



Plan Climat Air Energie Territorial

Diagnostic territorial

Contacts *BL évolution*

Alexandra WATIER

alexandra.watier@bl-evolution.com

Eloi DESVIGNES

eloi.desvignes@bl-evolution.com

BL
évolution

Contact *Terre d'Émeraude Communauté*

Marika DUBRAY

marika.dubray@terredemeraude.fr

III. Synthèse des enjeux et perspectives sectorielles

- Chiffres clés du territoire
- Synthèse des enjeux climat-air-énergie du territoire
- Zoom sur 4 thématiques :
 - Mobilités
 - Habitat et urbanisme
 - Tertiaire et industrie
 - Agriculture et espaces naturels

Pour chaque thématique :

- Synthèse des enjeux
- Atouts, faiblesses
- Potentiels de réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES

Mobilités



- Synthèse des enjeux
- Atouts, faiblesses
- Potentiels de réduction des consommations d'énergie et des émissions de GES



Répartition des émissions de gaz à effet de serre du transport routier

73% des émissions dues au transport routier de passagers

La dépendance à la voiture se traduit dans la répartition des émissions de GES du secteur routier : **56% des émissions viennent des véhicules particuliers.**

Le transport de marchandises (poids lourds) représente environ un quart des émissions du secteur. Au total, le transport de passagers représente 73% des émissions des transports.

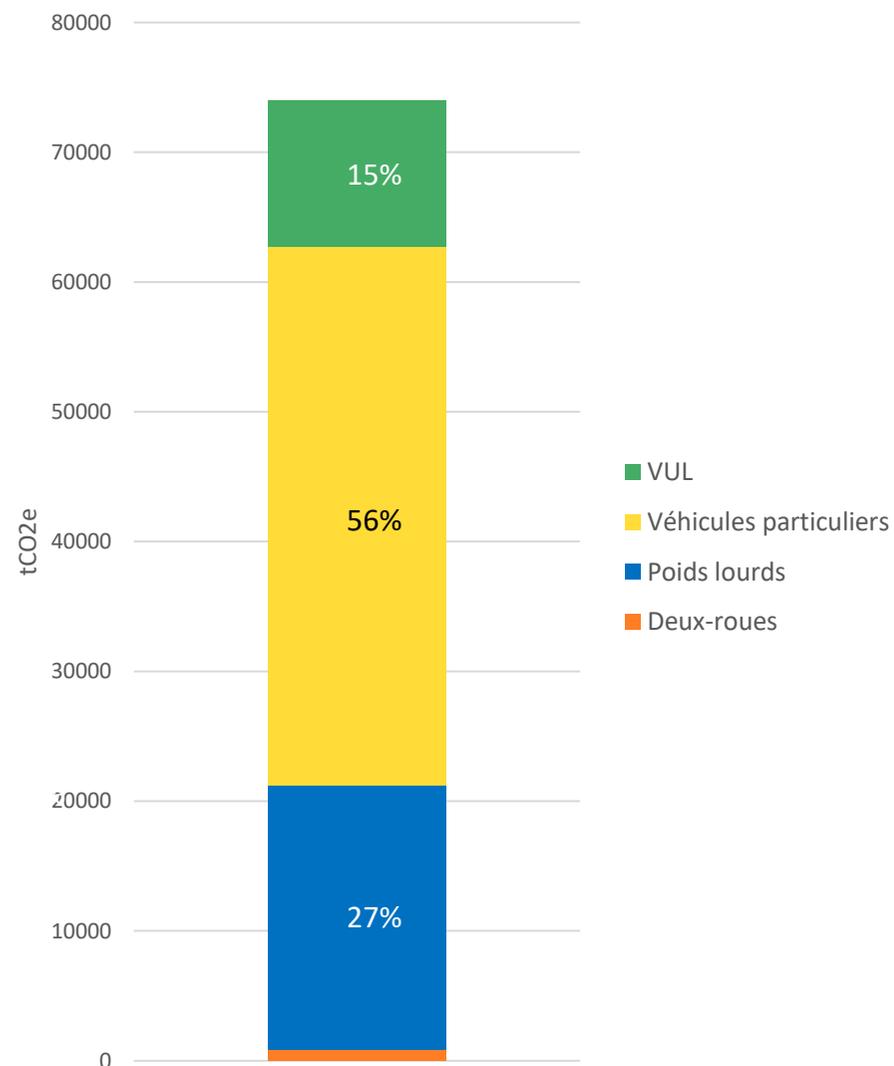
Approche cadastrale vs approche « responsabilité »

