

DOSSIERS
novembre 2004

ORT
OBSERVATOIRE RÉGIONAL
DES TRANSPORTS FRANCHE-COMTÉ

Le transport en Franche-Comté

résultats 2002

 Conseil régional
de Franche-Comté

 **SNCF**


Liberté - Égalité - Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Direction
régionale
de l'Équipement
Franche-Comté



Le transport en Franche-Comté

Préambule

L'Observatoire Régional des Transports est une structure publique d'observation qui a pour objectif :

- de promouvoir le transport public et de créer un contexte favorable au lancement d'études intéressant les différents partenaires associés et les acteurs du transport,
- d'être un lieu de travail et d'échanges permettant de mettre en commun l'ensemble des moyens disponibles auprès des différents partenaires, de développer les outils de connaissance et d'information sur les transports et d'en diffuser les résultats par les moyens appropriés,
- de fournir aux administrations concernées et aux différents partenaires des informations utiles à la définition des politiques publiques de transport, à la prise de décision et à l'orientation des travaux dans ce domaine.

Dans le prolongement des travaux diffusés les années précédentes, un véritable travail de partenariat se met en place entre les membres du comité de pilotage : l'État, le Conseil régional de Franche-Comté et la SNCF.

Le présent document est une première étape des prochaines actions à mener. Un comité d'orientation verra le jour prochainement et aura en charge les orientations des futurs travaux, dont cette plaquette fait partie.



Le transport en Franche-Comté

Sommaire

1. L'offre de transport

1.1. Les réseaux d'infrastructures	1
1.2. L'offre ferroviaire	7
1.3. Les gares et le matériel roulant ferroviaire	14
1.4. L'accessibilité ferroviaire	17

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute	23
2.2. La demande de déplacement par le fer	36

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises par origine et destination	39
3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier	47
3.3. La demande de déplacement par le fer	57
3.4. La demande de déplacement par voie fluviale	62

4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route	65
4.2. L'évolution de la demande de déplacement par le fer	71



1. L'offre de transport

1.1. Les réseaux d'infrastructures

Le réseau routier principal et autoroutier

Le réseau routier national de la Franche-Comté comporte actuellement :

① des **autoroutes** :

- l' A36 reliant Dole à Mulhouse et traversant la Franche-Comté d'Est en Ouest,
- l' A39 reliant Bourg-en-Bresse à Dijon et traversant le Jura,
- et l'antenne de Poligny A391.

② un réseau de **routes nationales** hiérarchisé par le Schéma Directeur Routier National (S.D.R.N.) du décret du 1^{er} avril 1992 avec :

➤ de Grandes Liaisons d'Aménagement du Territoire (G.L.A.T.) :

- la R.N. 5, les Rousses - Dole - Dijon,
- la R.N. 9, Langres - Vesoul - Belfort
- et la R.N. 57, Luxeuil - Vesoul - Besançon - Pontarlier.

➤ des routes nationales réparties :

- en R.N. de liaison (R.N.L.) avec principalement la R.N. 83 et la R.N. 73,
- et en R.N. ordinaires (R.N.O.).

③ et un réseau de **routes départementales**, dont certaines sont **structurantes à l'échelon régional** :

- la R.D. 64,
- la R.D. 67,
- les R.D. 436 et 69,
- la R.D. 437,
- la R.D. 438,
- la R.D. 461,
- la R.D. 471,
- la R.D. 474
- et la R.D. 475.

La longueur du réseau au 1^{er} janvier 2003

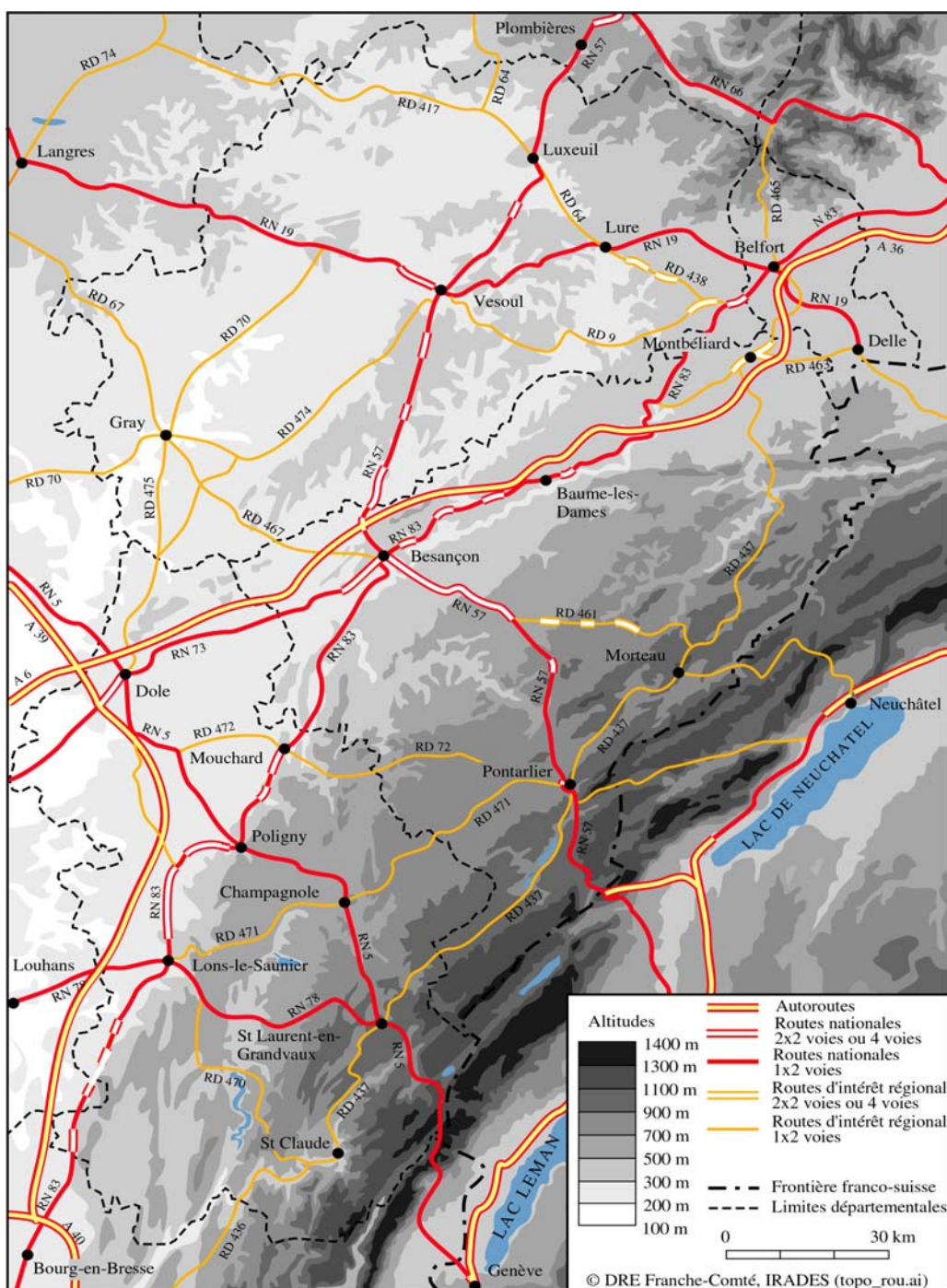
km	Doubs	Jura	Haute-Saône	T. de Belfort	Région
Autoroutes	106	93	-	24	223
R.N.	270	309	190	69	(*) 838
R.D.	3 558	3 300	3 323	477	10 658

(*) 838 km de linéaire d'itinéraire principal sans bretelle d'échangeur

1. L'offre de transport

1.1. Les réseaux d'infrastructures

Carte du réseau routier en Franche-Comté



1. L'offre de transport

1.1. Les réseaux d'infrastructures

Le réseau ferroviaire

Le **réseau ferré** en Franche-Comté comporte 840 km de voies dont 770 km sont actuellement en exploitation soit 92 % du réseau. 66 gares sont ouvertes pour accueillir des services de transports à l'attention des voyageurs.

Le tableau ci-dessous présente les caractéristiques principales de ce réseau

		Franche-Comté	Doubs	Jura	Haute-Saône	Territoire de Belfort
Nombre de voies	1 voie	492 km	132 km	217 km	141 km	1,5 km
	2 voies ou plus	348 km	141 km	56 km	109 km	42 km
Électrification	Oui	413 km	194 km	175 km	10 km	33,5 km
	Non	427 km	79 km	98 km	240 km	10 km
Statut	voies neutralisées	70 km	0 km	0 km	69 km	0 km
	voies en service	770 km	273 km	273 km	181 km	43,5 km
Total		840 km	273 km	273 km	250 km	43,5 km

Sur les 840 km de voies du réseau ferré, 49% sont électrifiées. Les lignes reliant Belfort à Dijon et Besançon à Mouchard sont en doubles voies électrifiées. La ligne reliant Belfort à Paris et passant par Lure et Vesoul est entièrement en double voie.

En revanche, 58% des voies ferrées sont en voie unique, notamment dans le département du Jura sur la liaison « Grande Ligne » Strasbourg - Lyon.

La Franche-Comté comptabilise 83 tunnels localisés principalement entre Andelot et St-Claude (29), entre Besançon et Belfort (14) et, dans une moindre mesure, entre Besançon et Le Locle (13).

Ces 83 tunnels totalisent une longueur de 34 km. Parmi ces tunnels, 42 (soit une longueur de

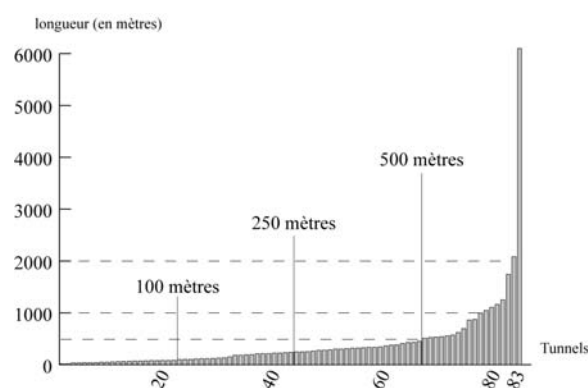
13,5 Km) sont positionnés sur des tronçons ferrés à voie unique et 41 (soit 20,5 km) sur des tronçons ferrés à doubles voies.

Les longueurs des tunnels sont très variables :

- le plus petit mesure 18 mètres (Besançon),
- le plus grand, celui du Mont-d'Or, mesure à peine plus de 6 kilomètres (dont 5111 mètres en France). Ce dernier traverse les communes de Longevilles, Rochejean et Vallorbe.

Le graphique ci-dessous représente tous les tunnels ordonnés selon leur longueur et permet de voir leur répartition en fonction de leur longueur. 22 d'entre eux mesurent moins de 100 mètres et seuls 7 dépassent le kilomètre.

Classement des tunnels ferroviaires en fonction de leurs longueurs



1. L'offre de transport

1.1 Les réseaux d'infrastructures

La structure géographique du réseau ferroviaire

Le réseau « TGV » est présent au sud de la Région avec le passage de la ligne Paris - La Suisse et de la ligne Besançon - Dijon - Paris.

Le réseau « **Grandes Lignes** » est structuré selon deux axes principaux traversant la région du nord vers le sud (ligne Strasbourg – Lyon via Besançon) et sur la partie nord de l'est vers l'ouest (ligne Paris - Bâle via Belfort).

Le réseau ferré régional couvre les mêmes lignes que le réseau « Grandes Lignes » auquel des lignes d'intérêt régional sont ajoutées :

- Saint-Claude - Mouchard - Besançon,
- Besançon - Morteau - La Chaux de Fonds,
- Belfort - Épinal,
- Saint-Claude - Dole,
- Besançon - Belfort,
- Besançon - Lons-le-Saunier - Bourg,
- Lons-le-Saunier - Bourg,
- Lons-le-Saunier - Dole,
- Montbéliard - Belfort - Vesoul,

- Pontarlier - Dole.

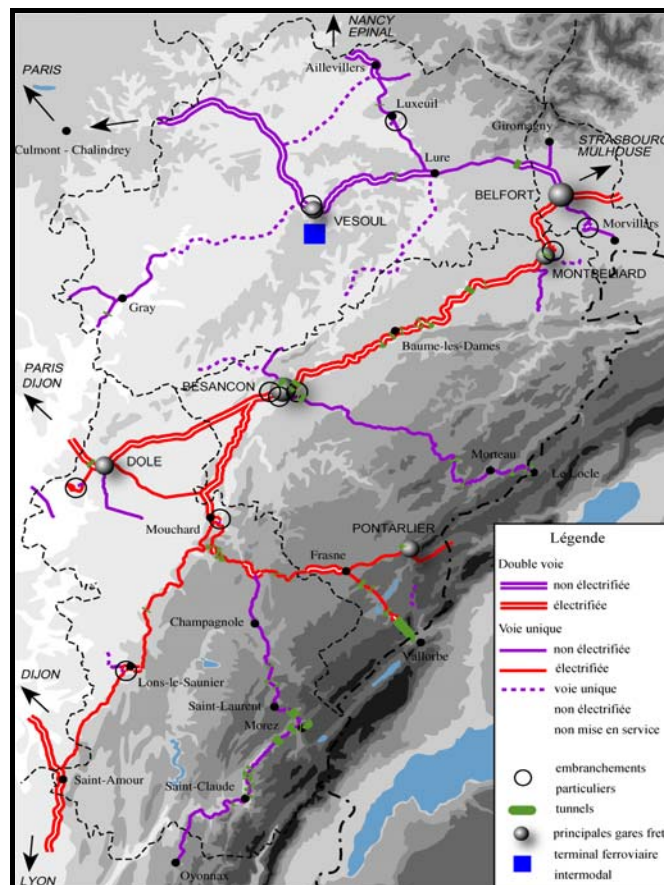
A ce réseau ferré peuvent être ajoutées des **lignes régionales** en autocar :

- Riez - Besançon,
- Gray - Besançon,
- Vesoul - Jussey - Culmont,
- Vesoul - Besançon,
- Vesoul - Gray,
- Culmont - Gray,
- Mouchard - Salins-les-Bains.

L'infrastructure ferroviaire est ainsi constituée de trois niveaux qui se superposent :

- les **Lignes à Grandes Vitesses** reliant Paris à Besançon et au sud de la Suisse,
- les **Grandes lignes** reliant d'une part Paris au Nord de la Suisse (Bâle) via Belfort et Vesoul et d'autre part la ligne de la vallée du Doubs reliant l'Alsace aux régions Bourgogne et Rhône – Alpes,
- des **lignes à vocation régionale**, en complément aux infrastructures Grandes Lignes.

Carte du réseau ferré en Franche-Comté



1. L'offre de transport

1.1 Les réseaux d'infrastructures

Le réseau fluvial

Le réseau de voies navigables à petit gabarit (gabarit Freycinet de classe I permettant le passage de péniches transportant 250 à 400 tonnes de fret) de la Franche-Comté se décompose en deux axes fluviaux principaux :

- entre le Bassin Rhénan et le Bassin Parisien, la Saône canalisée dessert le Canal de la Marne à la Saône (vers le bassin de la Seine) et le Canal de l'Est (en direction de la Moselle et de Nancy),
- entre le Bassin Rhénan et le Bassin Méditerranéen, le Canal du Rhône au Rhin rejoint le Canal d'Alsace à Niffer, puis le Rhin.



La Saône canalisée

La Saône canalisée s'étend de Corre (au pied des Vosges) à Saint-Symphorien (petit village situé à 4 km au nord de Saint-Jean-de-Losne, jonction de la Saône et du Canal du Rhône au Rhin).

La partie canalisée représente une longueur de 159 km (122 km de rivière navigable, 37 km de canal artificiel) à laquelle il faut rajouter 70 km non navigables court-circuités.

Le canal du Rhône au Rhin

Le canal du Rhône au Rhin relie la Saône à Saint Symphorien au Rhin à Niffer, soit une longueur navigable de 222 km.

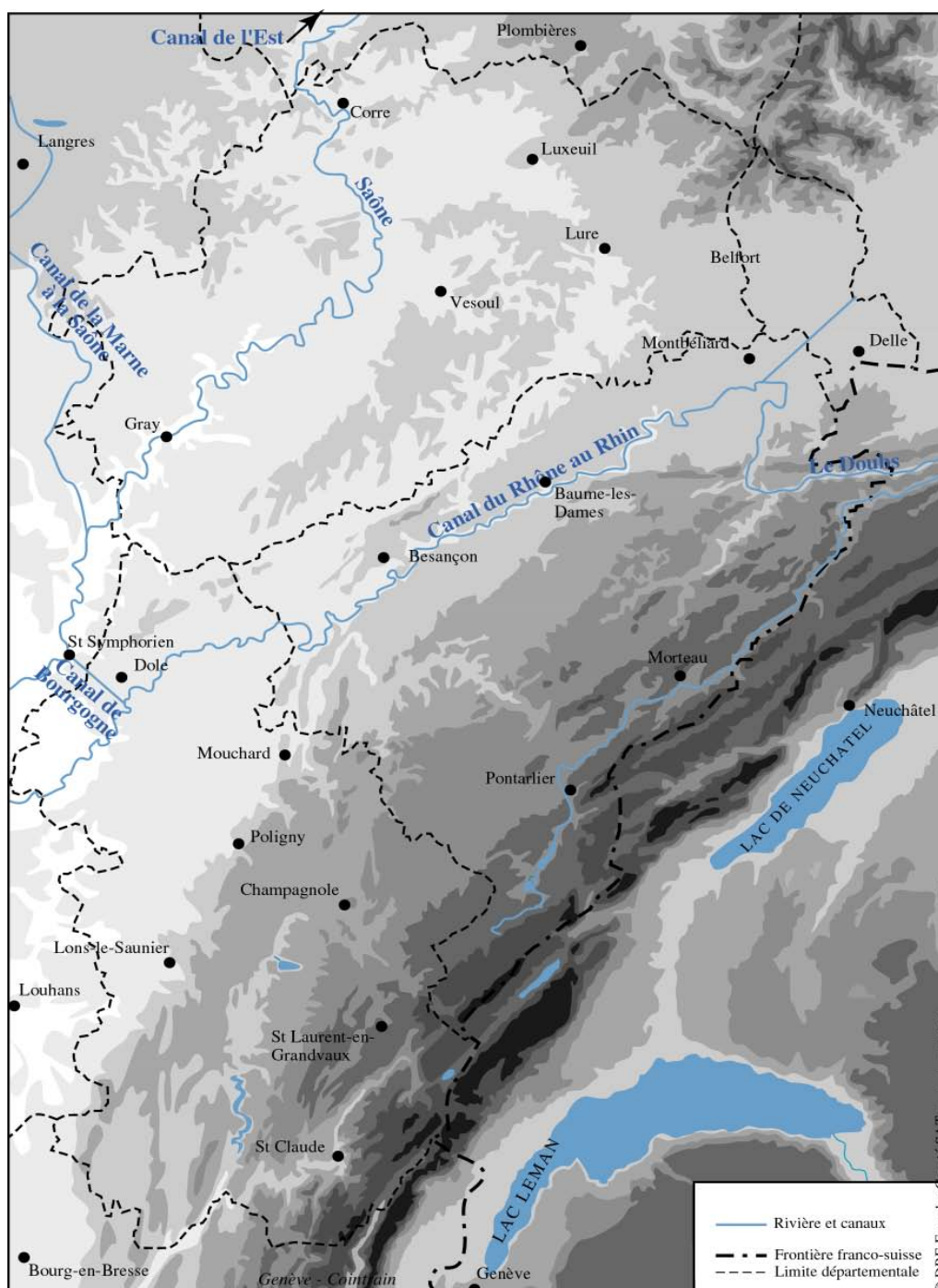
Cette section est située sur les départements :

- de la Côte d'Or avec 5 km,
- du Jura avec 38 km,
- du Doubs avec 133 km,
- du Territoire de Belfort
- et du Haut-Rhin avec 51 km.

1. L'offre de transport

1.1. Les réseaux d'infrastructures

Carte du réseau fluvial en Franche-Comté





1. L'offre de transport

1.2. L'offre ferroviaire

Les lignes à Grande Vitesse

Seule la partie sud de la région bénéficie du passage de Trains à Grande Vitesse plus précisément sur le sud du département du Doubs et le nord du Jura. Deux liaisons principales co-existent : Paris - Besançon et la liaison trans-jurassienne Paris - La Suisse.

A noter également, l'existence d'une liaison quotidienne directe avec Lille au départ de Besançon.

Les grandes Lignes

Le réseau Grandes Lignes est structuré en lignes de transit international et national dont les départs et les arrivées se font exclusivement en dehors de la région.

Deux lignes principales traversent la région. Une première liaison est-ouest au nord de la région entre Bâle et Paris dessert les gares de Belfort et de

Quotidiennement, 7 allers-retours sont possibles en jour ouvrable de base (J.O.B.) entre Paris et Besançon et 7 autres entre Paris et la Suisse.

La Franche-Comté compte 5 gares desservies par le réseau Grande Vitesse :

- Besançon, préfecture du Doubs,
- Pontarlier,
- Frasne, commune à la frontière de la Suisse sur les lignes Lausanne - Paris et Neuchâtel/Berne - Paris,
- Dole,
- Mouchard.

Vesoul. Une seconde, nord-sud, met en relation Strasbourg à Lyon et dessert les gares de Belfort, Montbéliard, Besançon et Lons-le-Saunier. En totalité, 9 gares disposent de services Grandes Lignes sur la Franche-Comté.

8 allers-retours quotidiens sont possibles en jour ouvrable de base entre Bâle et Paris-Est et 7 entre Strasbourg et Lyon.

Origine/Destination en Trains à Grande Vitesse quotidienne

Origine	Destination	Fréquence en J.O.B.
Besançon	Lille	1
Besançon	Paris Gare de Lyon	6
Lausanne	Paris Gare de Lyon	4
Neuchâtel	Paris Gare de Lyon	1
Paris Gare de Lyon	Besançon	6
Paris Gare de Lyon	Lausanne	4
Paris Gare de Lyon	Zurich	2
Zurich	Paris Gare de Lyon	2
Total		26

Origine/Destination en Trains à Grandes Lignes

Origine	Destination	Fréquence en J.O.B.
Bâle	Paris Est	5
Chur	Paris Est	1
Lyon	Strasbourg	5
Lyon	Stuttgart	1
Mulhouse	Paris Est	3
Paris Est	Bâle	5
Paris Est	Chur	1
Paris Est	Mulhouse	2
Strasbourg	Lyon	5
Strasbourg	Ventimiglia	1
Stuttgart	Lyon	1
Venezia Lucia	Paris Bercy	1
Ventimiglia	Strasbourg	1
Total		32

Les lignes ferroviaires de Trains Express Régionaux

Les lignes TER se calent sur le réseau Grandes Lignes avec notamment la desserte de toutes les gares intermédiaires du réseau sous forme de services « omnibus ». Certaines liaisons sont bien renforcées comme le cadencement entre Belfort et Montbéliard avec 67 liaisons (tous sens confondus) si l'on tient compte à la fois des Trains Express Régionaux et des trains Grandes Lignes.

Les lignes routières de Trains Express Régionaux

En appoint au réseau ferré, un système complémentaire sous forme de desserte par autocar

En terme de fréquences, les autres axes forts de ce réseau sont :

- la liaison Besançon - Dole - Dijon,
- la liaison Belfort - Besançon.

28 Origines/Destinations différentes sont proposées quotidiennement sur le réseau TER de Franche-Comté desservant 66 gares.

