple, lisible et attractive**. Elle se situe dans la moyenne des réseaux interurbains. Les scolaires bénéficient de la gratuité sur leurs déplacements scolaires (1 A/R par jour ouvré).

2.6.4 Le réseau urbain Transport du Grand Dole jusqu'à l'été 2016 (TGD)

Le Grand Dole est desservi par le réseau urbain et suburbain appelé Transport du Grand Dole (TGD) exploité par la société CarPostal par l'intermédiaire d'une Délégation de Service Public de 7 ans (2009-2016). CarPostal a été renouvelé pour 7 années supplémentaires.

La composition du réseau

Le réseau TGD a été mis en place en 2009 et a subi quelques modifications en 2014. Il est composé de :

- **6 lignes régulières** dont 5 en rabattement sur Dole depuis les principales communes autour de Dole : **2 lignes fortes** (ligne 1 et 2 avec 1 à 2 services par heure dans chaque sens), **3 lignes secondaires** (1 service par heure dans chaque sens) et 1 ligne entre Damparis et Saint-Aubin en rabattement sur une autre ligne régulière ;
- **5 TAD de type zonal** « Flexi» pour la desserte des communes rurales du Grand Dole ;
- **2 services TAD supplémentaires**, « Flexi-PMR » et « Flexi-Job » ;
- **1 navette en centre-ville** cadencée à 10 minutes qui dessert la gare, le pôle Théâtre, le cœur de ville et les parkings en entrée de centre-ville (Avenue de Lahr, Saint-Mauris…) ;
- **6 lignes scolaires**.

On compte au total **257 services sur un Jour Ouvrable de Base** (JOB) dont 175 sur des lignes régulières, 14 sur lignes scolaires et 68 sur les TAD. En termes de desserte, **toutes les communes du Grand Dole sont desservies**.

Un service de transport à la demande (TAD) qui complète les lignes régulières

Il existe actuellement 4 types de TAD :

- **Flexi :** 5 zones de TAD sur la partie rurale du territoire à horaire fixe pour se rabattre sur Dole notamment ;
- **Flexi-PMR** pour les personnes à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire ;
- **Flexi-Job** pour toute personne désirant se déplacer aux horaires marginaux entre 4h30 et 7h et entre 20h et 22h en horaire libre au départ et à la destination de 18 communes autour de Dole ;
- **Les dimanche et jours fériés, entre n'importe quelle commune du Grand Dole et la gare** avec 2 allers-retours (arrivée à la gare à 13h45 et 17h45 et départ de la gare à 18h15 et 21h15), **en correspondance avec les TGV de Paris**.

Les usagers peuvent réserver leur voyage au moins une demi-journée avant. Les services TAD permettent de **combler la carence de l'offre dans les secteurs peu peuplés et aux horaires marginaux.**

19,8 voyages par habitant en 2015

La fréquentation du réseau TGD s'élève à **1,036 millions de voyages** en 2015, **soit 19,8 voyages par habitant** *(sans prendre en compte les 6 lignes scolaires)*.

Pour permettre les comparaisons, le GART (Groupement des Autorités Responsables de Transport) donne les fréquentations et kilométrages moyens de réseau de taille équivalente. Ainsi, comparativement à des réseaux équivalents, **le réseau TGD présente une offre importante mais un usage faible :** avec 52 000 habitants desservis, il ressemble davantage aux réseaux des agglomérations de moins de 50 000 habitants qu'à ceux d'agglomérations de taille supérieure en termes de voyages mais possède une offre kilométrique supérieure aux agglomérations de 50 à 100 000 habitants. Pour autant l'étendue du territoire et la nécessité de parcourir de longues distances pour desservir tout le territoire expliquent en partie un ratio kilomètre par habitant élevé.

Réseau	Nombre de voyages annuel (GART 2013)	Voyages / habitant	Km / habitant
TGD	1 036 000	19,8	22
Moyenne agglo < 50 000 hab	496 000	20	14
Moyenne agglo 50 000 – 100 000 hab	2 042 000	29	18

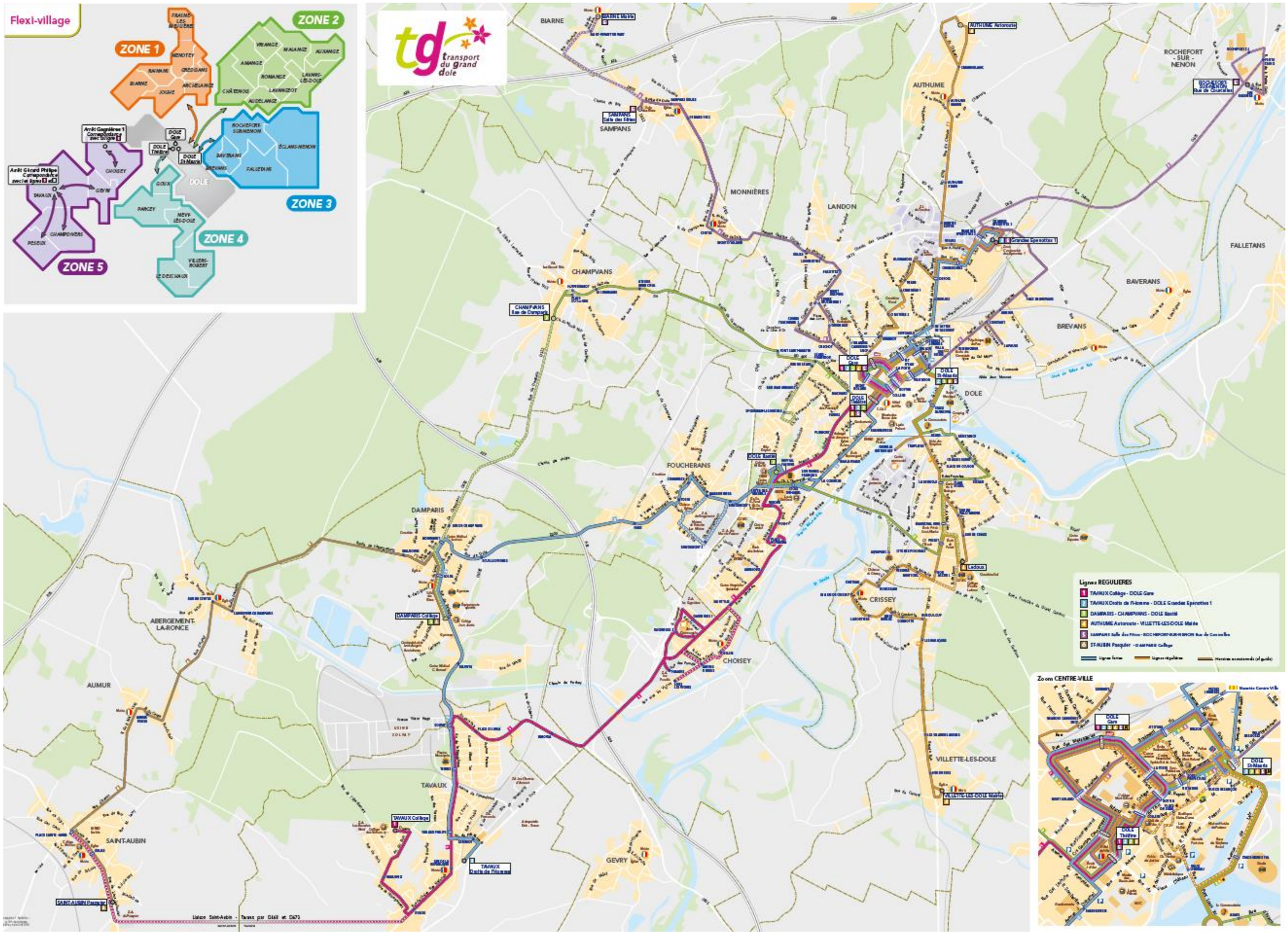
La fréquentation par type de ligne suit la hiérarchie du réseau :

- 92 % de la fréquentation est enregistrée sur les lignes régulières ;
- 53 % de la fréquentation des lignes régulières s'effectue sur les lignes 1 & 2 ;
- la navette centre-ville enregistre une fréquentation moyenne de 140 voyages par jour, soit 2,7 voyages par service.

On notera aussi le **succès des services Flexi** qui, même s'ils ne concernent pas un grand volume de voyages, **permettent de répondre aux besoins de 120 personnes par jour**.

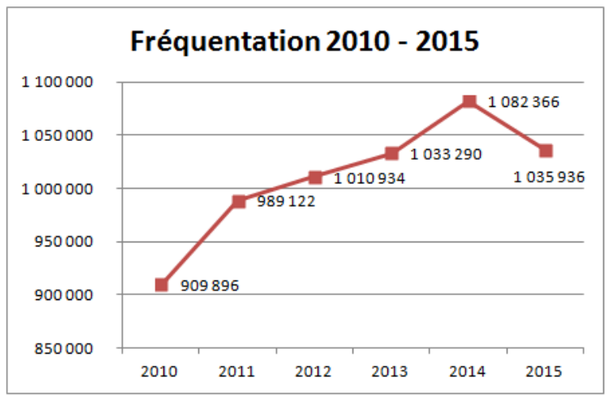
Type de ligne	Fréquentation 2015	Fréquentation moyenne par jour
Lignes régulières	954 700 (92%)	3 182
Navette centre-ville	42 020 (4%)	140
Flexi	18 612 (2%)	62
Flexi-Job	13 717 (1%)	46
Flexi-PMR	3 982 (< 1%)	13
Autres	2 905 (< 1%)	10
Total	**1 035 936**	**3 453**

87 % des voyages sont réalisés par des usagers abonnés à l'année, essentiellement des scolaires qui composent 50 % de la fréquentation.


Flexi-village
ZONE 1
ZONE 2
ZONE 3
ZONE 4
ZONE 5
transport du grand dole
BIARNE
SAMPANS
MONNIÈRES
LANDON
AUTHUME
ROCHEFORT-SUR-NENON
CHAMPVANS
FALLETANS
BAVERANS
BREVANS
DOLE
FOUCHERANS
DAMPARIS
ABERGEMENT-LA-RONCE
AUMUR
CRISSEY
CHOISEY
VILLETTE-LES-DOLE
TAVAUX
SAINT-AUBIN
GEVRY
Lignes REGULIERES
Zoom CENTRE-VILLE

Une baisse récente de la fréquentation

Le nombre de voyages réalisés a connu **une hausse constante depuis 2010 de 4,4 % par an en moyenne,** puis **une baisse en 2015 de 4,3 %** qui peut être imputable aux restructurations de 2014 *(limitation de la ligne 1 à Dole Théâtre et de la ligne 3 à Damparis, réduction de l'itinéraire de la navette centre-ville qui ne dessert plus les parkings Cours Clémenceau et Place Precipiano mais une fréquence augmentée à 10 min, division par 2 de la fréquence de passage des TAD…).* Dans le détail, on note :



- -30 % de la fréquentation de la navette centre-ville ;
- -25 % de la fréquentation des Flexi ;
- -2,2 % de la fréquentation des lignes régulières.

Une partie de la demande ne semble plus satisfaite : soit les personnes ont renoncé à certains déplacements, soit elles ont utilisé un autre moyen de transport.

39 % de cette baisse s'explique par la baisse de fréquentation de la navette centre-ville et 47 % par celle des lignes régulières. La fréquentation 2015 se retrouve au même niveau qu'en 2013.

Un réseau peu lisible

Le réseau actuel souffre d'un manque de lisibilité :

- les **lignes régulières ne sont pas cadencées** ;
- le **trajet des lignes est variable** selon les services, même pour la navette centre-ville ;
- les **lignes régulières desservant le centre de Dole forment une boucle en centre-ville** : un même point d'arrêt est utile aux 2 sens de circulation.

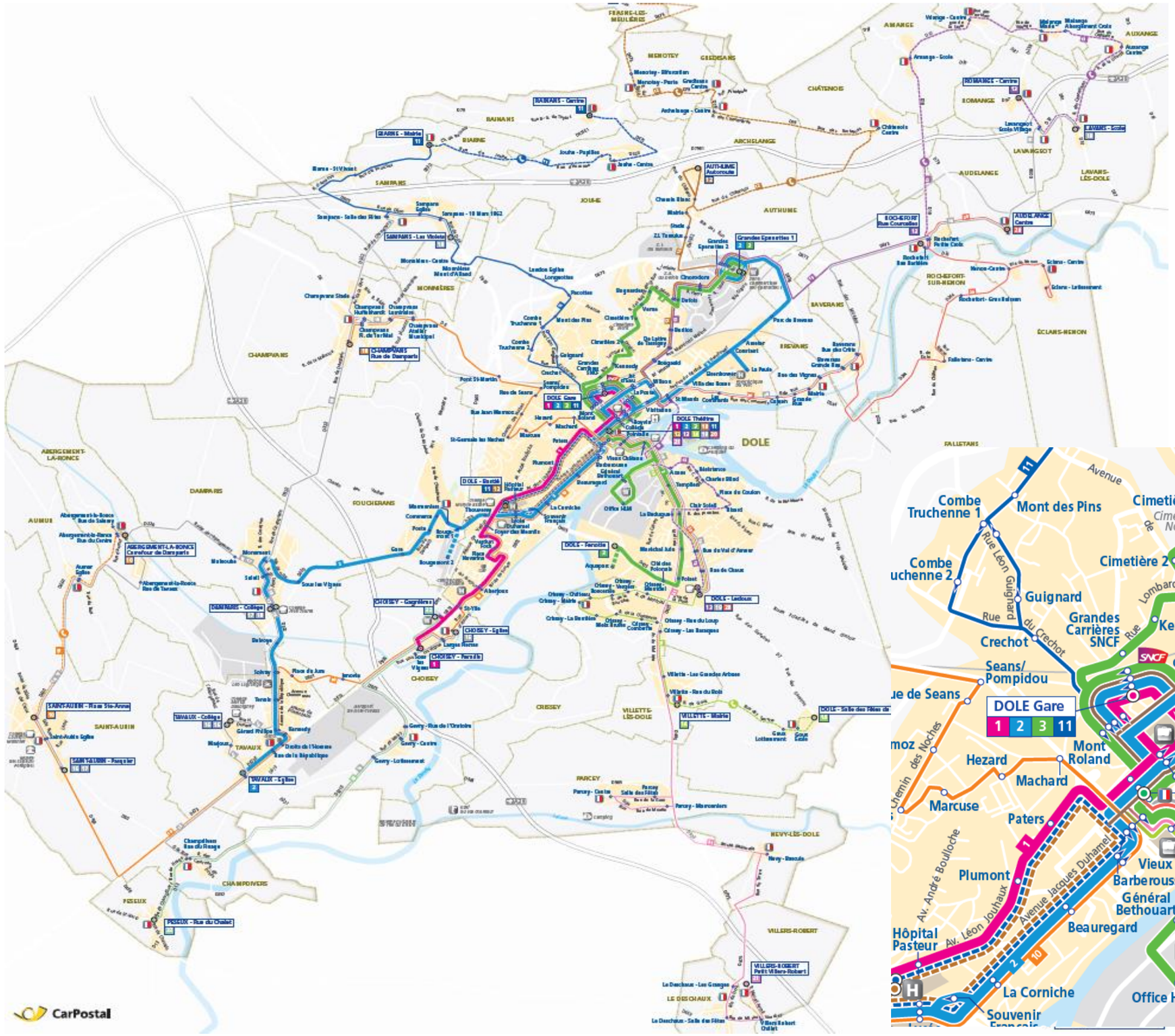
Ces aspects qualitatifs du réseau urbain complexifient sa compréhension et handicapent son attractivité. La lecture d'une fiche horaire est un préalable obligatoire pour utiliser le réseau, tâche que certaines personnes non habituées peuvent avoir des difficultés à réaliser.

