



© T. Platt

Mobilités

Pour une mise en cohérence des offres de transports aux différentes échelles du territoire

Synthèse des travaux du Conseil de Développement

2013 - 2016

SOMMAIRE

PRÉAMBULE	4
TRANSPORTS EN COMMUN	5
TRAJET MONTBÉLIARD - ACROPOLE / BELFORT : COMPARATIF HORAIRES LIGNE EXPRESS (BUS) / TER... DES DYSFONCTIONNEMENTS À SOULIGNER	6
ÉTUDE COMPARATIVE DES LIAISONS TER NORD FRANCHE-COMTÉ – SUD ALSACE	7
CONCLUSION	9
ANNEXES	11



PRÉAMBULE

Depuis 2010, le Codev a inscrit dans ses axes prioritaires la thématique transports / mobilités.

Dans chacune des contributions, élaborées grâce à l'intelligence collective, on retrouve des impératifs qui perdurent dans le temps :

La notion d'échelle : les projets doivent être pensés à l'échelle du bassin de vie.

La notion de gouvernance :

Volonté affichée du Codev de voir naître une Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM⁽¹⁾) Unique à l'échelle de l'Aire Urbaine (correspondant aujourd'hui au Pôle Métropolitain).

Après le renouvellement du Codev en 2013, d'autres sujets d'importance ont été abordés :

- Le projet Cadencité (THNS),
- La refonte du réseau secondaire pour un maillage cohérent et pertinent,
- L'incidence sur les déplacements de la fusion des Centres hospitaliers de Belfort et de Montbéliard sur un site unique situé à Trévenans (proximité de la Gare TGV),
- La desserte en Transports en Commun (TC) de l'espace central de l'Aire Urbaine (Montbéliard-CHBM-Gare TGV-UTBM).

⁽¹⁾AOM : nouvelle désignation des Autorités Organisatrices des Transports (AOT)



TRANSPORTS EN COMMUN

Constats

 La desserte de l'espace central en TC pour PMA est un enjeu majeur. Il est en effet primordial de transformer ce site en espace identitaire qui sache à la fois conjuguer dimension symbolique et réalité physique du devenir de l'Aire Urbaine.

L'axe central constituera un espace de développement stratégique avec la présence de la gare TGV, de l'UTBM et bientôt l'hôpital Nord Franche-Comté.

Ainsi, les flux de déplacements engendrés seront importants et ce sur une très grande amplitude.

Les acteurs sont unanimes pour considérer l'absence de gouvernance en matière de transport à l'échelle de l'Aire urbaine comme une cause majeure du retard pris en la matière.

 Les deux réseaux (OPTYMO et CTPM), compte tenu de l'éloignement relatif des pôles urbains de Belfort et Montbéliard, ne sont connectés que de façon très imparfaite et seulement en bout de ligne à Châtenois-les-Forges au Nord et à Beaucourt à l'Est.

La pertinence d'un raccordement entre les deux réseaux via une offre de type urbaine suffisamment performante est loin d'être évidente compte tenu encore une fois de la distance à couvrir et des temps de parcours envisageables.

 À l'échelle de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, une billettique commune est déjà en place entre la SNCF et les réseaux CTPM et Optymo. En effet, avec le Pass'OK (54€/mois), il est possible d'emprunter ces trois réseaux de transport collectif avec un billet unique.

Cette première initiative est à saluer, et à renforcer à l'avenir pour une interopérabilité cohérente sur le territoire.

 L'organisation de la mobilité intra-régionale et en direction de l'Alsace du sud est insuffisamment développée.

Recommandations

- ▶ Organiser la mobilité à l'échelle du bassin de vie (Aire Urbaine).
- ▶ Organiser les transports en prenant en compte les frontaliers, scolaires et la population rurale vieillissante.
- ▶ Créer un système de transport cohérent et non des réponses au coup par coup.
- ▶ Préserver le réseau ferroviaire existant (Pont-de-roide, Audincourt, Giromagny) afin de permettre la mise en place d'un réseau de tram train lorsque le contexte et l'évolution des mentalités le rendra possible.
- ▶ Etudier, systématiquement, l'impact sur les répartitions modales des décisions touchant à l'urbanisme et aux transports.
- ▶ Favoriser les débats et la concertation en amont et pendant la réalisation des grands projets.
- ▶ Développer une offre à destination des salariés du privé et à destination du personnel du futur site hospitalier (5h du matin).
- ▶ Pour les jours de matchs ou de concert à l'Axone, inciter les personnes à utiliser les transports en commun mis en place.



TRAJET MONTBÉLIARD-ACROPOLE / BELFORT

COMPARAISON DES HORAIRES LIGNE EXPRESS (TC) ET TER ...

DES DYSFONCTIONNEMENTS À SOULIGNER

L'annexe du compte-rendu de la commission mobilités et accessibilités du Codev réunie le 4 septembre 2014 mettait en évidence deux points (voir annexe 3) :

1 - 50 % des liaisons assurées par l'express autoroute de CTPM / OPTYMO n'apportent rien par rapport aux liaisons TER.

Les autres liaisons s'intercalent dans les plages horaires TER cadencées à la demi-heure : elles sont d'un intérêt limité : gain de 10 minutes à l'arrivée au prix d'un trajet plus long de 10 à 12 minutes et d'un inconvénient notoire : **la non desserte de Héricourt.**

2 - Des erreurs et oublis inacceptables sur les horaires indiqués par la centrale ILLICOM (la centrale de mobilité du Pays de Montbéliard).

Quid 27 mois après la diffusion du rapport aux acteurs concernés ?

1 - Liaisons assurées par l'express autoroute de CTPM/OPTYMO : LE STATU QUO

- ▶ Les horaires de l'express autoroute de CTPM/OPTYMO n'ont pas été modifiés. Les horaires TER ont subi des modifications mineures (le plus souvent de 1 ou 2 minutes) qui ne remettent pas en cause l'analyse faite en septembre 2014.

2 - La qualité de l'information proposée par Internet sur l'offre de transport de l'Aire urbaine : ABSENCE D'ERREURS MAIS L'INFORMATION EST TROP LIMITEE.

La CTPM n'utilise plus la centrale Illicom pour diffuser l'information, mais la gère directement. Les fréquentes erreurs relevées il y a 2 ans ont disparu.