En jour ouvrable de base, 5 072 km sont parcourus chaque jour en 190 services avec un cadencement important sur les axes majeurs.

relie les gares du parcours mais également des communes situées sur d'anciennes voies ferrées actuellement hors service

1. L'offre de transport

1.2. L'offre ferroviaire

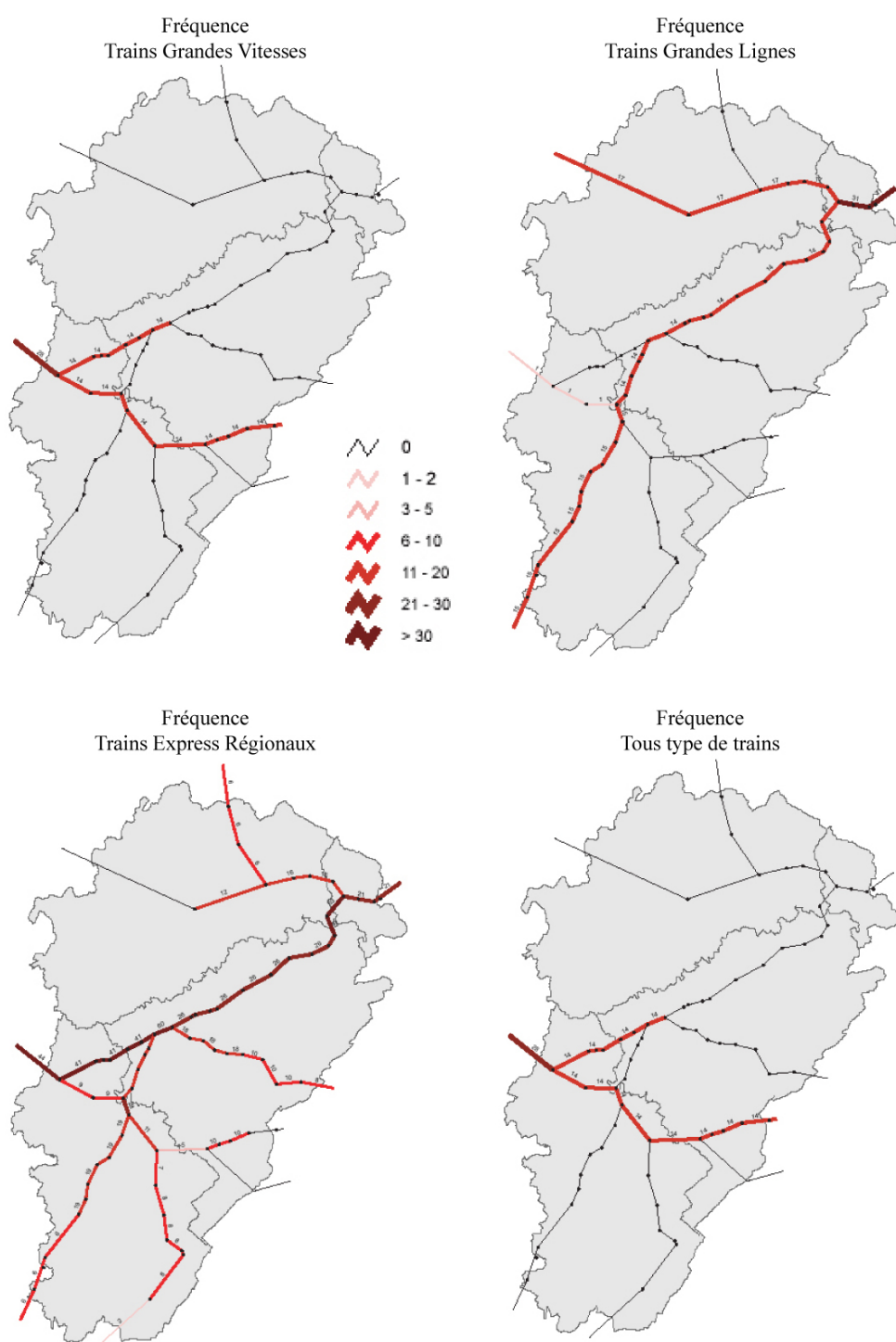
Origine/Destination en Trains Express Régionaux

Origine	Destination	Distance	Fréquence en J.O.B.	Km parcourus pour un J.O.B.
Belfort	Besançon	97	6	582
Belfort	Dijon	188	6	1 128
Belfort	Epinal	108	3	324
Belfort	Montbéliard	18	12	216
Belfort	Mulhouse	50	10	500
Belfort	Vesoul	3	3	9
Besançon	Belfort	97	6	582
Besançon	Bourg-en-Bresse	153	1	153
Besançon	Dijon	91	14	1 274
Besançon	Le Locle	80	2	160
Besançon	Le Valdahon	33	5	165
Besançon	Lons-le-Saunier	89	7	623
Besançon	Lyon	218	1	218
Besançon	Morteau	67	2	134
Bourg-en-Bresse	Besançon	153	2	306
Bourg-en-Bresse	Dijon	191	4	764
Champagnole	Saint-Claude	58	1	58
Dijon	Belfort	188	6	1 128
Dijon	Besançon	91	13	1 183
Dijon	Bourg-en-Bresse	191	6	1 146
Dijon	Dole	46	1	46
Dijon	Montbéliard	170	1	170
Dijon	Saint-Claude	174	1	174
Dole	Besançon	45	1	45
Dole	Dijon	46	1	46
Dole	Pontarlier	93	2	186
Dole	Saint-Claude	128	1	128
Epinal	Belfort	108	1	108
Epinal	Montbéliard	126	1	126
Frasne	Pontarlier	16	2	32
Le Locle	Besançon	80	3	240
Le Locle	Morteau	11	1	11
Le Valdahon	Besançon	33	4	132
Le Valdahon	Morteau	34	1	34
Lons-le-Saunier	Besançon	89	7	623
Lons-le-Saunier	Bourg-en-Bresse	64	1	64
Lure	Vesoul	30	1	30
Lyon	Besançon	218	1	218
Lyon	Morez	169	1	169
Montbéliard	Belfort	18	13	234
Montbéliard	Besançon	79	1	79
Montbéliard	Vesoul	80	2	160
Morez	Dole	105	1	105
Morez	Lyon	169	1	169
Morteau	Besançon	67	2	128
Morteau	Le Locle	11	2	22
Mouchard	Morez	73	1	73
Mulhouse	Belfort	50	10	500
Nancy	Belfort	182	1	182
Pontarlier	Dijon	139	1	139
Pontarlier	Dole	93	1	93
Pontarlier	Frasne	16	3	48
Saint-Claude	Dole	128	2	256
Saint-Claude	Mouchard	96	1	96
Vesoul	Belfort	24	4	96
Vesoul	Lure	30	1	30
Vesoul	Montbéliard	80	1	80
Total		788	190	5 072

1. L'offre de transport

1.2. L'offre ferroviaire

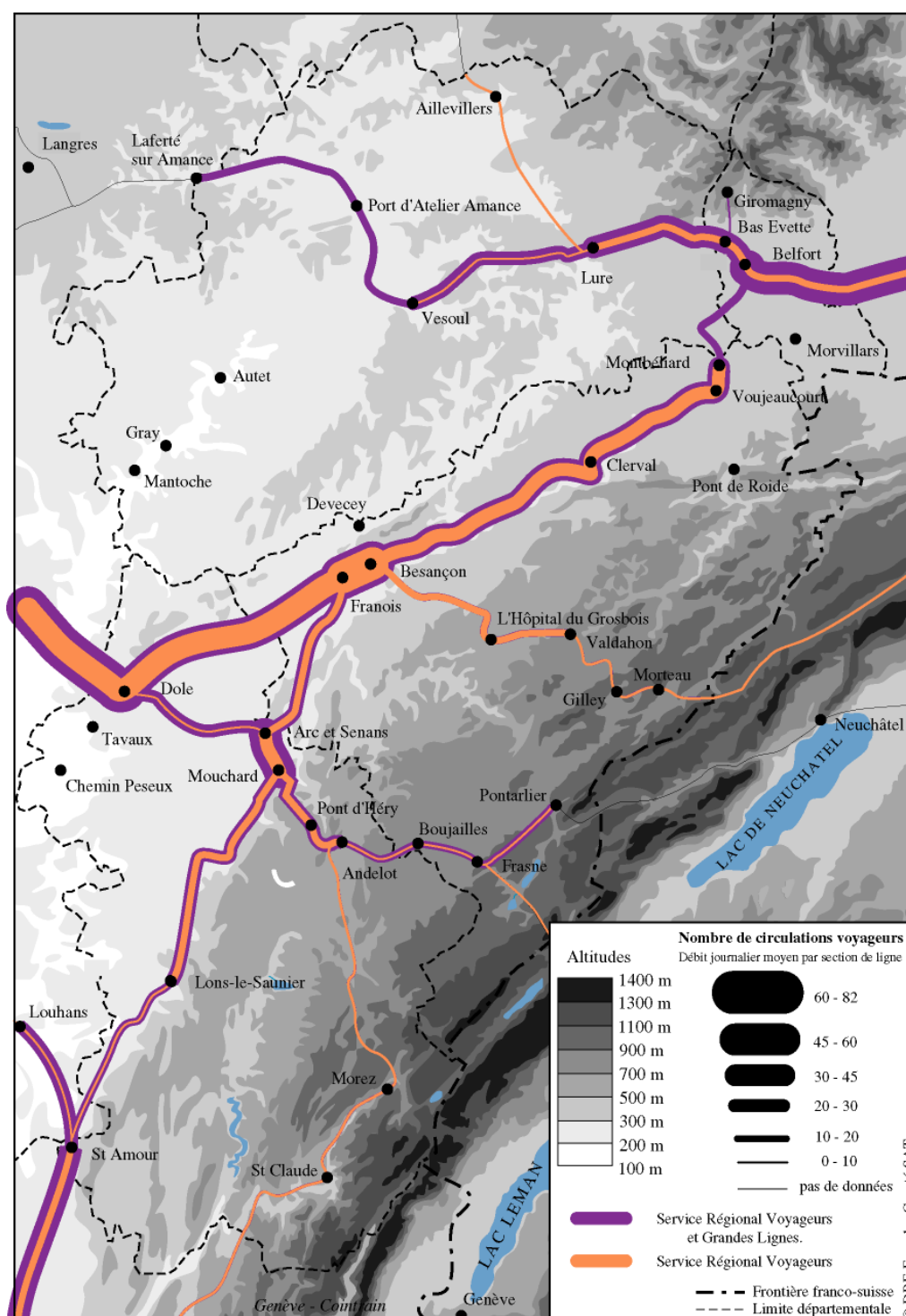
Répartition de l'offre de services sur le réseau ferré
(nombre de circulations par tronçon et par jour)



1. L'offre de transport

1.2. L'offre ferroviaire

Carte du trafic 2002



1. L'offre de transport

1.2. L'offre ferroviaire

Fréquence de desserte par tranches horaires

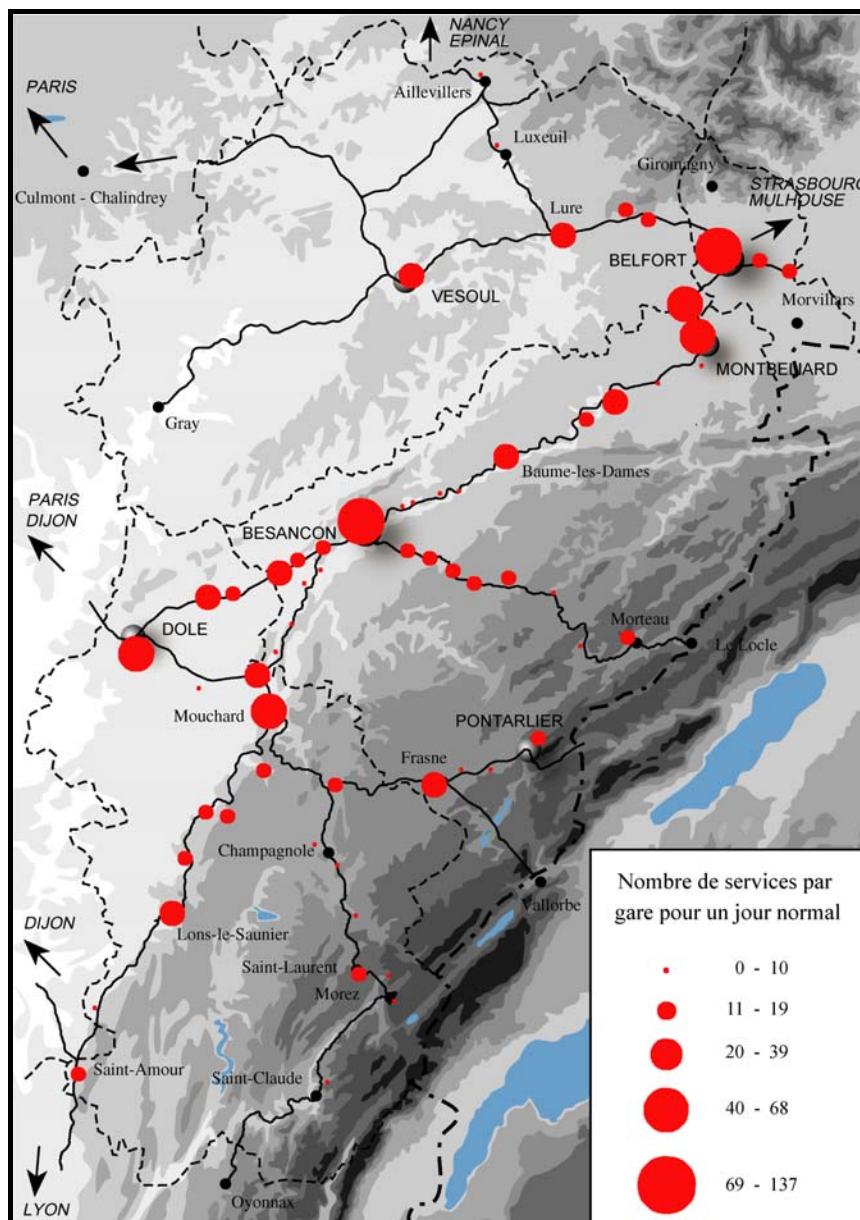
Les heures de pointe, où l'offre de services de transport en train est maximale, se situent entre 6h et 9h le matin et entre 16h et 20h le soir.

Néanmoins, ces pics dans l'offre de services ferroviaires semblent s'étaler davantage dans le temps avec une offre maximale le matin sur une durée d'environ 3h et le soir sur plus de 4h. Un pic

secondaire apparaît également sur la période du « midi-deux », représentant des services ferroviaires à courte distance.

Durant les périodes où le nombre de dessertes est élevé, toutes les gares ferroviaires du réseau disposent d'au moins un service contrairement aux périodes de creux où seules les gares principales disposent de services majoritairement Grandes Lignes et TER inter-cités.

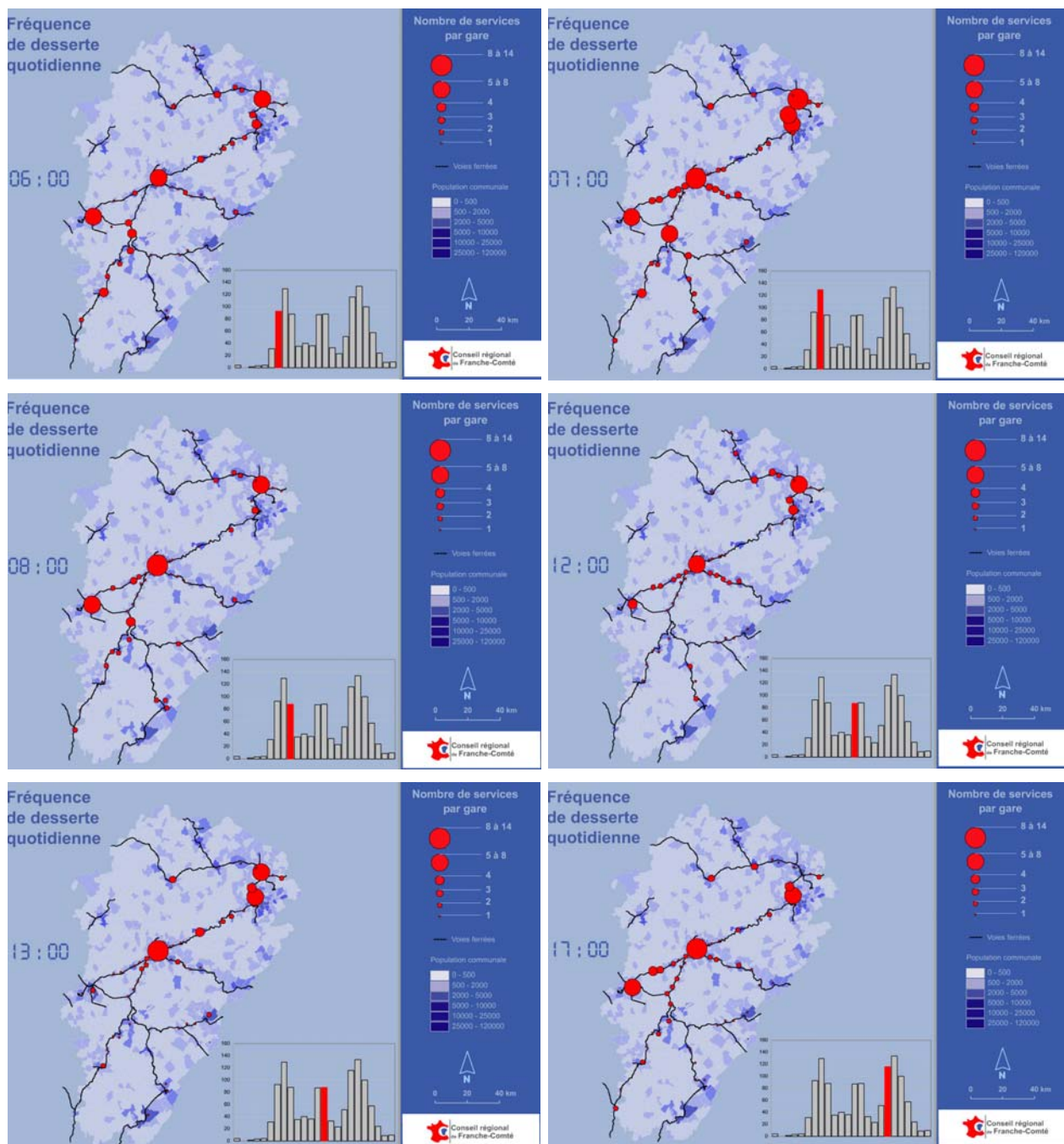
Répartition de l'offre de services par gare pour un jour moyen



1. L'offre de transport

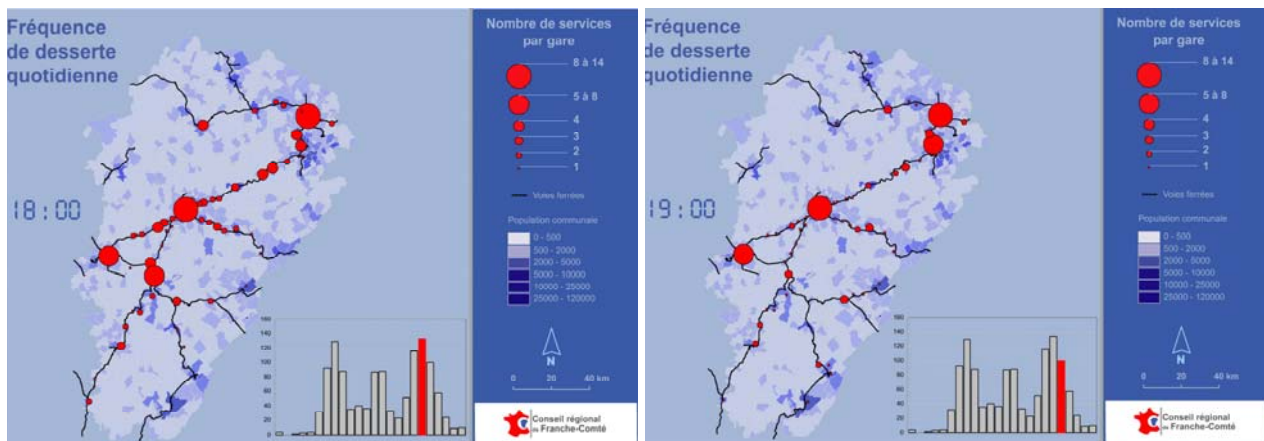
1.2. L'offre ferroviaire

Fréquence de desserte quotidienne des gares par tranches horaires



1. L'offre de transport

1.2. L'offre ferroviaire



Extrait d'une animation présentant heure par heure la fréquence de desserte quotidienne des gares pour un jour ouvrable de base

Conclusion

L'offre en autocar du Conseil Régional de Franche-Comté, connectant Besançon à la Haute-Saône (Vesoul et Gray) est un complément de l'offre TER.

L'offre ferroviaire se décompose en deux niveaux d'action :

- une première logique de connexion au réseau ferré français et ouest-européen par des services Grandes Lignes et Grande Vitesse.

- une seconde logique avec à la fois des services régionaux « omnibus » sur des infrastructures Grandes Lignes en desservant quasiment toutes les gares des parcours, et des services réguliers sur des lignes à vocation régionale.

L'organisation horaire des services reste configurée sur des horaires classiques de travail de type 8h-12h et 14h-18h avec néanmoins des périodes de pointe d'amplitude plus importante.



1. L'offre de transport

1.3. Les gares et le matériel roulant ferroviaire

La modernisation des gares régionales

La halte ferroviaire de Morre en périphérie de Besançon a été mise en service en juin 2003 ; la Région a pris en charge la moitié du montant de cet aménagement soit 150 000 € d'un projet de 300 000 €.

Il s'agit de la deuxième création d'un point d'arrêt ferroviaire après la halte du lycée Paul-Emile Victor de Champagnole inaugurée l'année précédente.

Un programme cadre de cinq années relatif à la modernisation des gares à vocation régionale a été engagé ; le montant des opérations prévues est de 6.630 M€ financé par la Région (50 %), l'État (25 %) et la SNCF (25%).

Il comporte trois points :

- mettre en œuvre des équipements d'accueil et de confort selon un référentiel par catégories de gares,
- améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite,
- mettre en place un système d'information dynamique.

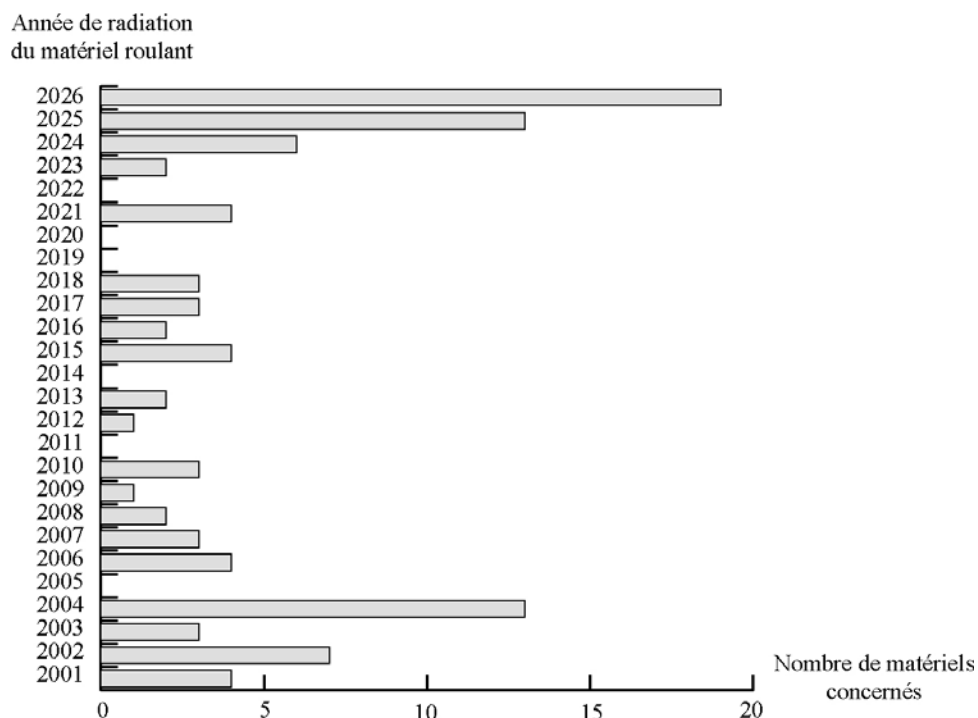
La première convention d'application concernant l'année 2003 porte sur un montant de 870 000 € et prévoit essentiellement une remise à niveau des équipements de gares reconnues pour avoir une fréquentation élevée.

Le matériel roulant

En 2001, le parc de matériel roulant ferroviaire comptait 99 engins dont la totalité serait théoriquement radiée en 2026.

Toutefois ces dates de radiation évoluent selon les actions de rénovation du matériel en question.

Dates théoriques de radiation du matériel roulant



1. L'offre de transport

1.3. Le matériel roulant ferroviaire et les gares

En 2003, la Région a réceptionné 13 autorails X73500 supplémentaires venant s'ajouter aux 5 mis en service précédemment pour composer un parc de 18 engins de ce type.

Sur un total de 113 véhicules aptes au transport de voyageurs en 2003 (voitures, autorails...) :

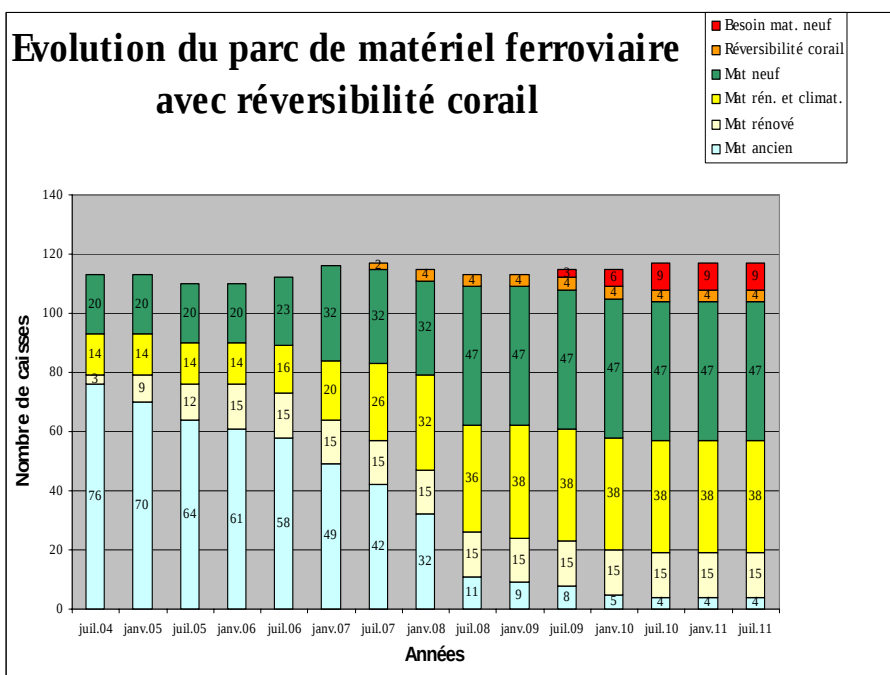
- 14 voitures corail ont fait l'objet d'une rénovation,
- 18 autorails sont du matériel neuf.

Le taux de modernisation s'élève ainsi à 28 % du parc de matériel.

Ce programme de modernisation représente un montant financier de 27,45 M€.

A l'horizon 2008, le parc aura été modernisé à 85% ce qui représente un investissement de 82,7 M€ dont l'effort incombe intégralement à la Région.

Le matériel ainsi que son affectation sur les liaisons pour assurer le Transport Express Régional sont présentés en détail par le tableau descriptif et la carte jointe.





1. L'offre de transport

1.4. L'accessibilité ferroviaire

L'analyse du réseau de transport ferré se fait en deux étapes, en fonction de l'échelle spatiale d'étude.

Dans un premier temps, l'attention se porte sur l'intégration de la Franche-Comté et principalement de Besançon dans le réseau de transport ferroviaire de voyageurs national et international, à travers l'analyse de l'accessibilité aux principales villes et capitales de l'ouest européen. Cette analyse doit permettre de faire apparaître les dysfonctionnements et les barrières apparaissant dans ce réseau.

Dans un second temps, l'attention se porte sur le réseau régional tout en tenant compte de l'incursion des liaisons nationales « Grandes Lignes » et « Grandes Vitesses ».

Accessibilité à l'Europe : la Franche-Comté dans le réseau ferré ouest-européen

Le réseau ferré franc-comtois s'insère dans le réseau ferré européen avec un grand nombre de destinations accessibles à partir de Besançon et de Belfort.

Besançon dispose d'une bonne connexion avec le réseau « Grande vitesse » : Paris à 2h34, Lille à 3h35 et Londres à 5h48. A l'inverse, au départ de Besançon, un certain nombre de villes assez proches en position géographique se retrouvent enclavées et difficilement accessibles si l'on se place en temps d'accès comme Metz à 4h17 ou Luxembourg à 4h55. Ces temps d'accès assez moyen s'expliquent à la fois par l'absence de liaison « Grande vitesse » et par l'impossibilité d'y aboutir

par une liaison directe (cumul du temps d'accès et du temps d'attente de la correspondance).

Des barrières géographiques apparaissent également - que l'on retrouve aussi à partir d'autres gares françaises - comme le difficile franchissement des Alpes et par conséquent un temps d'accès relativement long à Turin (7h27) et Milan (8h35), tout comme le franchissement des Pyrénées pour atteindre Barcelone (10h47) et Madrid (16h58).

La centralité du réseau ferré français ressort également en s'attardant sur les temps d'accès notamment pour rejoindre Bordeaux (6h10) et Toulouse (7h12). Des temps d'accès si long s'expliquent par l'absence de liaison directe ajoutée à un passage obligatoire par la capitale pour effectuer le temps de parcours le plus court.

