

## Les déplacements des Lédoniens : Approche des comportements d'une population avant la mise en service de l'autoroute A 39

Pascal Bérion, IRADES

La mise en service d'une liaison routière rapide ou d'une ligne TGV est susceptible de transformer la géographie des déplacements et, par là même, de modifier l'organisation spatiale d'une région dans la mesure où elle conduit à l'émergence de nouvelles pratiques.

### Position de Lons-le-Saunier dans le trafic routier européen



Source : Schéma 2005, Conseil régional de Franche-Comté 1990

Une autoroute améliore l'accessibilité des lieux et accroît la mobilité des individus ; pour une ville, le désenclavement qui en résulte peut favoriser une meilleure insertion dans le réseau urbain régional ou, au contraire, déstructurer ce réseau en le plaçant sous la coupe d'une ville beaucoup plus puissante, extérieure à la région.

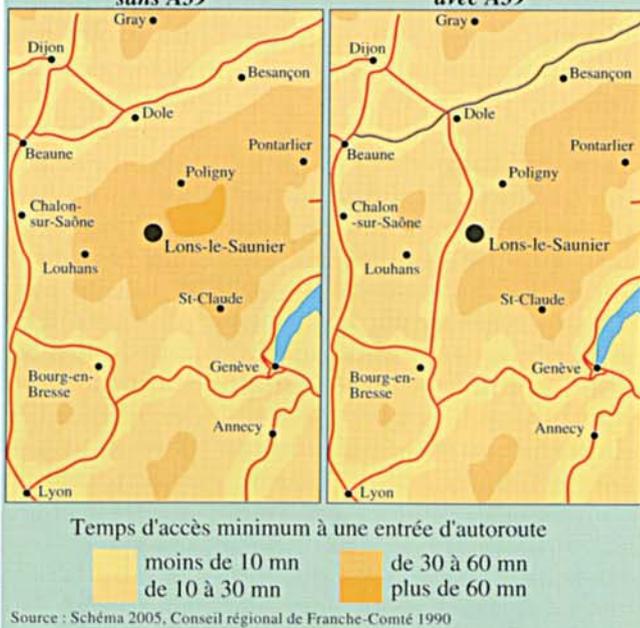
Ce phénomène est actuellement étudié à Lons-le-Saunier. La ville connaît encore un relatif enclavement en l'absence de connexion sur les grandes infrastructures modernes de transport routier, mais la situation va se modifier profondément à partir de 1998 avec l'achèvement de l'autoroute A 39 qui intégrera Lons-le-Saunier et son agglomération au réseau autoroutier national et international.

La mise en évidence des transformations qui vont résulter de l'ouverture de l'autoroute A 39 suppose que soit connue la situation actuelle pour la confronter à celle induite par sa mise en service. Pour ce faire, il a été réalisé, à la fin de l'année 1993, une enquête de mobilité auprès des habitants de Lons-le-Saunier. Une enquête similaire sera conduite trois années après la mise en service de l'autoroute (en 2000-2001), lorsque les nouvelles habitudes de déplacement seront stabilisées.

### La mobilité révélée par enquête

On a retenu comme hypothèse que seuls les déplacements à moyenne distance, en particulier entre agglomérations desservies par des diffuseurs (accès-sortie à l'autoroute), seront fortement affectés par la mise en service de l'autoroute. C'est pourquoi l'analyse ne portera que sur les déplacements des Lédoniens en direction des agglomérations les plus proches. A ce titre la situation de Lons-le-Saunier dans le réseau urbain régional ne laisse pas d'être originale. Elle se situe à peu près à égale distance, une centaine de kilomètres, de trois

### Évolution de l'accessibilité à une autoroute



grandes villes qui sont aussi des capitales régionales et des pôles majeurs d'activités et de services : Besançon, Dijon et Lyon. Plus près, et à un autre niveau de la hiérarchie urbaine, les villes moyennes de Dole, Chalon-sur-Saône et Bourg-en-Bresse ne sont éloignées que d'une soixantaine de kilomètres. A l'exception notable de Chalon-sur-Saône, toutes ces villes seront reliées à Lons-le-Saunier par l'A 39.

L'enquête a été réalisée auprès de 735 personnes âgées de plus de 20 ans. L'échantillon, dont la structure reflète bien celle de la population de l'agglomération, peut être tenu comme représentatif. Outre des critères d'identification, il a été demandé à chaque enquêté le nombre de déplacements effectués, par lui-même et par l'ensemble du ménage, au cours de l'année 1993 en direction des agglomérations retenues, en précisant les motifs et le mode de transport utilisé.