- ▶ En revanche, la dimension multimodale de l'information est réduite à la portion congrue : seules les liaisons TER Belfort-Héricourt-Montbéliard sont prises en compte sur le calcul d'itinéraires mais pas sur les fiches horaires ce qui est regrettable. Le réseau belfortain (OPTYMO) n'est pas pris en compte.

Conclusion

Il est incompréhensible que les doublons entre les TER et la ligne autoroutière EXPRESS n'aient pas été supprimés et redéployés, par exemple, dans les plages de 2 heures en milieu de matinée et d'après-midi dans lesquelles aucune offre de transport n'existe entre Belfort et Montbéliard.

Sauf à penser que la logique de concurrence (qui conduit à concentrer l'offre là où le potentiel de trafic est le plus important) prévaut sur la logique de complémentarité du service public...

Quant à la mise en place d'une centrale de mobilité qui couvre toute l'aire métropolitaine, elle doit figurer parmi les plus hautes priorités.

ÉTUDE COMPARATIVE DES LIAISONS TER NORD FRANCHE-COMTÉ / SUD ALSACE

Constats

-  Les liaisons TER Besançon-Dijon et Montbéliard-Mulhouse desservent des bassins de vie et d'emploi d'effectifs comparables. Cependant, le nombre de circulations et la vitesse commerciale entre Besançon et Dijon sont près de 50% supérieures à celles constatées entre Montbéliard et Mulhouse.
-  Le quotidien des habitants implique des déplacements de plus en plus importants.
-  La carte des interactions territoriales dépasse les frontières des EPCI, voire des Etats.
-  Une iniquité marquée dans le traitement des voyageurs (existants ou potentiels) au détriment du Nord Franche-Comté.
-  Desserte Besançon-Dijon, deux sens cumulés, comporte 46 liaisons quotidiennes contre 32 liaisons seulement sur Montbéliard-Mulhouse.
-  Desserte Besançon-Dijon, ne comporte que des liaisons directes alors que Montbéliard-Mulhouse n'en comporte aucune. Il n'y donc aucune chance d'échapper aux correspondances en gare de Belfort qui peuvent être grandement améliorées.
-  La synergie entre le nord Franche-Comté et le sud Alsace est une condition essentielle du développement de ces territoires.
-  Les voyageurs existants et potentiels sont actuellement fortement pénalisés par la médiocre qualité des dessertes TER sur l'épine dorsale Montbéliard-Mulhouse reliant ces deux territoires.
-  Le potentiel de voyageurs existe et justifie une qualité de desserte en termes de fréquence et de vitesse commerciale comparable à celle existant entre Besançon et Dijon.

Le constat est indiscutable.

Propositions

- ▶ **Une élévation qualitative et quantitative des dessertes TER entre le nord Franche-Comté et Mulhouse au même niveau que la desserte Besançon – Dijon.**
- ▶ **Le prolongement des dessertes Mulhouse-Belfort, jusqu'à Montbéliard au moins, pour supprimer les correspondances à Belfort (au-delà du gain de temps, certes limité à cause du rebroussement belfortain, il convient de prendre en compte le confort des voyageurs).**
- ▶ **La mise en place d'un cadencement sur l'ensemble de l'axe Mulhouse-Dijon.**

Le Conseil de Développement de Pays de Montbéliard Agglomération n'ignore pas qu'il s'agit d'un chantier complexe qui exigera des autorités organisatrices et des opérateurs de transport qu'ils élargissent leur horizon. Une coopération étroite entre les deux nouvelles régions et également entre les directions territoriales SNCF sera indispensable.

Ces propositions sont à étudier sans attendre pour permettre une mise en place dès la mise en service de la desserte ferroviaire de l'Euro Aéroport.

Mais, sans attendre une refonte complète des dessertes, des améliorations ponctuelles doivent être apportées très rapidement sur les circulations les plus pénalisées en termes de temps de correspondance à Belfort.

Le Conseil de Développement de PMA invite tous les acteurs du nord Franche-Comté à se saisir de cette proposition d'intérêt général susceptible de contribuer au dynamisme économique et social des territoires concernés.



À SUIVRE...

Transports en commun

Il est à noter que de nombreux points qui avaient été soulignés dans la contribution de septembre 2014 " *un projet partagé... pour développer un transport public efficient dans l'Aire Urbaine* " trouvent aujourd'hui leurs réponses dans la dernière mouture du projet THNS :

Une ligne (« Aire Urbaine ») est désormais prévue pour desservir l'espace Médian depuis Montbéliard : Gare TGV, Hôpital et bientôt Université.

Liaisons TER

Une rencontre a été organisée avec Monsieur Michel NEUGNOT, 1^{er} Vice-Président à la Région Bourgogne – Franche-Comté le 18 juillet 2016.

Ce dernier a annoncé qu'il tiendrait compte des remarques et qu'il en ferait part aux services de la Région afin de les intégrer, dans la mesure du possible dans le projet global de réflexion autour des liaisons TER.

Perspectives / enjeux

Le Conseil de Développement note une avancée significative en termes de transport mais s'interroge déjà sur de nouvelles perspectives :

- ▶ **Quelle stratégie en matière de TC avec l'extension à 72 communes ?**
- ▶ **Quelle place au co-voiturage ? Quels leviers les collectivités peuvent actionner (organisation et Sécurisation des parkings) ? Pour information, une société concessionnaire d'autoroute (Vinci) s'est engagée à développer des aires pour le co-voiturage.**
- ▶ **Certains départements ont organisé l'auto-stop.**
- ▶ **A l'échelle du Pôle Métropolitain, étudier l'évolution des transports.**
- ▶ **Quelle ouverture vers le Sud Alsace et la Suisse (Canton du Jura) ?**
- ▶ **Exploitation des nouveaux modes de déplacement engendrés par le numérique.**





ANNEXES

Annexe 1	12
Les acteurs de la contribution	
Annexe 2	14
Désenclaver les liaisons TER Nord Franche-Comté / Sud Alsace	
Annexe 3	27
Comparatif des horaires Ligne express (TC) / TER	
Annexe 4	31
Les travaux du Codev en matière de Transports 2013-2016	
▶ " Pour une organisation des transports ambitieuse et partagée à l'échelle du bassin de vie "	
juillet 2013	
▶ " Un projet partagé... pour développer un transport public efficient dans l'Aire Urbaine "	
septembre 2014	
▶ " Desserte en TC de l'espace central de l'Aire Urbaine du/vers le Pays de Montbéliard "	
décembre 2014	
Annexe 5	34
La Presse en parle	