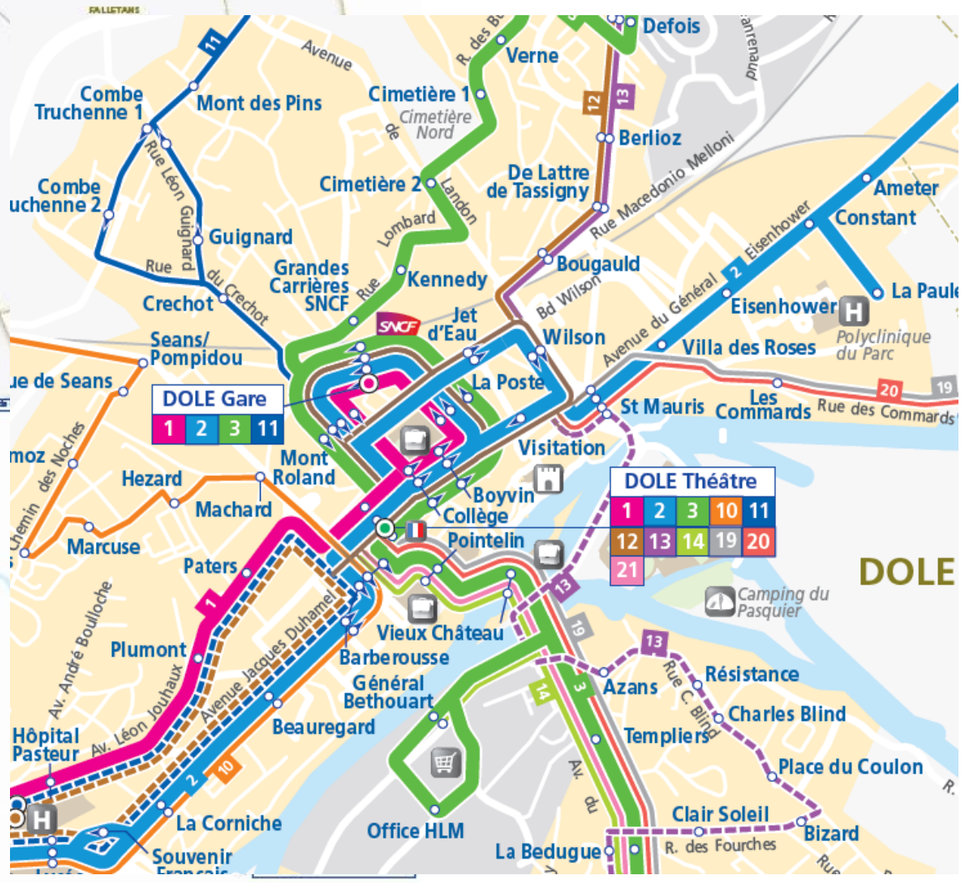
2.6.5 Un réseau TGD restructuré mis en service en septembre 2016 pour correspondre au mieux à la demande

Suite à une étude du groupement Adelyo, Cloix & Mendès Gil et TTK en assistance à maîtrise d'ouvrage pour la restructuration du réseau T.G.D. et l'élaboration du contrat d'exploitation du réseau, **le réseau TGD a été de nouveau restructuré**. Cette **nouvelle offre, opérationnelle à la rentrée scolaire de septembre 2016, est davantage hiérarchisée** avec des lignes de différents niveaux facilement identifiables. Elle se compose de :

- **3 lignes urbaines régulières et cadencées** (lignes 1 à 3), recentrées sur les **principales polarités** du territoire (Dole, Tavaux, Fourcherans, Damparis) ;
- **5 lignes interurbaines régulières** (lignes 10 à 14) avec 7 à 18 services desservent les **communes proches de Dole** (Villette-lès-Dole, Rochefort-sur-Nenon, Saint-Aubin, Authume, Biarne…) avec des **bouts de ligne à la demande pour les communes rurales plus éloignées** (Menotey, Rainans, Aumur, Romange…) ;
- 5 **lignes interurbaines pour desservir les établissements scolaires** (lignes 15 à 19) ouvertes à tous ;
- **3 lignes de TAD Flexi** (lignes 20 à 22) sous forme de ligne virtuelle à horaire fixe qui dessert les communes rurales non desservies par les lignes 10 à 14 au sud et à l'est (Peseux, Le Deschaux, Eclans-Nenon…) ;
- les **2 services TAD « Flexi-PMR » et « Flexi-Job »** sont maintenus ;
- **la navette en centre-ville** est remplacée par 3 navettes fonctionnant 2 jours par semaine à raison de 1 à 2 allers-retours ;
- **16 lignes pour les écoles**.

La couverture globale du réseau reste la même : **toutes les communes du Grand Dole sont desservies.** Les 5 communes actuellement à l'extérieur du Grand Dole mais qui font partie du périmètre d'étude du PLUI restent non desservies.


DOLE
CarPostal


Avenue
Defois
Verne
Combe Truchenne 1
Mont des Pins
Cimetière 1
Cimetière de Nord
Berlioz
Rue Léon Guignard
Combe uchenne 2
Cimetière 2
Lombard
Landon
De Lattre de Tassigny
Rue Macedonio Melloni
Ameter
Constant
Guignard
Grandes Carrières SNCF
Kennedy
Bougauld
Eisenhower
La Paule
Crechot
Rue du Crechot
Jet d'Eau
Bd Wilson
Wilson
Avenue du Général
Villa des Roses
Polyclinique du Parc
Seans/ Pompidou
DOLE Gare
1 2 3 11
La Poste
St Mauris
Les Commards
Rue des Commards
Visitation
Mont Roland
Hezard
Machard
Boyvin
DOLE Théâtre
1 2 3 10 11
12 13 14 19 20
21
Collège
Marcuse
Pointelin
Paters
DOLE
Camping du Pasquier
Vieux Château
Plumont
Barberousse
Résistance
Azans
Av. André Boulloche
Av. Léon Jouhaux
Avenue Jacques Duhamel
Général Bethouart
Charles Blind
Templiers
Rue C. Blind
Hôpital Pasteur
Beauregard
Place du Coulon
Av. du
Clair Soleil
Bizard
La Corniche
Office HLM
La Bedugue
R. des Fourches
Souvenir

Le détail de l'offre

On peut relever que :

- la ligne 1, du fait d'un cadencement à la demi-heure, **dessert efficacement les principaux pôles du territoire** entre le centre de Dole et Choisey (gare, centre-ville, hôpital et zone commerciale de Choisey…) et **correspond aux besoins des occasionnels et même de certains actifs ;**
- les lignes 2 et 3, diamétralisées, complètent la ligne 1 pour desservir les quartiers nord et sud de Dole (hôpital, Grandes Epenottes) et les communes de Foucherans, Damparis et Tavaux.;
- **les lignes interurbaines** 10 à 14 et Flexi sont composées de **services pour les scolaires** (services scolaires ouverts à tous mais qui ne fonctionnent qu'en période scolaire) et de **2 A/R par jour pour les usagers plutôt occasionnels** désirant se rendre à Dole sur une **demi-journée** (arrivée à Dole vers 9h30 et 14h30 et départ de Dole vers 11h et 18h) ;
- **les lignes interurbaines 10 à 13 sont diamétralisées** permettant ainsi une meilleure desserte de Dole ;
- les 5 lignes 15 à 19 desservent les établissements de Tavaux, Damparis, CES Ledoux de Dole, St-Aubin ;
- le réseau **fonctionne toute l'année** du lundi au samedi ;
- le **samedi**, le niveau d'offre proposé **peut convenir à des déplacements en journée** (loisirs, achats…) ;
- **l'amplitude horaire limitée en soirée pourra ne pas convenir aux actifs et aux déplacements liés aux loisirs** qui pourront se reporter sur le Flexi-Job qu'à partir de 20h : il existe en effet un « trou » entre 18h30 (fin du service régulier) et 20h (début du Flexi-Job).

Comme pour le réseau Jurago, les services à vocation scolaire permettent une arrivée à Dole vers 8h et des départs de Dole vers 16h, 17h ou 18h (12h le mercredi) selon les lignes et peuvent compléter l'offre d'après-midi.

Mise à part la ligne 22 qui se rabat sur la ligne 1 à Choisey et les lignes scolaires (15 à 19), **toutes les lignes se connectent au pôle Dole Théâtre** permettant la desserte du centre-ville de Dole et les trajets multimodaux.

Cependant en pratique, **l'intermodalité entre les lignes interurbaines et les lignes structurantes est souvent difficile** : même s'il arrive parfois que les horaires coïncident, ce n'est généralement pas le cas (par exemple, arrivée de la ligne 13 à 9h44 et prochain départ de la ligne 1 à 10h04).

En prenant en compte les lignes scolaires 15 à 19, on **compte 190 services sur un JOB, soit 67 de moins que sur le réseau précédent**.

L'offre **s'est essentiellement dégradée dans les communes rurales** : à Malange on passe de 6 départs par jour pour Dole à 2 avec le nouveau réseau et à Eclans-Nenon on passe de 7 départs à 3. **Concernant les pôles, on note une stabilisation de l'offre** (Foucherans et Damparis toujours 16 départs pour Dole et 2 départs de plus depuis Rochefort-sur-Nenon) **sauf pour Tavaux** (18 départs pour Dole contre 39 auparavant) en raison de la limitation de la ligne 1 à Choisey.

Globalement, le **nouveau réseau TGD** présente une offre centrée sur Dole **qui répond (comme l'essentiel des réseaux d'agglomérations comparables) davantage aux besoins des captifs** sans **permettre un réel report modal à l'échelle globale.**

Ligne	Amplitude	Durée	Fréquence HP	Fréquence HC	Nombre de services		
					JOB	Samedi	Dimanche
1	6h30 – 18h30	21'	30'	30'	49	23	0
2	7h00 – 18h30	54'	30'	60'	32	22	0
3	7h30 – 18h30	28'	30 à 40'	60'	26	18	0
10	7h02 – 18h10	1h05	-	-	18	8	0
11	7h14 – 17h50	42'	-	-	7	4	0
12	7h23 – 17h50	36'	-	-	7	4	0
13	7h15 – 18h14	51'	-	-	11	4	0
14	7h19 – 18h05	30'	-	-	8	4	0
15	7h18 – 17h00	31'	-	-	2	0	0
16	7h22 – 16h55	25'	-	-	2	0	0
17	7h33 – 16h55	26'	-	-	4	2	0
18	7h40 – 16h55	20'	-	-	4	0	0
19	7h07	43'	-	-	1	0	0
20	7h10 – 18h10	41'	-	-	9	4	0
21	8h54 – 18h11	36'	-	-	5	4	0
22	8h42 – 17h50	19'	-	-	4	4	0

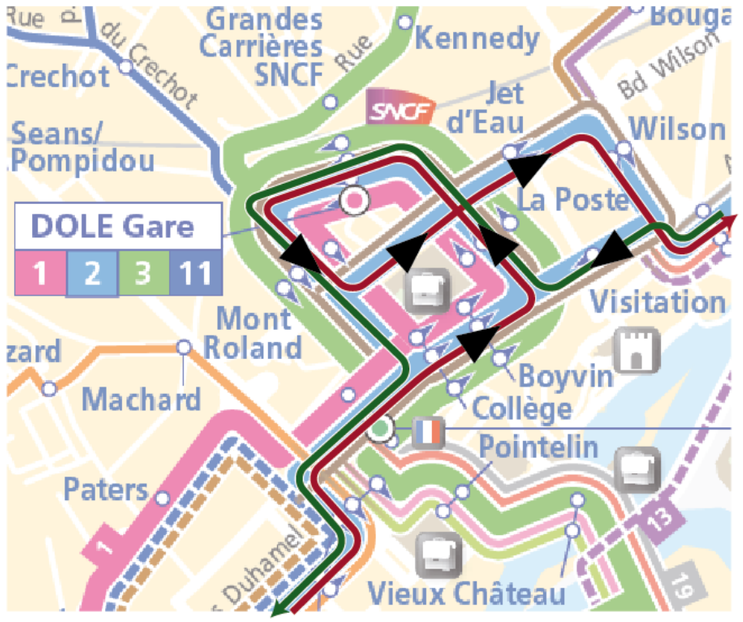
Un réseau rendu plus lisible

Le réseau TGD va gagner en lisibilité par trois aspects :

- la **numérotation des lignes est cohérente** avec le niveau d'offre ;
- les lignes régulières sont **cadencées** avec des départs aux mêmes minutes ;
- les **trajets des lignes** sont globalement **invariants**.

Cependant, des **incompréhensions peuvent demeurer** :

- persistance **de la boucle en centre-ville** en raison du plan de circulation en vigueur et la nécessité de desservir à la fois la gare et le centre-ville : un arrêt est utile aux 2 sens de circulation ;
- sur les lignes interurbaines, pour les services adaptés aux scolaires, **certaines communes sont desservies par le réseau Jurago ou par une autre ligne TGD** (exemple ici de la ligne 13).



La boucle en centre-ville

Jours de fonctionnement	LàS		Me	LàV	LàV	LMJV	LàS
Dole Ledoux			**12:11**		**15:30**	**16:50**	
Rue de Chaux / Rue du Val d'Amour			12:13		15:32	16:52	
La Bedugue			12:15		15:34	16:54	
Clair Soleil / Bizard			12:17		-	16:56	
Place du Coulon / Charles Blind			12:19		-	16:58	
Résistance / Azans			12:21		-	17:00	
Templiers			-		15:36	-	
Dole Saint Mauris			**-**		**15:41**	**17:08**	
Dole Gare			**-**		**-**	**17:12**	**18:14**
Dole Théâtre	**11:17**		**12:27**	**13:17**	**15:47**	**17:17**	**18:17**
Bougauld	11:22		12:32	13:22	15:52	17:22	18:22
De Lattre De Tassigny	11:23		12:33	13:23	15:53	17:23	18:23
Berlioz	11:24		12:34	13:24	15:54	17:24	18:24
Defois	11:25		12:35	13:25	15:55	17:25	18:25
Cinorodons	11:26		12:36	13:26	15:56	17:26	18:26
Grandes Epenottes 2	11:27		12:37	13:27	15:57	17:27	18:27
Rochefort Petite Croix	11:34		12:44	13:34	16:04	17:34	18:34
Rochefort Rue Barbière	**11:36**		**12:46**	**13:36**	**16:06**	**17:36**	**18:36**
Rochefort Rue de Courcelles	-		-	13:37	-	-	-
Châtenois Centre	11:42		Réseau Jurago		16:12	Réseau Jurago	*18:42
Amange Ecole	11:46				16:16		*18:46
Vriange Centre	11:51				16:21		*18:51
Romange Centre	11:56				16:26		*18:56
Malange Mairie	12:00				16:30		*19:00
Malange Abergement Croix	12:02				16:32		*19:02
Auxange Centre	12:06				16:36		*19:06
Audelange Centre	Ligne 20		Ligne 19		Ligne 20	17:40	Ligne 20
Lavangeot Ecole Village						17:45	
Lavans les Dole Ecole						17:48	

LàS : Lundi à samedi
LàV : Lundi à vendredi
Me : Mercredi
LMJV : Lundi, mardi, jeudi, vendredi

Service fonctionnant uniquement en période scolaire. Ouvert à tous.

Dépose à la demande

* Les communes de Châtenois, Amange, Romange, Vriange, Malange et Auxange sont desservies par le réseau Jurago les LMJV en période scolaire.

Arrêts desservis par la ligne 19

Arrêts desservis par la ligne 20

Fiche horaire de la ligne 13

Des arrêts encore peu accessibles

Peu d'arrêts TGD sont aux normes accessibilité handicapé, notamment les arrêts à l'extérieur du centre-ville de Dole. La mise en accessibilité se fait au coup par coup selon les réaménagements de voirie. Un Ad'AP a été voté. Sa mise en œuvre débutera fin 2016 pour une durée de 3 à 4 ans et concernera les arrêts prioritaires.