Les données de consommation d'énergie et d'émissions de GES présentés dans la première partie de ce diagnostic sont issues d'une analyse cadastrale des transports : elles sont attribuées proportionnellement aux territoires traversés. C'est l'approche réglementaire pour les PCAET. Certains observatoires ont développé une méthodologie complémentaire – l'approche responsabilité – qui attribue les consommations énergétiques et les émissions de GES aux territoires de destination, ce qui permet d'identifier les territoires générateurs de mobilité. Cette approche complémentaire n'est pas disponible pour la Région Bourgogne-Franche-Comté.

VUL = Véhicules Utilitaires Légers : véhicules de transport commercial avec un poids total autorisé en charge ne dépassant pas 3,5 tonnes

Véhicules particuliers : voitures particulières

Répartition des émissions de GES des transports routiers en 2018 - Terre d'Emeraude



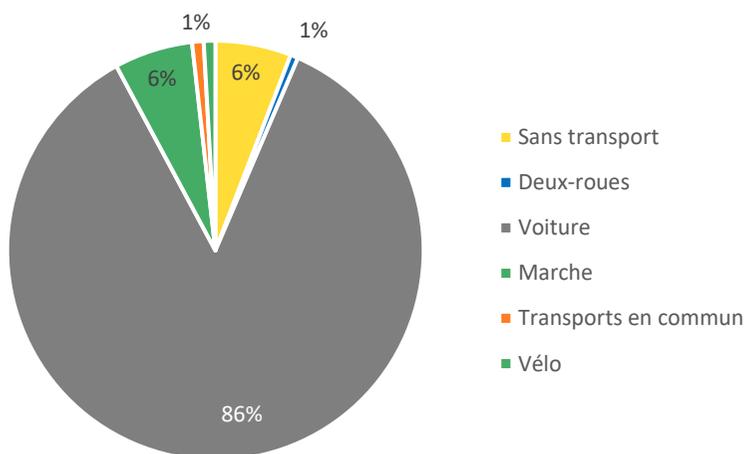


Une forte dépendance à la voiture

La voiture est le mode de transport privilégié pour **86% des actifs**. Pour 12% des actifs, il n'y a pas de déplacement (actifs habitant sur leur lieu de travail ou travaillant depuis leur domicile, 6%) ou un déplacement à pied (6%). Les autres modes de transport (vélo, transports en commun) ont une part modale marginale (< 1%).

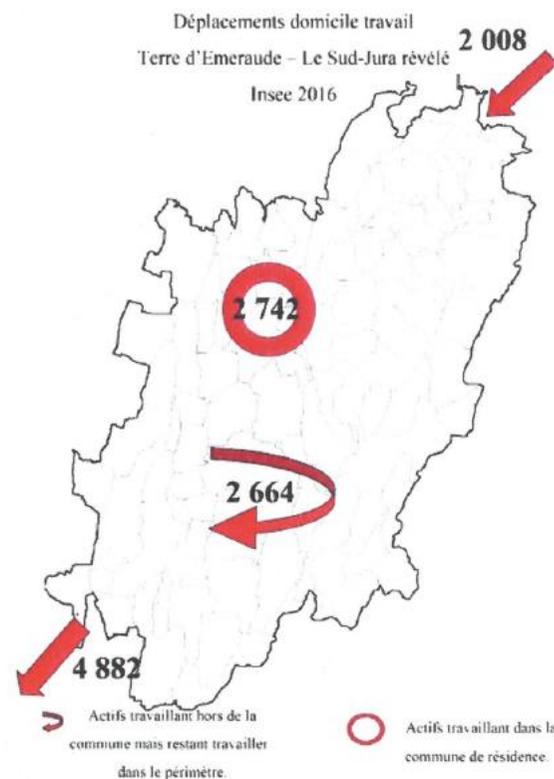
Sur le territoire, 92% des ménages possèdent au moins une voiture, et la moitié en possède 2.