Annexe 1 : les acteurs de la contribution

Le groupe de réflexion

Pierre	BELOGEY
Jean-Louis	BERTRAND
Jean-Marie	BOBBIA
Xavier	BRAHIER
Philippe	CANALDA
Louis	CUENIN
Fabien	DESGRANGES
Stéphane	DUMAS
Patrick	ERARD
André	GROSJEAN
Yves	HAILLANT
Claude	HELLEC
Vincent	JOUET
François	LACHAMBRE
Jean-Marie	LANGLARD
Jean-Paul	LENFANT
Nelly	MAIRE
Marie-José	MARCHE
Guyène	MATTI
Romain	MEYER
Roland	POSTY
Jean-Claude	SAGOT
Jean-Luc	SCAVANIN
Gérard	THIEBAUT

Les personnes auditionnées

François	NIGGLI	Vice-président PMA Infrastructures, déplacements, Grands équipements
Damien	CHARLET	Vice-président PMA, chargé du THNS
Michel	NEUGNOT	1 ^{er} Vice-président de la Région Bourgogne-Franche-Comté
Raphaël	BAIZEAU	Chef de projet THNS PMA
François	MIGNOT	Ingénieur Transport Mobilité PMA
Karim	CHBARY	Chef de projet - Maîtrise d'œuvre – THNS lignes 3 et 4
Stéphane	DUMAS	Responsable Pôle Marketing TER Franche-Comté
Pascal	BERION	Maître de Conférence en aménagement de l'espace et urbanisme Laboratoire Théma de l'Université de Franche-Comté.

Le temps de la réflexion

15 RÉUNIONS

2 VISITES DE TERRAIN

- Le 24 avril 2015 dans le Pays de Montbéliard
- Le 19 novembre 2015 à la gare Viotte de Besançon

L'animateur

François

LACHAMBRE

Annexe 2 : Désenclaver les liaisons TER Nord Franche-Comté / Sud Alsace



**« Désenclaver » les liaisons TER
nord Franche-Comté – sud Alsace :
pour
soutenir une nouvelle dynamique inter-régionale**

rapport adopté par l'assemblée plénière du 16 juin 2015
actualisé en août 2016

Résumé

Les liaisons TER Besançon-Dijon et Montbéliard-Mulhouse desservent des bassins de vie et d'emploi d'effectifs comparables. Cependant le nombre de circulations et la vitesse commerciale entre Besançon et Dijon sont près de 50 % supérieures à celles constatées entre Montbéliard et Mulhouse.

Historiquement, cette inégalité de traitement trouve son origine dans l'effet frontière entre les réseaux TER gérés par les régions Alsace d'un côté et Franche-Comté de l'autre (la frontière se situant à Belfort).

Pour éviter la marginalisation de ses territoires périphériques la nouvelle région Bourgogne Franche-Comté doit développer une coopération transfrontalière forte avec les territoires voisins.

Les caractéristiques (démographiques, économiques, industrielles, culturelles...) du nord Franche-Comté et du sud Alsace prédisposent ces territoires à fonctionner en synergie pour impulser une véritable dynamique de développement économique et social.

L'élévation (qualitative et quantitative) des dessertes TER à un niveau comparable à celui existant entre Besançon et Dijon serait, parmi d'autres, un levier contribuant à cette nouvelle dynamique. Pour l'atteindre, cet objectif doit être porté par tous les acteurs des territoires concernés, en particulier la région Bourgogne Franche-Comté et le Pôle Métropolitain¹.

1 : auquel l'agglomération mulhousienne pourrait adhérer ; écouter l'interview de Jean Rottner, maire de Mulhouse le 11 septembre 2014 : <http://www.francebleu.fr/societe/l-invite-de-france-bleu-belfort-montbeliard/l-invite-de-fb-belfort-montbeliard-12>

« Le quotidien des habitants implique des déplacements de plus en plus importants. La carte des interactions territoriales dépasse les frontières des EPCI, voire des États.

La logique habituelle des études urbaines s'applique à se pencher sur les rapports «centre/périphérie». Souvent, la réflexion s'arrête aux frontières des agglomérations. Or, aujourd'hui, il devient incontournable de penser le territoire en termes d'articulation et d'interdépendance, à une échelle plus large.

Il est donc crucial de ne figer ni les périmètre d'études, ni les territoires d'application des politiques publiques. Cela implique des formes de gouvernance renouvelées. »

Ce texte est constitué d'extraits de la synthèse du document

« Portrait Sud Alsace

Le territoire en quelques cartes »

publié par l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne en décembre 2014.

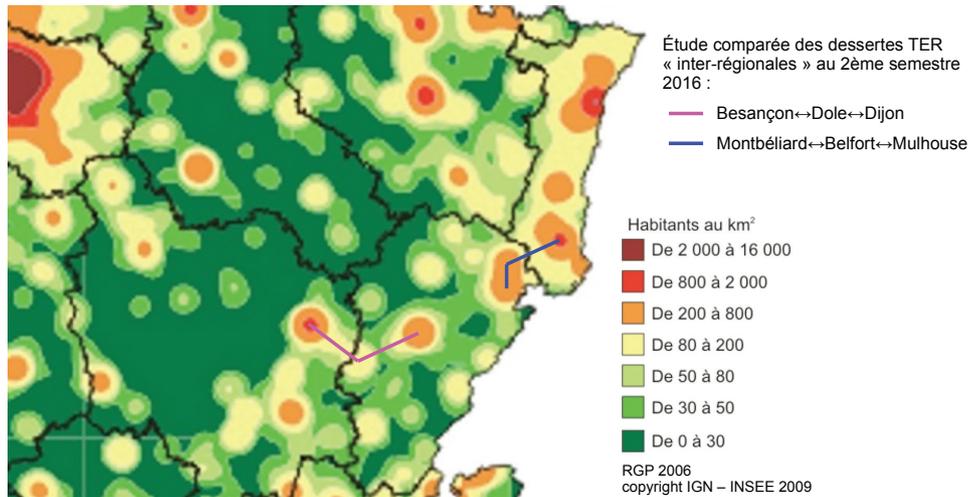
Il s'applique parfaitement au territoire du nord Franche-Comté.