Arrêt non accessible Avenue Léon Jouhaux

Arrêt accessible Avenue de Lahr

Une tarification attractive

Titre	Réseau TGD			Autres réseaux équivalents		
	Tarif	Tarif / trajet*	Remise par rapport au T.U.	Toul	Vesoul	Moyenne agglo < 50 000 hab
Ticket unité (TU)	1 €	1 €	-	1,10 €	1 €	1,02 €
10 voyages	8 €	0,80 €	-20 %	8 €	7 €	7,40 €
Abonnement mensuel	10 €	0,25 €	-75 %	19 €	20 €	21,51 €
Abo mensuel réduit	5 €	0,125 €	-88 %	11 €	12 €	-
Abonnement annuel	100 €	0,23€	-77 %	160 €	220 €	196,95 €
Abo annuel réduit	50 €	0,11 €	-89 %	110 €	132 €	-

La grille tarifaire présentée ici correspond à celle en vigueur en septembre 2016.
** sur la base de 20 allers-retours par mois pendant 11 mois*

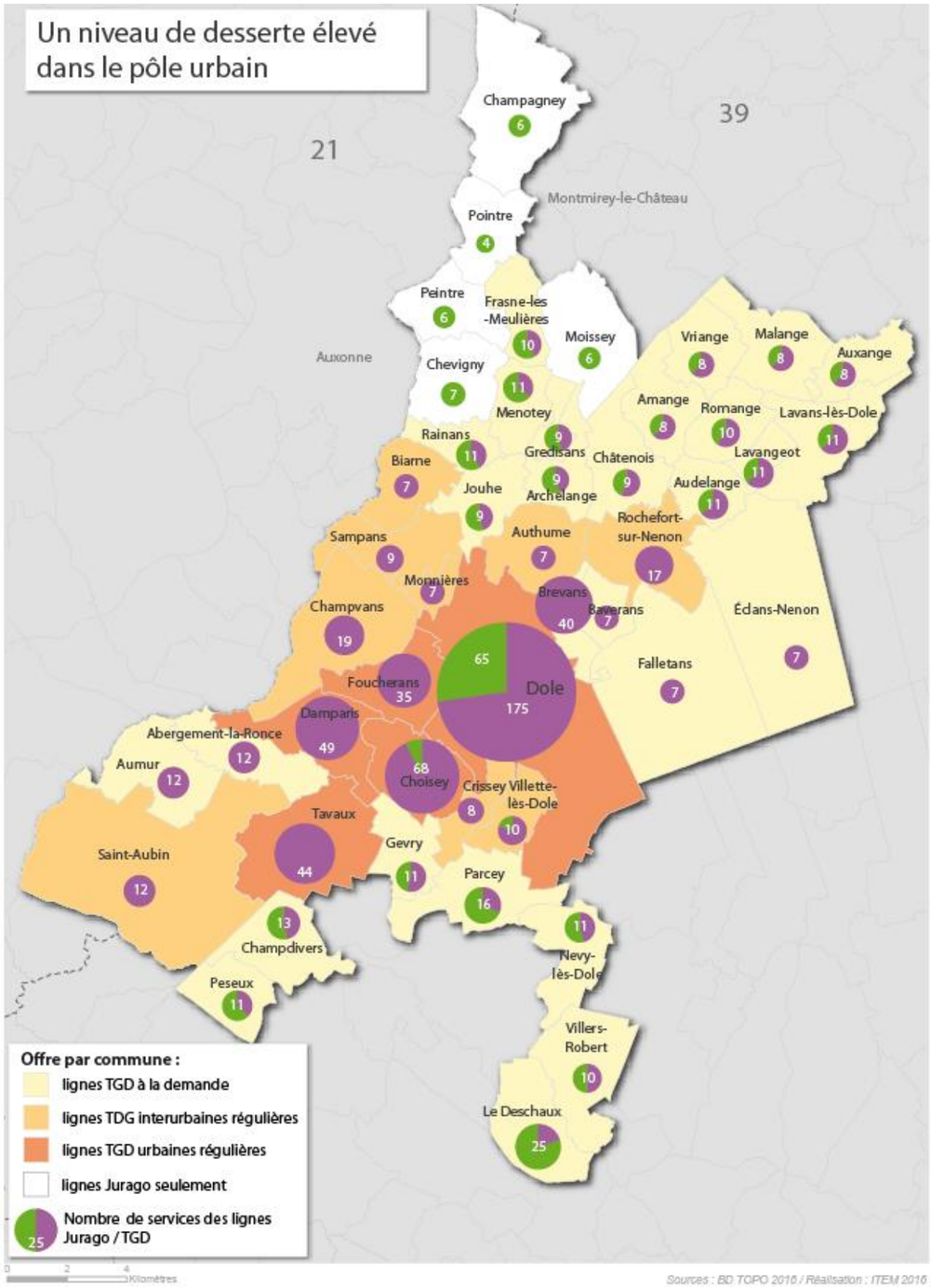
La grille tarifaire TGD est simple, lisible et attractive. Les abonnements sont particulièrement intéressants avec une réduction de 75 % sur le prix du trajet. Des tarifs sociaux sont également proposés : les élèves bénéficient de la gratuité et les bénéficiaires de la CMU de -50%.

La tarification TGD proposée est similaire à celle pratiquée dans les agglomérations de moins de 50 000 habitants pour les titres unités. Quant aux abonnements, ils sont en moyenne deux fois moins chers.

Il n'y a pas d'abonnement combiné TER + TGD ou Jurago + TGD mais l'usager TGD peut monter à bord des véhicules Jurago avec un titre TGD, le Grand Dole payant une compensation au département à chaque validation.

2.6.6 La qualité de la desserte des réseaux TGD et Jurago

Des réseaux TGD et Jurago complémentaires pour desservir toutes les communes du territoire



Comme indiqué précédemment, une convention entre le Grand Dole et le conseil départemental du Jura autorise le cabotage interne au Ressort territorial. Les lignes régulières TGD et Jurago sont donc analysées ensemble.

Globalement, le **niveau de desserte est plutôt bon pour un territoire à dominante rurale** : **42 communes sur 47 ont la possibilité d'un aller-retour à la demi-journée pour Dole**. Seuls les habitants de Champagney, Chevigny, Moissey, Peintre et Pointre, communes situées aujourd'hui à l'extérieur du Grand Dole, n'ont pas cette possibilité.

- **5 communes** (Dole, Foucherans, Damparis, Choisey et Tavaux) sont desservies par des lignes TGD urbaines et interurbaines régulières avec **35 à 68 services dans les communes périphériques** de Dole et **240 services à Dole**. Ces communes concentrent **63 % de la population et 65 % des captifs** ;
- **9 communes** bénéficient des lignes interurbaines régulières avec des **niveaux de services très disparates selon les communes** : de 7 à 19 services selon les communes. Elles représentent 14 % de la population et des captifs ;
- **28 communes** sont desservies par du transport à la demande avec des niveaux de services allant de 7 à 25. Les **communes les mieux desservies sont celles bénéficiant d'une offre Jurago complémentaire**. Elles concentrent 22 % de la population et 19 % des captifs ;
- les 5 communes aujourd'hui extérieures au Grand Dole ont entre 4 et 7 services Jurago (Champagney, Chevigny, Moissey, Peintre Pointre).

Un bon niveau d'accessibilité à l'échelle des communes

A partir des données carroyées de la population et de la localisation des arrêts, il est possible d'estimer plus finement la qualité de l'accessibilité au transport en commun. Les points d'arrêt TGD et Jurago étant généralement mutualisés et ne disposant que des arrêts TGD, l'accessibilité du réseau transports en commun a été déterminée à partir du réseau TGD.

Ainsi sur le périmètre du Grand Dole, **65 % de la population du territoire a accès à un arrêt de transport en commun routier en maximum 5 minutes à pied**. A titre de comparaison, sur la CA d'Aix-les-Bains, 69 % de la population est à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt de bus.

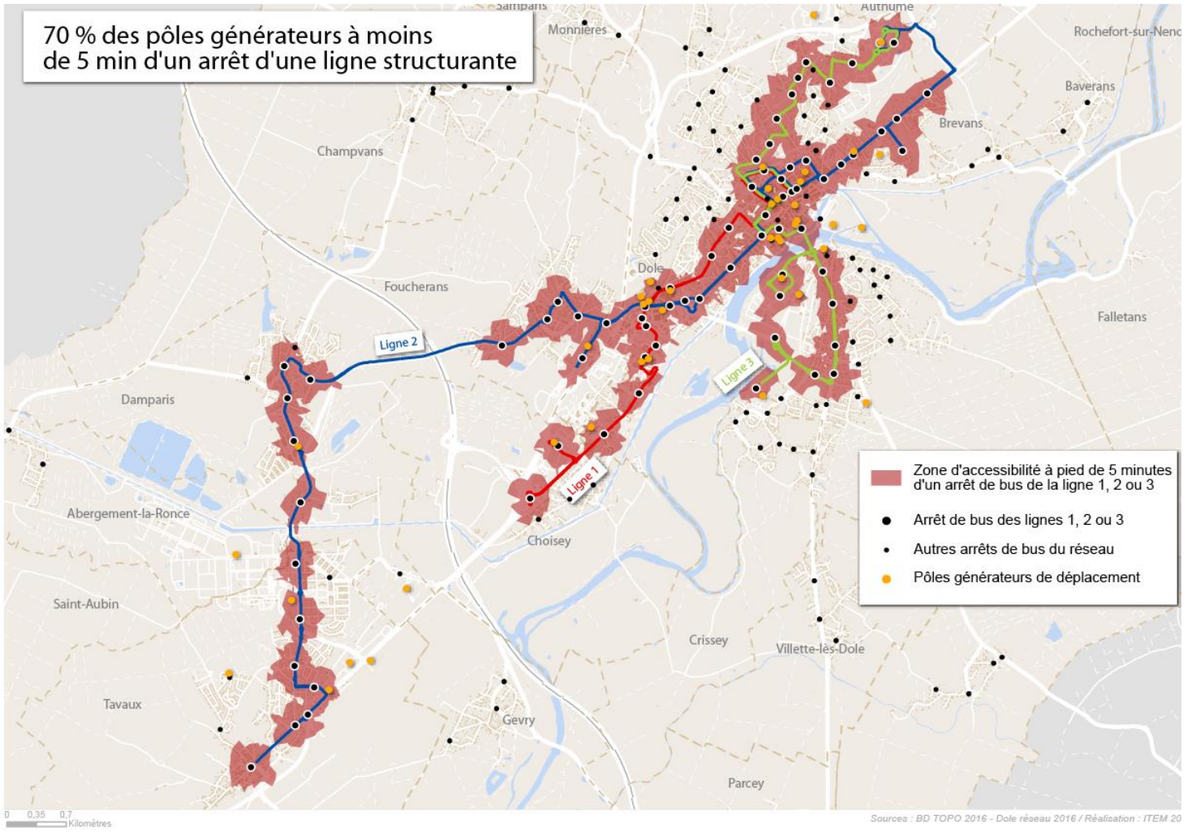
Une bonne couverture du territoire par les 3 lignes structurantes

En complément de l'accessibilité, l'analyse de la qualité de la desserte des lieux de destination est primordiale. Cette analyse a été menée à partir des 45 pôles générateurs identifiés sur le territoire et des arrêts de bus des 3 lignes régulières urbaines TGD.

On retiendra que :

- **32 pôles générateurs sur 45 sont à moins de 5 minutes à pied d'un arrêt d'une ligne urbaine**, dont la quasi-totalité des pôles de Dole ;
- sur les 13 pôles à plus de 5 minutes, **6 sont à moins de 10 minutes** ;
- **7 pôles sont à plus de 10 minutes**.

Les **7 pôles les plus éloignés** (à plus de 10 minutes) sont essentiellement **des pôles d'emplois et sont localisés en périphérie de Dole et sur les autres communes du territoire.** 5 d'entre eux (pôle Innovia, ZI Tumulus, camping de Parcey, collège de Tavaux, collège de Saint-Aubin) bénéficient d'un arrêt d'une ligne TGD interurbaine à proximité mais le faible niveau d'offre de ces lignes ne les rend pas attractives. La zone industrielle de Rochefort-sur-Nenon et l'aéroport ne sont quant à eux pas desservis (aucun arrêt à proximité immédiate).



Un réseau peu concurrentiel face à l'automobile

Parcours	Temps		
	TGD	Voiture	Différence
Dole gare > usine Solvay	33'	12'	+21'
Dole centre > Epenottes	13'	9'	+4'
Rochefort > Dole Théâtre	19'	12'	+7'

Parcours	Coût avec ticket unité			Coût par an avec abonnement annuel*		
	TGD	Voiture	Différence	TGD	Voiture	Différence
Dole gare > usine Solvay	1 €	0,90 €	+0,10 €	100 €	396 €	-296 €
Dole centre > Epenottes	1 €	0,50 €	+0,50 €	100 €	220 €	-120 €
Rochefort > Dole Théâtre	1 €	0,80 €	+0,20 €	100 €	352 €	-252 €

**sur la base 20 allers-retours par mois pendant 11 mois*

Sur quelques trajets internes au territoire, les temps de parcours et les coûts à l'unité, ont été relevés afin de mesurer l'attractivité des réseaux de transports face à l'automobile.

Concernant les temps de parcours, **l'offre TGD est peu concurrentielle par rapport à l'automobile (celle-ci ne dispose d'aucun aménagement spécifique à l'échelle du territoire : priorité feux, couloir bus, …)** avec des temps de trajet plus longs. De plus, comme la circulation est relativement fluide, le stationnement globalement facile sur le territoire, le temps de parcours en voiture est peu impacté par le temps de recherche d'une place.

Concernant les coûts, le **coût fixe du ticket TGD ne permet pas de rendre ce réseau attractif sur de courtes distances**, et ce, même pour une seule personne par voiture. Pour autant, mesurés à l'année, les trajets réalisés en bus sont attractifs, et permettent des économies substantielles. **Ainsi réaliser des trajets quotidiens entre l'usine Solvay et la gare de Dole coutera 100 € par an en bus contre près de 400 € en voiture.**

2.6.7 Synthèse de l'offre en transport collectif

Points forts	Points faibles
- Une desserte transport en commun à différentes échelles (nationales, interurbaines, urbaines…) ; - Une desserte TGV directe pour Paris et Lausanne ; - Une desserte ferroviaire pour Dijon et Besançon attractive et compétitive qui répond aux besoins des actifs et autres usagers ; - Une liaison Jurago express entre Dole et Lons-le-Saunier (lignes 400 et 401) et des lignes permettant des déplacements à la demi-journée sur Dole sur toute l'année ; - Une complémentarité entre les lignes Jurago et TGD : un cabotage possible sur les lignes Jurago avec un titre TDG ; - Un réseau urbain hiérarchisé qui assure une bonne desserte des communes et des pôles générateurs et qui répond aux besoins des captifs du territoire ; - Une tarification simple, lisible et attractive aussi bien pour le réseau TGD que Jurago ; - Un Pôle d'Echanges Multimodal (gare) récemment restructuré où se connecte de manière lisible l'ensemble des réseaux de transport en commun.	- Une accessibilité moyenne au réseau ferroviaire avec une seule gare dans le territoire ; - Une desserte TER faible pour les gares du Jura ; - Une lisibilité du réseau Jurago qui laisse à désirer ; - Une liaison Lons – Dole peu adaptée pour les déplacements pendulaires des habitants de Dole ; - Des réseaux urbains et interurbains peu adaptés aux actifs et qui n'offrent pas les conditions d'un report modal *(fréquence peu élevée, amplitude réduite…)* ; - Une fréquentation du réseau TGD en baisse sur 2015 : une partie de la demande ne semble plus satisfaite ; - Une absence de véritable volonté affichée de report modal à l'échelle du territoire.

2.7 L'intermodalité dans le territoire

2.7.1 La gare de Dole : le pôle multimodal du territoire

Le pôle d'échange multimodal de Dole (PEM) a été restructuré récemment. Aujourd'hui l'aménagement de la place de la gare permet au PEM d'être fonctionnel et garantit une **bonne connexion entre les modes** : les différents modes de transport sont intégrés et visibles et les cheminements piétons sont de bonne qualité.

L'arrêt TGD devant la gare

La gare routière

Une faible possibilité d'intermodalité entre réseaux transports en commun

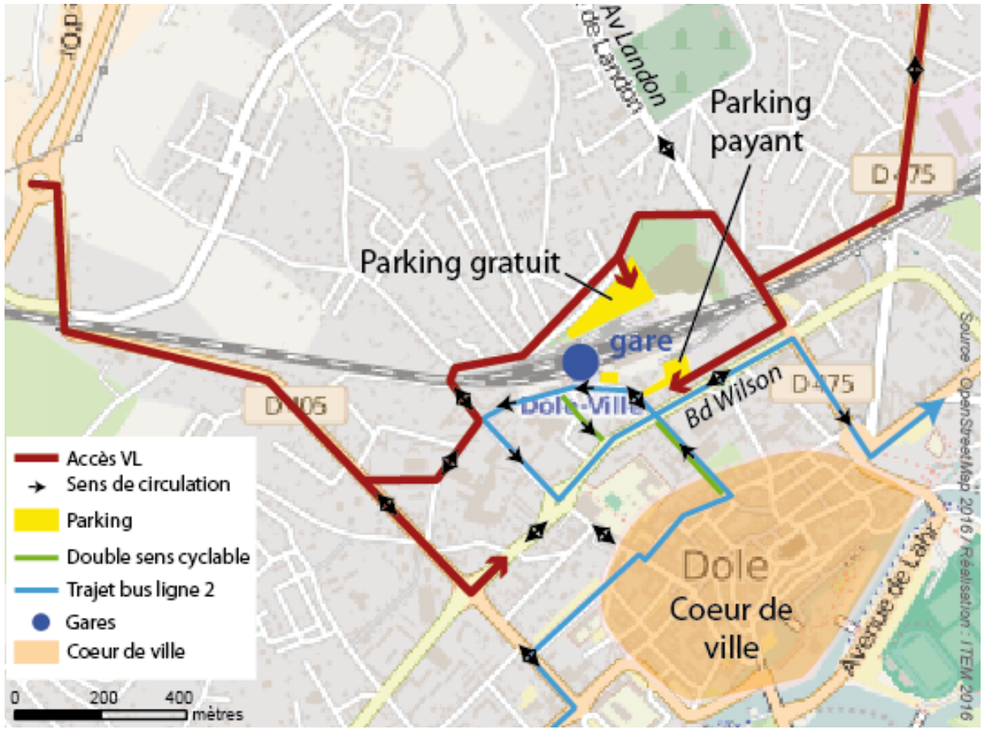
Le PEM est le **lieu d'articulation de tous les modes de transport** : tous les réseaux de transport collectif s'y connectent (TGD, Jurago, TER, TGV). Pour autant, l'intermodalité entre réseau TC est peu pratiquée. **3 raisons peuvent expliquer cette situation :**

- en termes de **desserte**, les 3 lignes structurantes TGD se connectent mais seulement une ligne interurbaine TGD, **limitant alors les possibilités de rabattement depuis les communes périphériques de Dole ;**
- en termes de **correspondances** des horaires ;
- en termes de tarification, **aucune tarification combinée n'est proposée**.