Besançon dans le réseau ferré d'Europe de l'ouest - Positions géographiques et temporelles



1. L'offre de transport

1.4. L'accessibilité ferroviaire

Quelques exemples de temps d'accès vers les principales villes d'Europe de l'ouest

	Besançon	Belfort	Lons le Saunier	Vesoul
Amsterdam	7h13	8h27	7h55	7h50
Bâle	2h07	0h54	3h22	1h34
Barcelone	10h47	16h49	16h09	17h21
Bordeaux	6h10	7h56	6h50	7h20
Bruxelles	4h21	5h41	4h45	5h04
Dijon	0h46	2h05	1h22	2h58
Frankfort	7h28	6h11	8h26	8h00
Genève	3h32	4h37	2h46	5h35
Lausanne	2h29	3h49	2h11	5h13
Lille	3h35	5h20	4h27	4h43
Londres	5h48	7h03	6h29	6h26
Luxembourg	4h55	3h47	6h02	4h47
Lyon	2h13	3h16	1h16	4h43
Madrid	16h58	18h07	17h37	17h30
Marseille	4h15	5h23	3h14	6h26
Metz	4h17	3h03	5h08	3h34
Milan	8h35	6h56	8h39	8h15
Mulhouse	1h30	0h25	2h40	1h06
Munich	7h27	6h10	8h26	7h59
Nancy	3h30	2h21	5h06	2h35
Nantes	5h35	6h52	5h31	6h09
Nice	7h05	8h15	6h03	9h11
Paris	2h34	3h50	2h46	3h14
Rennes	5h38	6h47	5h33	6h10
Strasbourg	2h23	1h28	3h47	2h18
Toulouse	7h12	8h28	5h57	9h26
Turin	7h27	9h46	7h20	10h04

Source : SNCF Temps le plus court – JOB (exemple du jeudi 25 mars 2004) Horaires hiver 2003

Accessibilité aux capitales départementales en Franche-Comté

Temps d'accès à la gare la plus proche sur l'ensemble du territoire franc-comtois

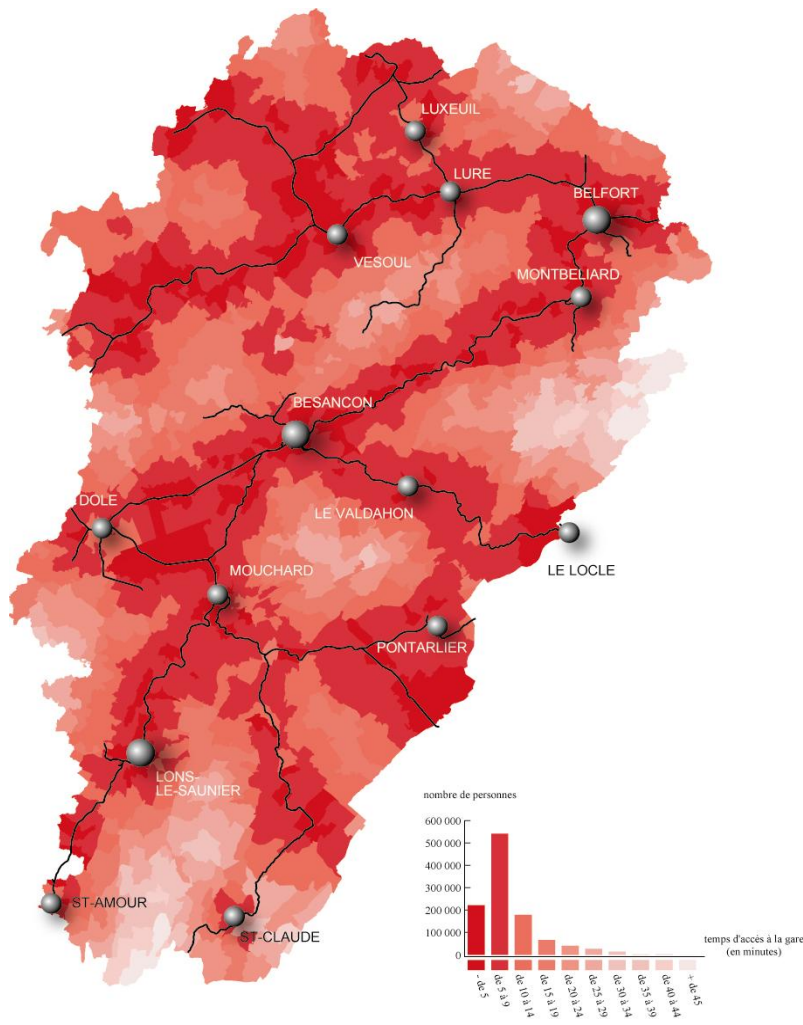
950 000 francs comtois sur 1 117 059 résident à moins de 15 minutes en voiture d'une gare

française. Des zones, se situant à 30 minutes et plus d'une gare, sont très localisées au sud du Jura, à l'est et au centre du Doubs dans des secteurs où le réseau ferré est absent. Les habitants de l'ouest de la Haute-Saône disposent d'un accès aux gares des régions limitrophes.

1. L'offre de transport

1.4. L'accessibilité ferroviaire

Zones de chalandises des différents axes ferrés



L'accessibilité intermodale VP + TC des communes comtoises aux quatre capitales départementales

Une des principales caractéristiques de la base de données mise en place par le Conseil régional de Franche-Comté est le calculateur de temps d'accès intermodal. En effet, cet outil permet de calculer pour une origine/destination particulière les modes les plus adéquats avec d'éventuelles ruptures sur le trajet. De plus, ces temps calculés peuvent être comparés à des temps en véhicule privé théorique.

Les résultats présentés sur les villes de Belfort, Lons-le-Saunier, Vesoul et Besançon s'appuient sur les mêmes conditions de paramétrage de l'application :

- un calcul pour un jour ouvrable de base (J.O.B.),
- deux ruptures pendant le trajet au maximum,
- un temps de trajet TC pouvant être jusqu'à deux fois le temps estimé pour une voiture particulière.

Les cartes et le tableau présentent les accessibilités en transport en commun des communes de la Région aux quatre capitales régionales. La méthode utilisée permet de comptabiliser un premier déplacement en véhicule particulier de la commune de départ à la gare ou à la station de car puis de prendre en compte le second déplacement en transport collectif. Lorsque le **temps de déplacement** (temps de rabattement en voiture + le trajet en train ou en car) dépasse un **temps acceptable** qui est établi en fonction de la longueur du trajet nous considérons **qu'il n'y a pas d'offre de transport en commun pertinente**.

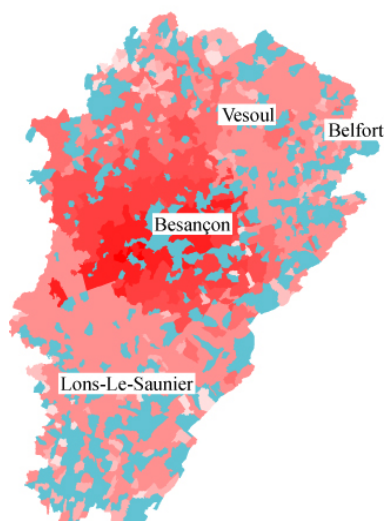
	Besançon	Lons-le-Saunier	Vesoul	Belfort
Belfort	1h	2h00	0h35	-
Besançon	-	0h55	0h55	1h05
Dole	0h20	0h55	1h30	1h40
Lons-le-Saunier	0h55	-	2h20	2h00
Lure	1h35	2h40	0h20	0h20
Luxeuil	1h30	3h30	0h40	0h35

1. L'offre de transport

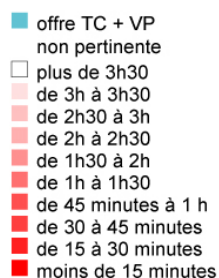
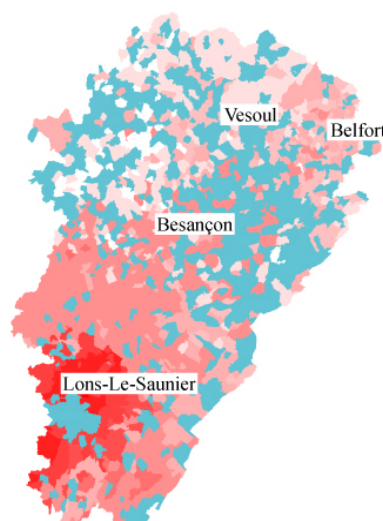
1.4. L'accessibilité ferroviaire

	Besançon	Lons-le-Saunier	Vesoul	Belfort
Montbéliard	0h55	1h50	1h05	0h15
Pontarlier	1h00	1h50	2h10	2h24
Vesoul	0h55	2h20	-	0h35

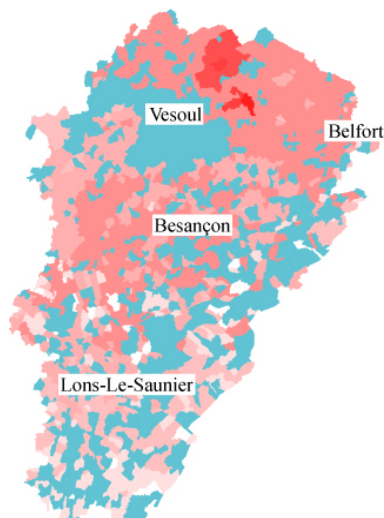
Accessibilité à la ville de Besançon



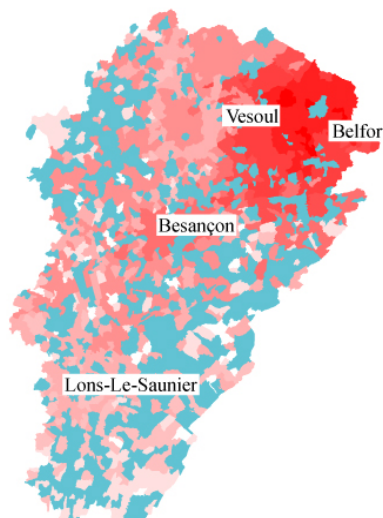
Accessibilité à la ville de Lons-Le-Saunier



Accessibilité à la ville de Vesoul



Accessibilité à la ville de Belfort



1. L'offre de transport

1.4. L'accessibilité ferroviaire

Accessibilité à Belfort

634 communes répondent aux conditions d'accès à Belfort en transports en commun soit les deux tiers de la population franc-comtoise :

- 13% (83) de ces communes se situent à moins de 30 minutes,
- 21% (132) à moins d'1 heure,
- 39% (248) à moins de 2 heures,
- 73% (465) à moins de 3 heures.

Un tiers des francs-comtois est à moins de 1h30 de Belfort par les transports en commun.

139 liaisons directes (22%) sans changements sont possibles, alors que 401 (63%) nécessitent au moins un changement au cours du trajet :

(essentiellement sous forme de rabattement vers les gares).

Ces temps d'accès en transports en commun sont même plus courts que les temps en véhicule privé pour 37 liaisons. Ceci apparaît fortement sur une grande partie du département du Territoire de Belfort mais également sur la partie est de la Haute-Saône. On peut noter tout particulièrement, Vesoul avec un temps d'accès en VP inférieur de 29 minutes, Aillevillers de 24 minutes, Luxeuil-les-Bains de 19 minutes et Lure de 17 minutes.

Selon le recensement de l'I.N.S.E.E. en 1999, près de 300 migrants pendulaires se rendent quotidiennement à Belfort depuis le reste de la Franche-Comté en utilisant les transports en commun.

Population et temps d'accès à Belfort en transports en commun

Intervalle de temps	Population	Part de population
< 15 min.	73 669	6,6%
< 30 min.	142 817	12,8%
< 45 min.	202 602	18,1%
< 60 min.	223 477	20,0%
< 90 min.	388 823	34,8%
< 120 min.	461 143	41,3%
< 180 min.	639 551	57,3%
Accès possible	723 622	64,8%

Accessibilité à Lons-le-Saunier

625 communes répondent aux conditions d'accès à Lons-le-Saunier :

- 13% (80) de ces communes se situent à moins de 30 minutes,
- 21% (133) à moins d'1 heure,
- 41% (259) à moins de 2 heures,
- 76% (474) à moins de 3 heures.

142 liaisons directes (23%) sans changements sont possibles, alors que 331 (53%) nécessitent au moins une rupture au cours du trajet.

Ces temps d'accès en transports en commun sont même plus courts que les temps en véhicule privé pour 22 liaisons.

On peut noter : Besançon avec un écart de 25 minutes en faveur des transports en commun

tout comme Mouchard avec un différentiel de 16 minutes.

La part de population localisée à moins de 45 minutes reste faible avec moins de 5,6% de la population franc-comtoise. La majorité des communes pouvant relier Lons-le-Saunier se situent à une distance-temps comprise entre 1h et 2h, connexions majoritairement possibles avec un changement de mode à Besançon.

Selon les données de l'I.N.S.E.E., près de 330 migrants pendulaires se rendent chaque jour à Lons-le-Saunier en utilisant les Transports en Commun, principalement en provenance de Besançon, Dole et des environs de Lons-le-Saunier.

Population et temps d'accès à Lons-le-Saunier en transports en commun

Intervalle de temps	Population	Part de population
< 15 min.	17 034	1,5%
< 30 min.	40 897	3,7%
< 45 min.	62 790	5,6%
< 60 min.	214 826	19,2%
< 90 min.	277 694	24,9%
< 120 min.	443 329	39,7%
< 180 min.	664 877	59,5%
Accès possible	787 667	70,5%

1. L'offre de transport

1.4. L'accessibilité ferroviaire

Accessibilité à Vesoul

589 communes répondent aux conditions d'accès à Vesoul :

- 9% (51) de ces communes se situent à moins de 30 minutes,
- 21% (122) à moins d'1 heure,
- 50% (294) à moins de 2 heures,
- 67% (397) à moins de 3 heures.

106 liaisons directes (18%) sans changements sont possibles, alors que 240 (41%) nécessitent au moins un changement au cours du trajet.

Accessibilité à Besançon

638 communes répondent aux conditions d'accès à Besançon :

- 8% (49) de ces communes se situent à moins de 30 minutes,
- 19% (120) à moins d'1 heure,
- 75% (478) à moins de 2 heures,
- 92% (584) à moins de 3 heures.

114 liaisons directes (18%) sans changements sont possibles, alors que 470 (74%) nécessitent un changement au cours du trajet.

Les transports en commun sont plus rapides que les véhicules privés pour 57 liaisons. Ces conditions favorables au transport en commun, sont localisées dans le département de la Haute-Saône, autour de Vesoul ainsi que sur le Territoire de Belfort. A Belfort, le gain est de 33 minutes, à Petit-Croix de 24 minutes, à Andelnans de 20 minutes, à Danjoutin de 20 minutes enfin à Deney de 20 minutes.

Selon les données de l'I.N.S.E.E., près de 300 migrants pendulaires francs-comtois se rendent quotidiennement à Vesoul en utilisant les Transports en Commun. Ils sont principalement en provenance de Besançon et Luxeuil-les-Bains.

Ces temps d'accès en transports en commun sont même plus courts que les temps en véhicule privé pour 48 liaisons. Ces conditions favorables au transport en commun apparaissent notamment depuis Morez (44 min.), Mouille (40 min.), Morbier (32 min.) et Lons-le-Saunier (23 min.).

Selon les données de l'I.N.S.E.E., près de 1 840 migrants pendulaires se rendent chaque jour à Besançon depuis toute la Franche-Comté en utilisant les transports en commun, surtout depuis le long des axes ferrés.

Population et temps d'accès à Vesoul
en transports en commun

Intervalle de temps	Population	Part de population
< 15 min.	16 424	1,5%
< 30 min.	67 131	6,0%
< 45 min.	101 440	9,1%
< 60 min.	217 176	19,4%
< 90 min.	411 376	36,8%
< 120 min.	586 981	52,5%
< 180 min.	662 265	59,3%
Accès possible	694 145	62,1%

Population et temps d'accès à Besançon
en transports en commun

Intervalle de temps	Population	Part de population
< 15 min.	12 297	1,1%
< 30 min.	35 939	3,2%
< 45 min.	114 715	10,3%
< 60 min.	312 615	28,0%
< 90 min.	450 363	40,3%
< 120 min.	535 297	47,9%
< 180 min.	653 111	58,5%
Accès possible	772 142	69,1%

Conclusion L'accessibilité intermodale interurbaine est essentiellement possible en combinant l'offre routière des Conseils Généraux et du Conseil Régional avec l'offre ferroviaire TER et n'est donc réellement possible que dans les communes disposant d'une gare ferroviaire.

Ces solutions intermodales sont uniquement viables en cas de bonne interconnexion, c'est-à-dire, une faible distance séparant les points d'arrêts, un temps d'attente court et un cadencement important des services, tel que cela a été illustré par le scénario au départ de Lons-le-Saunier.

Lorsque l'enchaînement des modes est performant, le temps de déplacement en transports en commun peut même devenir plus rapide que le temps en voiture particulière.

L'ensemble de ces paramètres est important dans la mise en œuvre d'une offre de transports collective en tant qu'alternative crédible à la voiture particulière.

L'analyse des données de l'I.N.S.E.E. sur les modes de déplacement confirme l'importance du facteur temps, car le poids des migrants utilisant les transports en commun est plus important dans les communes les mieux connectées.

Cependant, une enquête complémentaire est nécessaire afin d'appréhender de manière beaucoup plus fine les déplacements et notamment les comportements des usagers utilisant deux modes de transport au cours de leur trajet (paramètre non détaillé par les données de l'I.N.S.E.E.).



2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute



Les données qui figurent dans les deux paragraphes « immatriculations » et « parc » proviennent du fichier central des automobiles (F.C.A.). Le F.C.A. est un fichier national établi à partir des données des cartes grises. Il permet un suivi des immatriculations et des parcs à partir des informations transmises par les préfetures. Les utilisations du F.C.A. sont nombreuses, elles découlent des missions du Ministère des Transports dans les domaines statistiques.

Les immatriculations

Voitures particulières neuves (hors voitures) : diminution des immatriculations

En 2002, la **Franche-Comté** connaît, une baisse de ses immatriculations de voitures particulières neuves de - 1.72%, contre + 14.31% en 2001.

Les quatre départements sont touchés :

Le Doubs stagne avec une évolution de - 0.01%,

Le Territoire de Belfort régresse légèrement avec - 1.69%,

La Haute-Saône vient ensuite avec - 4.52%,

Le Jura suit de très près avec - 4.75%.

Au niveau national, on constate également une régression de - 4.9% par rapport au niveau de 2001 très élevé.

Les immatriculations de voitures Diesel ont poursuivi leur ascension avec une croissance de + 6.9% dépassant ainsi leur record de l'année 2001. Elles représentent 63.2% de l'ensemble des immatriculations de véhicules neufs.

Les immatriculations en motorisation à essence, quant à elle, sont au plus bas.

On observe également un contraste entre les modèles de faible ou moyenne puissance (jusqu'à 7 chevaux) en baisse de - 7.6% et les véhicules de huit chevaux et plus en forte hausse, + 12.9%.

	2000	2001	2002
♦ Doubs	25 497	29 829	29 826
♦ Jura	7 442	8 151	7 764
♦ Haute-Saône	8 275	9 461	9 033
♦ Territoire de Belfort	6 146	6 696	6 583
♦ Total Région	47 360	54 137	53 206

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Voitures particulières d'occasion (hors voitures) : hausse des immatriculations

La **Franche-Comté** enregistre une hausse de + 1.03% (+ 6.34% en 2001). Seul le Territoire de Belfort comptabilise une baisse de - 0.40%.

Au **niveau national**, les immatriculations de voitures particulières d'occasion ont une croissance de + 1.1% par rapport à 2001.

	2000	2001	2002
♦ Doubs	46 353	49 322	49 584
♦ Jura	24 120	25 511	25 949
♦ Haute-Saône	21 711	22 849	23 354
♦ Territoire de Belfort	12 767	13 918	13 862
♦ Total Région	104 951	111 600	112 749

Le parc de véhicules particuliers : légère augmentation du parc

Le parc de véhicules franc-comtois progresse de + 0.70% contre + 1.91% en 2001.

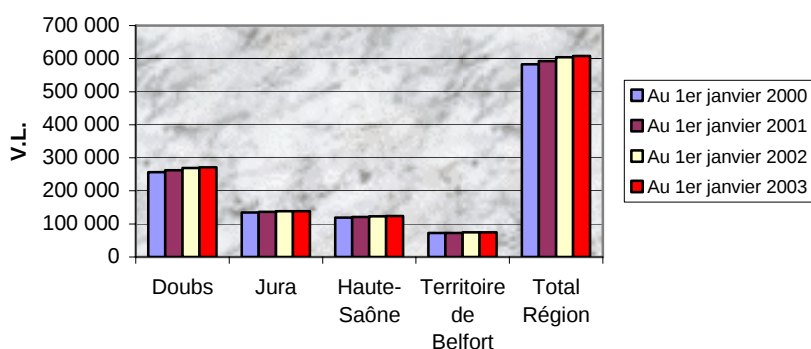
Territoire de Belfort ne progresse que de + 0.06%.

Le Doubs et la Haute-Saône sont en tête avec respectivement + 0.92% et + 0.91%. Le Jura est en troisième position avec + 0.44%. Et le

Il faut noter qu'il s'agit du nombre de voitures particulières âgées de 15 ans et moins.

	Au 1 ^{er} janvier 2001	Au 1 ^{er} janvier 2002	Au 1 ^{er} janvier 2003
♦ Doubs	262 650	269 070	271 547
♦ Jura	136 150	138 212	138 824
♦ Haute-Saône	120 966	122 753	123 867
♦ Territoire de Belfort	73 056	74 122	74 164
♦ Total Région	592 822	604 157	608 402

Le parc franc-comtois



2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Le trafic 2002 des V.L. sur routes nationales en Franche-Comté



Rappel : Les véhicules légers (V.L.) constituent l'ensemble des voitures particulières, des voitures commerciales et des utilitaires de moins de 3,5 tonnes P.T.A.C. (Poids Total Autorisé en Charge).

⇒ Comparaison des V.L. entre routes nationales

Les comparaisons sont effectuées en moyenne journalière annuelle (M.J.A.).

En 2002, pour les routes nationales où un comptage des véhicules légers a été effectué sur certaines sections d'itinéraires, le trafic franc-comtois de V.L. varie de la manière suivante :



- **R.N. 19** : de 1 739 à 22 258 véh./jour
- **R.N. 57** : de 6 388 à 29 281 véh./jour
- **R.N. 83** : de 4 452 à 12 865 véh./jour
- **R.N. 437** : de 6 425 à 25 402 véh./jour

Pour les autres R.N., où seules deux sections contiennent des données V.L., le trafic est de :

- **R.N. 5** : de 7 764 à 11 204 véh./jour
- **R.N. 73** : de 1 855 à 27 140 véh./jour
- **R.N. 78** : de 3 204 à 7 761 véh./jour
- **R.N. 463** : de 6 379 à 10 756 véh./jour
- **R.N. 1019** : de 8 614 à 9 985 véh./jour

Quant aux R.N. 173, 273 et 1083, on observe un trafic respectif de 8 615, 16 807 et 11 945 véh./jour.

A noter, que c'est principalement au niveau des pôles urbains que les trafics sont les plus importants.

⇒ Part du trafic V.L. dans le trafic routier total

La proportion des V.L. dans l'ensemble du trafic routier tous véhicules confondus est très élevée avec :

- **R.N. 5** → 90 à 96%
- **R.N. 19** → 72 à 97%
- **R.N. 57** → 79 à 95%
- **R.N. 73** → 67 à 92%
- **R.N. 78** → 90 à 93%
- **R.N. 83** → 79 à 96%
- **R.N. 437** → 93 à 96%
- **R.N. 463** → 93 à 94%
- **R.N. 1019** → 82 à 90%

Pour les R.N. 173, 273 et 1083, les parts respectives du trafic V.L. sont de 88%, 87% et 93%.

⇒ L'évolution du trafic V.L. entre 2001 et 2002

Pour les R.N., où les V.L. ont été comptabilisées, le trafic progresse de la façon suivante :

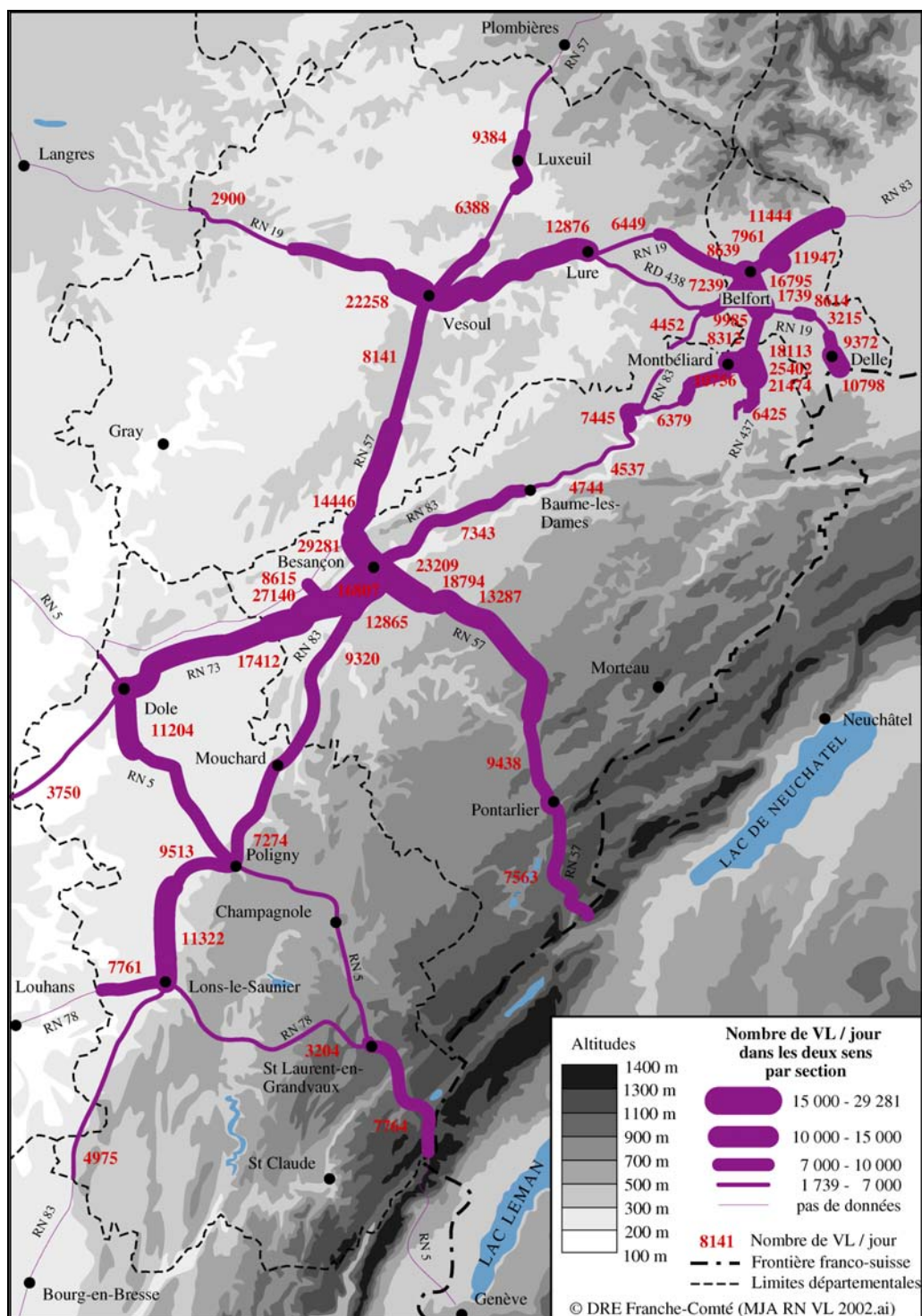
- **R.N. 5** → 1.13% à 4.60%
- **R.N. 19** → -1.48% à 6.07%
- **R.N. 57** → -2.25% à 3.43%
- **R.N. 73** → -1.23% à 2.31%
- **R.N. 78** → 2.02% à 2.81%
- **R.N. 83** → -1.60% à 22.51%
- **R.N. 437** → 3.48%
- **R.N. 463** → 0.06%
- **R.N. 1019** → 0.57% à 1.45%

A signaler que toutes les sections ne sont pas renseignées au niveau des données V.L.

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Carte du trafic V.L. par la route en Franche-Comté



2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Le trafic des V.L. sur les autoroutes de la Franche-Comté



⇒ **La tendance sur le réseau S.A.P.R.R. en 2002** (cf. rapport annuel 2002 de la S.A.P.R.R.)

Avec 15 877 millions de km parcourus en 2002 sur son réseau, les autoroutes Paris-Rhin-Rhône enregistrent une augmentation de l'ensemble du trafic de 3.1% par rapport à 2001.