Sommaire

résumé	p. 1
TER Franche-Comté : des (ex) frontières régionales inégalement franchissables	p. 4
Une iniquité marquée dans le traitement des voyageurs (existants ou potentiels) au détriment du nord Franche-Comté	p.5
L'inter-territorialité nord Franche-Comté / sud Alsace vue par les institutions du sud de l'Alsace	p. 6
L'Euro Airport Bâle-Mulhouse-Fribourg, l'aéroport du nord Franche-Comté	p. 11
La proposition : Une élévation qualitative et quantitative des dessertes TER entre le nord Franche-Comté et Mulhouse au même niveau que la desserte Besançon – Dijon	p. 12
annexes	
analyse et comparaison des liaisons ferroviaires Mulhouse → Montbéliard et Dijon → Besançon	p. 14
représentation graphique des circulations ferroviaires Mulhouse → Montbéliard et Dijon → Besançon	p. 15
analyse et comparaison des liaisons ferroviaires Montbéliard → Mulhouse et Besançon → Dijon	p. 16
représentation graphique des circulations ferroviaires Montbéliard → Mulhouse et Besançon → Dijon	p. 17
comparaison des vitesses commerciales et du nombre de liaisons TER Montbéliard ↔ Mulhouse et Besançon ↔ Dijon	p. 18
Une cartographie régionale incomplète ou erronée a longtemps occulté le problème de la liaison TER Montbéliard Mulhouse	p. 19
carte de densité de population du nord-est de la France (INSEE – RP2009)	p. 21
carte de l'emploi par canton (INSEE – RP2009)	p. 22
carte de l'emploi industriel par canton (INSEE – RP2009)	p. 23
interview d'Alexandre Moine, universitaire géographe Est-Républicain 25 / 11 / 2014	p. 24

page 3 / 24

TER Franche-Comté : des (ex) frontières régionales inégalement franchissables



Les annexes 1 à 5 (pages 14 à 18) présentent une analyse comparative détaillée et exhaustive des circulations TER du lundi au vendredi (hors périodes de vacances ou jours fériés). Les horaires et services retenus sont ceux en vigueur au 2ème semestre 2016.

page 4 / 24

Une iniquité marquée dans le traitement des voyageurs (existants ou potentiels) au détriment du nord Franche-Comté

L'analyse détaillée figure en annexe. Seules ont été prises en compte les liaisons TER (les liaisons TGV entre Besançon et Dijon ont été écartées).

La desserte Besançon ↔ Dijon, deux sens cumulés, comporte 46 liaisons quotidiennes contre 32 liaisons seulement sur Montbéliard ↔ Mulhouse.

La desserte Besançon ↔ Dijon, ne comporte que des liaisons directes, alors que Montbéliard ↔ Mulhouse n'en comporte aucune.

Il n'y a donc aucune chance d'échapper aux correspondances en gare de Belfort :

- Seulement 2/3 des temps d'attente à la correspondance sont convenables.
- 19 % des temps d'attente oscillent entre 37 et 42 minutes !
- D'autres sont trop courts (sauf rares exceptions, les trains attendent, mais c'est une source de stress pour les voyageurs).
- On relève également que le train parti de Mulhouse à 8h01 arrive à Belfort à 8h37 alors que le train pour Montbéliard est parti 1 minute avant... Il faut donc attendre 27 minutes le train suivant !

Pour synthétiser :

Sur Besançon – Dijon par rapport à Montbéliard – Mulhouse :	
nombre de liaisons TER :	+ 44 %
vitesse commerciale TER :	+ 48 à 77 % ²

² 77 % si les correspondances < 10 minutes ne sont pas assurées ce qui reste exceptionnel. Donc la valeur de 48 % est représentative de la réalité.

L'inter-territorialité nord Franche-Comté / sud Alsace vue par les institutions du sud de l'Alsace

le regard de l'Agence d'Urbanisme de la région mulhousienne (extrait de Portrait Sud Alsace : Le territoire en quelques cartes – enjeux d'inter-territorialité AURM décembre 2014)

Le «périmètre fonctionnel» de Bâle

Il correspond au territoire couvert par un trajet d'1h en voiture à partir de la ville-centre.

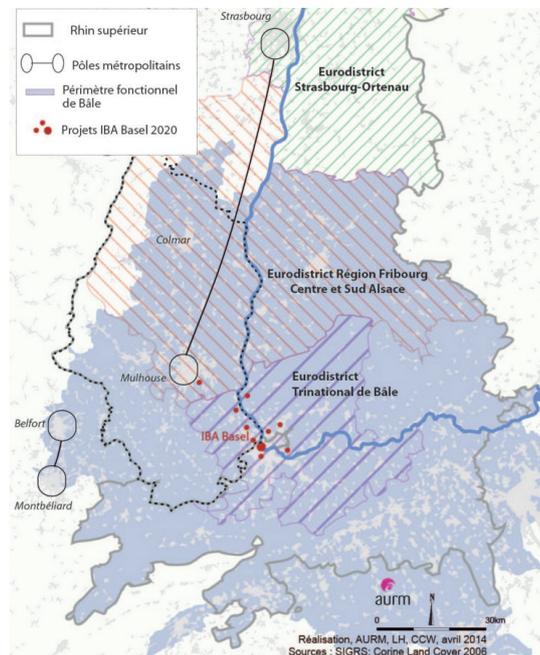
L'ensemble du Sud Alsace est inclus dans le périmètre fonctionnel de Bâle.

Par ailleurs, ce périmètre s'étend jusqu'à Belfort et Montbéliard.

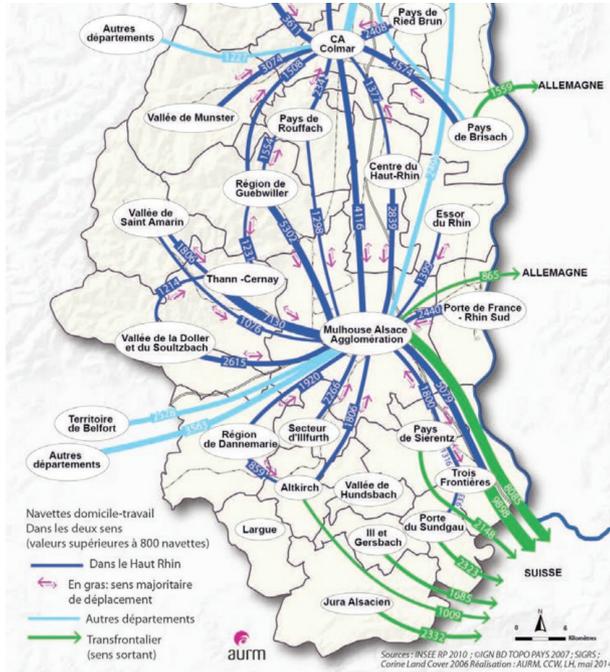
Transfrontalier : des instances pour dépasser les frontières

La dynamique transfrontalière a pris corps au travers de différentes instances :

- La Conférence du Rhin Supérieur est une instance intergouvernementale.
- Les eurodistricts sont des instances opérationnelles.
- La Région Métropolitaine Trinationale (RMT).