Un accès délicat

L'intermodalité reste imparfaite en raison de conditions d'accessibilité perfectibles. La position de la gare de Dole, à l'écart des grands axes, impose un accès par des **rues étroites à sens unique**. L'accès au PEM s'effectue obligatoirement par l'Avenue Aristide Briand via l'intersection avec le Boulevard Wilson et la sortie est assurée par la Rue des Messageries et la Rue du Mont-Roland (les 2 à sens unique). Cette configuration impose **une boucle aux TC pour accéder à la gare et un passage obligé par l'intersection Boulevard Wilson / Avenue Briand**.

Cet accès délicat s'accompagne d'un **important trafic TC en heure de pointe** : entre 17h et 18h, 16 bus urbains, 10 cars départementaux et 1 car TER desservent la gare.



Une offre en stationnement conséquente

La gare compte 426 places réparties sur **3 aires de stationnement** : 2 espaces de stationnement payant devant la gare (1 de courte durée et 1 de moyenne durée) et un espace de stationnement gratuit de grand gabarit à l'arrière.

Ce dernier parking a une utilisation mixte résidents/usagers de la gare. Une rapide enquête d'occupation un vendredi matin a montré **un fort taux de congestion de 99 % et du stationnement anarchique** (photo ci-après).

Espace de stationnement VL	Offre	Taux de congestion
Longue durée derrière la gare	319	99 %
Courte durée devant la gare	42	88 %
Moyenne durée devant la gare	65	29 %

D'après l'enquête TER sur les modes utilisés pour les déplacements vers la gare, **58 % des voyageurs viennent en voiture.** Avec 2 400 montés/descentes par jour, cela représente près **de 550 voyageurs qui sont venus en voiture,** soit un peu plus que la capacité des parkings.

Une accessibilité moyenne en cycle

La gare de Dole est dotée d'une offre conséquente en stationnement : **82 places pour cycles dont 36 en consignes sécurisées**. Cette offre est peu utilisée : le jour de l'enquête, **seuls 4 vélos** étaient **présents**. Ce résultat ne signifie pas pour autant que le vélo est peu utilisé en rabattement sur la gare car la majorité des usagers voyage avec leur vélo dans le train. D'après l'enquête TER, **8 % des usagers réguliers viennent en vélo**.

Le **rabattement cyclable reste très insuffisant** aussi bien au nord qu'au sud de la gare : seules la Rue Jantet et l'Avenue Aristide Briand pour la liaison avec le centre-ville sont aménagées.

Stationnements vélos devant la gare

Double-sens cyclable Rue Jantet

Des rabattements piétons de qualité hétérogène

La gare est située à 700 mètres du cœur de ville de Dole et constitue ainsi **une des portes d'entrée du centre-ville**. Les **cheminements piétons** pour s'y rendre sont **globalement de bonne qualité** (Avenue Briand arborée…).

Il n'en est pas de même pour l'accès **depuis les autres quartiers de Dol**e pour lesquels **le niveau de confort et de sécurité des cheminements est déficient** (trottoirs dégradés étroits ou absents, longues traversées piétonnes…) notamment Rue des Messageries (accès ouest) et Rue Claude Antoine Lombard (accès nord).

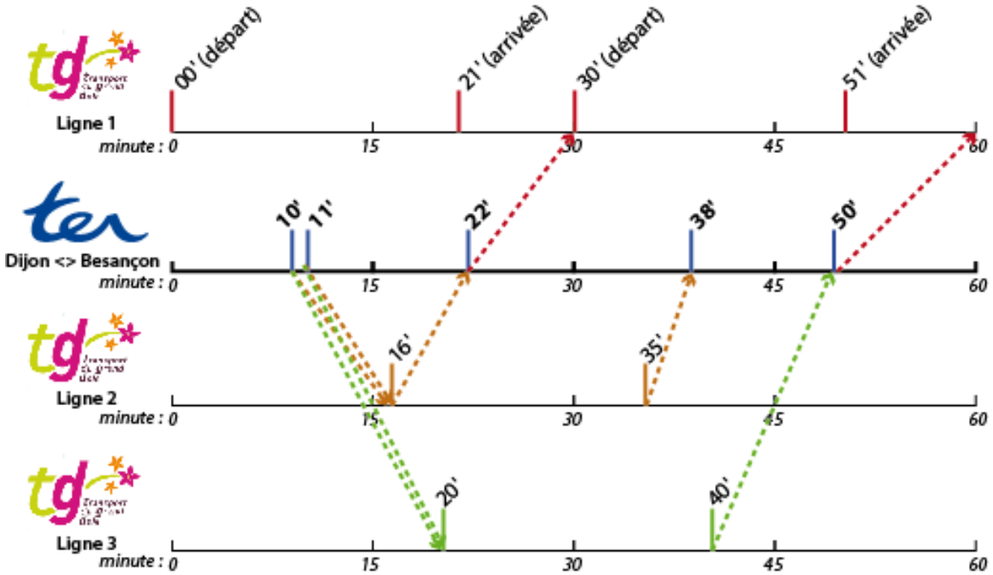
Le **souterrain de la gare est une des rares perméabilités piétonnes** entre le quartier Rochebelle au nord et le centre-ville. Il joue le rôle de **passe quartier** et est très utilisé par les habitants mais **n'est pas équipé d'ascenseur ou de rampe inclinée pour les PMR**. Ces derniers sont alors obligés d'utiliser la Rue du Mont-Roland ou l'Avenue Landon qui ne présentent pas de cheminements de bien meilleure qualité.

Cheminement piéton Rue Lombard

Cheminement piéton Rue des Messageries

2.7.2 L'intermodalité entre les réseaux

L'un des objectifs du cadencement est de faciliter l'utilisation de deux réseaux différents par correspondance des horaires tout au long de la journée. Malgré quelques imperfections, les réseaux TER et TGD sont cadencés mais la construction de **la grille horaire TGD ne se cale pas sur celle des TER, notamment pour la ligne 1**. Certaines correspondances (entre 3 et 10 minutes de battement) sont possibles tandis que d'autres ne le sont pas à quelques minutes près. Le schéma ci-dessous indique la minute d'arrivée et/ou de départ des trains et bus et les correspondances possibles.



L'intermodalité entre le réseau TGD et Jurago n'est pas non plus organisée mais les lignes Jurago desservent d'autres arrêts dans Dole (Théâtre, lycée Duhamel) limitant de fait le recours au réseau TGD pour se rendre à sa destination finale.

Entre TER/TGV et Jurago, les horaires ne sont globalement pas conçus pour être en correspondance à l'exception des lignes 400 en correspondance respectivement avec les TGV à Dole et de la navette 100 Jurago en correspondance avec le TER de 7h40 le matin.

2.7.3 L'intermodalité à travers les moyens d'information

La plateforme multimodale Mobigo

La **centrale de mobilité Mobigo est une plateforme d'information multimodale** développée sur la région Bourgogne. Elle est amenée à s'étendre à l'ensemble de la région Bourgogne-Franche-Comté.

Cette plateforme est assez complète et met à disposition des utilisateurs :

- des informations (horaires, tarifs, plans) sur les **réseaux de transport collectif** de la région ;
- des informations sur les autres modes, notamment le **covoiturage, l'autopartage et le vélo** ;
- un **calculateur d'itinéraires** intégrant tous les réseaux TC de la région et le covoiturage ;
- une **plateforme de covoiturage** (propositions de trajets, liste des aires…).

A l'heure actuelle, les réseaux TGD et Jurago ne sont pas intégrés à Mobigo. Seules les données du réseau TER Franche-Comté y sont présentes.

Ce site constitue une **aide non négligeable pour les personnes non habituées à utiliser les réseaux transports en commun**. En effet, **la réalisation d'un trajet en transports n'est pas innée** ; la compréhension d'un plan, d'une fiche horaire et la mise en œuvre d'un trajet multimodal, s'acquiert.

TGD et Jurago : une seule et même agence commerciale

TGD et Jurago partagent une même boutique. Celle-ci est située au sein même du bâtiment gare, juste à côté des guichets SNCF. Outre la vente des titres de transport, **ce guichet unique permet de fournir une information globale de l'offre de transport et constitue un repère pour les usagers désireux de trouver de l'information sur la mobilité sur le territoire**.

2.7.4 Synthèse des conditions d'intermodalité sur le territoire

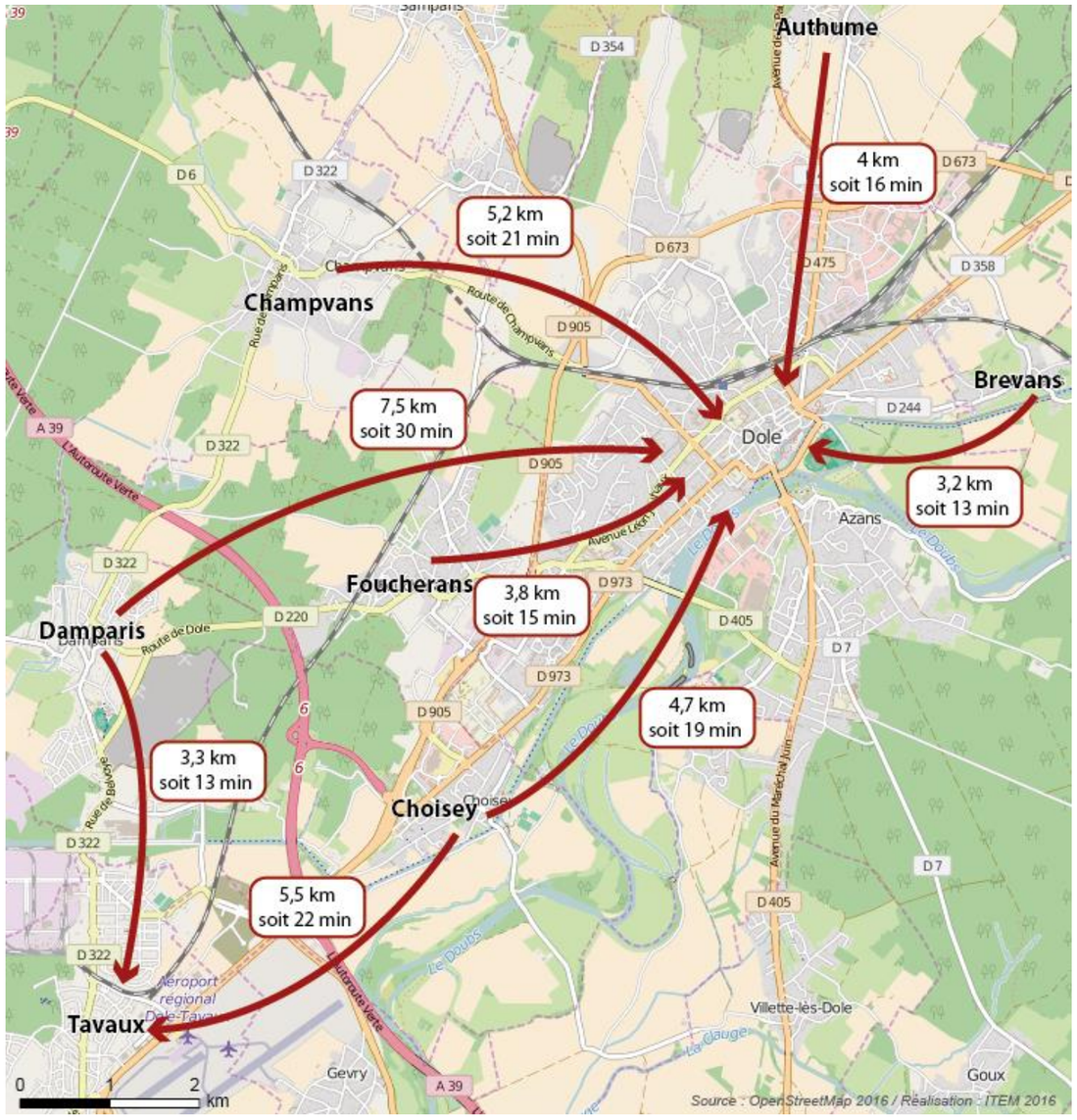
Points forts	Points faibles
- Un pôle d'échange multimodal bien identifié connectant l'ensemble de l'offre en transport collectif ; - Un guichet unique pour l'information multimodale à la gare SNCF.	- Une pratique de l'intermodalité TER/TGD faible ; - Peu de correspondances possibles entre les TER et les bus urbains ; - Un pôle d'échanges difficilement accessible par tous les modes de transport ; - Une faible connexion avec les communes rurales ; - La plateforme d'information multimodale Mobigo n'intègre pas encore les réseaux TGD et Jurago.

2.8 Les offres de transport alternatives : les modes actifs

2.8.1 Un territoire favorable aux modes actifs ?

Un pôle urbain important avec des distances réalisables en mode actif

Les principaux pôles du territoire correspondent à des trajets réalisables en modes actifs : les principales communes du territoire (Dole, Tavaux, Damparis…) sont relativement denses avec **des distances à parcourir facilement réalisables à pied ou à vélo**. Les distances intercommunales entre les communes périphériques de Dole et la ville centre n'excèdent pas 8 km, distance réalisable à vélo.



Au-delà des polarités principales, le **caractère rural du territoire s'affirme et les distances s'allongent**. Les communes rurales sont généralement constituées **d'un unique centre bourg et il y a très peu de hameaux**. Cette densité du bâti est favorable aux modes actifs mais les communes rurales ont peu d'équipements et il est alors nécessaire de se déplacer en voiture dans un des pôles du territoire.

Des coupures et un relief qui allongent les déplacements

Qu'elles soient artificielles (dues aux infrastructures de transport) ou naturelles (dues à l'hydrographie), les coupures impactent de manière négative les déplacements en mode actif :

- elles obligent à un détour pour trouver un franchissement ;
- les franchissements sont davantage favorables aux véhicules motorisés qu'aux modes actifs.

Les principales coupures sont constituées par le **Doubs** et le **canal du Rhône au Rhin**, les **autoroutes** et **routes principales,** les **voies ferrées** et **l'aéroport**.

Alors que **l'impact de ces coupures reste minime** sur la majeure partie du territoire (présence suffisante de franchissements), les **principales difficultés se concentrent sur Dole :**

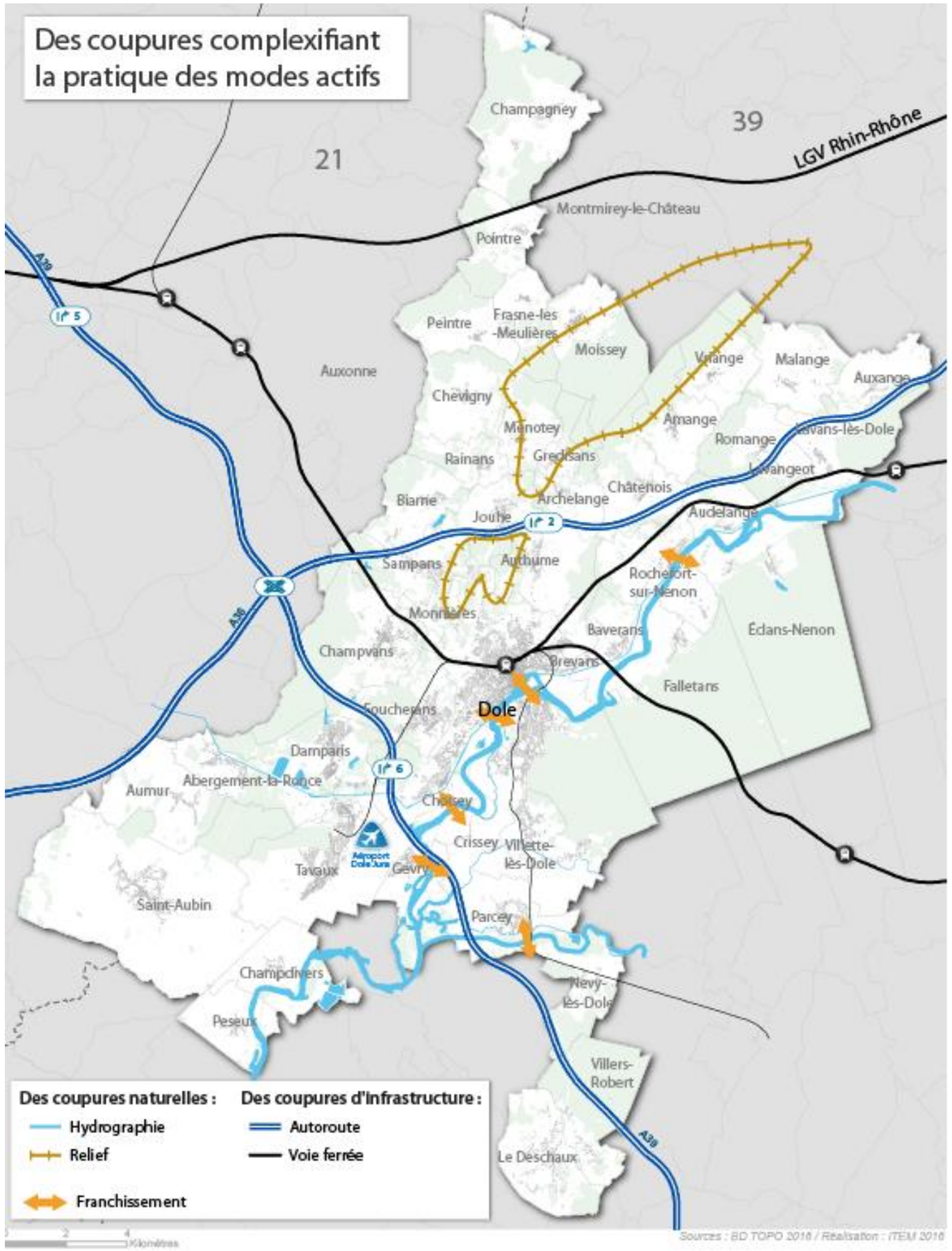
- le **Doubs** forme une véritable coupure entre les quartiers de la rive droite et de la rive gauche ;
- les **franchissements au niveau de la rocade et de la voie ferrée sont relativement nombreux** mais de faible qualité pour les modes actifs (absence d'aménagement cyclable, trottoir étroit…).