L'intensité kilométrique, c'est-à-dire la moyenne journalière du trafic par section, a aussi progressé, passant de 23 632 véhicules par jour en 2001 à 24 036 en 2002 en réseau stable.

Quant à la **croissance des véhicules légers (V.L.)**, elle est comparable à 2000 avec 12 887 millions de km parcourus, soit + 3.3% d'augmentation.

⇒ Le trafic 2002 en Franche-Comté (*)



La Comtoise

En 2002, l'autoroute A36 supporte un accroissement annuel de son trafic V.L. de + 3.38%.

A noter que la croissance annuelle du trafic total est de + 3.48%.

Le trafic V.L. représente la part la plus importante dans le trafic autoroutier total avec environ 78.5%.



En 2002, la croissance annuelle de l'autoroute A 39 est positive avec + 5.24 % tandis que le trafic autoroutier total progresse de + 4.91 %.

La part du trafic V.L. dans le trafic tous véhicules confondus est de 75.6%.

(*) données calculées d'après l'intensité kilométrique : nombre de véhicules x km parcouru / longueur pondérée x 365 jours. Elle s'exprime en véhicule/jour.

➤ Le trafic par gare



Le trafic par gare résulte des comptages, deux sens confondus, effectués aux barrières de péages.

 36 La Comtoise Nbr moyen de véhicules/jour	Répartition du trafic par gare (entrée + sortie)		
	V.L.+ P.L.	V.L.	% V.L.
Barrière de Fontaine	26 745	19 074	71%
Barrière de Saint-Maurice	22 048	16 386	74%
Isle-sur-le-Doubs	1 442	1 190	82%
Baume-les-Dames	2 545	2 072	81%
Besançon - Est	1 794	1 642	91%
Besançon - Nord	6 877	5 903	86%
Besançon - Ouest	5 513	4 689	85%
Gendrey	873	738	84%
Dole	2 973	2 096	70%

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

➤ Le trafic par gare



Le trafic par gare résulte des comptages, deux sens confondus, effectués aux barrières de péages.

39 <i>L'autoroute verte, Naturellement</i> Nbr moyen de véhicules/jour	Répartition du trafic par gare (entrée + sortie)		
	V.L. + P.L.	V.L.	% V.L.
Choisey	4 999	4 092	82%
Beaurepaire	2 351	2 090	89%

39 1 <i>L'Antenne de Poligny</i>			
Bersaillin	4 101	3 610	88%

⇒ L'évolution du trafic en Franche-Comté



Petit rappel : Le 1^{er} janvier 2001, les classes de péage ont été modifiées. Une partie de la classe 3 (petits P.L.) a été déclassée en classe 2 (V.L.).

Nouvelles classes :

Classe 1 : véhicules de hauteur inférieure ou égale à 2 mètres

Classe 2 : véhicules de hauteur supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres

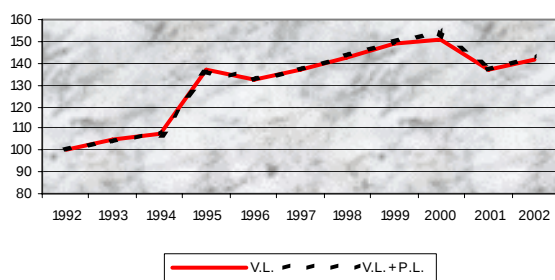
Classe 3 : véhicules à 2 essieux et de hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou P.T.A.C. supérieur à 3.5 tonnes

Classe 4 : véhicules à plus de 2 essieux et de hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou P.T.A.C. supérieur à 3.5 tonnes

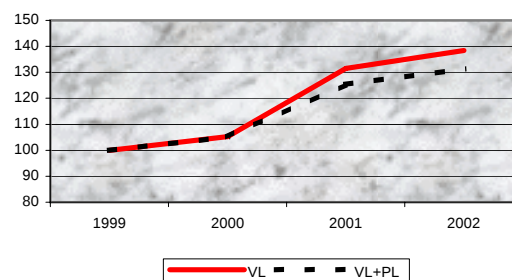
Classe 5 : motos



En base 100, de 1992 à 2002



En base 100, de 1999 à 2002

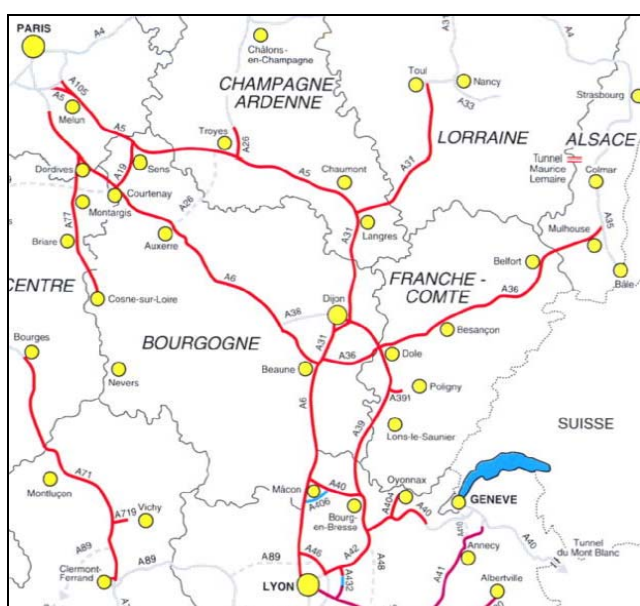


Remarque : Le graphique de droite débute en 1999 par une année complète de trafic car la section Dole - Bourg-en-Bresse et l'antenne de Poligny A 391 de l'A 39 ont été ouvertes le 3 juin 1998.

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

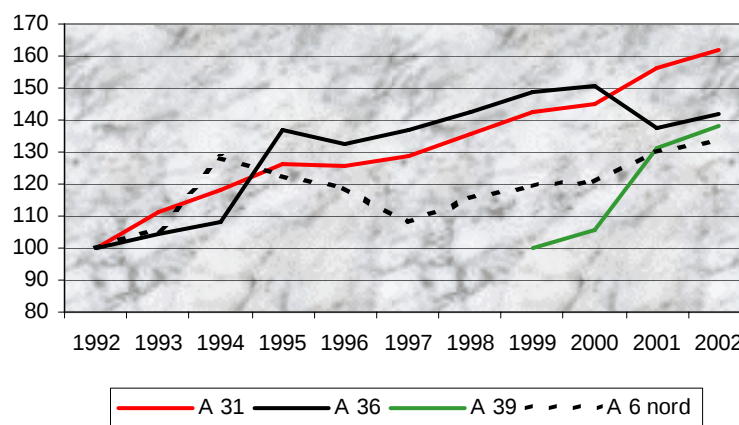
⇒ Le trafic V.L. sur l'A 36 Beaune - Mulhouse, l'A 6 Nord Paris - Lyon, et l'A 31 Beaune - Toul



Intensité kilométrique en 2002

 V.L.	
A 36	15 108
A39	12 247
A 31	18 577
A 6	34 460

⇒ L'évolution du trafic V.L. en base 100

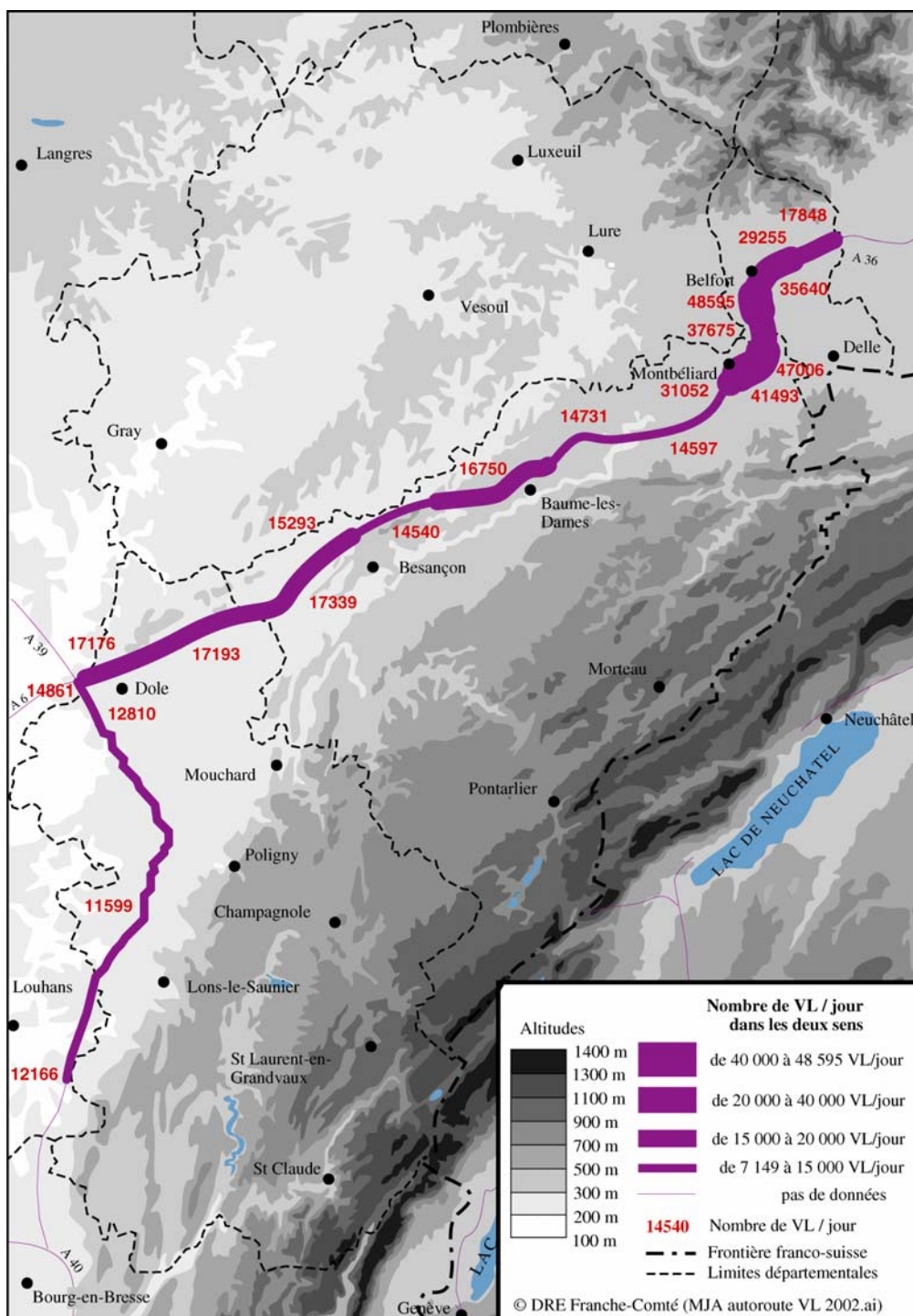


Source : S.A.P.R.R.

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Carte du trafic V.L. 2002 autoroutier en Franche-Comté



2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Le transport routier interurbain par autocars en 2002



Le service économique et statistique du Ministère des Transports effectue depuis 1978 une enquête sur l'utilisation des véhicules de transport en commun auprès des propriétaires ou utilisateurs de ces véhicules.

L'enquête est effectuée par sondage à partir du fichier central des automobiles (F.C.A.) c'est-à-dire le fichier des cartes grises.

Le champ de l'enquête est constitué par les véhicules utilitaires de transport en commun de personnes immatriculés en France métropolitaine, de 10 places assises et plus (y compris celle du conducteur) et âgés de moins de 26 ans. Il est composé **uniquement d'autocars** sauf pour les résultats France entière qui couvre également les autobus d'Ile-de-France hors R.A.T.P.

Le principe de l'enquête est de suivre l'activité d'un véhicule donné sur une semaine donnée, l'unité statistique étant le « véhicule-semaine ». Par ailleurs, pour tenir compte de la saisonnalité, l'enquête est permanente : l'envoi des questionnaires se fait chaque semaine tout au long de l'année.

Qu'est-ce qu'un autocar ? : c'est un véhicule automobile de transport collectif routier ou touristique de voyageurs de dix places assises et plus (y compris le conducteur), sans place debout.

La situation en Franche-Comté en 2002

⇒ **Les immatriculations** : baisse des immatriculations de - 8.24% en 2002

Le Doubs arrive en tête du total des immatriculations de la région avec 58.98%, puis suit de loin le Jura avec 24.61%. La

Haute-Saône et le Territoire de Belfort sont respectivement en troisième et quatrième position avec 15.63% et 0.78%.

	Nb d'autocars neufs	Nb d'autocars d'occasion	Total des immatriculations en 2002
♦ Doubs	78	73	151
♦ Jura	33	30	63
♦ Haute-Saône	20	20	40
♦ Territoire de Belfort	2	-	2
♦ Total Région	133	123	256

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

⇒ **Le parc au 1^{er} janvier 2003 :** très faible progression

En 2002, la Franche-Comté connaît, une très faible hausse de son parc d'autocars de + 0.17% contre + 3.77% en 2001.

Au niveau national, on constate une reprise de + 2.48% (- 1.85% en 2001).

	Nombre d'autocars en service	Nombre d'autocars pour 100 000 hab.	Taux d'utilisation du parc (%)
♦ Franche-Comté	1 764	156.7	66.6
♦ Total France	62 572	105.4	66.5

⇒ **La nature du service :** en tête le transport routier régulier ordinaire

répartition du kilométrage en charge parcouru par les autocars en 2002

Le transport routier régulier ordinaire arrive en tête avec 37% du total des kilomètres parcourus. Le transport occasionnel, qui était en dernière position en 2001, prend la seconde

place avec 33%. Puis suivent le transport scolaire et le transport de personnel avec 21% et 10%.

 en millions de km	Service régulier			Transport occasionnel (2)	Total
	Transport routier régulier ordinaire (1)	Transport scolaire	Transport de personnel		
♦ Franche-Comté	10.3	5.8	2.7	9.1	27.9
♦ Total Province	392.9	225.5	70.8	418.1	1 107.3
♦ Total France	450.3	232.0	81.3	478.7	1 242.3

(1) y compris le transport à la demande et le transport régulier international.

(2) le transport occasionnel comprend :

➤ le transport occasionnel interurbain,

• « à la place » : service avec tarification à la place, ramenant les voyageurs à leur point de départ et commercialisé par le transporteur (essentiellement circuits touristiques).

• « collectif » : le véhicule est mis à la disposition d'une agence de voyage, d'une personne, d'un groupe ou d'un organisme (colonies de vacances, excursion d'un comité d'entreprise, mariage...). Cette catégorie de transport comprend le transport occasionnel international.

➤ le transport périscolaire : transport d'élèves vers les stades, piscines, cantines scolaires... Ne comprend pas le transport vers les centres aérés, qui relève du transport occasionnel interurbain.

➤ et le transport de clientèle concerne la mise à disposition exclusive du véhicule aux clients d'une société ou d'un établissement (grande surface, hôtel, maison de repos ...).

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

répartition des voyageurs transportés par les autocars en 2002

Le transport scolaire et le transport routier régulier ordinaire caracolent en tête avec 36% et 35% du total des voyageurs. Puis arrive en

troisième position le transport occasionnel avec 18%. Le transport de personnel transporte, quant à lui, 11% de l'ensemble.

 en millions de voyageurs	Service régulier				Total
	Transport routier régulier ordinaire (1)	Transport scolaire	Transport de personnel	Transport occasionnel (2)	
♦ Franche-Comté	11.3	11.6	3.6	6.0	32.5
♦ Total Province	348.6	354.6	55.9	213.5	972.6
♦ Total France	432.3	373.3	70.1	270.3	1 146.0

⇒ **La destination :** destination principale, la Franche-Comté pour le transport routier régulier

répartition du kilométrage en charge parcouru par les autocars en 2002

Le transport routier régulier se fait principalement au sein de la Franche-Comté avec 96% de l'ensemble.

Le transport occasionnel a lieu en premier à destination des autres régions (45%) puis de la Franche-Comté (38%) et de l'étranger (17%).

 en millions de km	Fin de parcours			Total
	Même région	Autre région	Étranger	
Transport régulier	19.2	0.7	0.2	20.1
➤ dont transport routier régulier ordinaire (1)	9.8	0.3	0.2	10.3
➤ dont transport scolaire	5.9	-	-	5.9
Transport occasionnel interurbain	2.9	3.5	1.3	7.7

(1) y compris le transport à la demande et le transport régulier international

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

répartition des voyageurs transportés par les autocars en 2002

La majorité des voyageurs circulent à l'intérieur de la Franche-Comté : 98% de l'ensemble de

passagers pour le transport régulier et 78% pour le transport occasionnel interurbain.

 en millions de voyageurs	Fin de parcours			Total
	Même région	Autre région	Étranger	
Transport régulier	27.7	0.5	0.1	28.3
➤ dont transport routier régulier ordinaire (1)	11.2	0.3	0.1	11.6
➤ dont transport scolaire	11.9	0.1	-	12.0
Transport occasionnel interurbain	2.9	0.6	0.2	3.7

(1) y compris le transport à la demande et le transport régulier international

La tendance nationale en 2002



Léger repli de l'activité malgré la progression du transport touristique

L'année 2002 a été marquée par une augmentation (+ 2.5%) du nombre d'autocars en service. Le rajeunissement du parc se poursuit, surtout dans le transport régulier ordinaire et le transport scolaire. L'activité globale est en léger repli par rapport à 2001 (- 1.4% pour le kilométrage réalisé en charge et - 0.6% pour le nombre de voyageurs

transportés). Cependant le transport régulier diminue de - 4.6% en kilométrage tandis que le transport occasionnel augmente de + 4.2%. On constate, en effet, un regain d'activité en 2002 dans le transport touristique avec davantage d'excursions d'une journée et de voyages de plusieurs jours.

Source : M.E.T.L./D.A.E.I./S.E.S.

2. Le transport de voyageurs

2.1. La demande de déplacement par la route et l'autoroute

Le transport routier urbain par autobus en 2002



Qu'est-ce qu'un autobus : c'est un véhicule routier automobile de transport en commun urbain de voyageurs de dix places assises et plus (y compris le conducteur), comportant également des places debout.

⇒ **Les immatriculations** : principalement dans le Doubs

	Nb d'autobus neufs	Nb d'autobus d'occasion	Total
♦ Doubs	14	10	24
♦ Jura	2	2	4
♦ Haute-Saône	2	-	2
♦ Territoire de Belfort	-	-	-
♦ Total Région	18	12	30

A noter la tendance nationale : Dans les immatriculations de véhicules pour le transport en commun de personnes, la progression des autobus fonctionnant au gaz naturel a repris : + 11.8% par rapport à 2001, avec une part de + 16.6% contre + 12.4% en 2001.

⇒ **Le parc au 1^{er} janvier 2003** : progression de + 2.72% en 2002

Le Doubs a le plus grand parc de véhicules avec 74% de l'ensemble des autobus. Le Territoire de Belfort dispose de 15% du parc

total. Le Jura et la Haute-Saône sont quasi ex-æquo avec 6% et 5%.

	Nombre d'autobus		Total
	10 à 29 places	30 à 59 places	
♦ Doubs	150	129	279
♦ Jura	14	8	22
♦ Haute-Saône	19	1	20
♦ Territoire de Belfort	39	17	56
♦ Total Région	222	155	377

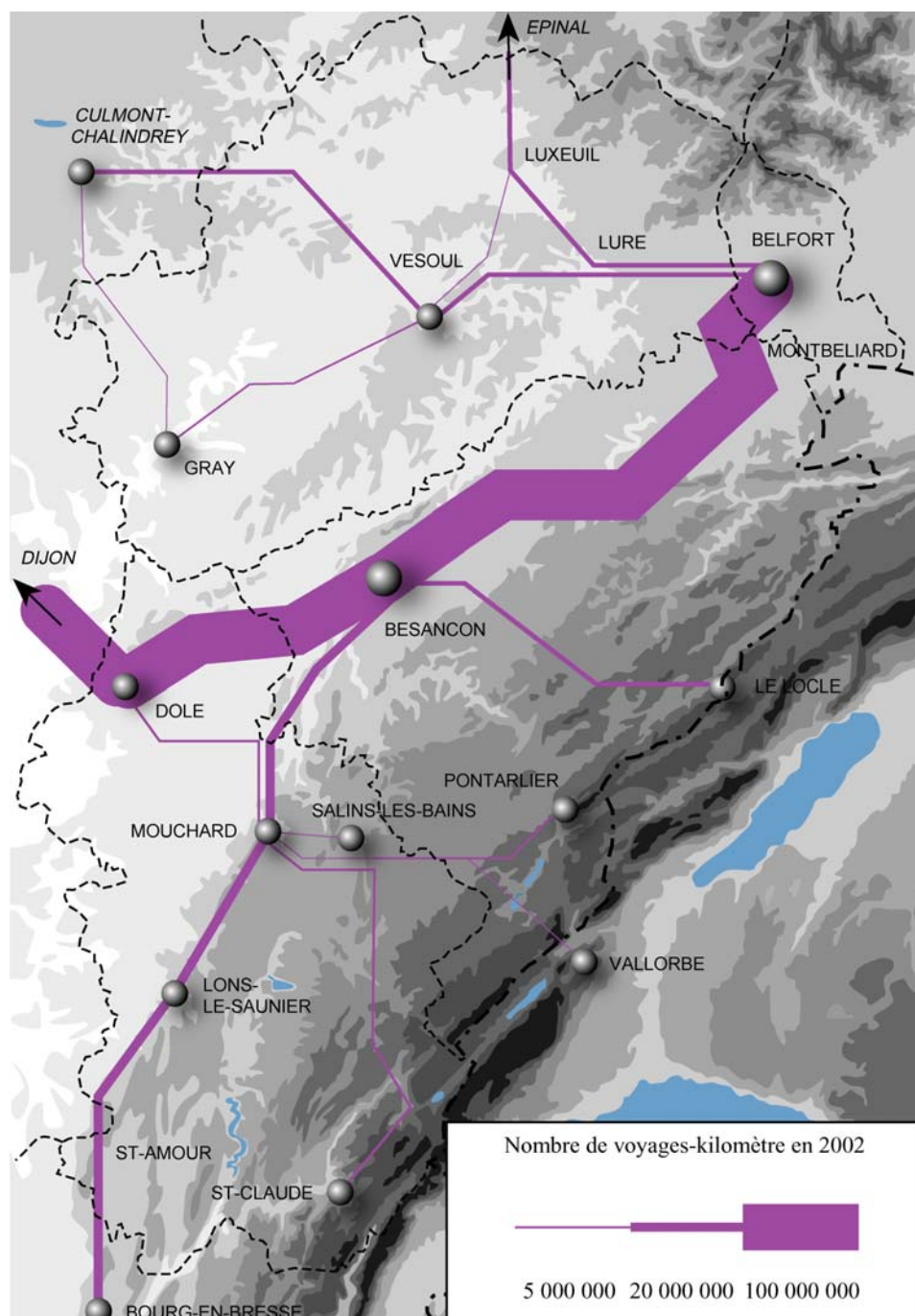


2. Le transport de voyageurs

2.2. La demande de déplacement par le fer

La demande de déplacement TER

Carte de la répartition des trafics TER 2002 par axe



2. Le transport de voyageurs

2.2. La demande de déplacement par le fer

Trois parcours regroupent 64% des fréquentations de l'ensemble du réseau TER franc-comtois :

- Dijon - Dole, avec 1,1 millions de voyages,
- Dole - Besançon, avec plus de 840 000 voyages,

- Besançon Belfort avec près de 850 000 voyages.

Les 18 autres parcours se répartissent le restant des 36 % de voyages du réseau TER

« Via » et Transit

Les fréquentations internes à la région Franche-Comté, c'est-à-dire dont l'origine et la destination se situent à l'intérieur de la région représentent l'essentiel du transport de voyageurs TER (71%). 15 % du trafic voyageurs affectés au TER ne sont que des trafics de transit, où le voyageur ne reste pas dans la

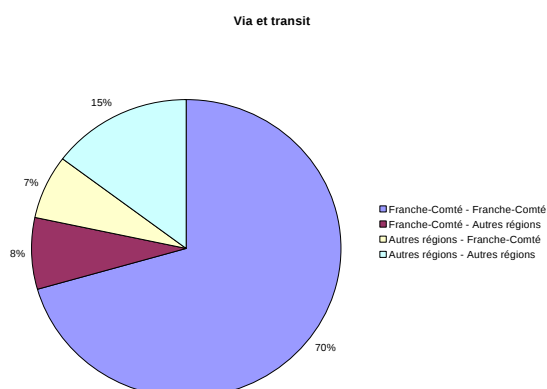
région (il existe éventuellement une correspondance dans une gare).

Les 14% des fréquentations TER restantes ont pour origine ou destination une gare de Franche-Comté reliée à une gare d'une autre région, nommés ici les « via ».