Mobilités
Pour une mise en cohérence des offres de transports aux différentes échelles du territoire



le regard de l'Agence d'Urbanisme de la région mulhousienne

FLUX DOMICILE TRAVAIL (par EPCI)

Une navette représente un aller et retour domicile-travail (VP et TC - source INSEE RP2010).

Concernant les liens extérieurs au département, Mulhouse est bien en lien avec les départements voisins, notamment le territoire de Belfort.

Commentaire codev PMA : près de 6100 navettes quotidiennes domicile – travail entre Mulhouse et le nord Franche-Comté.

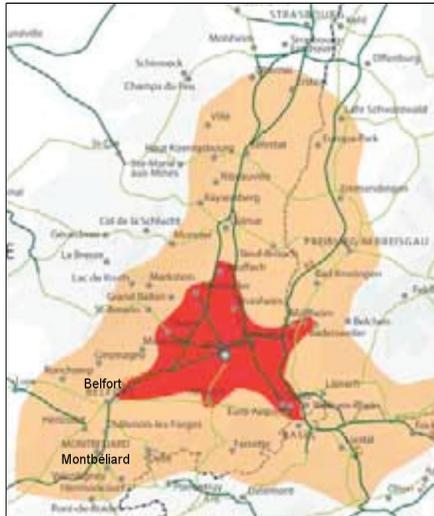
(2528 entre Mulhouse Alsace Agglomération et le Territoire de Belfort, 3563 entre Mulhouse Alsace Agglomération et les « autres départements, principalement le nord Franche-Comté)

le regard de l'AURM et de Mulhouse Alsace Agglomération

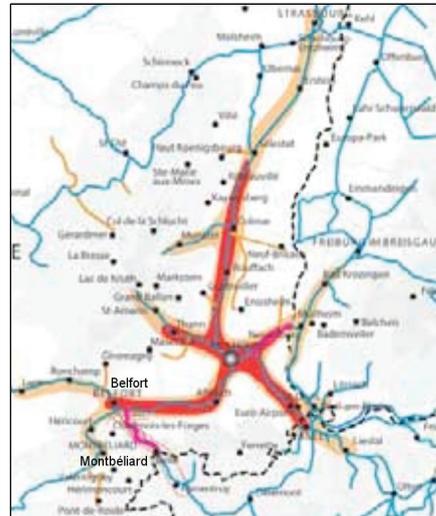
temps pour accéder à la gare de Mulhouse :

■ moins de 30 minutes ■ entre 30 min. et une heure

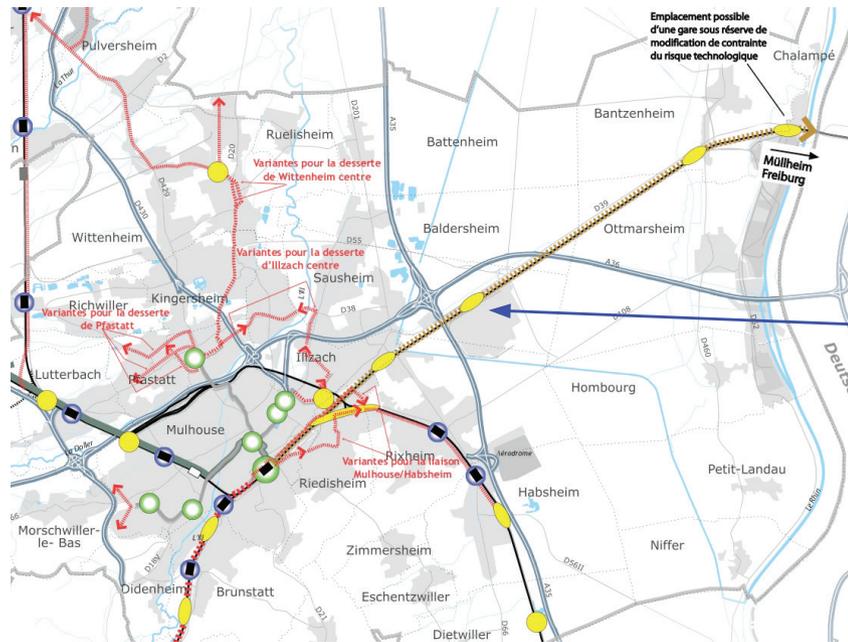
Avec un bon maillage routier, l'accessibilité voiture à 1 h couvre un vaste territoire.



Malgré un réseau ferroviaire peu dense côté français, le train TER est le mode le plus rapide pour les liaisons inter-cités.

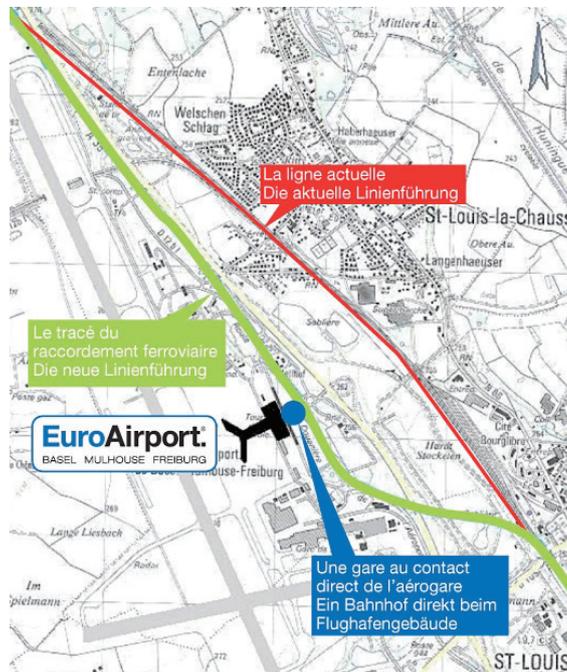


le regard de l'AURM et de Mulhouse Alsace Agglomération (Guide Réflexion Révision du PDU mai 2012)