Franchissement de la voie ferrée avec trottoirs étroits et dégradés Rue du Mont Roland

Franchissement de la rocade sans trottoir Rue des Equevillons (quartier Saint-Ylie)

Le **relief** constitue un frein évident à la pratique du vélo même sur de courtes distances :

- le relief **est marqué au nord du territoire dans les secteurs du Mont Roland et du massif de la Serre** (240-350 mètres d'altitude) ;
- il existe un **dénivelé d'une trentaine de mètres entre le canal du Rhône au Rhin et la Collégiale** qui peut contraindre les personnes ayant des difficultés à se déplacer à choisir un stationnement en cœur de ville plutôt que sur l'Avenue de Lahr ;
- mais le **dénivelé est quasi inexistant dans la plaine du Finage** au sud-ouest du territoire.



2.8.2 L'offre et la pratique cyclable

L'Eurovélo 6, un support intéressant à toutes les pratiques

L'Eurovélo 6 est l'une des 14 routes du réseau EuroVélo. Longue de **3 600 km**, elle relie **la mer Noire à l'océan Atlantique**.

L'Eurovélo 6 est inscrite aux **Schémas national et régional des Véloroutes et Voies Vertes**. Elle constitue **une colonne vertébrale de 29 km en site propre sur la majorité du linéaire**. Longeant le canal du Rhône au Rhin, la véloroute **relie les principaux pôles du territoire** à savoir Dole, Choisey, Tavaux, Damparis ou Rochefort-sur-Nenon.

Elle constitue alors **un support intéressant pour le développement de la pratique cyclable du quotidien**.

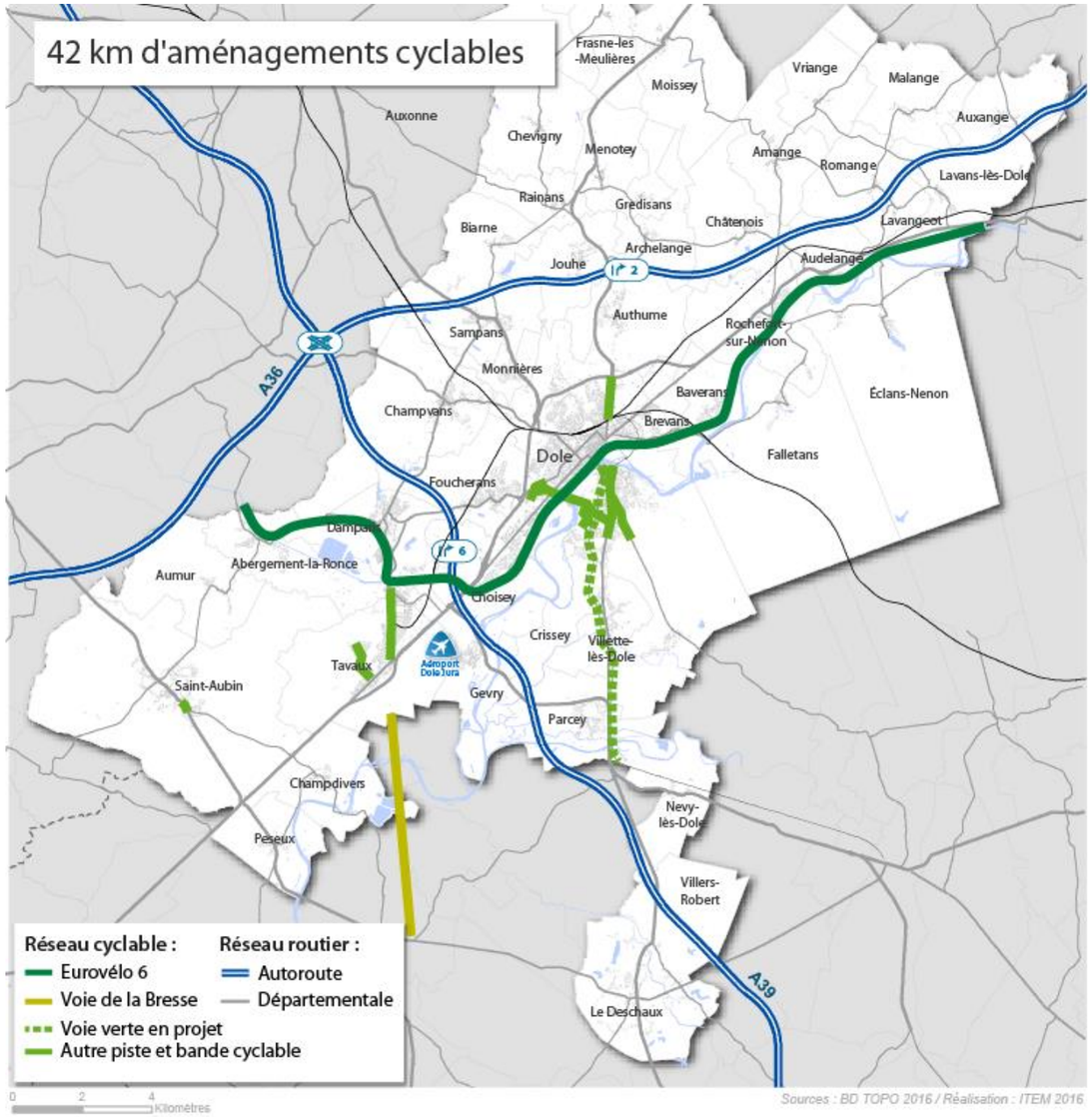
Le Cabinet Inddigo/Altermodal a conduit une étude en 2012 sur la clientèle et les retombées économiques de l'Eurovélo 6 en Alsace, Franche-Comté et Bourgogne. Il ressort ainsi :

- sur le périmètre d'étude, **1,8 millions de personnes fréquentent la véloroute dont 70 % de cyclistes et un quart de touristes**, c'est-à-dire des personnes qui passent une nuit hors de leur domicile principale ;
- près de **40 000 personnes par an fréquentent la véloroute à Dole** (point de comptage à Baverans) dont deux tiers de cyclistes ;
- toujours sur Dole, les **cyclistes itinérants** représentent une part très faible de la fréquentation totale, **environ 4 %** ;
- parmi les touristes, 24 % sont arrivés dans la région par le train : les **gares constituent donc une porte d'entrée de l'itinéraire dont fait partie la gare de Dole**.
- en termes de dépenses, **les touristes dépensent en moyenne 62 € / jour** (hébergement, restauration, visites…) ;
- les retombées économiques locales s'élèvent **à 17 millions d'euros**.

Un réseau peu développé sur le reste du territoire

La véloroute mise à part, on compte 13 km d'aménagements cyclables dans le Grand Dole, principalement sur Dole et Tavaux :

- à Dole, trois grands axes sont aménagés (Avenue Maréchal de Lattre de Tassigny, Avenue Maréchal Juin, Boulevard de la Corniche…) mais **ces aménagements n'aboutissent pas au centre-ville.** D'autres axes ne sont pas aménagés et sont dangereux pour les vélos (Avenue Duhamel, Avenue Eisenhower…) ;
- à Dole et dans les autres communes du territoire, un **rabattement insuffisant voire inexistant sur l'Eurovélo6** ;
- sur l'Eurovélo 6, la traversée de Dole emprunte partiellement la voirie classique sur l'Avenue de Lahr et le contournement de l'usine Solvay s'effectue par des routes partagées ;
- pour rappel, **les zones pacifiées** équipent 31 des 47 communes et sont globalement **de taille limitée et peu efficaces** ;
- dans le centre de Nevy-lès-Dole, une bande de rive a été matérialisée pour donner de l'espace aux vélos et réduire visuellement la largeur de la chaussée pour inciter les automobilistes à réduire leur vitesse.



Les aménagements proposés sont globalement de bonne qualité (les largeurs sont suffisantes, le marquage au sol lisible et les insertions de giratoire sécurisés).

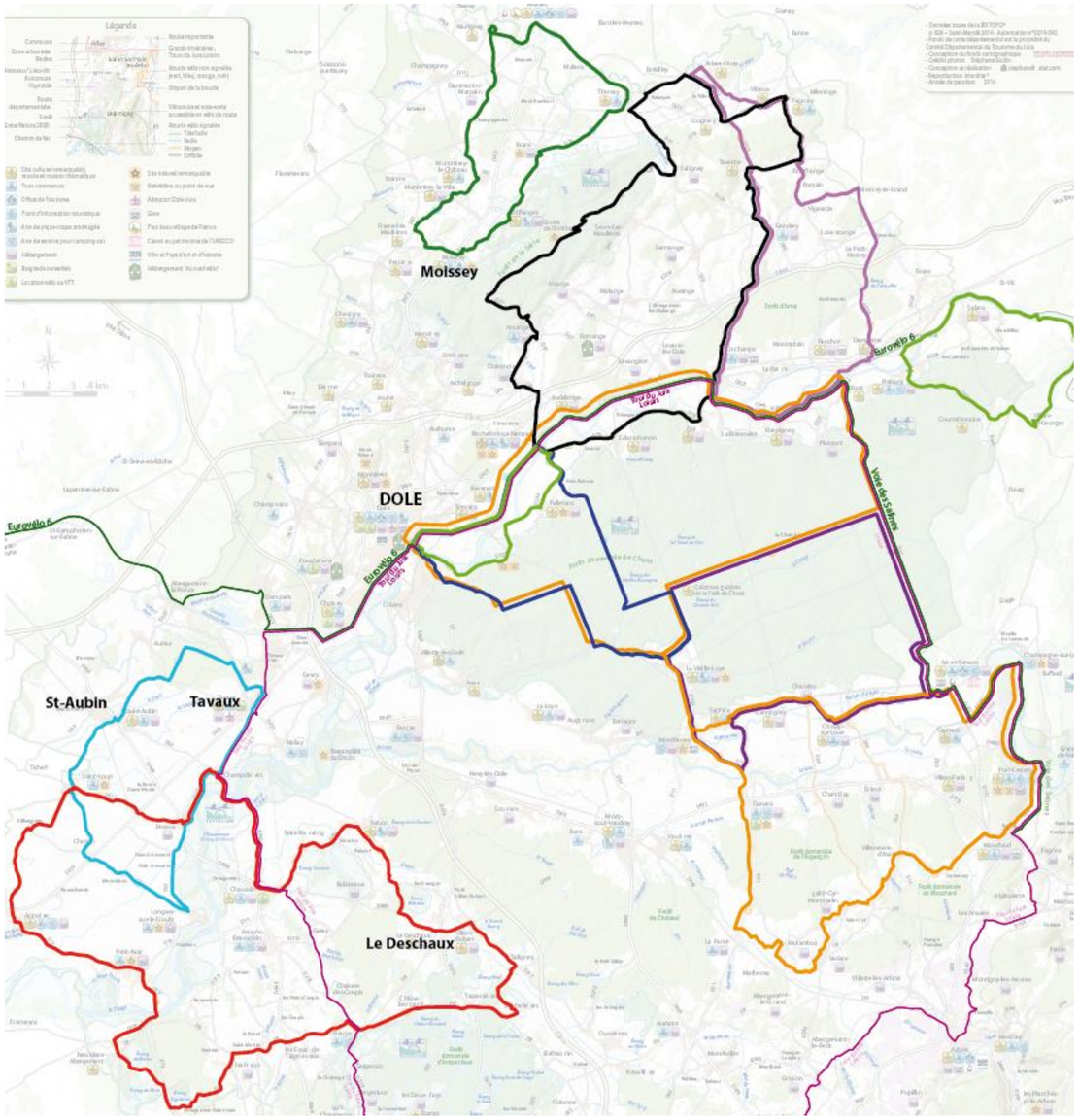
Av. de Lattre de Tassigny, Dole

Près de l'acquaparc à Dole

Traversée bien signalée à Tavaux

Eurovélo 6 à Rochefort-sur-Nenon

En plus des aménagements cyclables, le Pays de Dole compte **12 itinéraires cyclotouristiques encore non jalonnés mais cartographiés et dont la promotion est assurée dans un but de découverte du territoire** (cf. carte ci-dessous).

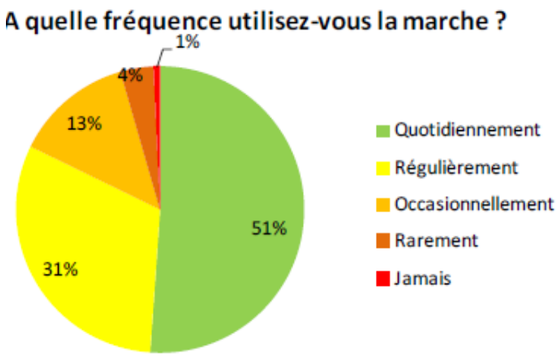


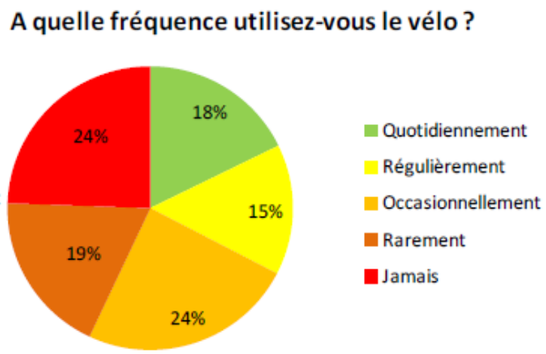
Une pratique encore faible et principalement de loisir

Un **Schéma Modes Doux** accompagné d'une enquête sur les pratiques a été réalisé en 2011 sur le Grand Dole. En termes de pratique, on relève :

- la marche a beaucoup plus d'adeptes chez les personnes interrogées que le vélo : 51 % utilisent la marche quotidiennement et ¼ n'utilise jamais le vélo. Néanmoins, 18 % des sondés déclarent utiliser le vélo quotidiennement ce qui n'est pas négligeable ;
- la marche est un mode plus utilitaire que le vélo : 70 % des motifs de déplacement liés à la marche sont pour des motifs utilitaires (achats, travail…) ;
- **le vélo est plutôt un mode de loisirs** (53 % des réponses) et il est davantage utilisé pour des achats que le travail / les études ;
- **faire de l'exercice** est logiquement la raison principale qui explique l'usage du vélo. Aussi le **caractère rapide et pratique** est souvent évoqué.

Le Grand Dole étant traversée par l'Eurovélo 6 Budapest à Nantes, la pratique cyclotouristique est présente sur le territoire.





Seuls 44 % des cyclistes interrogés sont réellement satisfaits des aménagements existants, il s'agit surtout d'utilisateurs de la véloroute. 35 % d'entre eux émettent des réserves et 20 % donnent une note inférieure à la moyenne.

Le **manque d'aménagement est identifié comme l'un des principaux freins** au développement de la pratique des modes actifs. La circulation et les problèmes de pollution sont évoqués par 1 personne sur 5.

Un potentiel de développement de la pratique

Avec **3,8 % des déplacements domicile-travail réalisés en deux roues** (vélo et deux roues motorisés confondus), la **pratique cyclable utilitaire est peu développée dans le territoire**.

10 100 actifs sur les 21 300 que compte le territoire travaillent à moins de 5 km de leur domicile. Le potentiel de développement de pratique cyclable est donc important.

Pour un tiers des personnes interrogées lors de l'élaboration du Schéma Directeur Modes Doux du Grand Dole, le **manque d'aménagements cyclables est le principal frein à la pratique du vélo**. **56 % des personnes interrogées se disent prêtes à davantage utiliser les modes actifs s'il y avait davantage d'aménagements.** A Tavaux, commune bien équipée en aménagements cyclables, la pratique cyclable est bien supérieure aux autres communes ce qui confirme la corrélation entre linéaire d'aménagement et pratique.

Les itinéraires et aménagements en projet

Le Schéma Directeur Modes Doux du Grand Dole a pour objectif de rabattre toutes les communes aux principales polarités du territoire et de faire de la véloroute un axe structurant pour les déplacements à vélo. Il prévoit la réalisation à long terme de **171 km d'aménagements cyclables pour un coût de 16,6 millions d'euros** :

- **des aménagements lourds sur les principales pénétrantes** (Avenue Duhamel, Avenue Eisenhower…) ;
- **des itinéraires à vocation communale et intercommunale** pour relier les principaux équipements.