Types de liaisons

Types de liaison		Nombre de voyages	Part (en%)
Origine	Destination		
Franche-Comté	Franche-Comté	2 019 563	70.57%
Franche-Comté	Autres régions	220 525	7.71%
Autres régions	Franche-Comté	199 366	6.97%
Autres régions	Autres régions	422 424	14.76%
Total		2 861 878	100.00%

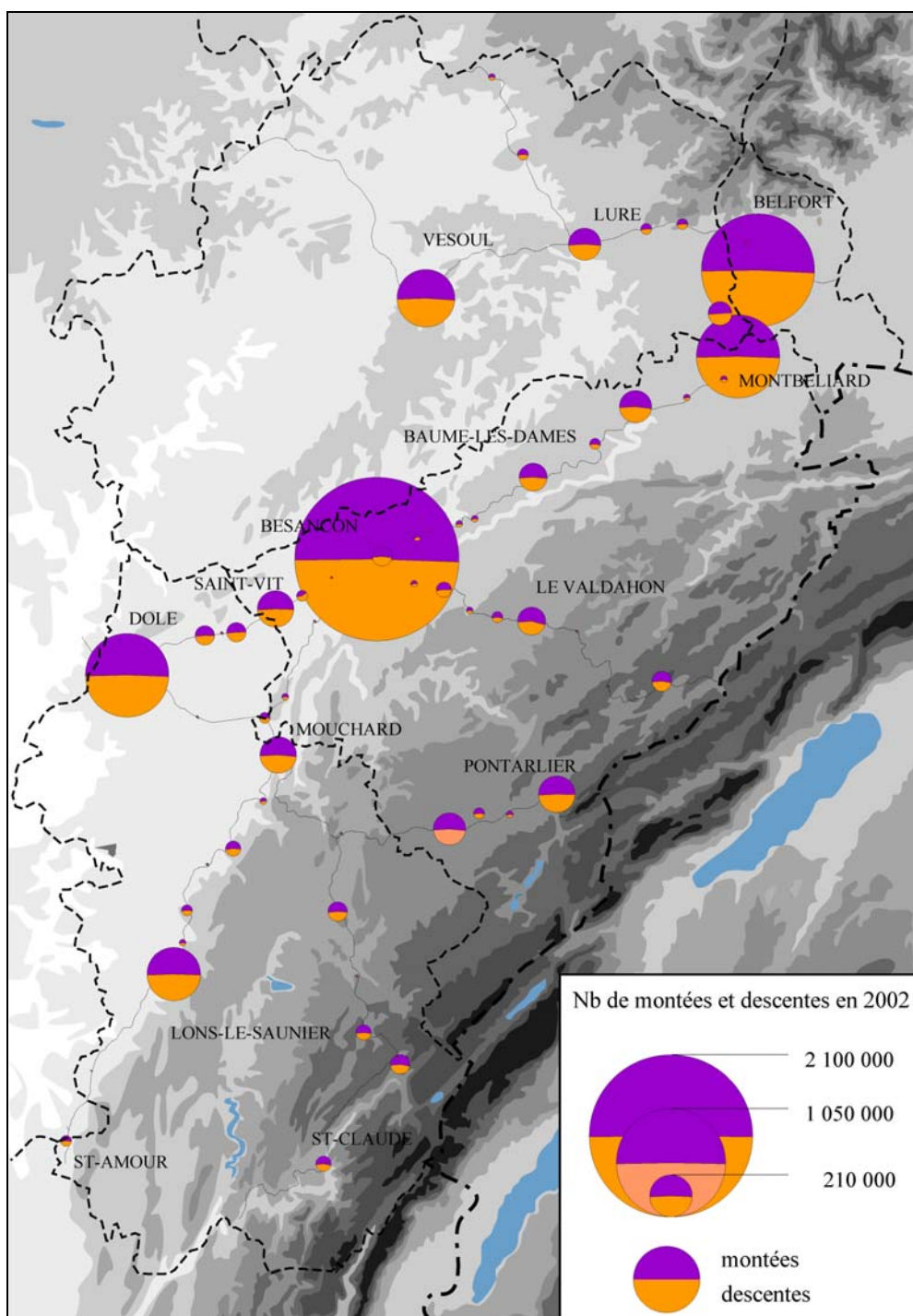
Part de « Via » et transit

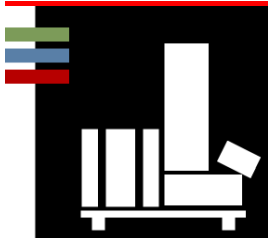


2. Le transport de voyageurs

2.2. La demande de déplacement par le fer

Carte des montées et descentes en 2002 dans les principales gares de Franche-Comté





3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises par origine et destination

Toutes les données, traitées ci-dessous, sont issues du **Système d'Information sur le TRANsport de Marchandises (SITRAM)** de la D.A.E.I. **Il est à signaler qu'aucune donnée concernant le transit traversant la Franche-Comté, ne figure dans ces quelques pages.**



Le mode routier domine le marché du transport de marchandises depuis le début des années 1970, en raison de mutations économiques telles que le développement de la production en flux tendus, le recul de l'industrie lourde ou du BTP. Dans ce contexte, la route apparaît comme un moyen de transport très souple et très réactif, présentant une qualité de desserte adaptée aux transports de courte distance. Elle bénéficie par ailleurs d'une tarification très attractive du fait du contexte concurrentiel du secteur routier et de la très faible internalisation des coûts.



Le mode ferroviaire apparaît comme un mode pertinent pour deux segments de marché : le transport sur longue distance, et celui de marchandises en vrac. Dans un contexte d'internationalisation des échanges et de concurrence de la route, il doit faire face à de nombreux obstacles, tant d'un point de vue global (manque de souplesse du système ferroviaire, qualité de service insuffisante, faiblesse des coopérations entre opérateurs nationaux), que du point de vue des infrastructures (discontinuités physiques entre réseaux, saturation des nœuds).

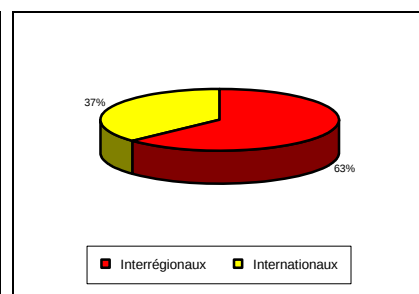
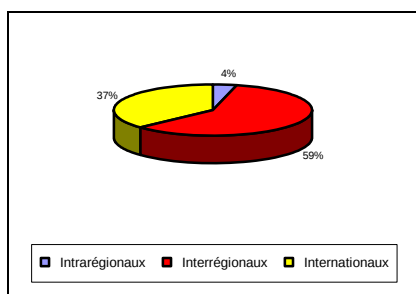
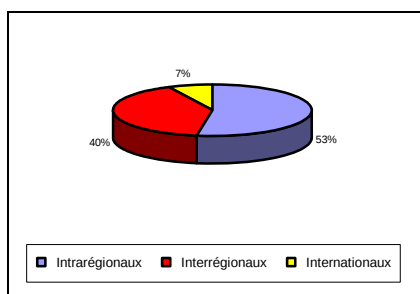


Le mode fluvial ou plutôt la navigation fluviale sur bassins à grand gabarit est dynamique sur le bassin du Rhin ainsi que, dans une moindre mesure, sur celui du Rhône. Elle se heurte également à la concurrence de la route. Enfin, les canaux dits "Freycinet", à petit gabarit, ne semblent pas pouvoir être le support d'une alternative très compétitive.

**Ralentissement du transport routier de marchandises intrarégional
Transport ferré positif sauf pour les flux interrégionaux
Forte progression du trafic fluvial (*)**

Les catégories de flux

⇒ Répartition des flux en 2002



en tonnes			
• Flux intrarégionaux	27 151 389	86 815	-
• Flux interrégionaux	20 781 624	1 276 419	17 164
• Flux internationaux	3 739 266	797 988	10 013
Total	51 672 279	2 161 222	22 177

Évolution 2001/2002

Trafic routier : Baisse de - 14.40% en 2002

Trafic ferré : Hausse très légère de + 0.58%

Trafic fluvial : Forte hausse de + 89.08% (*)

(*) Ces résultats sont à prendre avec précaution compte tenu d'une part de la faiblesse des trafics fluviaux et d'autre part, par l'absence de données concernant les importations internationales en 2001.

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises

Les flux internes ou les flux intrarégionaux

Les flux intrarégionaux ou flux internes sont les flux ayant pour origine et destination la Franche-Comté.

⇒ Le transport de marchandises en 2002 par rapport à 2001 :



↘ Baisse des flux routiers

- 25%

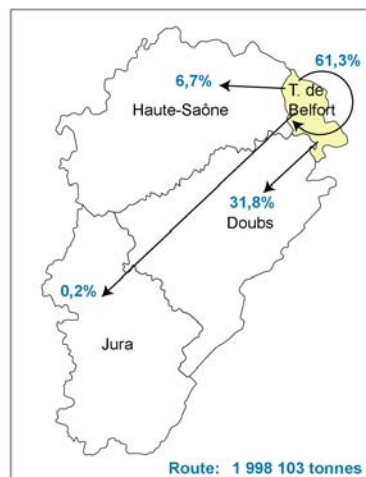
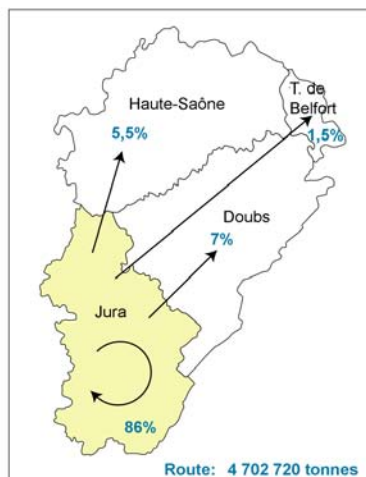
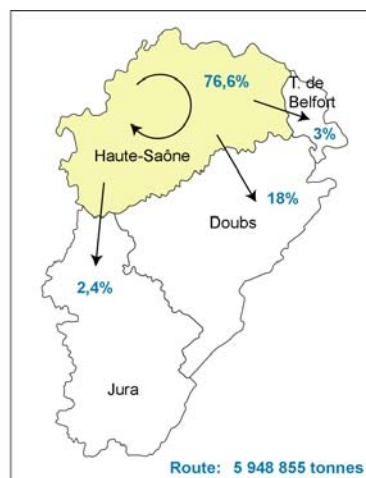
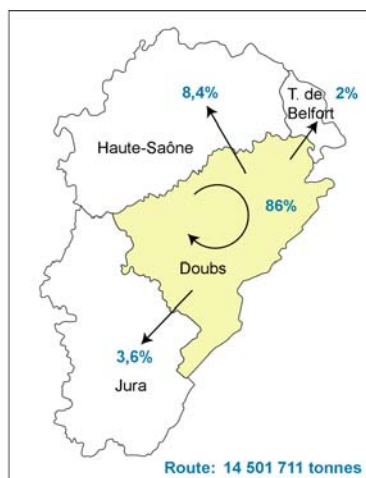


↗ Hausse du fer

+ 2.35%

⇒ Les échanges en 2002

Comme en 2001, les échanges intrarégionaux se font principalement au sein même de chaque département. A noter qu'à partir de cette année, la base de données SITRAM ne fournit plus la répartition des flux SNCF au niveau départemental.



3. Le transport de marchandises

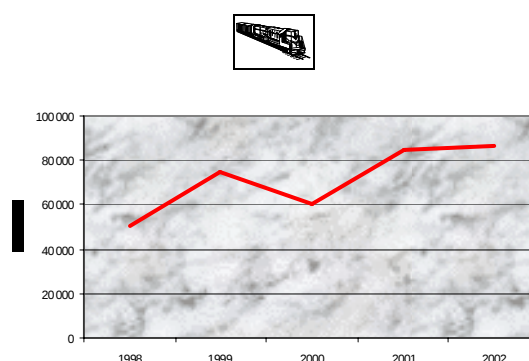
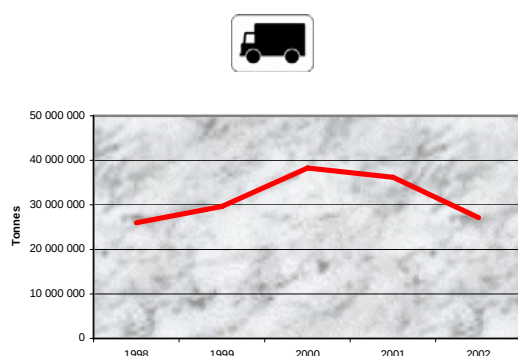
3.1. La répartition du trafic de marchandises

⇒ Les produits transportés en intrarégionaux

Les flux routiers par produits

	Tonnes	Remarque
Produits agricoles et animaux vivants	2 231 638	Bien qu'ayant supportés une baisse de - 33.47% par rapport à 2001, les matériaux de construction occupent toujours en Franche-Comté la première place des produits transportés (51% du total transporté)
Denrées alimentaires et fourrages	2 976 411	
Combustibles minéraux solides	-	
Produits pétroliers bruts	431 699	
Minerais et déchets pour la métallurgie	225 299	
Produits métallurgiques	573 864	
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	13 904 524	
Engrais	944 794	
Produits chimiques	220 480	
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	5 642 680	
Total	27 151 389	

⇒ L'évolution des flux intrarégionaux 1998- 2002



On constate en 2002, une baisse importante du trafic routier de marchandises avec - 25%. Le trafic ferré progresse nettement moins qu'en 2001, + 2.35% contre + 41.12% l'année précédente. Quant à la croissance 1998 - 2002, évaluée à partir de chiffres résultant d'un calcul de tendance, elle est de :

- + 11.83% pour les flux routiers,
- + 60.17% pour les flux SNCF

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises

Les échanges en France ou les flux interrégionaux

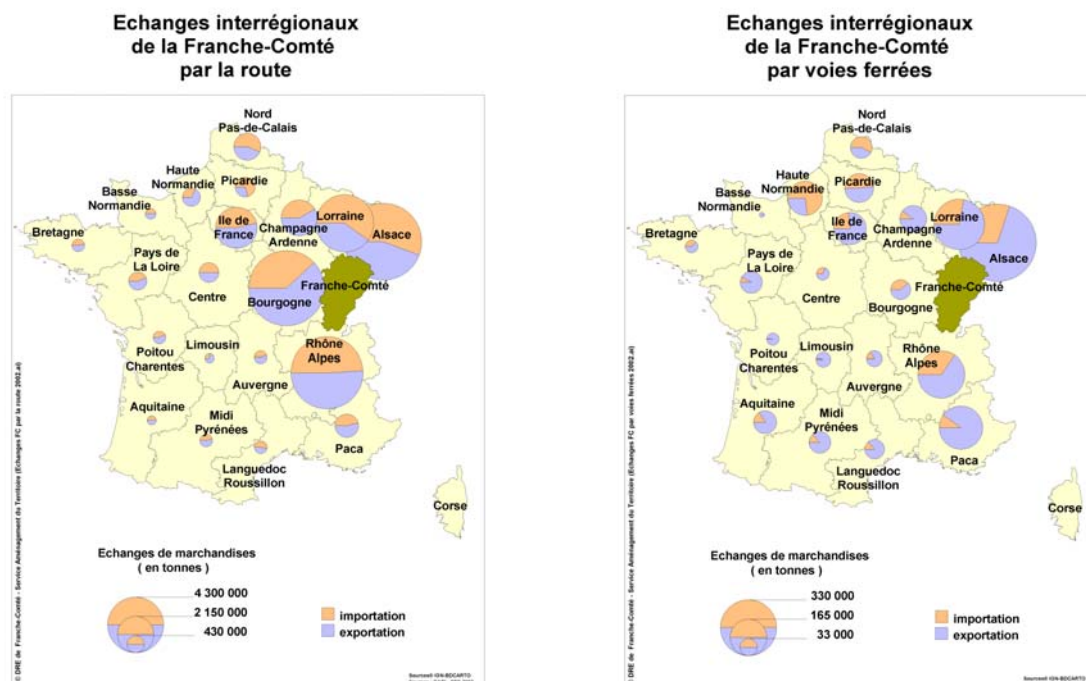
Les flux interrégionaux sont les flux ayant pour origine ou destination la Franche-Comté et une autre région de France.

⇒ Le transport de marchandises en 2002 par rapport à 2001

 ➤ Hausse des flux routiers + 1.3%	 ➤ Baisse des flux SNCF - 3.8%	 ➤ Hausse des flux fluviaux + 68.9%
--	--	---

⇒ Les échanges en 2002

♦ Transport routier et ferré : fret généré par la Franche-Comté en 2002 (en tonnes)



Au niveau des flux globaux (Entrées + Sorties) :

➤ **Pour la route** : Pas de changement en 2002 par rapport à 2001. C'est toujours avec les régions limitrophes que la Franche-Comté échange le plus. L'Alsace, la Bourgogne, Rhône-Alpes et la Lorraine arrivent dans le classement de tête avec 70% de l'ensemble des échanges interrégionaux. L'Île-de-France et la Champagne-Ardenne sont en cinq et sixième position, comme en 2000, avec respectivement 7 et 5% des flux totaux.

➤ **Pour le fer** : En 2002, les deux régions qui échangent le plus avec la Franche-Comté sont toujours l'Alsace 26% et la Lorraine 12%. Suivies de Rhône-Alpes, 11% et de la région P.A.C.A., 9%. Ces quatre régions représentent 58% des flux interrégionaux totaux.

♦ Transport fluvial

en tonnes	Export	Import
Alsace	2 672	Pas de données disponibles
Languedoc - Roussillon	2 750	
Midi-Pyrénées	490	
Rhône - Alpes	11 252	

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises

⇒ Les produits transportés en interrégional

Les flux routiers par produits

Tonnes	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	1 534 669	1 438 653
Denrées alimentaires et fourrages	1 220 745	1 494 368
Combustibles minéraux solides	16 097	6 002
Produits pétroliers bruts	851 916	78 289
Minerais et déchets pour la métallurgie	66 255	47 853
Produits métallurgiques	360 751	186 307
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	982 828	2 280 095
Engrais	102 240	40 769
Produits chimiques	374 172	624 992
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	4 672 635	4 401 988
Total	10 182 308	10 599 316

Les flux ferrés par produits

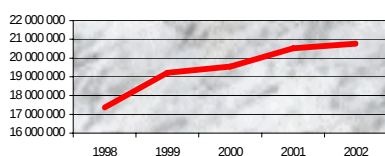
Tonnes	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	9 304	260 279
Denrées alimentaires et fourrages	28 421	30 433
Combustibles minéraux solides	40 858	-
Produits pétroliers bruts	51 313	-
Minerais et déchets pour la métallurgie	19 106	201 618
Produits métallurgiques	66 480	8 561
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	32 991	44 777
Engrais	29 365	-
Produits chimiques	43 915	178 600
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	44 912	185 486
Total	366 665	909 754

Les flux fluviaux par produits (exportation)

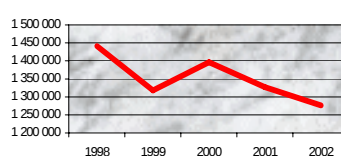
Tonnes	0 (*)	1	
Alsace	2 672	-	0 : produits agricoles et animaux vivants 1 : denrées alimentaires et fourrages Remarque : pas de donnée en importation
Languedoc-Roussillon	1 500	1 250	
Midi-Pyrénées	490	-	
Rhône-Alpes	11 252	-	

(*) : il s'agit de la nomenclature des marchandises pour les statistiques des transports.

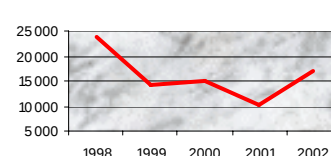
⇒ L'évolution des flux interrégionaux 1998 - 2002 : en tonnes



(IMPORT + EXPORT)



(IMPORT + EXPORT)



(EXPORT)

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises

Les grands échanges avec l'Europe, la Suisse et le Liechtenstein ou les flux internationaux

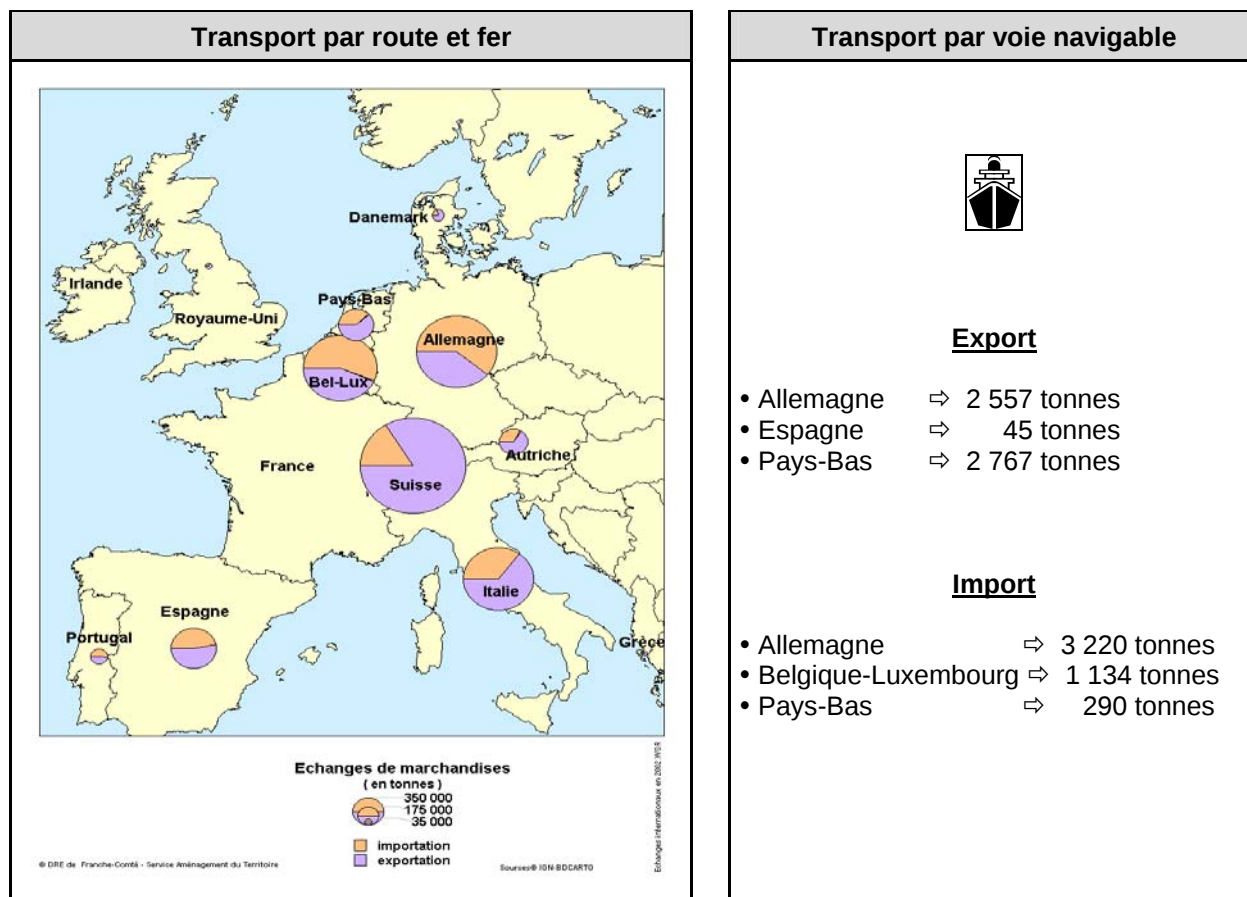
Les flux ci-après ont pour origine (respectivement destination) la Franche-Comté et pour destination (respectivement origine) un pays de L'Union Européenne (Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Finlande, Grèce, Irlande, Italie, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Royaume-Uni, Suède), la Suisse et le Liechtenstein.

⇒ Le transport de marchandises en 2002

 ↗ Hausse des flux routiers + 1.6%	 ↗ Hausse des flux SNCF + 8.35%	 ↑ Hausse des flux fluviaux + 137.7% (*)
---	--	---

(*) en 2001, il n'y avait aucune donnée au niveau des importations.

⇒ Les échanges en 2002



Au niveau des flux globaux (Entrées + Sorties) :

➤ **pour le fer** : c'est avec la Belgique, le Luxembourg, l'Italie, l'Allemagne, la Suisse et le Liechtenstein que la Franche-Comté travaille le plus. Les flux varient de 32 à 10 % et ils représentent 80% des flux totaux (total entrées et sorties entre la Franche-Comté et les pays de l'U.E. + Suisse - Liechtenstein). Le trafic avec les autres pays de l'U.E. s'échelonne entre 5 et 0.06 %.

➤ **pour la route** : les échanges de la Franche-Comté avec la Suisse, le Liechtenstein, l'Allemagne, la Belgique, le Luxembourg et l'Italie varient de 36 à 12% et ils représentent 82% des échanges totaux (total entrées et sorties entre la Franche-Comté et les pays de l'U.E. + Suisse - Liechtenstein). Les flux avec les autres pays de l'U.E. s'échelonnent, quant à eux, entre 7 et 0.2%.

➤ **pour la voie navigable** : La Franche-Comté travaille principalement avec l'Allemagne (58%) puis arrivent ensuite les Pays-Bas (30.5%), la Belgique et le Luxembourg (11%) et enfin l'Espagne (0.45%).

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises

⇒ Les produits transportés en international

Les flux routiers par produits



Tonnes	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	234 627	109 108
Denrées alimentaires et fourrages	144 565	214 899
Combustibles minéraux solides	7 836	2 010
Produits pétroliers bruts	15 560	167
Minerais et déchets pour la métallurgie	4 012	39 373
Produits métallurgiques	355 921	58 966
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	88 277	955 038
Engrais	97 229	2 514
Produits chimiques	255 607	338 781
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	336 908	477 868
Total	1 540 542	2 198 724

Les flux ferrés par produits



Tonnes	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	429	194 665
Denrées alimentaires et fourrages	814	17
Combustibles minéraux solides	2 804	-
Produits pétroliers bruts	1 174	-
Minerais et déchets pour la métallurgie	-	51 444
Produits métallurgiques	177 014	3 147
Minéraux bruts ou manufacturés et matériaux de construction	21	2 400
Engrais	10 560	-
Produits chimiques	18 616	202 840
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	1 302	130 741
Total	212 734	585 254

3. Le transport de marchandises

3.1. La répartition du trafic de marchandises

⇒ Les produits transportés en international

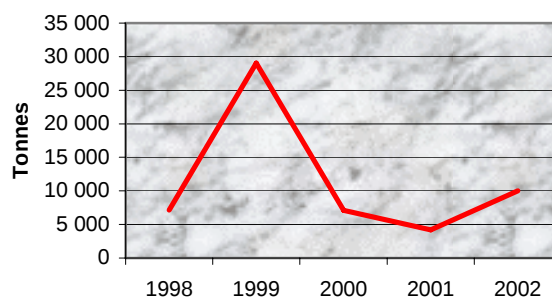
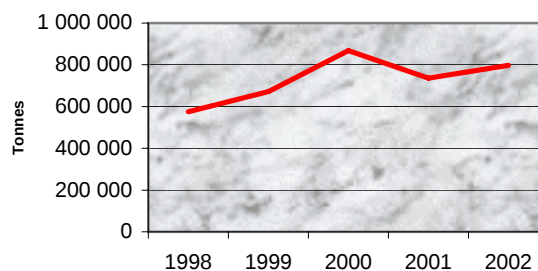
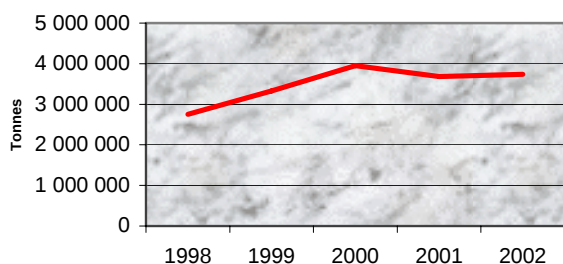
Les flux fluviaux par produits



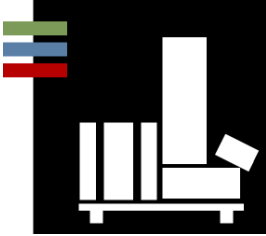
Tonnes	Entrées	Sorties
Produits agricoles et animaux vivants	-	2 242
Denrées alimentaires et fourrages	540	3 082
Produits métallurgiques	16	-
Engrais	4 088	-
Machines, véhicules, objets manufacturés et transactions spéciales	-	45
Total	4 644	5 369

Compte tenu de la faiblesse des trafics, ces chiffres sont à prendre avec précaution.

⇒ L'évolution des flux 1998 - 2002



L'évolution 1998 - 2002, évaluée à partir de chiffres résultant d'un calcul de tendance, se maintient à la hausse avec :
+ 30.8% pour les flux routiers et + 32.5% pour les flux SNCF Seul les flux fluviaux enregistrent une baisse de - 49.8%.



3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier



L'évolution du parc de poids lourds

⇒ Quelques définitions

Camion : véhicule routier rigide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge excède 3500 kg.

Camionnette : véhicule routier rapide automobile conçu exclusivement ou principalement pour le transport de marchandises, et dont le poids total autorisé en charge est inférieur ou égal à 3500 kg.

Tracteur routier : véhicule routier à moteur conçu exclusivement ou principalement pour le remorquage d'autres véhicules routiers non automobiles.
(essentiellement semi-remorques).

Remorques : véhicule routier pour le transport de marchandises conçu pour être remorqué par un véhicule routier automobile (véhicules d'au moins 6 tonnes).

Semi-remorque : véhicule routier pour le transport de marchandises sans essieu avant, conçu de manière à ce qu'une partie du véhicule et une partie importante de son chargement reposent sur le tracteur routier.

Poids total autorisé en charge : total du poids du véhicule à l'arrêt et en ordre de marche (y compris le poids du conducteur et de toutes les autres personnes transportées en même temps) et du poids du chargement déclaré admissible.