*L'étude de la mobilité des Lédoniens s'inscrit dans le programme de recherche de l'Observatoire de l'environnement et des effets économiques de l'autoroute A 39. Cette opération, commandée par la SAPRR et le SETRA, a pour ambition, pendant une période de dix ans, d'étudier les transformations induites par la nouvelle infrastructure dans les régions traversées. Parmi les nombreux thèmes abordés par l'observatoire, ceux de la mobilité et des modifications des relations interurbaines constituent un axe de recherche essentiel.*

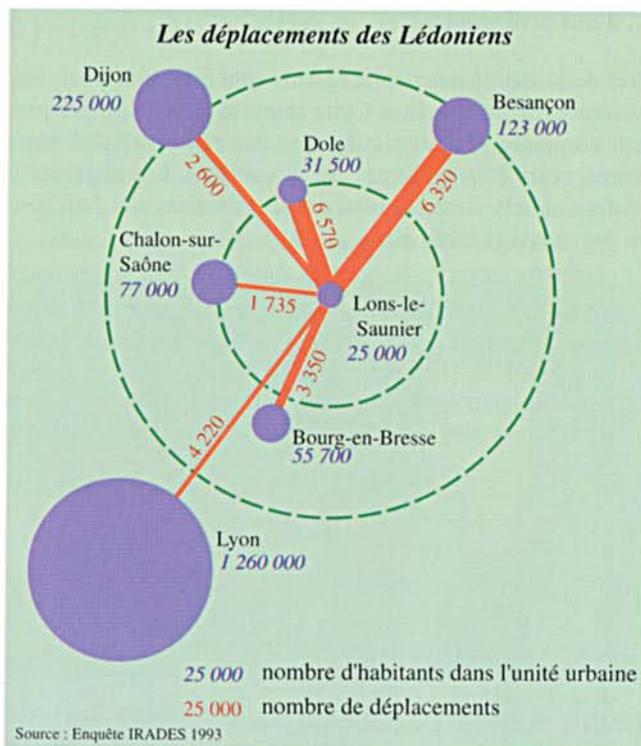
*De plus l'observatoire, composante "socio-économique", s'intéresse au rôle de l'autoroute sur le développement économique des régions traversées, aux politiques publiques d'aménagement mises en place pour valoriser le passage de cet équipement, aux effets sur l'agriculture et le foncier, aux conséquences sur l'activité touristique...*

### La prédominance des déplacements intra-régionaux...

Une première remarque s'impose : la mobilité générale des ménages en direction des six centres urbains voisins, est très forte : 34 déplacements par an. Mais cette moyenne masque en réalité des différences importantes puisque 20 % des ménages ont effectué moins de quatre déplacements alors que 40 % en effectuent au moins vingt. Par ailleurs, plus de 90 % des déplacements se font en automobile ; les transports collectifs routiers et ferroviaires ne jouent donc qu'un rôle marginal.

La répartition des flux entre les six agglomérations retenues montre qu'il n'y a pas de relation simple entre leur taille (donc leur potentiel d'attraction) et leur distance à Lons-le-Saunier. Quatre constatations peuvent être faites.

- À distance et à poids démographique identiques, l'attractivité peut varier du simple au triple : Dole est le but de 26 %



des déplacements et Chalon-sur-Saône de 7 %, Besançon (25 %) l'emporte sur Dijon (10,5 %).

- Globalement l'attraction des deux couronnes urbaines est à peu près équivalente : malgré un éloignement plus important, mais grâce à leur position plus élevée dans la hiérarchie urbaine, les capitales régionales attirent autant que les villes de la première couronne.

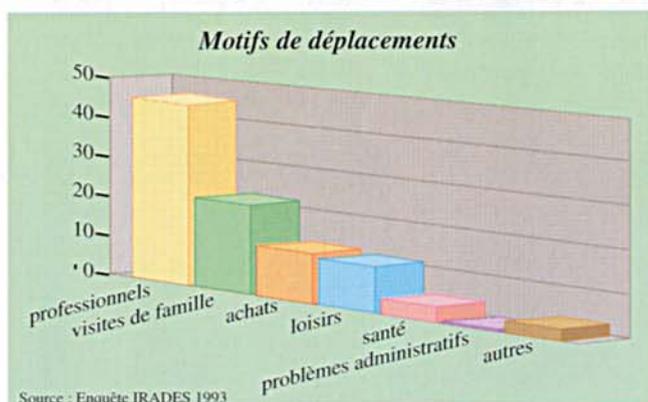
- L'attractivité varie également suivant les régions auxquelles appartiennent les différents pôles. Ainsi les deux agglomérations franc-comtoises dominent avec 52 % des déplacements, alors que celles de Rhône-Alpes et de Bourgogne n'en totalisent respectivement que 30,5 % et 17,5 %.

- Enfin, si les deux agglomérations comtoises ont un poids identique, tel n'est pas le cas des autres villes : en Bourgogne et en Rhône-Alpes, les capitales régionales (Dijon, Lyon) supplantent les villes moyennes pourtant plus proches de Lons-le-Saunier.