Type d'aménagement	Aménagement	Linéaire (km)
En site propre	Voie verte	12,2
	Piste cyclable	23,4
En site partagée	Bande cyclable	16,2
	Voie centrale banalisée	10,6
En site mixte	Route partagée	91,4
	Chemin agricole	9,1
	Zone 30	7,4
	Zone de rencontre	0,85
	Total	171

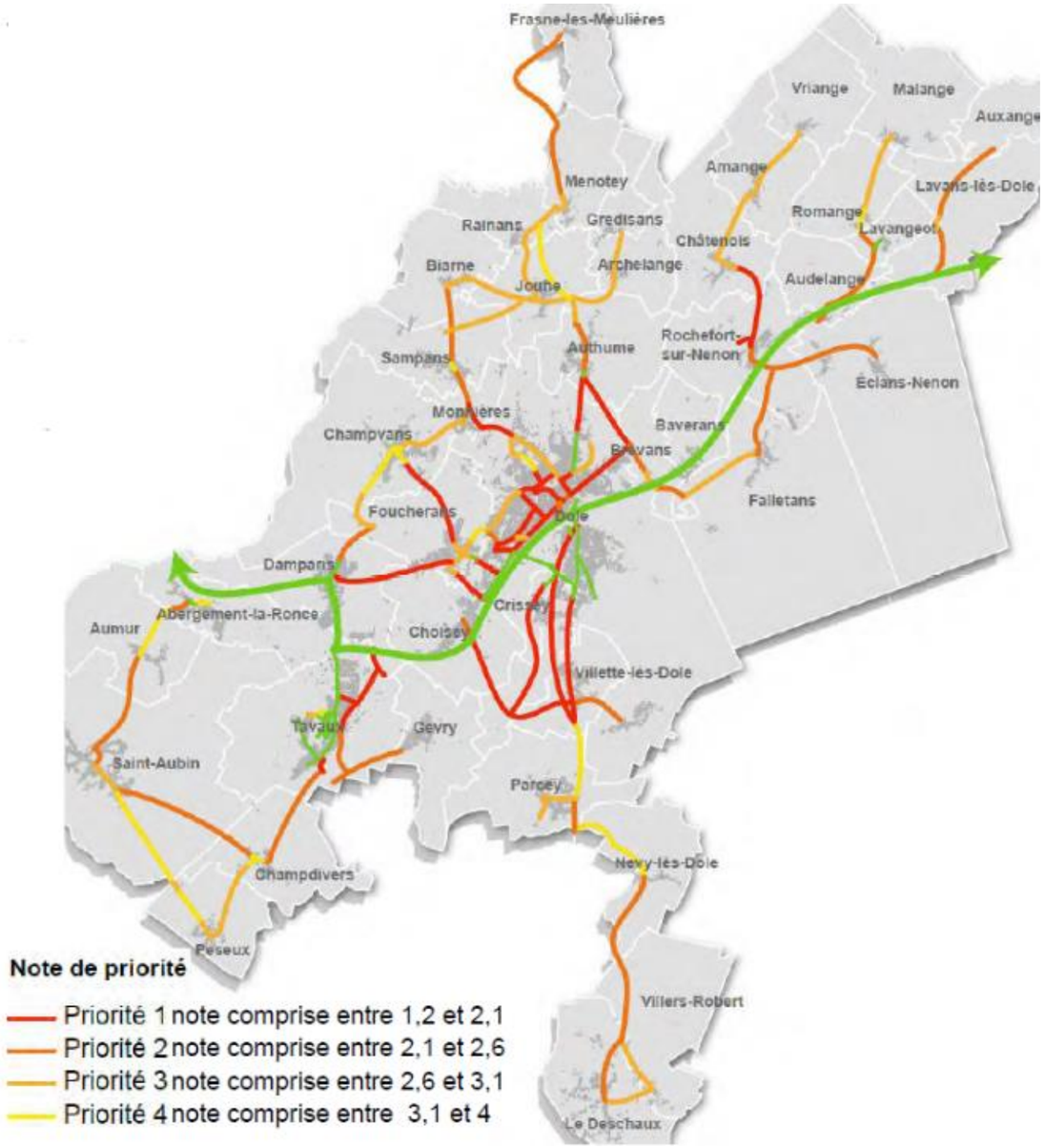
Le Schéma Directeur Modes Doux a priorisé deux secteurs à enjeux forts :

- **Dole et environs**, il s'agit du secteur où le **potentiel de cyclistes est le plus important** au vu des nombreux points structurants et de l'importance de la population. Ce secteur est composé des communes de Dole, Champvans, Foucherans, Damparis et Monnières.
- **Le Nord-Est de l'agglomération** : sur ce secteur les aménagements sont peu onéreux. Ce secteur est composé des communes de Falletans, Eclans-Nenon, Rochefort-sur-Nenon, Châtenois, Amange, Audelange, Romange, Lavangeot, Lavans-lès-Dole, Auxange, Malange et Vriange.

Le reste du territoire est classé en niveau 2 de priorité. Les aménagements sur le reste du territoire seront réalisés à plus long terme pour différentes raisons : faible potentiel cyclable, éloignement des aménagements existants…

Aussi, **l'ancienne voie ferrée reliant Dole à Mont-sous-Vaudrey par Parcey pourrait accueillir une voie verte** mais rien n'est acté pour le moment.

Depuis 2011, **peu d'aménagements du Schéma Directeur Modes Doux ont été réalisés.**



A l'échelle du département, les **Schémas Régional et Départemental des Véloroutes et Voies Vertes** prévoient la **réalisation de la Voie de la Bresse entre Lons-le-Saunier et Dole**. Cet itinéraire de 47 km est principalement destiné à une **pratique de loisir.** A ce jour, seuls 2 tronçons sont ouverts : à l'entrée du sud du Grand Dole entre Molay et Chaussin et à l'extérieur du territoire entre Commenailles et Chaumergy.

Des services complémentaires en cours de développement

- **Un stationnement vélos qui reste à développer :**

Comme pour les automobiles, le stationnement des cycles est une préoccupation majeure. En effet le vol est une crainte majeure des cyclistes et un manque de stationnement est un frein à la pratique du vélo. **Le stationnement vélo est un outil de report modal.**

A l'échelle du territoire, il existe **peu d'espaces de stationnement**, même à proximité des pôles générateurs. Le **centre-ville de Dole est globalement bien équipé avec du stationnement de type arceau** qui garantit un bon niveau de protection pour du stationnement de courte durée. Quelques communes ont aussi du stationnement dans le centre bourg (Authume, Tavaux). A la gare, la consigne sécurisée, même si elle semble peu utilisée, offre un niveau de sécurité optimal.

Arceau de qualité dans le centre de Dole

Stationnement esthétique de type pince mais peu sécurisant

(Authume)

- V.Dole, un nouveau service de location longue durée :

Le Grand Dole a mis en place en mai 2016 un service **de location longue durée de 15 vélos** réservés aux habitants du territoire. Les abonnés ont **accès à la consigne sécurisé de la gare** (photo ci-dessous). Les abonnements sont délivrés par le guichet unique TGD / Jurago. Le service est essentiellement **destiné aux usagers réguliers de la gare afin de les encourager à utiliser le vélo en rabattement sur la gare.**

Consignes sécurisées où sont stationnés les V.Dole

2.8.3 Les déplacements à pied

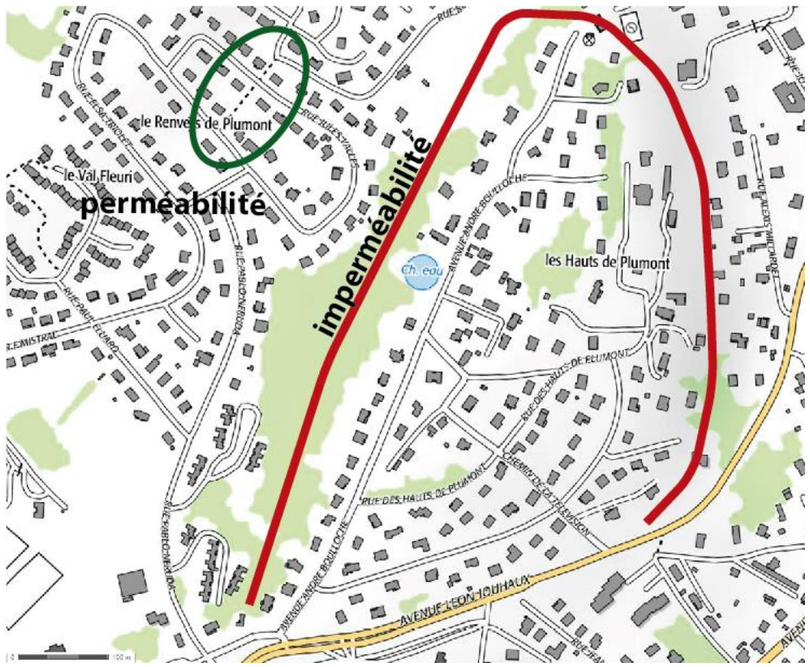
Pour rappel, 7,1 % des déplacements domicile-travail sont réalisés à pied et 19,3 % des déplacements internes à Dole alors que les distances à parcourir sont relativement faibles.

Les cheminements piétons sont de qualité très hétérogène :

- à Dole, le cœur de ville **n'est pas toujours favorable aux piétons** malgré la zone piétonne (trottoirs étroits, stationnement illicite, manque de mobilier de repos…). A l'extérieur du centre de Dole, **la qualité des cheminements se dégrade à l'exception des axes récemment réaménagés** (Avenue de Lattre de Tassigny).
- **certains centres bourgs** (Authume, Damparis…) des autres communes présentent **des cheminements de qualité, souvent accompagnés d'une pacification de la voirie,** mais d'autres présentent des cheminements peu confortables ;
- **en périphérie des centre bourgs** *(hors Dole)*, **les cheminements piétons sont peu sécurisés voire inexistants** (Audelange, Moissey, Rainans, Falletans…).

Sur le réseau viaire, on compte **peu de perméabilités piétonnes,** comme sur le quartier des Hauts de Plumont à Dole (carte ci-contre). Tracés à travers les îlots d'habitations, ces perméabilités permettent de raccourcir considérablement le trajet des piétons. Complétées par un environnement paysager agréable, elles sont un atout important pour le développement de la marche à pied.

L'amélioration de la pratique de la marche passant aussi par une **amélioration du sentiment de sécurité des piétons** à travers un aménagement de voirie réduisant la vitesse des automobilistes.



Zone piétonne de Dole

Dole

Audelange

Authume

2.8.4 Synthèse des modes actifs

Points forts	Points faibles
- Des distances praticables en cycle ou à pied entre les pôles majeurs du territoire ; - L'Eurovélo 6, itinéraire européen majoritairement en voie verte, qui relie les pôles principaux et constitue une armature intéressante pour les déplacements en mode actif sur le territoire ; - V.Dole, un nouveau service de location de vélos ; - Un Schéma Modes Doux en vigueur proposant une vision à long terme du maillage.	- Une faible pratique des modes actifs, utilitaires même pour des déplacements intracommunaux ; - Des conditions de déplacement en mode actif perfectibles : des aménagements ponctuels et un partage de la voirie favorable à l'automobile ; - Des rabattements insuffisants sur la gare de Dole et l'Eurovélo 6 ; - Un manque de stationnements vélos, à l'exception du centre-ville de Dole.

2.9 D'autres formes de mobilité émergentes : le covoiturage et l'autostop organisé

2.9.1 Le covoiturage

Un schéma départemental de covoiturage en cours de mise en œuvre

Le Département du Jura a été adopté en 2013 **un Schéma Départemental de covoiturage**. Ce schéma s'articule autour de 3 volets :

- l'aménagement d'aires de covoiturage ;
- une plateforme Internet de mise en relation des covoitureurs : juracovoit.fr ;
- l'animation et la communication.

Des aires aménagées sur le Grand Dole

A terme, dans le Grand Dole, **23 aires de covoiturage** seront aménagées dans 13 communes. Il s'agit principalement de **parkings déjà existants qui font l'objet d'une signalisation particulière**. Ainsi certaines aires sont mutualisées avec les parkings de supermarché (exemple des Epenottes).

Un certain nombre d'aires sont peu attractives :

- **aucun jalonnement ne signale en amont ces aires** pour faciliter leur accès et leur usage ;
- les **rabattements en vélo sur les aires au sein des centres-bourgs sont perfectibles** : peu sont équipés de stationnements vélos et d'aménagements cyclables ;
- **peu de véhicules en stationnement ont en effet été constatés,** révélant une faible attractivité et/ou une faible pratique.

Des **aires informelles de covoiturage** se forment chaque jour de semaine aux **échangeurs autoroutiers d'Authume et de Choisey.** Les espaces de stationnement sont trop restreints par rapport à la demande en stationnement qui s'effectue alors de manière **anarchique et illicite. On observe ainsi une réelle pratique du covoiturage par les actifs pour se rendre à Dijon ou Besançon**.

Echangeur de Choisey

Echangeur d'Authume

Une information et une offre à développer

Le site juracovoit.fr a récemment été fermé. Les abonnés ont été basculés sur la **plateforme Mobigo**. Cette dernière **propose des itinéraires au départ de** Dole mais **n'intègre pas encore la liste des aires de covoiturage sur le département du Jura**.

L'offre en covoiturage est faible. A titre d'exemple, 1 à 3 trajets sont proposés pour se rendre sur l'une des polarités régionales alors que **l'offre sur le site Blablacar est bien plus conséquente**.

Trajet	Propositions par jour sur Mobigo	Propositions par jour sur Blablacar
Dole > Dijon	3	9
Dole > Lons-le-Saunier	1	6
Dole > Besançon	1	16

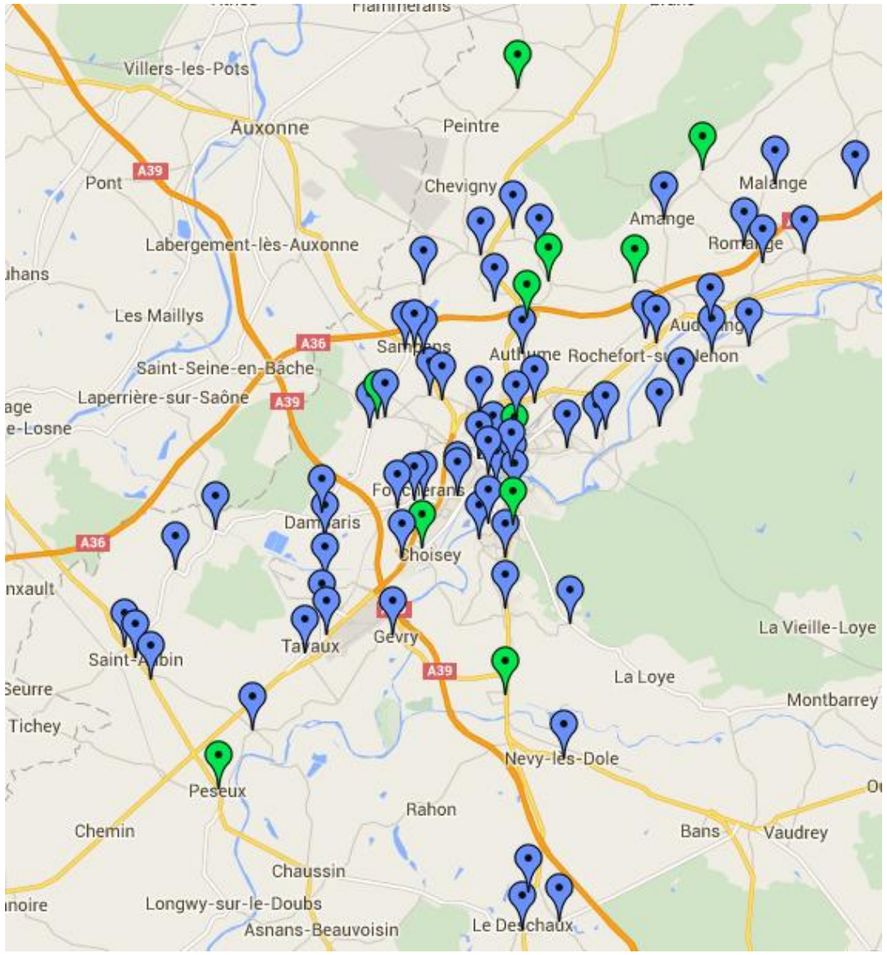
2.9.2 T-Libre, l'autostop organisé

T-Libre est un système d'autostop sécurisé mis en place en 2013 par le Grand Dole. Ce système fonctionne comme de l'autostop classique à la différence près que **conducteur et passager sont membres du même réseau d'autostop**, ce qui suscite sentiments de **confiance et de sécurité**. Les membres reçoivent une carte d'identifiant avec photo attestant de leur inscription au réseau.

T-Libre doit être vu comme **une véritable solution de mobilité**, complémentaire au covoiturage ou au bus. **79 points d'arrêts T-Libre sont matérialisés dans toutes les communes** du Grand Dole, généralement des arrêts de bus TGD, pour permettre à l'autostoppeur de patienter dans un endroit sécurisé et visible.