Charge utile : poids maximal de marchandises déclaré admissible.

⇒ La convention d'estimation du parc des véhicules

Le fichier central des automobiles (F.C.A.) contient un nombre d'enregistrements concernant des véhicules détruits ou hors d'usage.

En effet, certains propriétaires omettent de restituer à l'administration, comme ils le devraient, les certificats d'immatriculation (cartes grises) de ces véhicules surtout anciens.

C'est pour cette raison principale que les statistiques de parc portent, par convention, depuis 1999, sur les seuls véhicules d'âge inférieur aux limites suivantes :

- camions et camionnettes : 15 ans et moins,
- tracteurs routiers : 10 ans et moins,
- semi-remorques : 20 ans et moins,
- remorques : 20 ans et moins.

⇒ La tendance nationale

Les immatriculations de **camions neufs** se sont faites exclusivement en motorisation Diesel, comme en 2001.

Pour les **camions d'occasion**, la part de véhicules à essence est devenue négligeable (0.7% contre 1.8% en 2001).

Parmi les véhicules automoteurs spécialisés neufs de plus de 3.5 tonnes, il faut noter une reprise des immatriculations de véhicules au gaz naturel (1.2% de l'ensemble contre 0.1% en 2001).

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

⇒ Les immatriculations

Il faut noter que certains véhicules sont immatriculés alors qu'ils ne possèdent encore qu'un châssis, la carrosserie étant mise en place plus tard. D'autres véhicules sont

transformés sans que la carte grise ne soit modifiée. C'est le cas, par exemple, des fourgons ordinaires qui sont transformés en fourgons à température dirigée.

Nombre de P.L. neufs en 2002 : baisse générale de - 10.05%

Les immatriculations de tracteurs routiers neufs sont en forte diminution avec une évolution de - 27.73%. Les camions, camionnettes et remorques et semi-remorques chutent également avec respectivement - 9.11%, - 8.89 % et - 1.66%.

 Doubs	Jura	Hte-Saône	T. de Belfort	Région	
Camions et camionnettes	3 104	1 462	1 064	783	6 413
Tracteurs routiers	146	113	110	95	464
Remorques	38	37	30	18	123
Semi-remorques	175	98	138	123	534

Nombre de P.L. d'occasion en 2002 : confirmation de la reprise des immatriculations avec + 6%

Les immatriculations de remorques et semi-remorques d'occasion sont en forte hausse avec + 71.43% et + 29.58%.

Les camions et camionnettes progressent plus lentement avec + 4.43%.

 Doubs	Jura	Hte-Saône	T. de Belfort	Région	
Camions et camionnettes	5 225	3 908	3 134	1 111	13 378
Remorques	30	119	32	23	204
Semi-remorques	248	212	148	71	679

⇒ Le parc au 01.01.2003 : lente progression de + 0.33%

La croissance du parc est quasi générale. Les tracteurs routiers, remorques et semi-remorques augmentent de + 0.71% à + 4.08%.

Seuls les camions et camionnettes accusent une baisse de - 0.24%.

 Doubs	Jura	Hte-Saône	T. de Belfort	Région	
Camions et camionnettes	39 105	24 904	19 593	9 457	93 059
Tracteurs routiers	1 509	1 342	1 223	575	4 649
Remorques	476	644	290	228	1 638
Semi-remorques	2 267	1 890	1 557	1047	6 761

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier



Le trafic 2002 des P.L. sur routes nationales en Franche-Comté



⇒ Petit rappel

A propos du recensement du trafic routier : une connaissance précise de la part de trafic lourd sur le réseau routier est essentiel pour la construction et l'entretien des chaussées.

A cet égard, au niveau national, aucune évaluation annuelle n'est effectuée par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (S.E.T.R.A.).

Au niveau départemental, les D.D.E. disposent du Système Informatisé de Recueil de Données (SIREDO). Ce sont des compteurs permanents installés à des endroits fixes sur des routes à forte circulation et qui fonctionnent toute l'année. Autrement, elles ont recours parfois, pour des études spécifiques, à des enquêtes de trafic.

⇒ Part du trafic Poids Lourds dans le trafic routier total en 2002



La proportion des P.L. dans l'ensemble du trafic routier tous véhicules confondus est de :

▪ R.N. 5	→	4	à	10	%
▪ R.N. 19	→	3	à	28	%
▪ R.N. 57	→	5	à	20.5	%
▪ R.N. 73	→	8	à	33	%
▪ R.N. 78	→	7	à	9	%
▪ R.N. 83	→	4	à	21	%
▪ R.N. 437	→	4	à	7	%

▪ R.N. 463	→	6	à	7	%
▪ R.N. 1019	→	10	à	18	%
▪ R.N. 173	→	12			%
▪ R.N. 273	→	13			%
▪ R.N. 1083	→	6.5			%

A signaler que toutes les sections ne sont pas renseignées au niveau des données poids lourds.

3. Le transport de marchandises

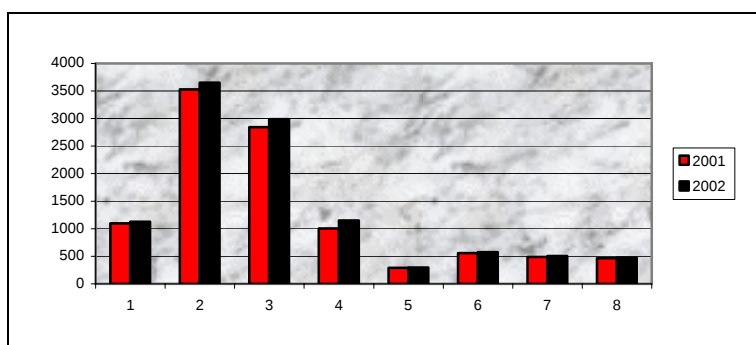
3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

⇒ Comparaison du trafic Poids Lourds 2001/2002



En Franche-Comté, trois nationales ont plus de deux sections avec des comptages connus en D.D.E. en 2001 et 2002. Il s'agit des R.N. 19, 57, 83. Elles donnent les résultats suivants :

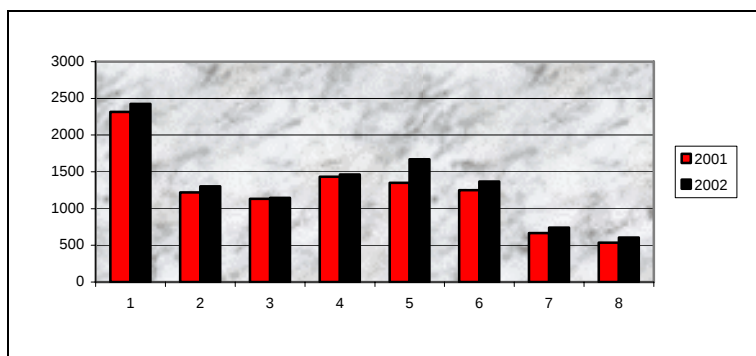
R.N. 19



Sections

- 1 : Cintrey - Combeaufontaine
- 2 : R.D. 457 - R.D. 10 E
- 3 : R.D. 64 - Roye
- 4 : Roye - Ronchamp
- 5 : Haute-Saône - Carrefour R.N. 19 / R.D. 483 A
- 6 : Belfort sortie d'agglom. - carrefour R.N. 19/R.N. 437
- 7 : Carrefour R.N. 19/R.N. 1019 - Delle entrée d'agglom.
- 8 : Delle entrée d'agglomération - sortie d'agglomération

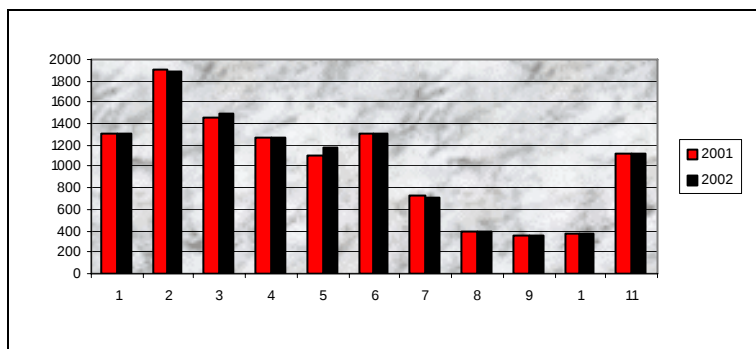
R.N. 57



Sections

- 1 : Fougerolles - Luxeuil
- 2 : R.D. 64 - Saulx
- 3 : Vesoul (R.D. 457) - Rioz
- 4 : Haute-Saône - Echangeur A 36
- 5 : Echangeur A 36 - Besançon
- 6 : Trou au loup - Saône
- 7 : Saint-Gorgon-Main - R.D. 130
- 8 : Rosiers - Suisse

R.N. 83



Sections

- 1 : Limite de l'Ain - Cuiseaux
- 2 : Sortie Lons-le-Saunier - R.D. 475
- 3 : R.D. 475 - Poligny
- 4 : Poligny - Arbois
- 5 : Quingey - Larnod
- 6 : Larnod - Besançon
- 7 : Besançon - Baume-les-Dames
- 8 : Baume-les-Dames - Clerval
- 9 : Aibre - Héricourt
- 10 : Haute-Saône - Carrefour R.N. 83 / R.D. 483 A
- 11 : Echangeur R.N. 1083 - Haut-Rhin

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

Et six autres nationales, ont une ou deux sections avec des comptages connus en D.D.E. en 2001 et 2002, à savoir :

 véh./jour		2001	2002	Tendance
R.N. 5	- section Parcey - As de Pique	1 217	1 203	↘
	- section Morez - La Cure	261	307	↗
R.N. 73	- section limite Saône et Loire - La Borde	1 643	1 856	↗
	- section Jura - Echangeur RN 173	1 460	1 494	↗
R.N. 78	- section Limite Saône et Loire - Le Rocher	774	777	↗
	- section Clairvaux - Saint-Laurent	251	249	↘
R.N. 437	- section Mathay - Mandeuire	334	296	↘ (1)
R.N. 463	- section Médière - Colombier-Fontaine	465	414	↘
R.N. 1019	- section Liaison R.N. 83 - A 36	2 044	2 147	↗ (2)
	- section Giratoire A 36 - Morvillars	868	946	↗ (3)

(1) la baisse de fréquentation de la R.N. 437 est due à l'ouverture du diffuseur de Voujeaucourt de l'A 36.

(2) la hausse du trafic P.L. s'explique par le fait que la section est située sur la déviation sud « Nancy - Mulhouse » mise en place suite à la fermeture du tunnel de Sainte-Marie-aux-Mines et par les restrictions de circulation instaurées sur les cols vosgiens.

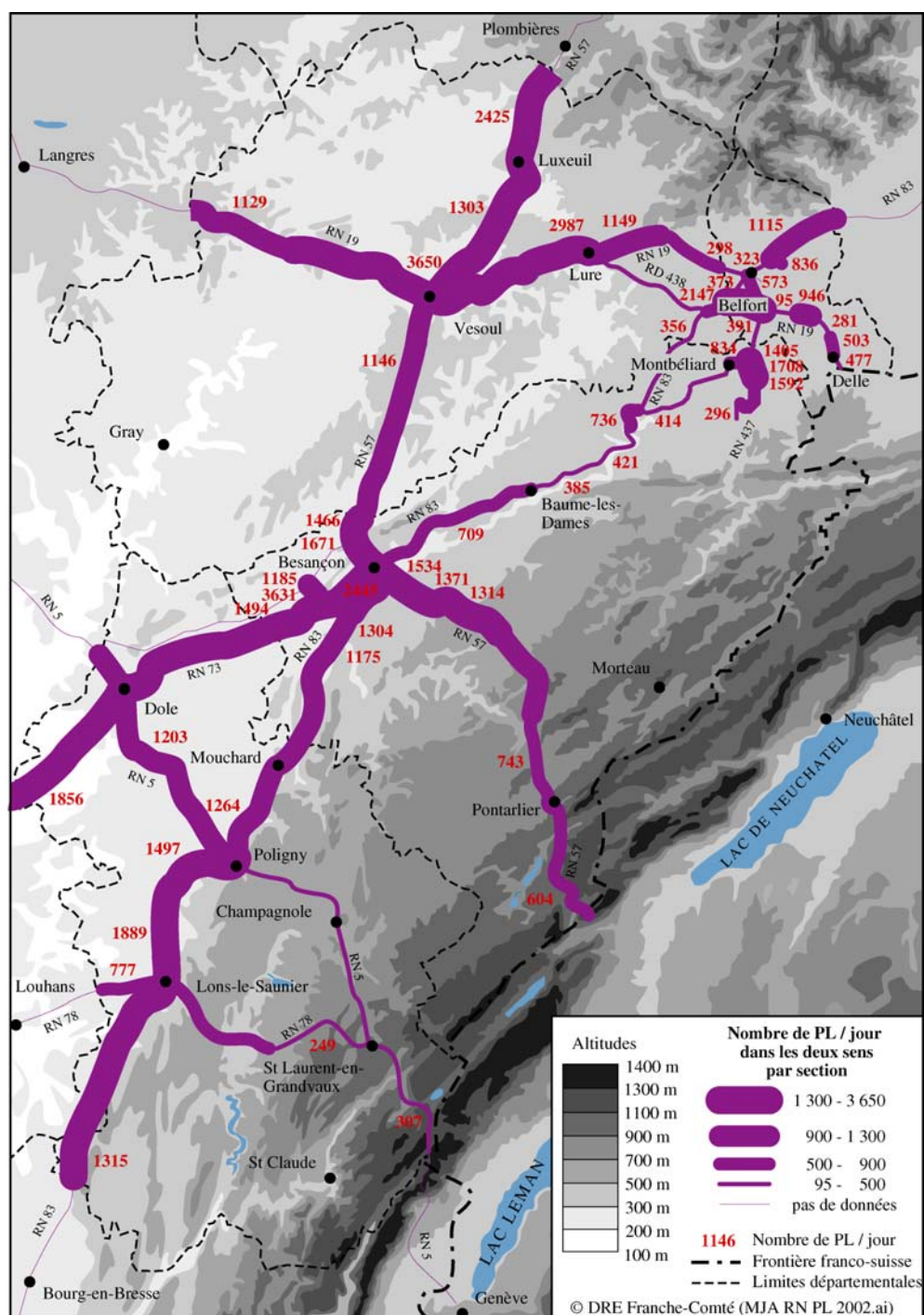
(3) les travaux réalisés sur la section de Delle peuvent expliquer la hausse du trafic P.L. et notamment les travaux inhérents à la section « Morvillars - Delle » de la future R.N. 19.

Source : D.D.E.

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

Carte du trafic 2002 par la route



3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

Le trafic des P.L. sur les autoroutes de la Franche-Comté



⇒ **La tendance sur le réseau S.A.P.R.R. en 2002** (cf rapport annuel 2002 de la S.A.P.R.R.)

Avec 2 990 millions de km parcourus, la croissance du trafic des poids lourds (P.L.) s'est ralentie en 2002 sur le réseau des autoroutes Paris-Rhin-Rhône. La progression est de + 1.9% par rapport à 2001.

⇒ **Le trafic 2002 en Franche-Comté**

	Accroissement annuel 2001/2002 (*)	Part du trafic P.L. dans le trafic total
 36 <i>La Comtoise</i>	↗ + 3.79 %	21 %
 39 "L'autoroute verte Naturellement"	↗ + 3.83 %	24 %

(*) données calculées d'après l'intensité kilométrique : nombre de véhicules x km parcouru / longueur pondérée x 365 jours. Elle s'exprime en véhicule/jour.

► Le trafic par gare



Le trafic par gare résulte des comptages, deux sens confondus, effectués aux barrières de péages.

 36 <i>La Comtoise</i> Nbr moyen de véhicules/jour	Répartition du trafic par gare (entrées + sorties)		
	V.L.+ P.L.	P.L.	% P.L.
Barrière de Fontaine	26 745	7 671	29%
Barrière de Saint-Maurice	22 048	5 662	26%
Isle-sur-le-Doubs	1 442	252	17%
Baume-les-Dames	2 545	473	18%
Besançon - Est	1 794	152	8%
Besançon - Nord	6 877	974	14%
Besançon - Ouest	5 513	824	15%
Gendrey	873	135	15%
Dole	2 973	877	29%

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

➤ Le trafic par gare



Le trafic par gare résulte des comptages, deux sens confondus, effectués aux barrières de péages.

39 Naturellement Nbr moyen de véhicules/jour	Répartition du trafic par gare (entrée + sortie)		
	V.L.+ P.L.	P.L.	% P.L.
Choisey	4 999	907	18%
Beaurepaire	2 351	261	11%

39 1 L'Antenne de Poligny	V.L.+ P.L.	P.L.	% P.L.
Bersaillin	4 101	491	12%

⇒ L'évolution du trafic en Franche-Comté



Rappel : Le 1^{er} janvier 2001, les classes de péage ont été modifiées. Une partie de la classe 3 (petits P.L.) a été déclassée en classe 2 (V.L.).

Nouvelles classes :

Classe 1 : véhicules de hauteur inférieure ou égale à 2 mètres

Classe 2 : véhicules de hauteur supérieure à 2 mètres et inférieure à 3 mètres

Classe 3 : véhicules à 2 essieux et de hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou P.T.A.C. supérieur à 3.5 tonnes

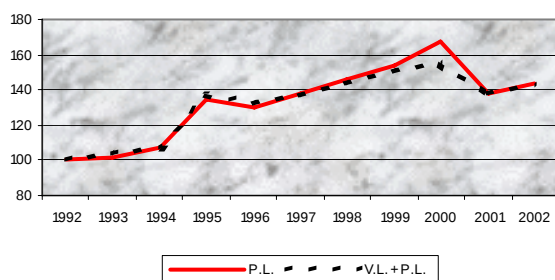
Classe 4 : véhicules à plus de 2 essieux et de hauteur supérieure ou égale à 3 mètres ou P.T.A.C. supérieur à 3.5 tonnes

Classe 5 : motos



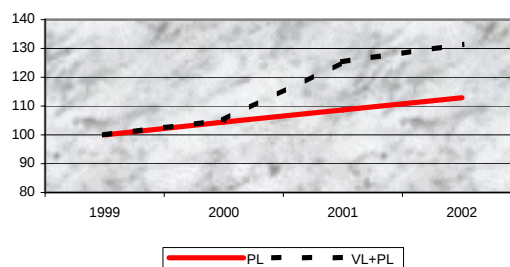
La Comtoise

En base 100, de 1992 à 2002



"L'autoroute verte
Naturellement"

En base 100, de 1999 à 2002

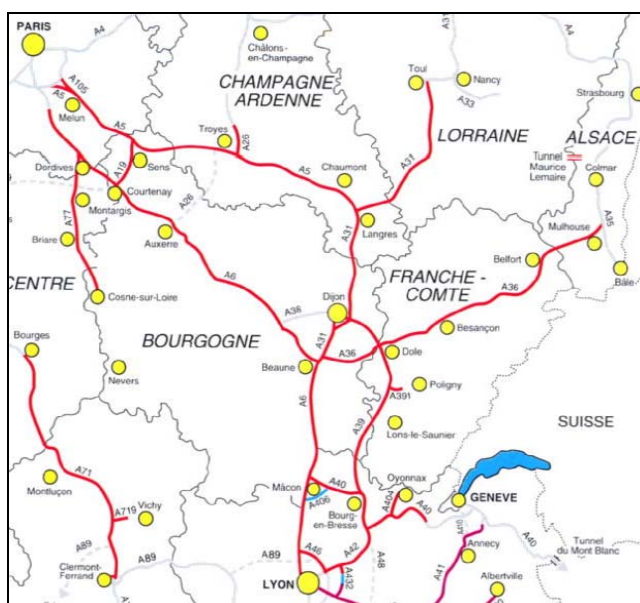


Remarque : Le graphique de droite débute en 1999 par une année complète de trafic car la section Dole - Bourg-en-Bresse et l'antenne de Poligny A 391 de l'A 39 ont été ouvertes le 3 juin 1998.

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

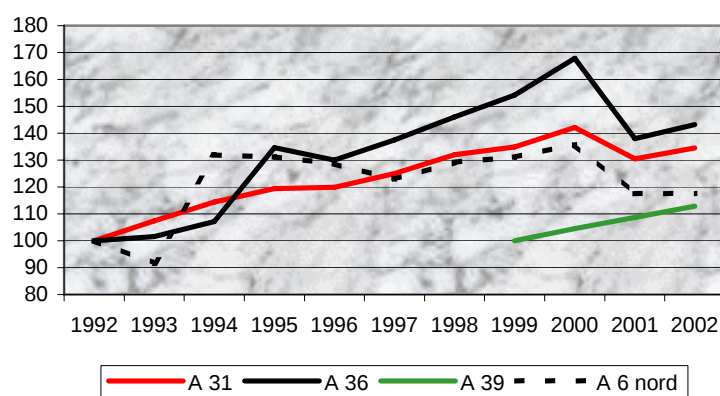
⇒ Le trafic P.L. sur l'A 36 Beaune - Mulhouse, l'A 6 Nord Paris - Lyon, et l'A 31 Beaune - Toul



Intensité kilométrique en 2002

 P.L.	
A 36	5 039
A39	3 740
A 31	5 941
A 6	7 480

L'évolution du trafic P.L. en base 100

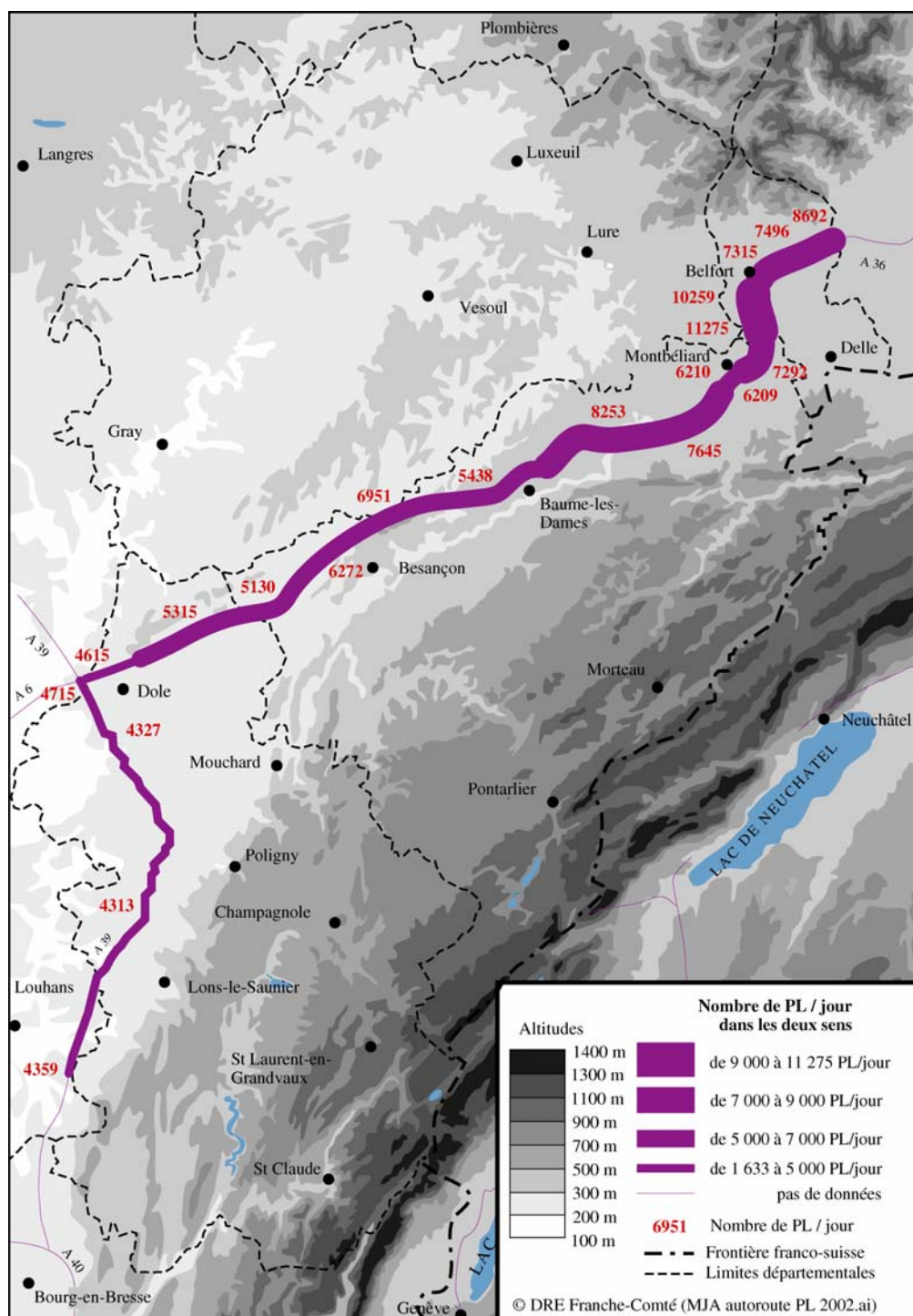


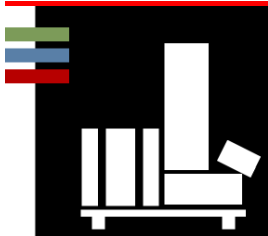
Source : S.A.P.R.R.