La liaison ferroviaire voyageurs Mulhouse – Mülheim – Fribourg a été remise en service le 08/12/2012 : 7 liaisons quotidiennes dans chaque sens avec temps correspondance moyen de 7 min à Mülheim

Le document prévoit une desserte TER de l'usine PSA de Mulhouse (non desservie par TC actuellement).



le regard de l'AURM et de Mulhouse Alsace Agglomération

Le raccordement ferroviaire à l'EuroAirport

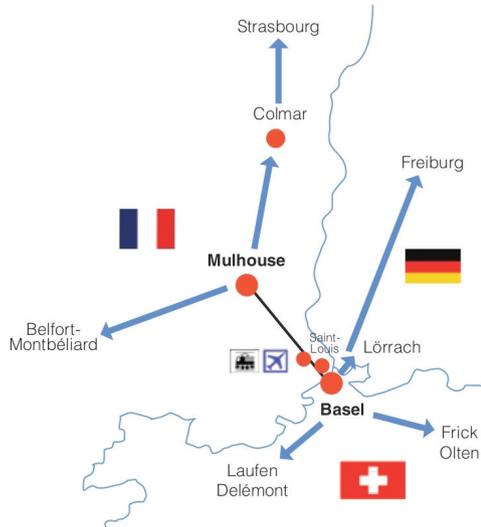
Le projet prévoit une nouvelle ligne d'environ 7km entre le nord de l'Aéroport et la gare de Saint-Louis qui desservira directement l'aérogare. Elle pourra être empruntée par tous les trains voyageurs circulant sur la ligne Mulhouse / Saint-Louis / Bâle. La maîtrise d'ouvrage des études est assurée par RFF. La mise en service était initialement annoncée pour 2017 (reportée à 2020 ?).

L'EuroAirport est le 5ème aéroport français (hors Paris).

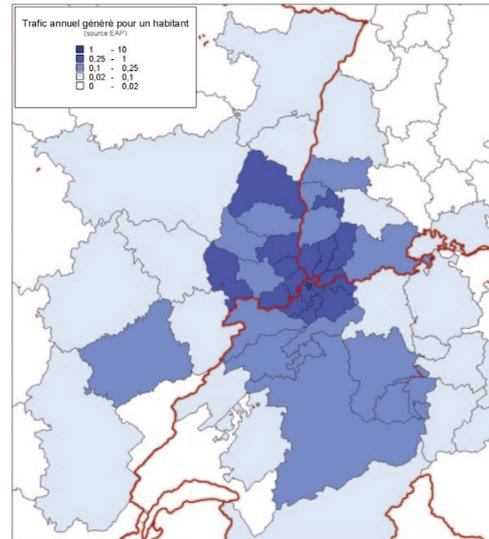
Cette desserte milite pour une liaison TER performante depuis Montbéliard : cela mettrait l'EuroAirport à 1 heure de Montbéliard en TER (non compris la correspondance à Mulhouse)

L'Euro Airport Bâle-Mulhouse-Fribourg, l'aéroport du nord Franche-Comté (source EuroAirport)

Schéma des liaisons régionales possibles à partir de la nouvelle gare de l'EuroAirport



La zone de chalandise de l'EuroAirport (trafic annuel généré pour 1 habitant)



page 11 / 24

La proposition :

Une élévation qualitative et quantitative des dessertes TER entre le nord Franche-Comté et Mulhouse au même niveau que la desserte Besançon - Dijon

Le constat est indiscutable :

- La synergie entre le nord Franche-Comté et le sud Alsace est une condition essentielle du développement de ces territoires.
- Les voyageurs existants et potentiels sont actuellement fortement pénalisés par la médiocre qualité des dessertes TER sur l'épine dorsale Montbéliard-Mulhouse reliant ces deux territoires.
- Le potentiel de voyageurs existe et justifie une qualité de desserte en termes de fréquence et de vitesse commerciale comparable à celle existant entre Besançon et Dijon.

Le conseil de développement de Pays de Montbéliard Agglomération n'ignore pas qu'il s'agit d'un chantier complexe qui exigera des autorités organisatrices et des opérateurs de transport qu'ils élargissent leur horizon. Une coopération étroite entre les deux nouvelles régions et également entre les directions territoriales SNCF seront indispensables.

Le conseil de développement de PMA n'a pas l'expertise technique requise pour proposer la solution la plus pertinente. Cependant,

- Le **prolongement des dessertes Mulhouse-Belfort, jusqu'à Montbéliard au moins, pour supprimer les correspondances à Belfort** (au delà du gain de temps, certes limité à cause du rebroussement belfortain, il convient de prendre en compte le confort des voyageurs).
- La **mise en place d'un cadencement sur l'ensemble de l'axe Mulhouse-Dijon**

sont des scénarii à étudier sans attendre pour permettre une mise en place dès la mise en service de la desserte ferroviaire de l'Euro Airport.

Mais, sans attendre une refonte complète des dessertes, des améliorations ponctuelles doivent être apportées très rapidement sur les circulations les plus pénalisées en termes de temps de correspondance à Belfort.

Enfin, le conseil de développement de PMA invite tous les acteurs du nord Franche-Comté à se saisir de cette proposition d'intérêt général susceptible de contribuer au dynamisme économique et social des territoires concernés.

page 12 / 24

Annexes :

analyse et comparaison des liaisons ferroviaires Mulhouse → Montbéliard et Dijon → Besançon	page 14
représentation graphique des circulations ferroviaires Mulhouse → Montbéliard et Dijon → Besançon	page 15
analyse et comparaison des liaisons ferroviaires Montbéliard → Mulhouse et Besançon → Dijon	page 16
représentation graphique des circulations ferroviaires Montbéliard → Mulhouse et Besançon → Dijon	page 17
comparaison des vitesses commerciales TER Montbéliard ↔ Mulhouse et Besançon ↔ Dijon	page 18
Une cartographie régionale incomplète ou erronée a longtemps occulté le problème de la liaison TER Montbéliard Mulhouse	page 19
carte de densité de population du nord-est de la France (INSEE – RP2009)	page 21
carte de l'emploi par canton (INSEE – RP2009)	page 22
carte de l'emploi industriel par canton (INSEE – RP2009)	page 23
interview d'Alexandre Moine, universitaire géographe Est-Républicain 25 / 11 / 2014	page 24

comparaison des liaisons ferroviaires en semaine : Mulhouse → Montbéliard et Dijon → Besançon