Ainsi l'organisation des déplacements des Lédoniens vers les centres urbains voisins montre que le facteur distance joue un rôle très secondaire. Toutes choses égales par ailleurs, l'appartenance à la même entité administrative ou au même cadre social de vie apparaît comme le phénomène le plus structurant. Au delà, les choix semblent dépendre avant tout de la place dans la hiérarchie urbaine, Lyon se plaçant en tête devant Dijon et les deux villes moyennes de Bourg-en-Bresse et de Chalon-sur-Saône.

**... à but professionnel**

Près de la moitié des déplacements sont effectués pour des raisons professionnelles. Cette importance s'explique par leur caractère systématique, avec des rythmes hebdomadaires, voire dans quelques cas, quotidiens. Les impératifs professionnels viennent bien avant les visites aux familles ou les achats et les loisirs.



Par delà ce constat général, est-il possible de mettre en relation motifs et destinations ? En d'autres termes, les villes exercent-elles des attractivités différenciées sur la population lédonienne ? L'analyse des résultats montre que les situations s'écartent assez peu du schéma général. Un certain nombre de tendances méritent cependant d'être soulignées.

La répartition des flux pour les visites familiales est la plus uniforme et reflète le caractère aléatoire de ce type de relations. Les déplacements professionnels se font préférentiellement avec les villes comtoises, en fonction sans doute de l'appartenance à une même entité administrative. Pour les achats, il faut remarquer la bonne attraction de Besançon et de Chalon-sur-Saône, en particulier par rapport à Lyon dont la position est très en retrait. Les relations de Dole avec la capitale jurassienne pour les loisirs soulignent l'appartenance de ces deux villes à la même aire de sociabilité. Enfin, les capitales régionales affirment leur prééminence dans le domaine de la santé en fonction de la qualité des services offerts.

**Une mobilité différenciée selon les catégories sociales**

L'intensité, la nature, mais aussi la destination des déplacements dépendent étroitement des caractéristiques sociales des personnes ou des ménages enquêtés : deux éléments apparaissent particulièrement discriminants. Tout d'abord la mobilité est d'autant plus forte que le ménage est jeune : à l'exception des raisons de santé, les jeunes (< 40 ans) se déplacent davantage quel qu'en soit le motif.

**Nombre moyen de déplacements par individu**

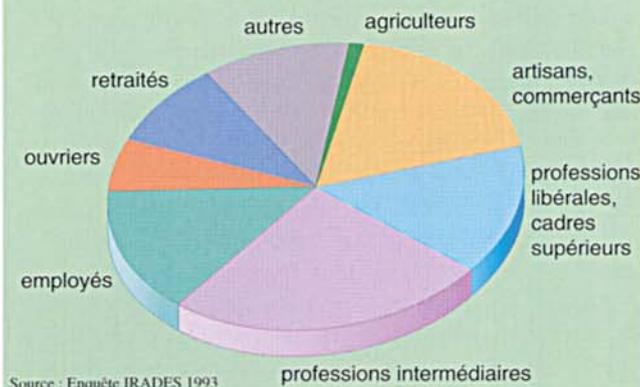
	- 40 ans	40 à 59 ans	60 et plus
professionnels	19	10,0	3,0
achats	5	3,5	0,8
visites	7	5,2	3,7
loisirs	4	3,0	1,5
santé	1	1,3	2,7
total	40	26,0	12,0

Source : Enquête IRADES 1993

Besançon polarise fortement les personnes âgées, alors que les jeunes se tournent plus volontiers vers les pôles lyonnais et bourguignons.

Les catégories sociales les plus favorisées, cadres supérieurs, professions libérales, mais aussi professions intermédiaires ont à la fois une mobilité plus grande et des espaces de déplacements plus ouverts. A l'inverse les employés, ouvriers et surtout retraités ont une mobilité faible et particulièrement orientée vers les villes comtoises.

**La mobilité selon les catégories professionnelles et sociales**



La construction de l'autoroute A 39 et en particulier la position des échangeurs dans l'espace vont modifier les conditions d'accessibilité des villes régionales depuis Lons-le-Saunier. Au cours des années à venir on assistera vraisemblablement à une augmentation de la mobilité générale en fonction des meilleures conditions de liaisons. Mais cette augmentation ne profitera pas également aux différents centres urbains : Lyon, Dijon et dans une certaine mesure Besançon seront sans doute les grands gagnants, au détriment des centres secondaires comme Bourg-en-Bresse, Dole et bien sûr Chalon-sur-Saône, non concerné par la nouvelle infrastructure. Une nouvelle enquête réalisée dans quelques années permettra de confirmer ou d'infirmer ces hypothèses et d'améliorer la connaissance des contributions d'une grande infrastructure à l'aménagement du territoire franc-comtois. ■