Mode de déplacement domicile-travail des actifs en 2018 - Terre d'Emeraude



Les habitants du territoire de Terre d'Emeraude Communauté **habitent en moyenne à 27,8 km de leur lieu de travail**. C'est plus du double de la moyenne nationale (13,3 km selon l'Enquête Mobilité des Personnes 2019). Cet éloignement relatif entre le domicile et le lieu de travail, conjugué à la faible densité du maillage de transports en commun, crée une dépendance forte à la voiture.

26% des actifs travaillent dans leur commune de résidence. Pour ces populations, les mobilités actives peuvent constituer une solution de mobilité pertinente. C'est particulièrement vrai dans les 4 bourgs-centres du territoire, où travaillent 43% des actifs y résidant.



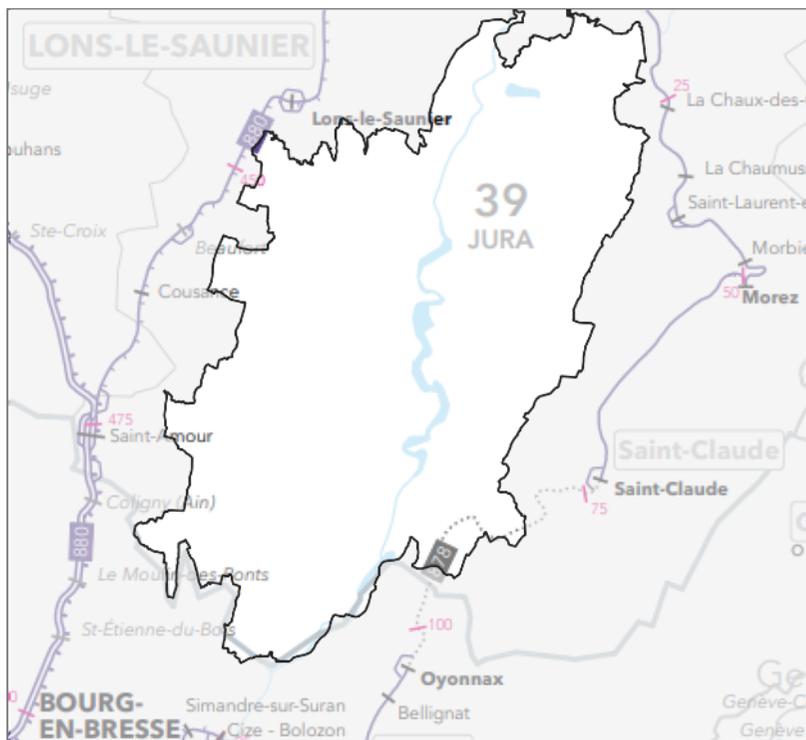
Près de la moitié des actifs travaillent en dehors du territoire de Terre d'Emeraude Communauté (INSEE, 2016). Ils sont particulièrement dépendants de la voiture pour leur déplacement domicile-travail (notamment en raison de la desserte en transports en commun, cf page suivante), tout comme les actifs travaillant sur le territoire mais en dehors de leur commune de résidence.