Il s'agit des **circulations entrantes** (en Franche-Comté)

Seules sont prises en compte les circulations du lundi au vendredi (hors périodes de vacances ou jours fériés). Etat au 1^{er} décembre 2016.

liaison Mulhouse → Montbéliard

Mulhouse	0			06:20	06:50	07:23	08:01	08:23	09:23	10:23		12:20	13:15	14:23	15:23	16:19	16:51	17:20	17:50	18:23	18:51	19:22	20:20	20:56	22:04
Belfort gare	47,4			06:53	07:26	07:57	08:37	08:56	09:56	10:56		12:56	13:55	14:56	15:58	16:59	17:29	18:00	18:29	18:59	19:32	19:59	20:59	21:30	23:21
Belfort gare	47,4	04:59	06:04	06:36	07:04	07:36	08:04	08:36	09:04	09:36	11:36	12:04	12:19	13:04	13:36	16:59	16:04	16:36	17:04	17:34	18:19	18:38	18:37	20:36	21:36
Montbéliard	65,1	05:15	06:17	06:51	07:18	07:51	08:17	08:53	09:18	09:53	11:53	12:18	12:33	13:18	13:52	15:52	16:18	16:53	17:18	17:49	18:33	18:53	19:52	20:53	21:51

la première colonne représente la distance en km

15 liaisons ; aucune liaison directe.

Temps de correspondance :

- violet** : ≤ 5 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
- bleu** : de 6 à 9 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
- vert** : de 10 à 14 minutes
- orange** : de 15 à 19 minutes
- rouge** : ≥ 20 minutes

liaison Dijon → Besançon

Dijon	0	05:09	06:13	06:41	07:09	07:13	07:41	08:09	08:36	09:31	10:09	11:09	12:13	12:41	13:36	13:49	15:09	16:13	16:37	16:46	17:11	17:32	17:41	18:13	18:37	18:41	19:13	19:32	20:09	20:34	21:09	22:09
Dole	46,3	05:39	06:49	07:09	07:38	07:48	08:09	08:38	09:56	10:38	11:37	12:49	13:09	13:59	14:17	15:37	16:49	17:15	17:49	17:57	18:08	18:49	19:11	19:50	19:56	20:38	21:00	21:37	22:38			
Dole	46,3	05:40	06:50	07:10	07:39	07:50	08:10	08:39		10:39	11:38	12:50	13:10	14:18	15:38	16:50	17:16	17:50		18:09	18:50	19:12	19:51	20:39	21:02	21:39	22:39					
Besançon	91,6	06:05	07:26	07:37	08:05	08:26	08:37	09:05	09:20	11:05	12:05	13:27	13:37	14:45	16:05	17:26	17:20	17:42	18:26		18:38	19:27	19:20	19:38	20:26	21:05	21:28	22:05	23:05			

En caractères rouges, les liaisons TGV (Rhin-Rhône ou Lyria)

la première colonne représente la distance en km

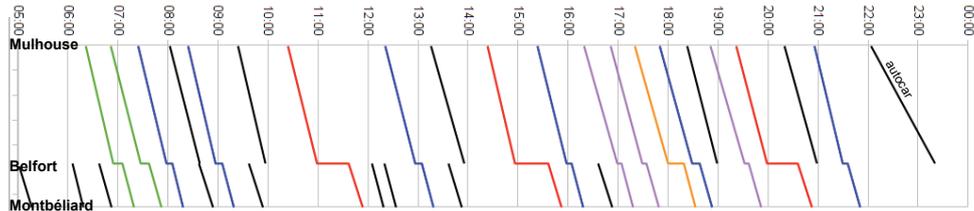
23 liaisons TER ; toutes les liaisons TER sont directes.

représentation graphique des liaisons ferroviaires en semaine : Mulhouse → Montbéliard et Dijon → Besançon

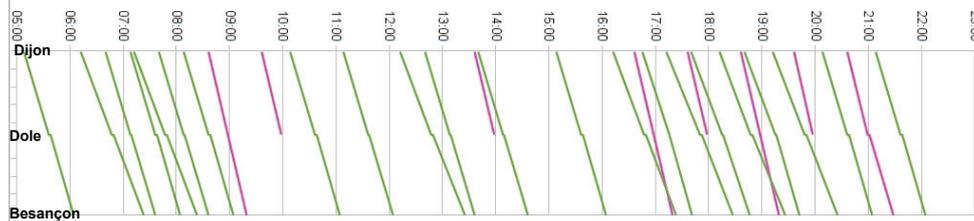
liaison Mulhouse → Montbéliard

Lecture des graphiques : Plus la pente est raide sur le graphique, plus les trains sont rapides. Les paliers horizontaux correspondent au temps d'arrêt en gare ou de correspondance.

Temps de correspondance :
 violet : ≤ 5 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
 bleu : de 6 à 9 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
 vert : de 10 à 14 minutes
 orange : de 15 à 19 minutes
 rouge : ≥ 20 minutes
 Les liaisons en noir ne sont pas fonctionnelles (absence de correspondance)



liaison Dijon → Besançon En vert, les 22 liaisons TER, en magenta, les liaisons TGV Les paliers à Dole sont très étroits : arrêts sans changement de train.



comparaison des liaisons ferroviaires en semaine : Montbéliard → Mulhouse et Besançon → Dijon

Il s'agit des circulations sortantes (de Franche-Comté)

Seules sont prises en compte les circulations du lundi au vendredi (hors périodes de vacances ou jours fériés). État au 1^{er} décembre 2016.

liaison Montbéliard → Mulhouse

Montbéliard	0	05:39	06:40	07:11	07:41	08:08	08:27	08:42	09:08	09:42	11:10	12:08	12:42	13:09	13:41	14:08	16:08	17:08	17:41	18:09	18:42	19:08	19:42	20:10	21:08
Belfort gare	17,7	05:53	06:55	07:26	07:56	08:24	08:41	08:56	09:24	09:58	11:25	12:24	12:56	13:24	13:56	14:24	16:24	17:22	17:56	18:25	18:58	19:24	19:56	20:25	21:24
Belfort gare	17,7	05:29	05:58	06:31	07:00	07:32	08:06	08:21	08:46	09:08	10:08	11:06	12:06	13:03	14:06	15:06	16:06	17:06	17:36	18:06	18:41	19:06	20:06	20:40	
Mulhouse	65,1	06:09	06:36	07:10	07:40	08:10	08:39		09:39	10:39	11:39	12:39	13:39		14:39	15:39	16:39	17:39	18:09	18:40	19:17	19:39	20:39	21:59	

la première colonne représente la distance en km

17 liaisons ; aucune liaison directe.