3. Le transport de marchandises

3.2. La demande de déplacement et la distribution des flux sur le réseau routier et autoroutier

Carte du trafic 2002 autoroutier en Franche-Comté





3. Le transport de marchandises

3.3. La demande de déplacement par le fer

Le trafic Fret 2002

Définitions :

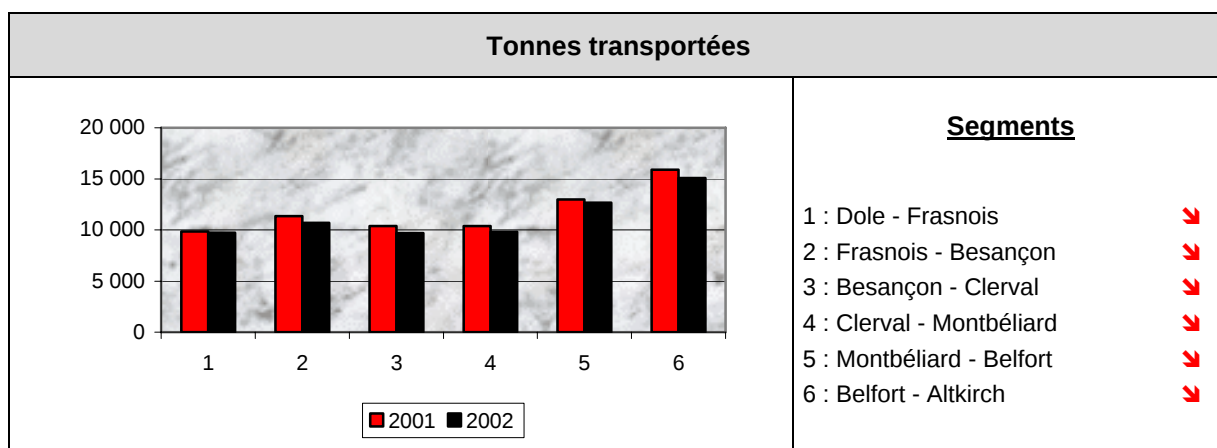
- **Nbr de circulations** : nbr moyen de trains par jour, 2 sens cumulés
- **Nbr de véhicules** : nbr moyen de wagons par jour, 2 sens cumulés
- **Tonnes transportées** : poids moyen en tonnes de marchandises fret transportées par jour, 2 sens cumulés

➤ La ligne ferroviaire Dijon - Besançon - Mulhouse



moyenne
journalière
annuelle

		Nbr de circulations			Nbr de véhicules		
		2001	2002	Evol 01/02	2001	2002	Evol 01/02
Dole	Frasnois	16.89	18.12	↗	398.11	400.71	↗
Frasnois	Besançon	22.01	21.87	↘	474.03	442.32	↘
Besançon	Clerval	20.07	19.88	↘	439.93	408.66	↘
Clerval	Montbéliard	19.79	19.98	↗	440.72	418.55	↘
Montbéliard	Belfort	25.29	26.53	↗	566.70	561.16	↘
Belfort	Altkirch	29.52	30.50	↗	672.23	659.76	↘



3. Le transport de marchandises

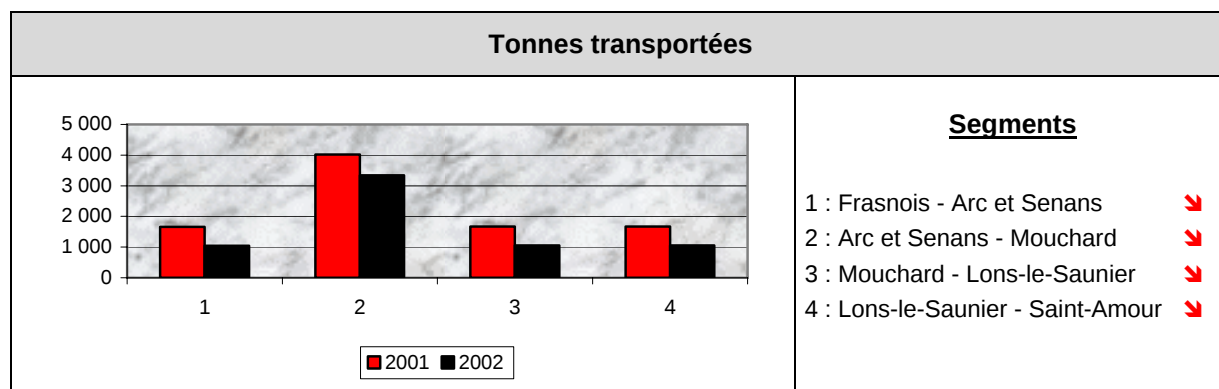
3.3. La demande de déplacement par le fer

➤ La ligne du Revermont (Besançon - Lons-le-Saunier - Bourg en Bresse)



moyenne
journalière
annuelle

		Nbr de circulations			Nbr de véhicules		
		2001	2002	Evol 01/02	2001	2002	Evol 01/02
Frasnois	Arc et Senans	4.75	3.18	⬇	81.68	45.76	⬇
Arc et Senans	Mouchard	8.20	6.82	⬇	139.78	105.02	⬇
Mouchard	Lons-le-Saunier	4.76	3.21	⬇	82.00	46.31	⬇
Lons-le-Saunier	Saint-Amour	4.76	3.20	⬇	81.95	45.95	⬇



➤ La ligne ferroviaire Paris - Bâle

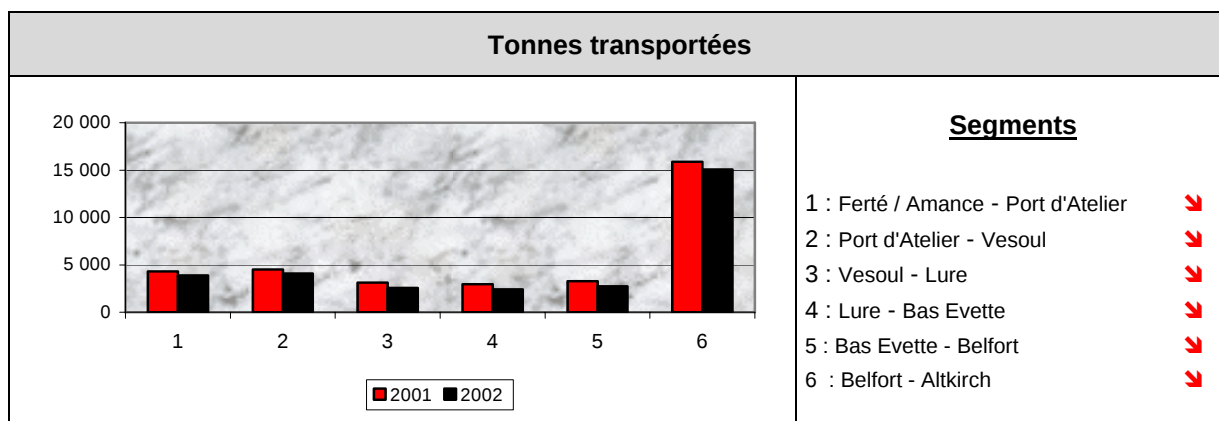


moyenne
journalière
annuelle

		Nbr de circulations			Nbr de véhicules		
		2001	2002	Evol 01/02	2001	2002	Evol 01/02
Ferté / Amance	Port d'Atelier	9.06	8.91	⬇	201.30	204.21	↗
Port d'Atelier	Vesoul	10.36	10.15	⬇	211.83	212.99	↗
Vesoul	Lure	5.95	5.37	⬇	106.89	97.69	⬇
Lure	Bas Evette	4.83	4.28	⬇	100.17	91.22	⬇
Bas Evette	Belfort	6.17	5.64	⬇	115.91	107.83	⬇
Belfort	Altkirch	29.52	30.5	↗	672.23	659.76	⬇

3. Le transport de marchandises

3.3. La demande de déplacement par le fer

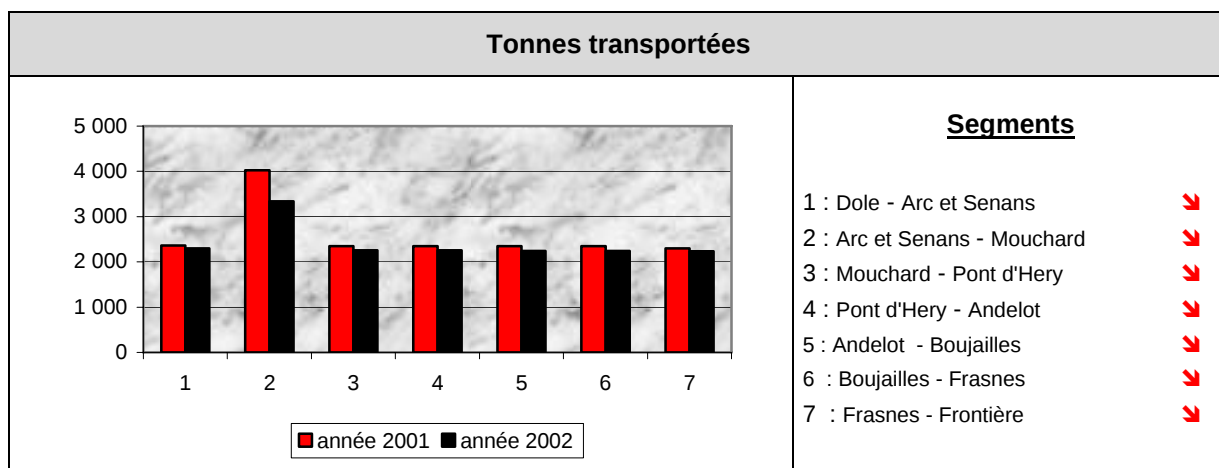


➤ La ligne Dijon - Vallorbe



moyenne
journalière
annuelle

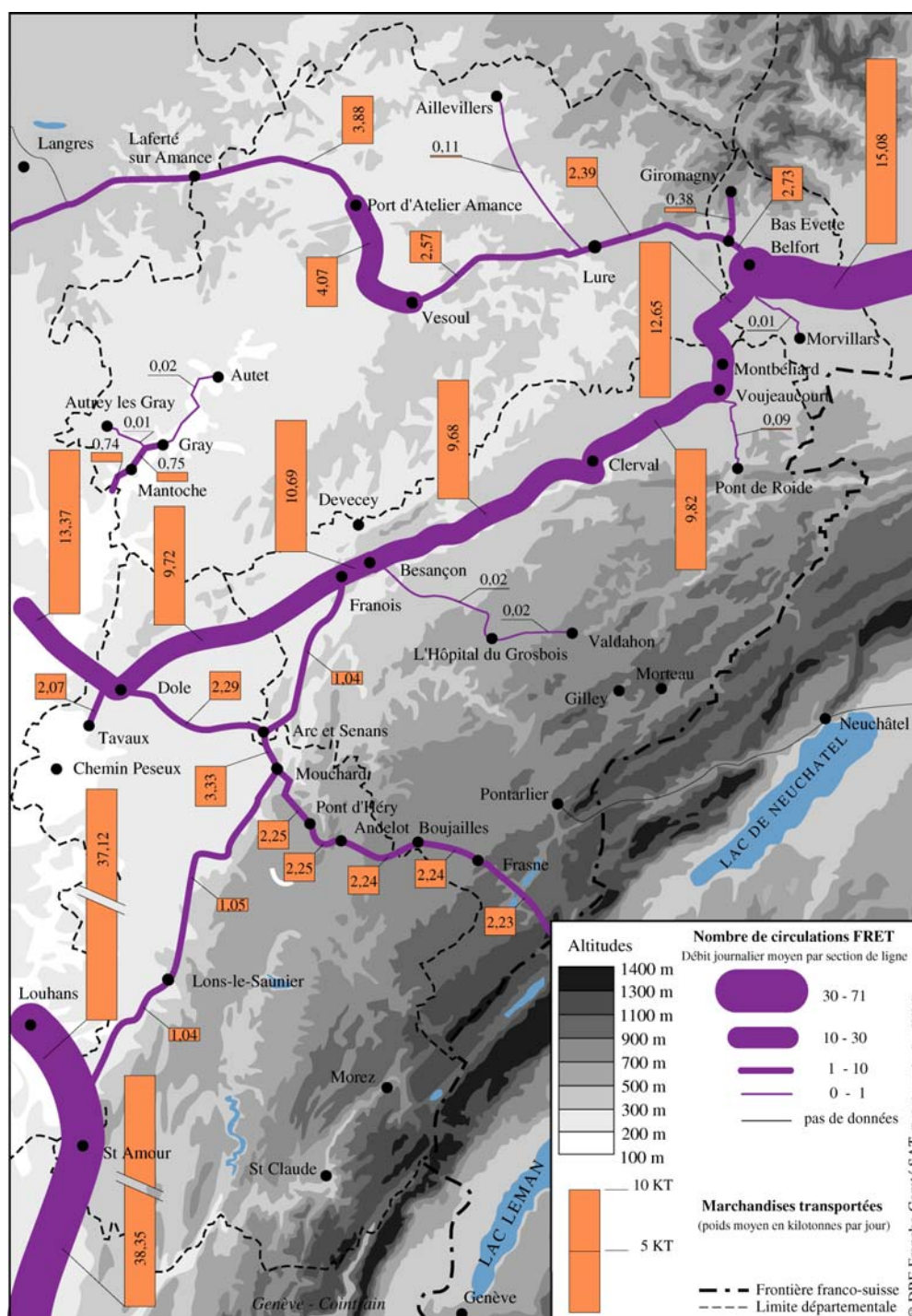
		Nbr de circulations			Nbr de véhicules		
		2001	2002	Evol 01/02	2001	2002	Evol 01/02
Dole	Arc et Senans	3.46	3.63	↗	58.12	59.26	↗
Arc et Senans	Mouchard	8.20	6.82	↘	139.78	105.02	↘
Mouchard	Pont d'Hery	3.43	3.55	↗	57.29	57.82	↗
Pont d'Hery	Andelot	3.43	3.55	↗	57.29	57.82	↗
Andelot	Boujailles	3.43	3.55	↗	57.06	57.29	↗
Boujailles	Frasnes	3.43	3.55	↗	57.06	57.29	↗
Frasnes	Frontière	3.34	3.53	↗	55.50	56.93	↗



3. Le transport de marchandises

3.3. La demande de déplacement par le fer

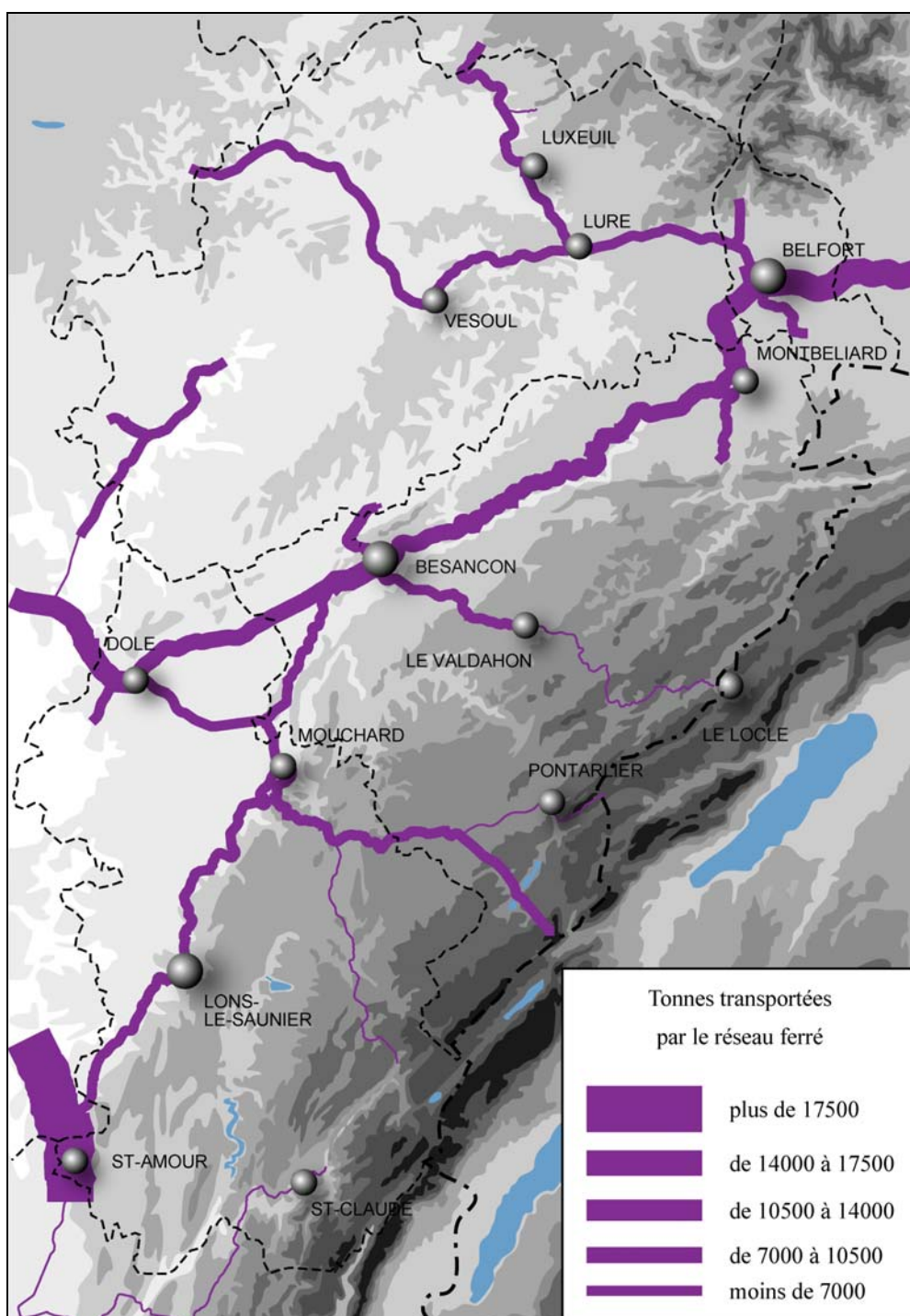
Carte des circulations fret en Franche-Comté en 2002

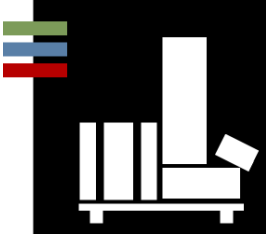


3. Le transport de marchandises

3.3. La demande de déplacement par le fer

Carte des tonnes transportées en 2002 par la voie ferrée en Franche-Comté





3. Le transport de marchandises

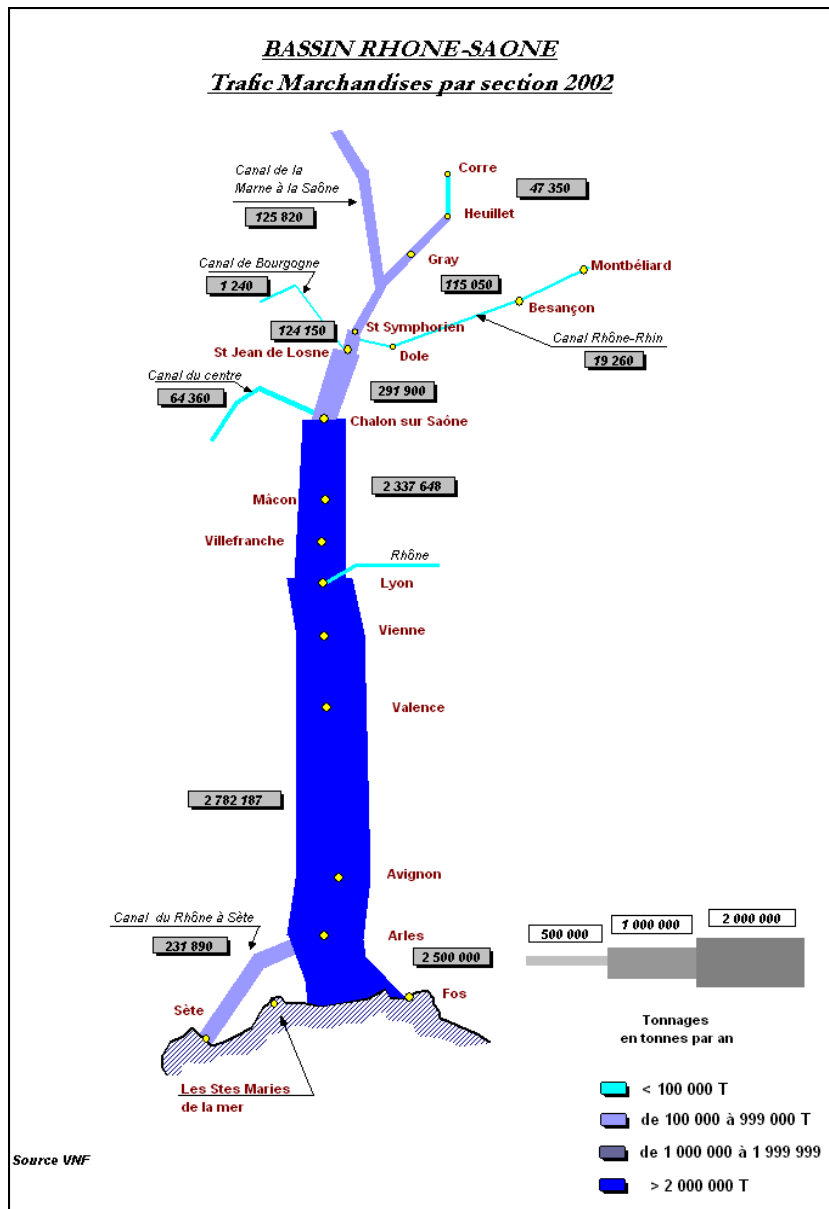
3.4. La demande de déplacement par voie fluviale

Le trafic fluvial 2002 du Bassin Rhône-Saône (Franche-Comté comprise)



Le trafic fluvial en terme de tonnage augmente considérablement en se rapprochant de la Méditerranée. La Franche-Comté qui appartient au bassin Rhône Saône supporte un faible trafic de l'ordre de 2 à 3% de la part de marché du transport. La raison principale est l'absence de réseau fluvial à grand gabarit auquel viennent s'ajouter trois autres facteurs :

- une configuration géographique particulière,
- un relatif éloignement des ports de la mer du Nord,
- et un trafic essentiellement de minéraux bruts, matériaux de construction, denrées alimentaires et fourragères, produits agricoles et animaux vivants.



3. Le transport de marchandises

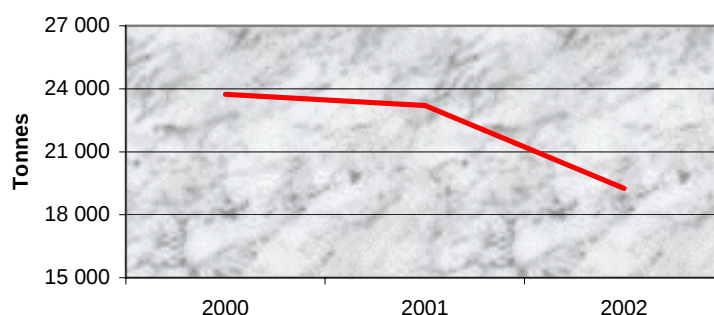
3.4. La demande de déplacement par voie fluviale

L'évolution du trafic fluvial en Franche-Comté

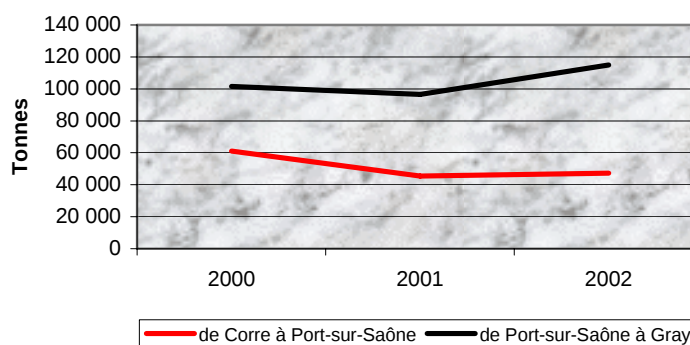
Tonnes	2001	2002	Évolution 2001/2002
Le canal du Rhône au Rhin	23 200	19 260	- 16.98% ↘
La Saône :			
Corre - Port-sur-Saône	45 400	47 350	4.30% ↗
Port-sur-Saône - Gray	96 600	115 050	19.10% ↗

Alors qu'en 2001, le trafic fluvial du canal du Rhône au Rhin et de la Saône accusait une baisse générale, en 2002 seul le canal du Rhône au Rhin a un trafic négatif. La Saône connaît pour sa part une reprise de son trafic.

Le canal du Rhône au Rhin



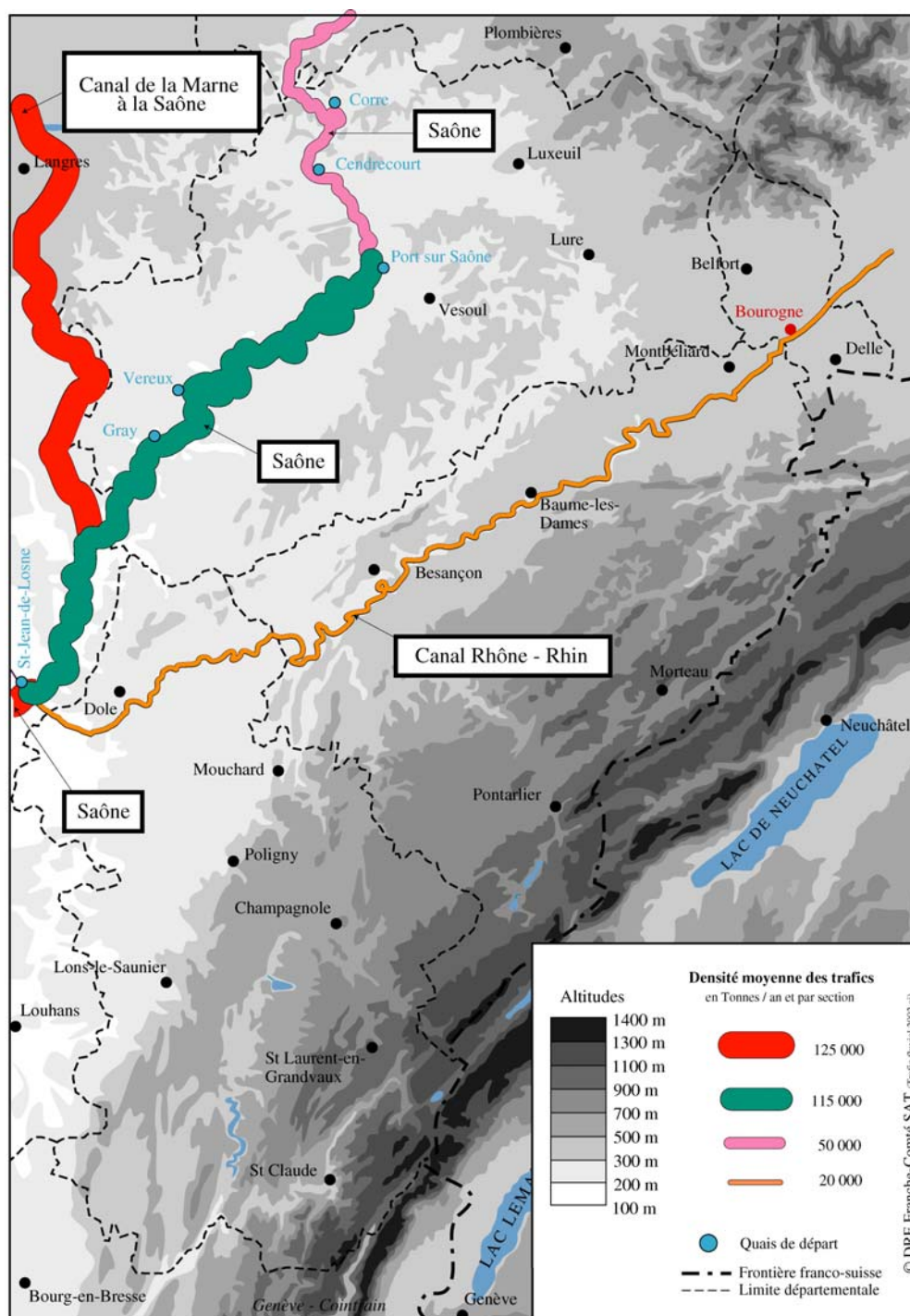
La Saône

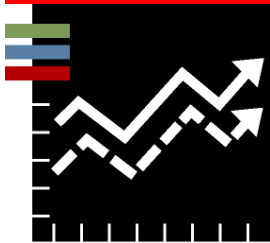


4. Le transport de marchandises

3.4. La demande de déplacement par l'eau

Carte du trafic fluvial 2002 en Franche-Comté





4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route



L'évolution du trafic routier, tous véhicules confondus, de 1998 à 2002

Pour chaque route nationale, le taux d'accroissement global a été évalué à partir de chiffres résultant d'un calcul de tendance.