Néanmoins, la pratique de l'autostop est quasi-nulle. **Les points T-Libre ne sont pas toujours bien visibles**. Il n'y a **pas de communication à ce sujet** et T-Libre est invisible sur le site Internet du Grand Dole.

Pont T-Libre à un arrêt de bus à Lavans-lès-Dole



Localisation des points T-Libre

2.9.3 Synthèse pour le covoiturage et l'autostop organisé

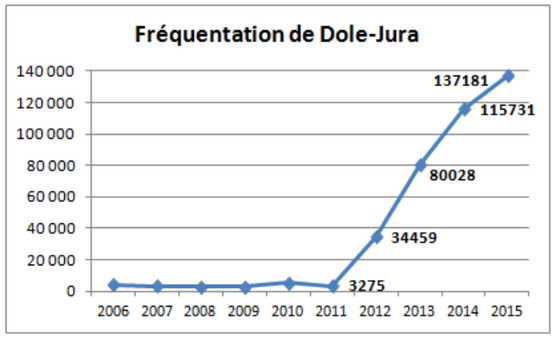
Points forts	Points faibles
- Une pratique du covoiturage longue distance. - Des aires de covoiturage réparties sur le territoire. - Un système d'autostop organisé en place.	- Des aires de covoiturage pas toujours bien positionnées et peu utilisées. - Du stationnement anarchique aux abords des échangeurs autoroutiers traduisant un sous-dimensionnement des aires présentes. - Une pratique de l'autostop quasi-nulle et une absence de communication à ce sujet.

2.10 Les autres modes de transport sur le territoire

2.10.1 L'aéroport de Dole-Jura

L'aéroport de Dole-Jura est propriété du Département du Jura et géré par le groupement composé de Keolis Airport et la CCI du Jura.

Une fréquentation en hausse portée par l'offre low-cost



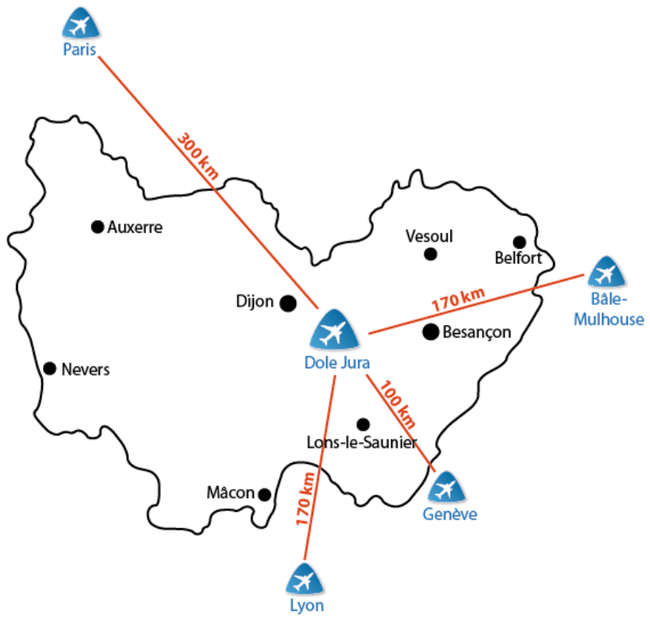
L'aéroport propose des **vols réguliers pour Porto, Bastia, Marrakech** (2 vols par semaine chacun) et **Fès** (1 vol), traduisant une activité essentiellement touristique.

Une activité charter et d'aviation d'affaires est également présente.

L'aéroport **enregistre une forte hausse de sa fréquentation depuis quelques années, grâce à l'arrivée de la compagnie low-cost Ryanai**r. En 2015, **137 000 passagers** ont fréquenté l'aéroport de Dole **dont 88 % sur des vols low-cost**. C'est aussi 16 950 mouvements d'appareils dont 1 671 commerciaux.

Cependant **cette croissance reste fragile**. En effet cette hausse est essentiellement due à une seule compagnie aérienne. Si celle-ci n'assure plus de desserte, la fréquentation chutera. Aussi, le désistement de la compagnie IG.Avion pour les vols de la saison été 2016 montre la difficulté pour Dole-Jura d'attirer de nouvelles compagnies.

Un accès par la route



L'aéroport Dole-Jura dispose **d'une bonne accessibilité routière**. Il est doté d'un **parking gratuit de 1 300 places**, à seulement **4 minutes de l'échangeur autoroutier de Choisey**. A l'inverse, **les conditions d'accès en transport collectif sont quasi inexistantes** :

- **aucune ligne de bus TGD ou Jurago** ne dessert l'aéroport, ne permettant pas un trajet en transport collectif ;
- l'arrêt de bus le plus proche est « Kennedy » sur la ligne 2 du réseau TGD 2016, ligne connectée au PEM, mais il faut alors **marcher 12 minutes avec des cheminements piétons quasi-inexistants.**

Quel avenir de l'aéroport dans la nouvelle région Bourgogne-Franche-Comté ?

Dole-Jura est situé **au cœur de la nouvelle région**, à mi-chemin de Dijon et Besançon. A ce titre il pourrait devenir l'aéroport régional de Bourgogne-Franche-Comté mais il est directement **en concurrence avec l'aéroport de Dijon-Bourgogne situé à moins de 50 km**. Compte tenu des coûts d'exploitation et d'un trafic relativement faible, il ne peut être envisagé de conserver les deux aéroports.

De plus, **Dole est en concurrence avec les aéroports voisins plus développés** (Lyon, Bâle-Mulhouse, Genève, Paris) dont leur zone de chalandise s'étend sur la région et certains d'entre eux ont une desserte TGV (Lyon et Paris) qui renforce leur attractivité depuis Dijon et Besançon.

Pour autant **Dole-Jura a un certain potentiel**. Une société de **maintenance courante des avions** d'affaires est implantée sur le site avec les infrastructures dédiées. Ainsi Dole pourrait devenir un **aéroport satellite de Genève** situé à moins de 100 km pour le stationnement des jets privés.

2.10.2 Un trafic fluvial essentiellement de plaisance

Le canal du Rhône au Rhin relie la Saône au Rhin. Il est au **gabarit I, dit aussi gabarit Freycinet**, qui permet le passage des péniches de 38,50 mètres de long et de 5,7 mètres de large pour un tonnage de 250 tonnes (équivalent à 8 à 10 camions). **Il s'agit du plus petit gabarit pour le fret fluvial**.

L'Observatoire Régional des Transport de Franche-Comté donne la fréquentation des plaisanciers et des marchandises sur le canal à l'écluse de Taragnoz à Besançon :

- l'activité fluviale est essentiellement due à la plaisance. On dénombre en 2014 **1 638 bateaux de plaisance, soit en moyenne 4,5 par jour**. La fréquentation fluctue beaucoup d'une année sur l'autre : ainsi on dénombrait 2 424 bateaux en 2012 et 1 746 en 2010.
- **Le fret fluvial est une activité très peu développée et en perte de vitesse** : **3 500 tonnes ont été transportés en 2014,** soit près de 9 fois moins par rapport au trafic enregistré en 2003. C'est au total **26 péniches** qui ont navigué sur le canal en 2014, soit environ 2 par mois ! Cette absence de fret transporté sur le canal n'est pas une exception locale car le transport fluvial sur le gabarit Freycinet est aujourd'hui anecdotique en France (réseau mal entretenu, navigation sur des horaires limitées, nombre d'écluses très important et vitesse moyenne de transport d'environ 6km/h, incompatible avec une logistique de plus en plus orientée vers le flux tendu).

Pourtant, **il existe des signes positifs localement :**

- **la présence de chargeur important comme la société Solvay**, dont le canal passe au cœur de l'usine ;
- la région est **productrice de denrées non périssables** (céréales et bois) **qui se prêtent facilement au transport fluvial** ;
- Dole est situé **à 18 km de la voie navigable à grand gabarit de la Saône** ;
- un **quai de débarquement** existe à Dole.

Le canal Rhin Rhône à grand gabarit étant abandonné, le Schéma Régional des Infrastructures de Transport 2015-2025 prévoit toutefois des études de faisabilité de la **mise à un gabarit adapté du canal sur le tronçon Pagny-le-Château – Tavaux** pour garantir un accès fluvial au bassin économique de Dole.

2.10.3 Un fret ferroviaire principalement du fait de la société Solvay

En termes d'infrastructures de fret ferroviaire, on relève :

- **une infrastructure de triage** à proximité de la gare voyageur ;
- en termes de gabarit : tronçon de Dole à Besançon au gabarit B1 mais de Dijon à Dole au gabarit A, ne permettant d'admettre l'ensemble des circulations ferroviaires ;
- un embranchement électrifié de 8 km pour la desserte de l'usine Solvay de Tavaux.

Les gabarits ferroviaires (document SNCF Réseau)

Gabarit	Fiche UIC	Caractéristique
G1	505-4	Minimum garanti sur les lignes à écartement standard européen
GA	506	Gabarit de référence du réseau ferré national
GB	506	Présent sur plusieurs grands itinéraires du réseau ferré national
GB1	506	Services de transports de containeurs de grandes dimensions
GC	506	Lignes à grande vitesse

Le **trafic fret n'est pas négligeable sur le territoire**. Même si les niveaux de trafic ne sont pas très élevés, on compte tout de même plus **de 14 circulations de trains de marchandises entre Dole et Dijon** et 9,2 entre Dole et Besançon. **L'usine Solvay est à l'origine de plus de 40 % des circulations** sur le réseau franc-comtois.

Le Schéma Régional des Infrastructures de transport de Franche-Comté prévoit la mise en gabarit B1 de l'ensemble de l'axe Saône-Doubs pour développer le trafic fret régional et améliorer les liaisons entre les couloirs rhodanien et rhénan.

2.10.1 Synthèse des autres formes de transport

Points forts	Points faibles
- Des infrastructures existantes pour le fluvial, le ferroviaire et l'aérien ; - Un trafic de fret ferroviaire qui perdure porté par Solvay ; - Un aéroport en croissance et présentant un potentiel de développement.	- Un fret fluvial quasi inexistant mais des signaux locaux positifs pour un nouveau souffle ; - Un aéroport encore fragile sous la concurrence d'aéroports voisins de rang supérieur.

2.11 Synthèse et enjeux du volet polarités & déplacements

Une organisation territoriale plutôt claire et centrée sur Dole

Le territoire est largement organisé autour de la ville-centre de Dole, qui est le pôle majeur concentrant une part non-négligeables des services, commerces et des équipements structurants, et près de 55 % de la population. Elle est ainsi la destination de nombreux déplacements pour ses habitants et ceux des communes du territoire. Son niveau d'équipement permet de répondre à l'essentiel des besoins. Ceux non couverts, ou d'un niveau supérieur étant principalement assurés par les deux pôles supérieurs de Dijon et de Besançon, tous deux attractifs vis-à-vis du Grand Dole du fait d'une distance quasi similaire.

Le territoire est également maillé de polarités de niveau inférieur :

- Tavaux se distingue comme une polarité secondaire car elle concentre à la fois services (collège, piscine, annexe du centre Ste-Ylie,…), emplois et commerces locaux ;
- Les autres polarités, d'un niveau inférieur, correspondent notamment à l'essentiel des bourgs agglomérés ou de la première couronne doloise ; ils sont dotés selon les cas d'un bon niveau d'équipements (scolaires, sportifs, commerces et services), d'emplois, d'un centre-ville et/ou zone commerciale. Il s'agit de : Damparis, Foucherans, Choisey, Saint-Aubin, Champvans, Rochefort-sur-Nenon. Cette dernière commune se caractérisant plutôt par une fonction dominante de pôle d'emplois.

De manière fonctionnelle, on distingue ainsi Dole, avec les communes agglomérées de Choisey et Foucherans qui forment véritablement la polarité centrale du territoire. Ensuite, on observe une première couronne avec les autres polarités de Tavaux, Damparis, Champvans…

L'ensemble des polarités qui drainent une part non négligeable des flux de déplacements sont donc largement concentrées sur un axe allant de Saint-Aubin à Rochefort.

Le reste du territoire est plutôt faiblement structurant, quelques bourgs maintenant une offre commerciale de proximité, mais dont l'influence est limitée (Parcey et Moissey). On distingue en revanche 31 communes sans le moindre commerce (les 2/3 des communes de la CAGD) qui ont un rôle purement résidentiel et génèrent de nombreux déplacements pour tous les motifs. Toutefois, des polarités extérieures comme Auxonne, Orchamps, Chaussin, jouent un rôle d'attraction non négligeable pour certaines communes des secteurs Nord-Ouest et Est ou Sud.

Une localisation qui présente un véritable atout et une accessibilité à conforter

Le Grand Dole est un territoire bénéficiant d'une accessibilité de qualité et disposant d'un niveau d'infrastructure digne d'une agglomération de rang supérieur. En effet, elle profite d'un positionnement idéal au carrefour d'un nœud autoroutier. Elle dispose d'un réseau viaire de qualité, d'une offre ferrée à Grande Vitesse et régionale pour relier les deux ex-capitales régionales franc-comtoise et bourguignonne, d'un aéroport régional avec un rayonnement international pour des vols touristiques et est traversée par l'Eurovélo 6, axe cyclable européen majeur. Ces atouts indéniables en font un territoire d'accès aisé mais qui peut aussi s'avérer une faiblesse pour maintenir les populations actives du territoire. Celles-ci pourront aisément résider à l'extérieur du territoire sans véritable contrainte pour s'y rendre si elles trouvent des conditions attrayantes (prix du foncier, offre culturelle, …).

Le territoire est autonome et attractif en termes d'emplois. Il attire davantage d'actifs qu'il en émet. Dole, principal pôle d'emplois, est la première destination des déplacements domicile-travail internes au Grand Dole, suivi par Tavaux. Dijon et Besançon constituent les deux principaux pôles d'emplois extérieurs au territoire en termes de destination. Pour ce qui est des actifs entrants, le territoire apparaît comme attractif pour les communautés de communes voisines avec qui les échanges sont importants : CC de la Plaine Jurassienne, du Val Amour …

Le territoire reste un bassin de vie puisque 77% des actifs y travaillent et y vivent. En répondant aux besoins de la vie courante (commerce, services, santé…) et de l'emploi, le territoire apparaît ainsi comme un véritable bassin de vie et donc de mobilité.

Une mobilité très tournée vers l'automobile

La voiture est le premier mode de déplacements pour les trajets pendulaires et plus largement pour tous les types de déplacement. Malgré tout, les conditions de circulation sont globalement fluides sur le territoire, ce qui ne fait que favoriser l'usage de la voiture. Le fort taux de motorisation des ménages met en lumière la nécessité de multimotorisation pour satisfaire l'ensemble des besoins de mobilité, notamment pour les communes rurales où l'urbanisation a été plutôt importante ces dernières années au détriment de la ville-centre qui a perdu des habitants. Toutefois, on observe un vieillissement de la population et une augmentation des populations captives dont les besoins de mobilités seront à prendre en compte.

Si l'organisation et la hiérarchisation du réseau viaire permettent aujourd'hui une bonne fluidité du trafic à l'échelle du territoire, elles n'assurent pas toujours les fonctions qui lui ont été attribuées : les itinéraires de contournement que forment à leur propre échelle les autoroutes et la rocade de Dole ne sont pas assez attractifs.

Que ce soit en centre-ville de Dole ou dans les autres communes, le territoire est fortement marqué par l'automobile. La traversée des centres-bourgs par les principaux axes routiers donne souvent aux communes un caractère très routier. La cohabitation entre l'automobile et les autres usagers de la voirie est parfois délicate, en raison d'un partage de la voirie très favorable à l'automobile. Même dans la ville centre, les conditions de circulations sont aisées et la traversée plutôt simple ce qui engendre un trafic de transit local non négligeable pour les échanges nord-sud.

Pour faire le lien avec une utilisation importante de l'automobile, on observe dans le centre-ville de Dole une offre conséquente en stationnement. Le stationnement réglementé restreint au cœur de ville favorise la rotation des véhicules mais contribuent à la pénétration de l'automobile en hypercentre, secteur peu adapté à l'accueillir. Les importants parkings gratuits à grand gabarit en entrée de centre-ville sont fortement occupés mais encouragent l'usage de la voiture pour se rendre en centre-ville. Dans les autres communes, la problématique du stationnement est peu prégnante et porte surtout sur la présence de stationnement anarchique et illicite sur trottoirs, mais qui sont un frein au développement des modes actifs dans les communes.

En matière de solutions alternatives à l'automobile, le Grand Dole bénéficie d'une offre en transport collectif à toutes les échelles :

- L'offre ferroviaire, organisée autour de la seule gare de Dole, est attractive pour Dijon et Besançon et répond à tous les besoins et plutôt bien utilisée. Les liaisons avec la préfecture du département sont moins performantes.
- L'offre routière, Jurago et TGD, et la complémentarité entre ces réseaux urbains et interurbains permettent de répondre aux besoins des captifs pour les déplacements internes : ainsi 42 communes sur 47 bénéficient d'un aller-retour possible à la demi-journée pour se rendre dans le pôle de Dole. Pour la polarité centrale, l'offre plus urbaine, nouvellement restructurée pour mieux coller aux besoins, propose une desserte fine. Mais, même sur cette partie du territoire où l'offre plus performante, les transports en commun sont peu utilisés, en raison de conditions de circulation et de stationnement automobile plutôt aisées.