Des transports en commun peu développés

Pas de réseau ferré sur le territoire

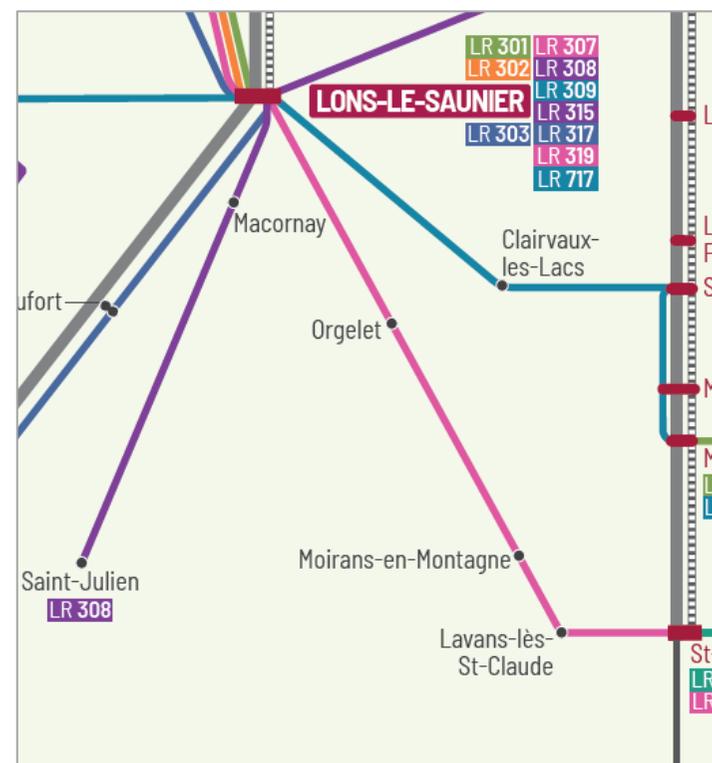
Le réseau ferroviaire ne dessert pas le territoire de Terre d'Émeraude Communauté. Les gares les plus proches sont celles de Lons-le-Saunier, de Saint-Claude, de Morez ou de Saint-Amour.



Carte du réseau ferré en France en 2020 (SNCF Réseau)

Un réseau routier peu dense

Le réseau régional Mobigo dessert 4 communes de TEC : Clairvaux-les-Lacs, sur la ligne LR309 reliant notamment Lons-le-Saunier et Morez ; Orgelet et Moirans-en-Montagne, sur la ligne LR307 entre Lons-le-Saunier et Saint-Claude, et Val Suran, reliée à Lons-le-Saunier via la ligne LR308. Ces communes rassemblent plus de 20% de la population de Terre d'Émeraude Communauté. La fréquence de desserte est faible : 2 bus le matin à destination de Lons-le-Saunier pour la LR307, 3 pour la LR309 et 1 pour la LR308.



Carte du réseau régional ferroviaire et routier (Mobigo)

Contexte

Le secteur de la mobilité repose essentiellement sur la voiture individuelle, en raison du caractère rural du territoire et des distances domicile-travail relativement importantes. Le territoire est traversé par deux axes routiers principaux, la D470 et la D678 qui drainent des flux importants. Il n'est en revanche pas relié au réseau ferré, et seules Clairvaux-les-Lacs, Orgelet, Val-Suran et Moirans-en-Montagne sont desservies en transports en commun.

Chiffres clés climat-air-énergie

-  **39%** de la consommation d'énergie
-  **38%** des émissions de gaz à effet de serre
-  **63%** des émissions de NOx

Atouts	Faiblesses
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Le réseau de bus MOBIGO dessert 4 communes principales (Orgelet, Clairvaux-les-Lacs, Moirans-en-Montagne, Val Suran) et les lie aux principaux pôles locaux d'activité (Lons-le-Saunier, Saint-Claude, ...) ▪ Plus d'un quart des actifs travaillent dans leur commune de résidence, et 43% pour les 4 bourgs-centres. Les mobilités actives sont une solution cohérente pour ces populations. ▪ Un Schéma Directeur Vélo Départemental en place, et des Schémas Directeurs des Déplacements Doux sur les 4 anciennes Communautés de Communes ▪ Programme <i>Petites Villes de Demain</i> à Arinthod et Moirans-en-Montagne : actions d'aménagement de pistes cyclables ▪ Moirans-en-Montagne : initiatives IRVE, Rézo Pouce, stationnements vélos ▪ Un schéma d'implantation des IRVE et proposition d'accompagnement par le SIDE C ▪ Des projets en réflexion avec les entreprises sur le sujet des mobilités dans le cadre du COT ▪ <i>JURASSIC Vélo Tours</i> : itinéraires vélos touristiques et points de location de VAE ▪ Projet <i>LYVIA</i> sur le territoire du Haut-Jura (17 communes de TEC) ▪ Plusieurs zones de stationnement réservées au covoiturage mises en place sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des distances domicile-travail élevées ▪ 86% des déplacements domicile-travail sont réalisés en voiture ▪ Pas de desserte ferroviaire ▪ Seules 4 communes bénéficient d'un service de transports en commun (pas de liaison Arinthod – Lons-le-Saunier) ▪ Une faible fréquence du service <i>MOBIGO</i> ▪ Un réseau d'infrastructures cyclables sous-développé, tant pour la mobilité quotidienne que touristique ▪ D'importants flux de transport de marchandises (transit)