Les symboles
ci-contre
sont utilisés
dans la suite

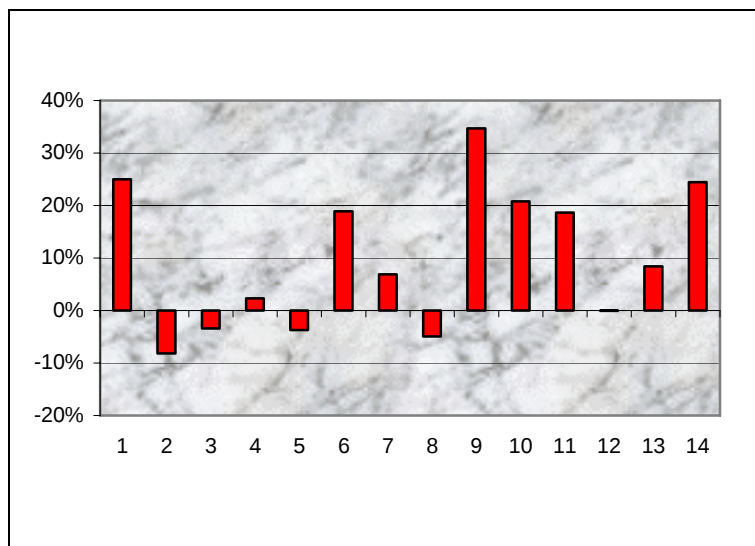
Tendance

de - 20% et plus	⇩
de - 20% à 0%	↘
de 0% à 20%	⇒
de 20% à 50%	↗
plus de 50%	⇧



R.N. 5

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

1 : Limite Côte d'Or - Saint Martin	↗
2 : Gevry - Parcey	↘
3 : Parcey - As de Pique	↘
4 : As de Pique - Mont-sous-Vaudrey ...	⇒
5 : Mont-sous-Vaudrey - Poligny	↘
6 : Poligny - Montrond	⇒
7 : Montrond - Pont Gratteroche	⇒
8 : Pont Gratteroche - Champagnole	↘
9 : Champagnole - R.D. 471	↗
10 : R.D. 471 - Champagnole	↗
11 : Champagnole - Saint Laurent	⇒
12 : Saint Laurent - Morez	↘
13 : Morez - La Cure	⇒
14 : La Cure - Limite Ain	↗

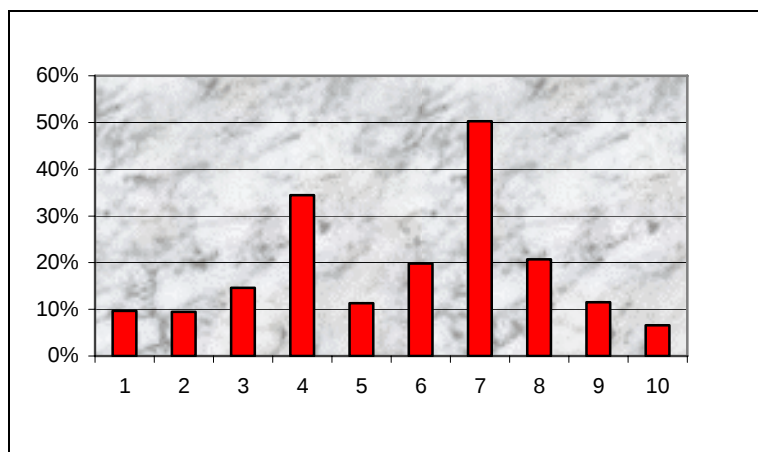
4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route



R.N. 19

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002

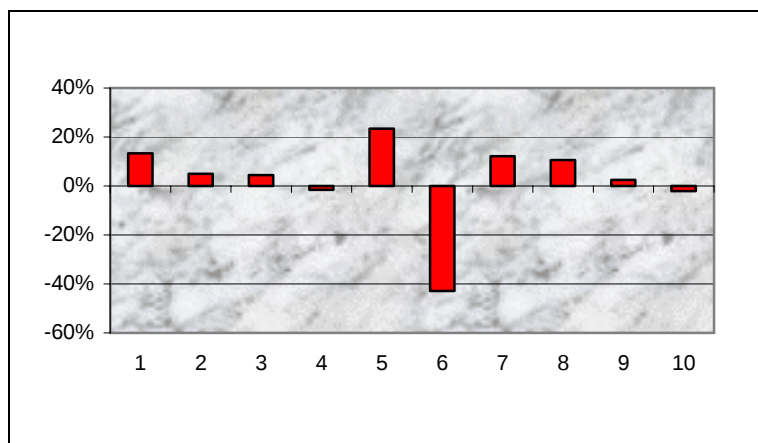


Sections

Tendance

1 : Cintrey - Combeaufontaine	⇒
2 : Combeaufontaine - Port-sur-Saône ...	⇒
3 : Port-sur-Saône - Charmoille	⇒
4 : Charmoille - Vesoul R.D. 457	↗
5 : R.D. 457 - RD 10 E	⇒
6 : RD 10 E - Vesoul R.N. 57	⇒
7 : Vesoul R.N. 57 - R.D. 919	↑
8 : R.D. 919 - Lure R.D. 64	↗
9 : R.D. 64 - Roye	⇒
10 : Roye - Ronchamp	⇒

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

1 : Ronchamp - Frahier	⇒
2 : Frahier - Chalonvillars	⇒
3 : Hte-Saône - Carref. RN 19/RD 483 A .	⇒
4 : Belfort R.D. 465 - sortie agglo	↘
5 : Belfort sortie agglo - carref.RN19/RN437....	↗
6 : Carref.RN19/RN437 et RN19/RN1019	↓
7 : Bretelle ½ Echang. Bourogne/Carref.RN 19/RN1019	⇒
8 : Carref.RN 19/1019 - Delle entrée d'agglo ..	⇒
9 : Delle entrée d'agglo - sortie d'agglo ...	⇒
10 : Delle - Douane	↘



Croissance 98/02 : La tendance à la baisse de la section 6 est due à l'emprunt de l'A 36 puis de la R.N. 1019 au lieu de la R.N. 19 Danjoutin Moval. A noter que pour les sections 6, 7, 8, 9 et 10, il s'agit de la tendance 99 - 02

Évolution 01/02 : l'évolution à la baisse de la section 4 (- 5.38%) pourrait résulter du manque de fiabilité des appareils de comptages (compteurs à tuyaux). La baisse des sections 6 (- 21.08%) et 7 (- 4.40%) peut s'expliquer par le changement du mode de comptage (boucle de détection magnétique à la place de compteurs à tubes). L'évolution négative de la section 10 (- 6.62%), située au poste douanier « France - Suisse », pourrait s'expliquer par la diminution des travailleurs frontaliers qui transitent chaque jour par ce lieu.

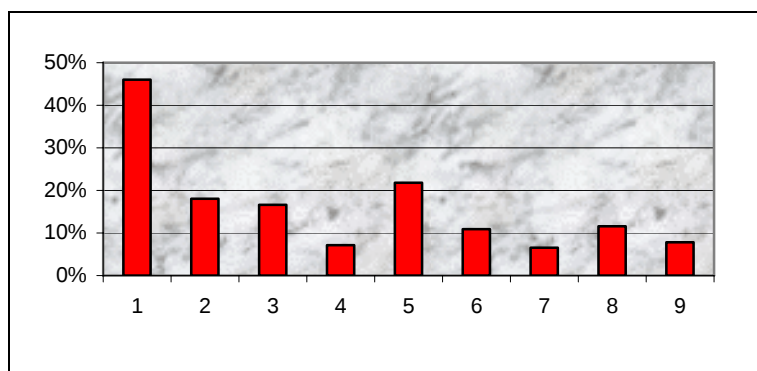
4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route



R.N. 57

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002

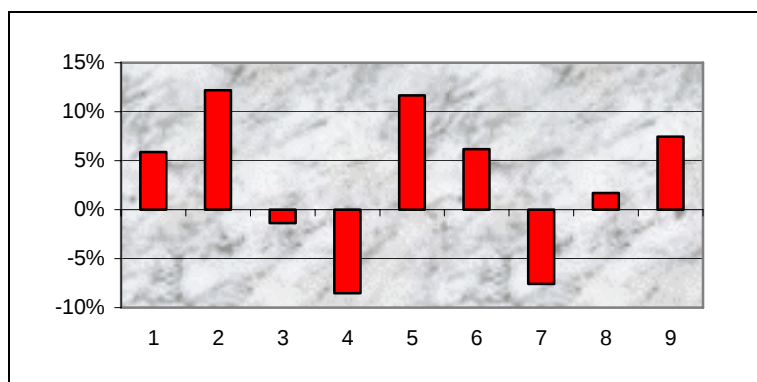


Sections

Tendance

1 : Vosges - Fougerolles	↗
2 : Fougerolles - Luxeuil	→
3 : Luxeuil - R.D. 6	→
4 : R.D 64 - Saulx	→
5 : Saulx - Vesoul R.N. 19	↗
6 : Vesoul R.D. 457 - Rioz	→
7 : Rioz - Doubs	→
8 : Hte-Saône - Echangeur A 36	→
9 : Echangeur A 36 - Besançon	→

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

1 : Besançon - Trou au loup	→
2 : Trou au loup - Saône	→
3 : Saône - Etalans	↘
4 : Etalans - Saint-Gorgon-Main *	↘
5 : Saint-Gorgon-Main - R.D. 130	→
6 : R.D. 130 - R.D. 72	→
7 : R.D. 72 - R.D. 47 *	↘
8 : Larmont - Les Rosiers	→
9 : Les Rosiers - La Suisse	→

* Compte-tenu du fonctionnement de certains comptages, il est possible que des trafics soient sous-estimés.

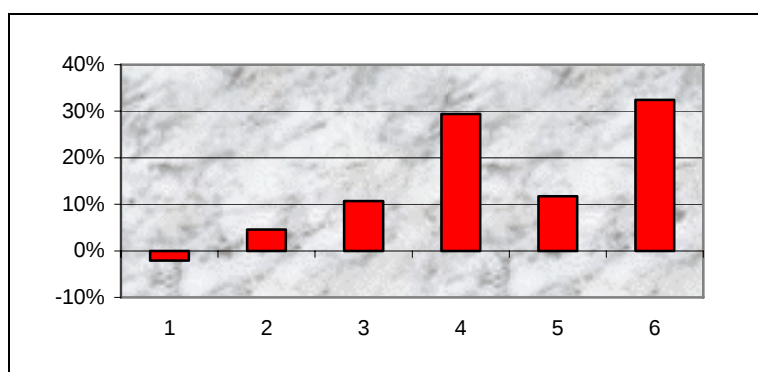
4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route



R.N. 73

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

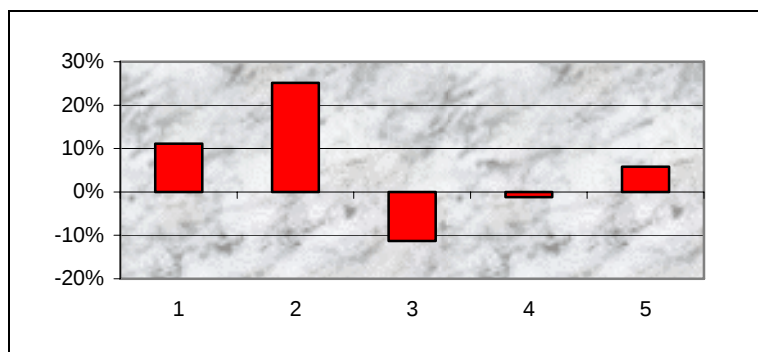
Tendance

1 : Limite Saône et Loire - La Borde	↗
2 : La Borde - R.N. 5	→
3 : R.N. 5 Saint Martin - Baverans	→
4 : Baverans - Limite Doubs	↗
5 : Jura - Echangeur R.N. 173	→
6 : Echangeur R.N. 173 - Besançon	↗



R.N. 78

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

1 : Limite Saône et Loire - Le Rocher	→
2 : Le Rocher - R.N. 83	↗
3 : Sortie Lons-le-Saunier - RD 52 a *	↘
4 : RD 52 a - Clairvaux	↘
5 : Clairvaux - Saint-Laurent	→

* Compte-tenu du fonctionnement de certains comptages, il est possible que des trafics soient sous-estimés.

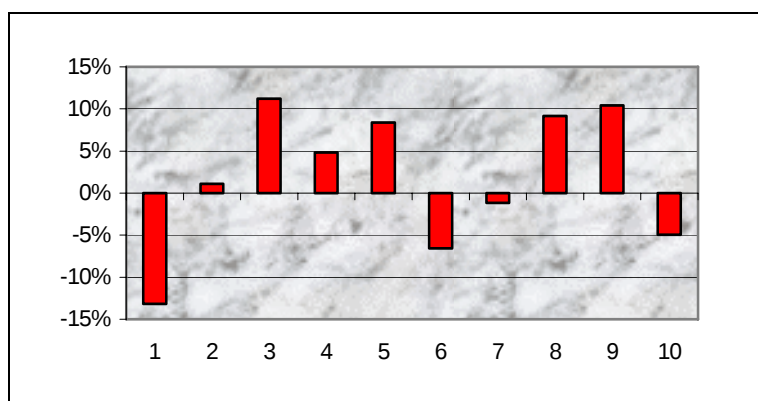
4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route



R.N. 83

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

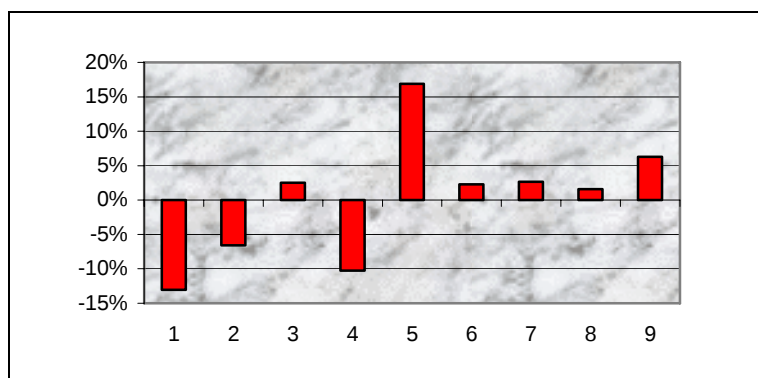
Tendance

1 : Limite Ain - Cuiseaux	↘
2 : sortie Lons-le-Saunier - R.D. 475	⇒
3 : R.D. 475 - Poligny	⇒
4 : Poligny - Arbois	⇒
5 : Arbois - Mouchard	⇒
6 : Mouchard - Limite Doubs	↘
7 : Jura - Quingey	↘
8 : Quingey - Larnod	⇒
9 : Larnod - Besançon	⇒
10 : Baume-les-Dames	↘



Croissance 98/02 : la baisse de trafic de la section 1 est due à l'existence de l'autoroute A 39.

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

1 : Baume-les-Dames - Clerval	↘
2 : Clerval - Echangeur A 36	↘
3 : Echangeur A 36 - Médière	⇒
4 : Médière - Haute-Saône	↘
5 : Aibre - Héricourt	⇒
6 : Hte-Saône - Carrefour N83/D483A	⇒
7 : Belf. Carref.Bld Carnot/Av.Foch - sortie aggro	⇒
8 : Belf., sortie d'agglo - échang. N1083 .	⇒
9 : Echangeur RN1083 - Ht-Rhin	⇒



Croissance 98/02 : A noter que pour la section 7, il s'agit de la tendance 99/02.

Évolution 01/02 : la baisse de trafic :

- des sections 1 et 2 est due à la réalisation de travaux sur le pont de Clerval. Les P.L. sont interdits à la circulation. Par ailleurs, on peut supposer que les locaux ont recherché des itinéraires de substitution.
- des sections 7 (- 4.04%) et 8 (- 5.90%) peut provenir du changement de mode de comptage (boucle de détection magnétique à la place de compteurs à tubes).

R.N.	Sections	Croissance de 1998 à 2002	Tendance
R.N. 173	• R.N. 73 - A 36	+ 11.23%	⇒
R.N. 273	• R.N. 83 - Besançon	+ 18.44%	⇒

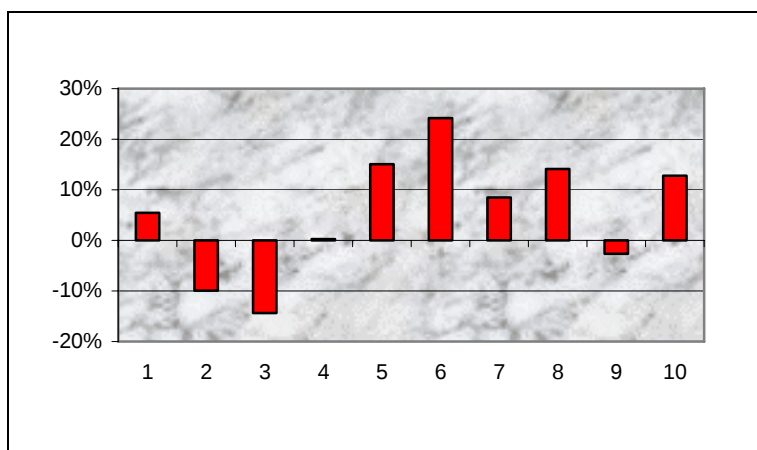
4. L'évolution des trafics

4.1. L'évolution de la demande de déplacement par la route



R.N. 437

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

1 : Mathay - Mandeuire	⇒
2 : Mandeuire - Beaulieu	↘
3 : Beaulieu - Valentigney	↘
4 : Valentigney- Audincourt	⇒
5 : Audincourt	⇒
6 : Audincourt - Exincourt	↗
7 : Exincourt - Echangeur A 36	⇒
8 : Echangeur A 36 - Sochaux	⇒
9 : Sochaux - Territoire de Belfort	↘
10 : Chatenois - Sévenans	⇒



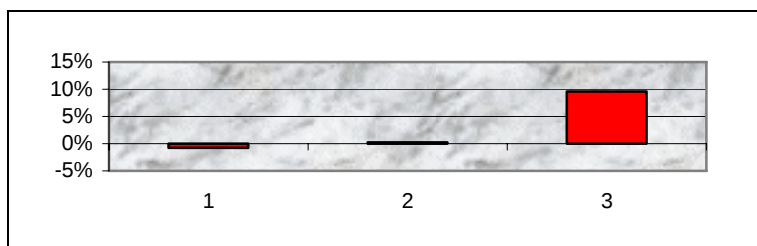
Croissance 98/02 : la baisse de fréquentation de la R.N. 437 (sections 2 et 3) est due à l'ouverture du diffuseur de Voujeaucourt de l'A 36.

Évolution 01/02 : l'évolution à la baisse de la section 10 (- 6.21%) pourrait résulter du manque de fiabilité des appareils de comptages (compteurs à tuyaux).



R.N. 463

Croissance V.L. + P.L. de 1998 à 2002



Sections

Tendance

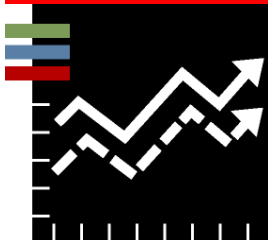
1 : Médière - Colombier-Fontaine	↘
2 : Colombier-Fontaine - Sochaux	⇒
3 : Sochaux - R.N. 437	⇒

R.N.	Sections	Croissance de 1998 à 2002	Tendance
R.N. 583	• Pénétrante Est de Belfort (R.D. 419 - R.N. 83 Vallon)	+ 8.18%	⇒
R.N. 1019	• Liaison R.N. 83 - A36 • Giratoire A 36 - Morvillars	+ 33.49% + 16.15%	↗ ⇒
R.N. 1083	• Rcade Nord de Belfort (Bretelle de Denney R.N. 83 - A 36)	+ 24.78%	↗



Évolution 01/02 : l'évolution à la baisse (-6.48%) de la R.N. 583 pourrait résulter du manque de fiabilité des appareils de comptages (compteurs à tuyaux).

Source : D.D.E.

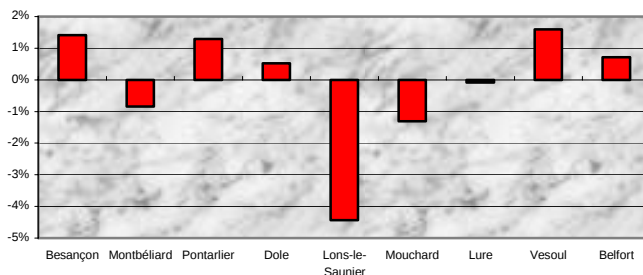


4. L'évolution des trafics

4.2. L'évolution de la demande de déplacement par le fer

Les tendances du trafic voyageur dans les principales gares

Nb de voyageurs	2001	2002	Évolution 2001/2002
Besançon	2 084 385	2 113 921	
Montbéliard	645 146	639 729	
Pontarlier	169 307	171 494	
Dole	627 893	631 199	
Lons-le-Saunier	315 748	301 754	
Mouchard	153 026	151 028	
Lure	127 720	127 607	
Vesoul	355 041	360 717	
Belfort	1 045 881	1 053 406	



Remarque :

les chiffres indiqués représentent le nombre de voyageurs montés ou descendus dans la gare, non compris les clients en correspondance dans cette gare.

L'évolution des fréquentations TER entre 2000 et 2002



Globalement les recettes TER connaissent une croissance significative depuis 2001. Plusieurs axes ferroviaires ont fait l'objet d'une restructuration de leur offre.

Toutefois l'axe Dijon - Belfort, dont le poids en termes de fréquentation est le plus fort, reste à restructurer de façon à mieux répondre à la demande de transport.

Les éléments présentés ne permettent pas de dresser un bilan avec pertinence car d'une part la

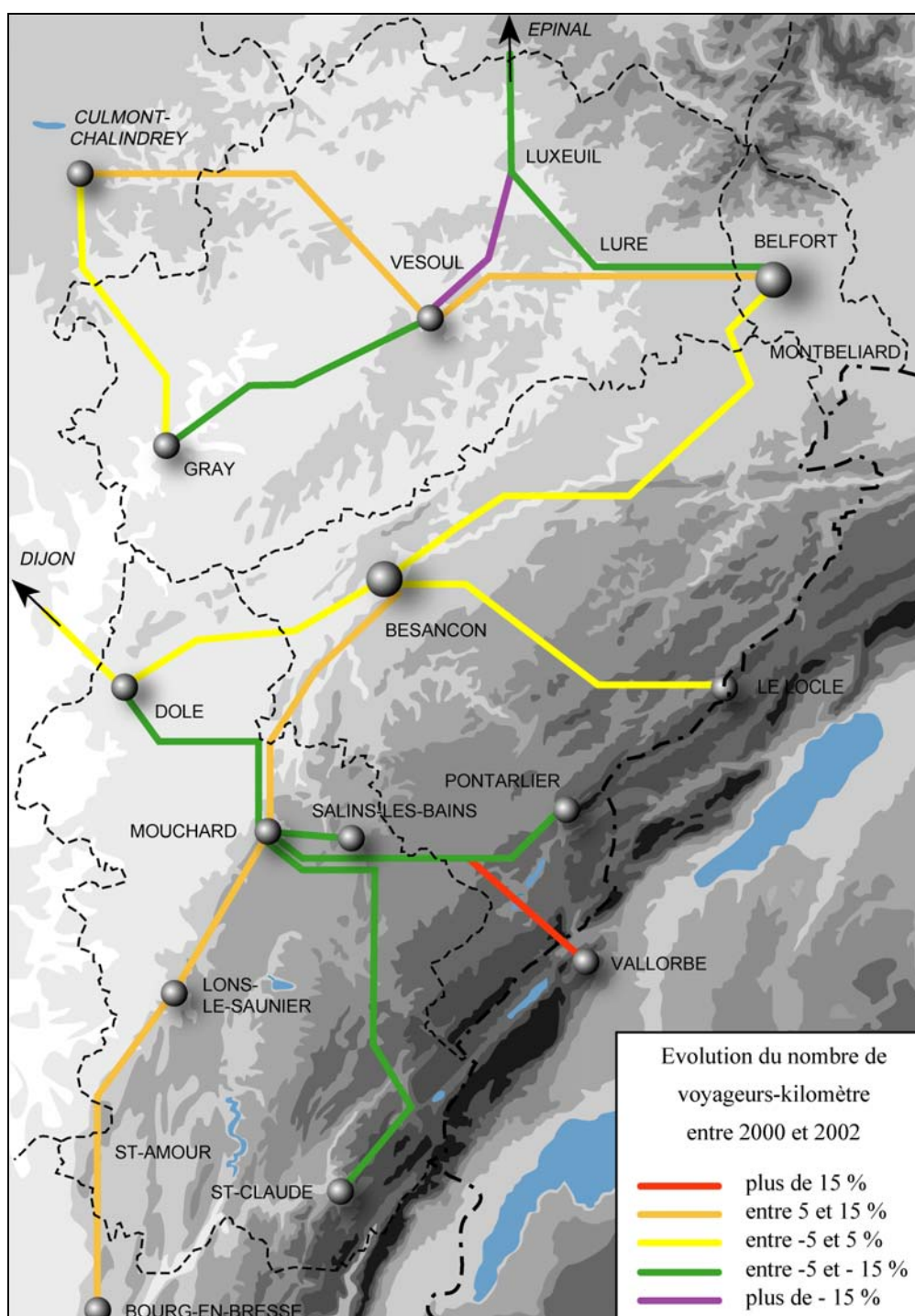
restructuration des armées a eu un fort impact sur l'évolution de la fréquentation des trains en Franche-Comté et d'autre part l'impact optimum des actions menées par la région en matière de transports n'est pas immédiat.

De plus, la carte de la page 72 fournit une vision à court terme et ne saurait être le reflet des effets de l'ensemble des actions engagées par Région Franche-Comté dans le cadre de sa mission d'autorité organisatrice des transports d'intérêt régionaux.

4. L'évolution des trafics

4.2. L'évolution de la demande de déplacement par le fer

Carte de l'évolution des fréquentations TER entre 2000 et 2002



Source : SNCF

4. L'évolution des trafics

4.2. L'évolution de la demande de déplacement par le fer



- Juin 2000 : adoption du Schéma Régional des Transports (SRT)
 - Mars - Novembre 2001 : négociations avec la SNCF pour la convention actuelle
 - 28 janvier 2002 : signature de la convention pour l'organisation et le financement du service public régional
- La convention d'exploitation des TER lie la Région à la SNCF jusqu'au 31 décembre 2006.

Les enjeux de la régionalisation

① Assurer une cohérence régionale avec les divers projets ferroviaires et intermodaux :

- liaison entre les services nationaux (T.G.V., G.L.) et les dessertes urbaines et régionales,
- résoudre les problèmes de mobilité péri-urbaine,
- maillage interdépartemental des principaux centres économiques et démographiques,
- accessibilité à l'ensemble du territoire régional.

② Rapprocher les lieux de décision des besoins de la clientèle :

- rendre le TER « attractif » et non plus seulement « inévitable » (qualité, ponctualité, rapidité, sécurité, environnement...),
- poursuivre l'organisation de comités de concertation de ligne,
- avoir une « stratégie de ligne » qui réponde à des besoins différents.

③ Créer une dynamique régionale économique et touristique autour des transports collectifs :

- les TER portent la couleur de la Région,
- créer de nouveaux produits tarifaires, touristiques, de loisir,
- favoriser la fluidité intermodale (voyages d'affaires, tourisme),
- favoriser les relations transfrontalières.

④ Tout en assurant une maîtrise des coûts :

- objectif de couverture des charges par les recettes de 35% en 2006. Il s'agit des recettes et dépenses réelles du TER en Franche-Comté. En 2000, les recettes commerciales ne couvraient que 29,5% des dépenses (l'un des plus faibles taux national),
- augmenter la fréquentation des trains déjà existants (le week-end, par exemple),
- faire un suivi régulier des modifications de l'offre et ne pas hésiter à les revoir le cas échéant.



ORT
OBSERVATOIRE RÉGIONAL
DES TRANSPORTS FRANCHE-COMTÉ