On observe également, une faible pratique de l'intermodalité entre les différents réseaux en raison de conditions peu favorables (possibilité de correspondances, tarification combinée…) malgré un pôle d'échanges multimodal fonctionnel.

Dole et ses communes périphériques forment ainsi un sous-territoire à l'échelle des modes actifs et desservi par l'Eurovélo 6. Cet itinéraire aménagé majoritairement en site propre constitue une colonne vertébrale pour les déplacements à vélo. Mais l'absence d'aménagements cyclables en rabattement sur l'Eurovélo 6 et sur les principaux pôles générateurs, et un partage de la voirie favorable à l'automobile expliquent la faible pratique des

modes actifs actuellement. Les services complémentaires aux cyclistes sont en cours de développement à l'image du service de location longue durée V.Dole. Le stationnement des cycles est de bonne qualité à la gare et dans le cœur de ville de Dole mais il est peu développé sur le reste du territoire.

Concernant les autres alternatives, il existe une réelle pratique du covoiturage pour se rendre sur les pôles régionaux, mais il manque des aires aménagées aux échangeurs autoroutiers. L'enjeu principal en matière de covoiturage sera de faire du covoiturage longue distance une alternative pertinente pour les déplacements pendulaires. Les autres alternatives en matière de management de la mobilité (autopartage, Plan de déplacements d'entreprises, d'administrations, …) l'information multimodale et les initiatives intégrant les nouvelles technologies sont assez peu développées.

Mettre en œuvre les moyens de faire évoluer les pratiques de mobilités pour anticiper l'avenir

La nécessité de réduire les besoins de déplacements en voiture individuelle afin de diminuer l'impact énergétique et climatique des transports est désormais reconnue et intégrée à la fois dans les objectifs et le contenu des documents de planification urbaine.

Certes, au regard de la situation actuelle, la problématique de la mobilité est assez peu prégnante sur le territoire, où les dysfonctionnements sont peu marqués et les déplacements sont plutôt aisés. Mais, les évolutions des dernières années en matière de périurbanisation, l'allongement des déplacements, les dépendances accrues à l'automobile, le vieillissement de la population… sont des éléments qui, s'ils ne sont pas anticipés en termes de conséquences, vont engendrer des problèmes dans le système « mobilité » du territoire.

Ainsi, il apparaît nécessaire de repenser l'organisation et le modèle de développement des territoires pour modérer structurellement la demande de déplacements, le « réflexe-voiture » et favoriser le transfert modal, permettre la massification et donc la rentabilité/faisabilité des transports collectifs, promouvoir la ville mixte des petites distances favorables aux modes doux.

Autrefois envisagée sous l'angle des infrastructures, la mobilité au sens large est aujourd'hui partie prenante des politiques d'aménagement et, loin de se limiter aux espaces urbains, elle concerne l'ensemble des territoires dans une vision stratégique d'organisation globale en cherchant à répondre à un certain nombre de questions :

- Comment améliorer les réseaux de transports existants, y compris l'usage de la voiture, pour mieux répondre à la demande et tendre vers une mobilité plus durable ?
- Quels nouveaux services à la mobilité développer répondant aux besoins de déplacements futurs ?
- Comment accompagner les changements de comportements de mobilité ?
- Comment améliorer l'organisation du territoire pour améliorer les déplacements et plus globalement la mobilité ?

Les enjeux identifiés du PLUi pour corriger une partie des dysfonctionnements et préparer le futur seront alors de permettre :

- Une meilleure hiérarchisation fonctionnelle afin de dissuader le trafic de transit local par le centre-ville et le transit national par la rocade ;
- Une meilleure pacification de la voirie et un meilleur partage de l'espace public entre tous les modes de transport, et en particulier les modes actifs ;
- de limiter la place du stationnement de longue durée en surface en hypercentre de Dole afin de redonner un caractère plus agréable et plus marchable au cœur de ville ;
- de définir une politique de stationnement visant à développer le report modal et l'intermodalité avec les transports en commun et modes actifs et initier ainsi un changement de comportement et de réflexe de mobilité ;
- de mieux organiser le stationnement dans certaines communes et de redonner l'espace dévolu au stationnement aux autres usagers afin de préserver une certaine qualité de vie dans les villages ;
- de mettre en œuvre les conditions permettant de conquérir de nouveaux usagers des transports collectifs sur les secteurs où l'offre est la plus performante ;
- de favoriser l'intermodalité tous modes et entre réseau urbain et interurbain à la gare de Dole ;
- d'améliorer la connaissance de l'offre de transports en commun sur le territoire et l'information multimodale pour en faciliter l'usage ;
- l'amélioration et la sécurisation des conditions de déplacement en modes actifs grâce à un meilleur confort des cheminements et une meilleure cohabitation entre les usagers de la voirie ;
- le développement de la pratique cyclable par la mise en place d'un véritable maillage structuré autour de la véloroute et dans les pôles ;
- le développement de services à la mobilité.

Ces enjeux nécessiteront, outre d'agir sur l'offre des différents modes de transport, de repenser l'organisation du territoire (urbanisation, densité, « ville des courtes distances »,…) pour offrir un vrai choix modal aux habitants et une alternative à la voiture individuelle de façon à réduire l'impact des déplacements.

Un territoire polarisé par Dole

- Une polarité urbaine formée de Dole et ses communes limitrophes
- Dole, pôle structurant du territoire où se concentrent population, emplois et équipements et qui polarise la majorité des déplacements
- Tavaux, pôle intermédiaire avec une offre diversifiée et qui attire les habitants des communes alentours
- Des pôles extérieurs de rang supérieur attractifs pour le territoire

Une localisation au croisement de grands axes de communication qui confèrent une bonne accessibilité au territoire

- Lignes ferroviaires à vocation régionale et internationale
- L'aéroport régionale Dole-Jura comprenant des vols pour le Portugal, le Maroc et la Corse
- Les autoroute A36 et A39, axes à vocation nationale et internationale
- Un réseau de routes départementales hiérarchisées permettant les liaisons internes et vers les pôles de proximité extérieurs

Un réseau de transport collectif permettant des déplacements à toutes les échelles

- Une desserte TGV attractive pour Paris et Lausanne
- Une desserte régionale (TER) attractive pour Dijon et Besançon
- Une desserte régionale (TER) peu attractive pour les gares du Jura
- Une desserte routière Jurago pour Lons-le-Saunier adaptée aux actifs
- Un seul pôle d'échange multimodal sur le territoire permettant une bonne connexion des modes de transport
- Des gares extérieures intéressantes pour le nord du territoire

45 communes sur 47 ont la possibilité d'effectuer un déplacement à la demi-journée sur Dole...

- ... avec une ligne structurante du réseau TGD
- ... avec une ligne régulière TGD ou Jurago
- ... avec du transport à la demande TGD pour les captifs

Une forte empreinte de la voiture sur l'ensemble du territoire

- Une rocade insuffisamment attractive...
- ...qui entraine un trafic de transit en centre-ville de Dole
- ...mais qui supporte un trafic national PL Est <> Sud qui shunte le noeud autoroutier A36 / A39
- Une politique de stationnement à Dole à optimiser

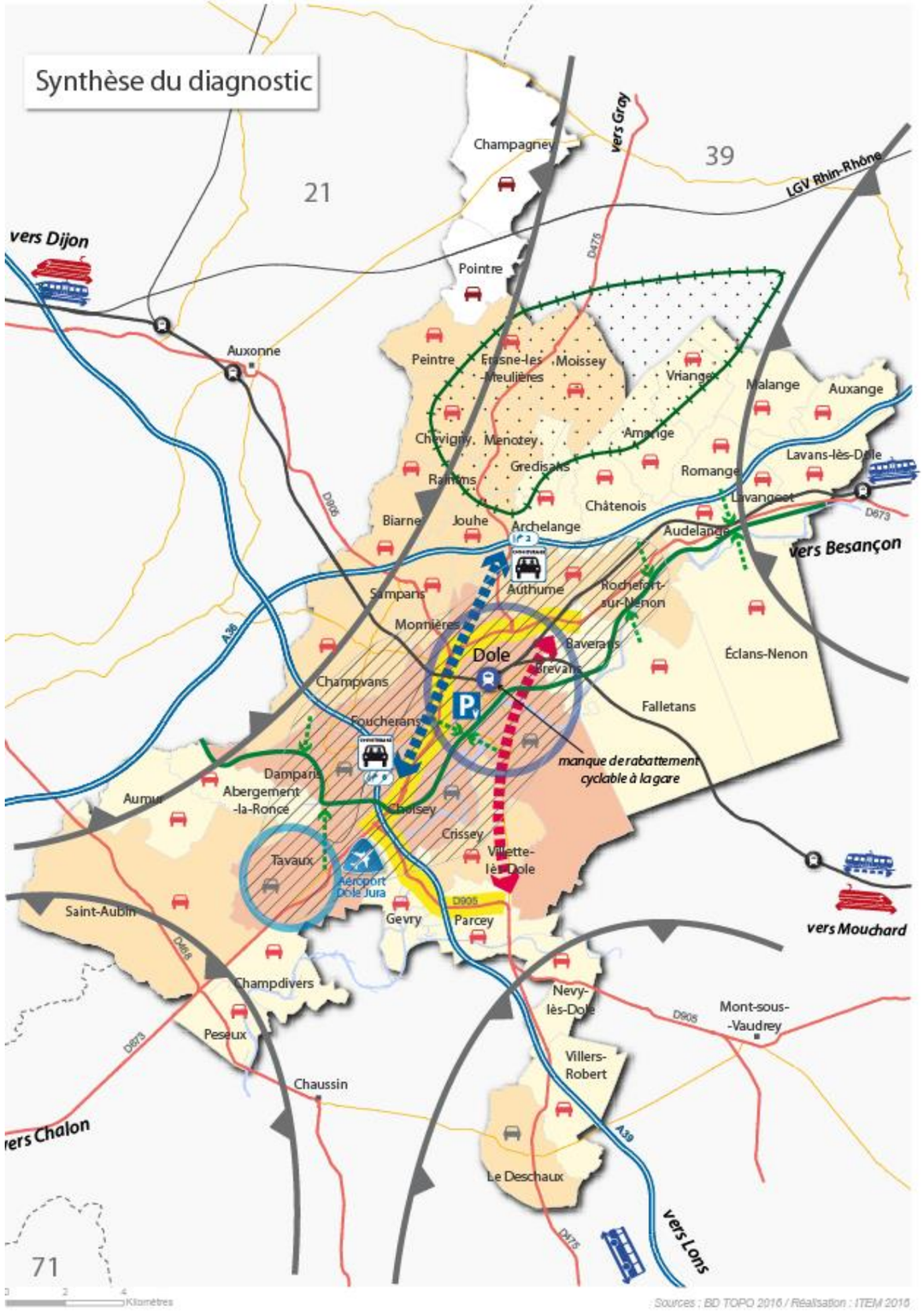
Un territoire globalement dépendant de la voiture, qui marque fortement l'espace public au détriment d'autres modes :

- commune dépendant très fortement de la voiture
- commune dépendant fortement de la voiture
- commune dépendant moyennement de la voiture

Une réelle pratique du covoiturage pour se rendre sur les pôles régionaux mais un manque d'aménagements dédiés qui entraine du stationnement anarchique aux abords des échangeurs autoroutiers

Un territoire à l'échelle des modes actifs

- L'Eurovélo 6, axe européen, support intéressant pour des déplacements utilitaires à vélo...
- ...dont les rabattements restent à aménager
- Le relief du massif de la Serre contraint fortement les déplacements à vélo



Enjeux en matière d'équipement et de mobilité du territoire

Localiser les équipements futurs en fonction de la desserte TC et modes actifs

Secteur à forte vulnérabilité énergétique où il faut contenir les besoins de déplacement

Enjeux en matière de circulation

Aller vers une meilleure hiérarchisation fonctionnelle permettant de...

...rendre la rocade plus attractive pour limiter le transit en centre-ville

...conserver sur les autoroutes le trafic PL de transit

Enjeux en matière de stationnement

Définir une politique de stationnement dans le centre de Dole afin de limiter la place du stationnement longue durée en hypercentre et de développer le report modal

Enjeux en matière de transport collectif

Favoriser l'intermodalité entre les réseaux de transport collectif

Enjeux en matière de déplacements modes actifs

Pour sécuriser les déplacements en modes actifs, permettre une meilleure pacification de la voirie et un meilleur partage de l'espace public

Pour développer la pratique, mettre en place un véritable maillage cyclable...

...structuré autour de l'Eurovélo 6

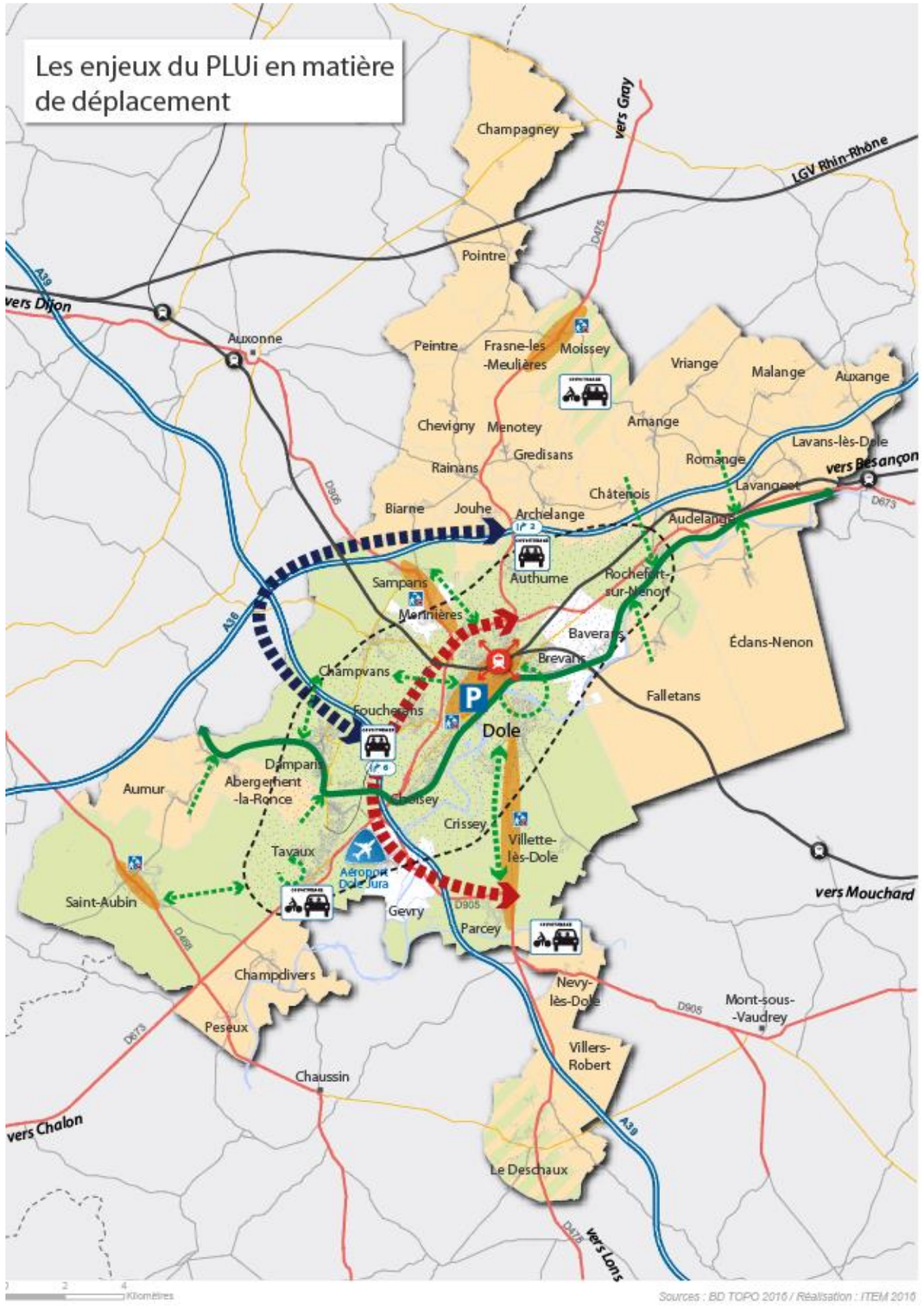
...dans les pôles

...en rabattement sur les pôles et la véloroute

...avec un développement du stationnement pour cycles dans les pôles

Enjeux en matière de covoiturage

Faire du covoiturage longue distance une alternative pertinente...

...en créant des aires de covoiturage aux échangeurs autoroutiers

...en améliorant les conditions de rabattements en vélo sur les aires de covoiturage