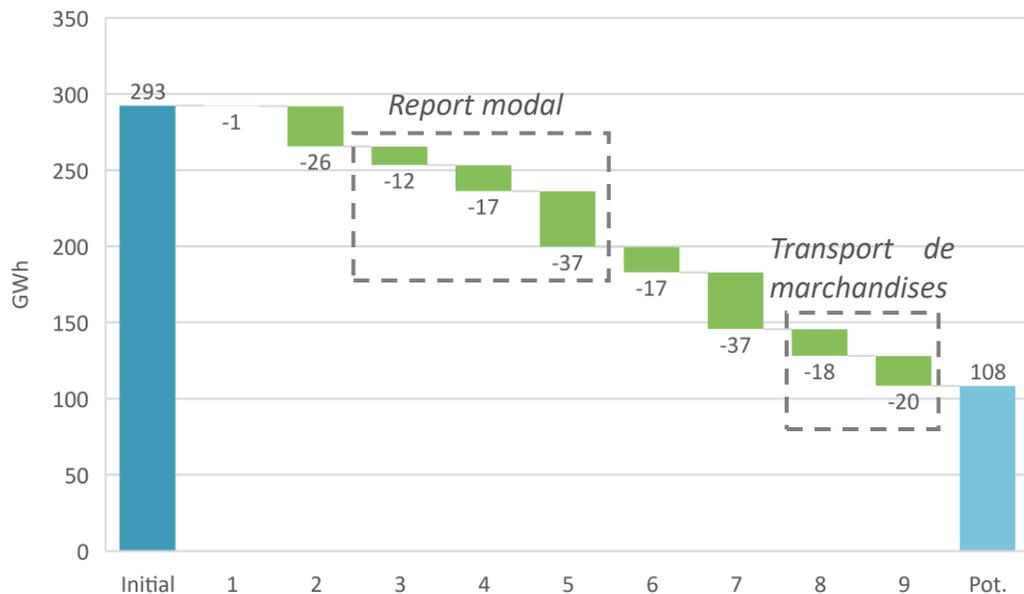
Enjeux	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Développement du covoiturage ▪ Développement des modes actifs dans les communes, en particulier à Moirans, Arinthod, Clairvaux-les-Lacs et Orgelet ▪ Développement des itinéraires cyclables touristiques (sur l'axe Lons-le-Saunier – Haut-Jura par exemple) ▪ Renforcement de la fréquence du service de transports en commun et développement de l'offre ▪ Orientation pour le remplacement des véhicules thermiques par des véhicules légers et à faibles émissions
---------------	--



Diminution des flux et évolution des motorisations

Le potentiel de réduction de la **consommation d'énergie** dans le secteur des transports est de **185 GWh**, soit une diminution de **63%**. Pour le transport de personnes, le principal levier est le report modal vers des transports actifs et des transports partagés, en particulier du covoiturage. Les autres leviers sont la baisse des besoins en déplacement induite par la réorganisation du territoire et aux nouveaux services dédiés, la généralisation de l'écoconduite, la baisse des vitesses de circulation et la généralisation des véhicules électriques pour les véhicules légers. Pour le transport de marchandises, les leviers sont une réduction des flux grâce au développement des circuits courts et un changement des motorisations (électrification, hydrogène). Ces leviers permettent également de réduire les émissions de GES. Au total, le potentiel de réduction des **émissions de GES** est de **72 500 tCO2e**, soit une diminution de **98%**, ce qui montre qu'il est possible de parvenir à un système de mobilité bas-carbone.

Potentiel maximum de réduction des consommations d'énergie



Potentiel maximum de réduction des émissions de GES



- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| 1. Evolution démographique | 4. Transports en commun | 7. Evolution des motorisations - Personnes |
| 2. Diminution besoins de déplacements | 5. Covoiturage | 8. Diminution besoins - Marchandises |
| 3. Modes de déplacement doux | 6. Eco-conduite et réduction des vitesses | 9. Evolution des motorisations - Marchandises |