Temps de correspondance :

violet : ≤ 5 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
 bleu : de 6 à 9 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
 vert : de 10 à 14 minutes
 orange : de 15 à 19 minutes
 rouge : ≥ 20 minutes

liaison Besançon → Dijon

Besançon	0	05:14	05:33	05:56	06:07	06:36	06:25	06:56	07:13		07:33	07:54	08:56	09:56	12:33	13:56	14:56	15:56	16:33	16:56	17:33	17:56	18:23	18:37	18:33	19:33	20:23	21:23			
Dole	45,2	05:41	05:57	06:21	06:31	07:00	07:21	07:40		08:10	08:21	09:21	10:21	13:10	14:21	15:21	16:21	17:10	17:21	18:10	18:21	18:47	19:10	20:10	20:49	21:49					
Dole	45,2	05:42	05:59	06:22	06:32	07:01	07:22	07:50	08:01	08:11	08:22	09:22	09:58	10:22	13:11	14:02	14:22	15:22	16:22	17:11	17:22	18:11	18:22	18:48	19:11	19:58	20:11	20:50	21:50		
Dijon	91,5	06:10	06:25	06:51	07:07	07:17	07:43	07:51	08:18	08:22	08:47	08:51	09:51	10:24	10:51	13:47	14:25	14:51	15:51	16:51	17:47	17:51	18:47	18:51	19:17	19:22	19:47	20:22	20:47	21:18	22:18

En caractères rouges, les liaisons TGV (Rhin-Rhône ou Lyria)

la première colonne représente la distance en km

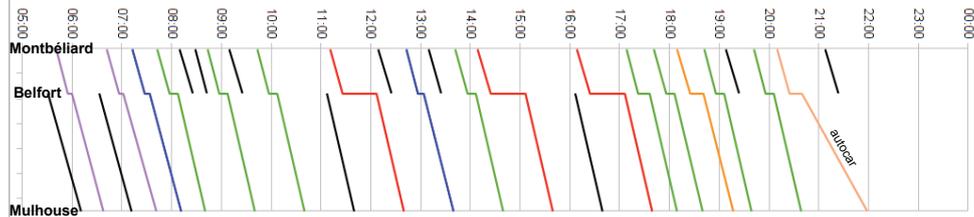
23 liaisons TER ; toutes les liaisons TER sont directes.

représentation graphique des liaisons ferroviaires en semaine : Montbéliard → Mulhouse et Besançon → Dijon

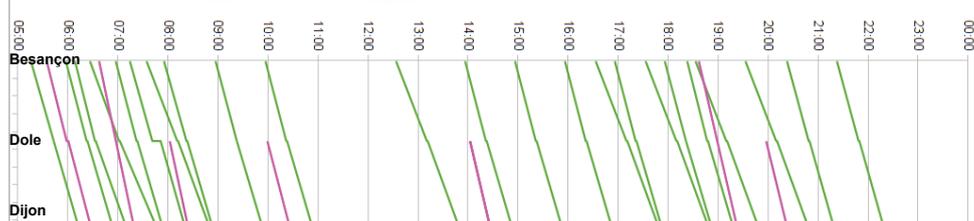
liaison Montbéliard → Mulhouse

Lecture des graphiques : Plus la pente est raide sur le graphique, plus les trains sont rapides. Les paliers horizontaux correspondent au temps d'arrêt en gare ou de correspondance.

Temps de correspondance :
violet : ≤ 5 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
bleu : de 6 à 9 minutes (non compatible avec les « normes » SNCF)
vert : de 10 à 14 minutes
orange : de 15 à 19 minutes
rouge : ≥ 20 minutes
 Les liaisons en noir ne sont pas fonctionnelles (absence de correspondance)



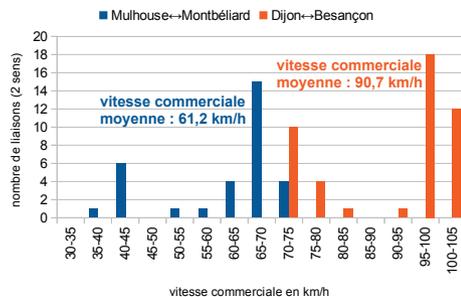
liaison Besançon → Dijon En vert, les 23 liaisons TER, en magenta, les liaisons TGV



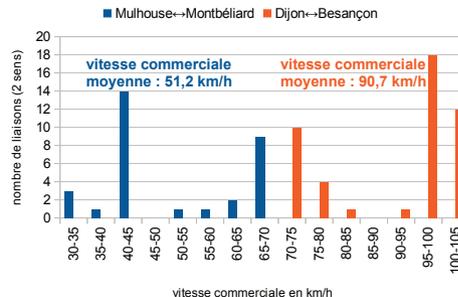
comparaison des vitesses commerciales TER en semaine : Montbéliard ↔ Mulhouse et Besançon ↔ Dijon

De façon à ne pas biaiser la comparaison, seules ont été prises en compte les liaisons TER. Les 2 sens de circulation sont cumulés.

en supposant toutes les correspondances < 10 minutes assurées



en écartant les correspondances < 10 minutes ("norme" SNCF)



Pour synthétiser :

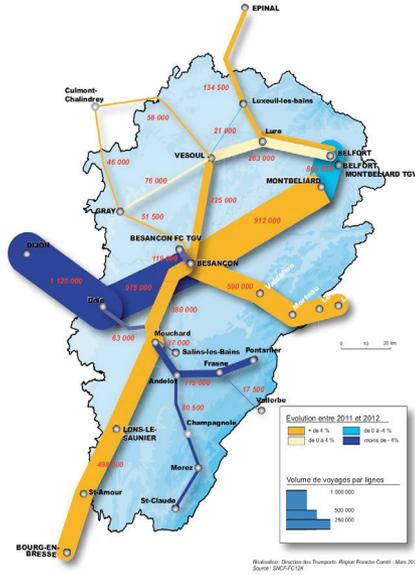
nombre de liaisons TER :	+ 44 %	sur Besançon - Dijon par rapport à Montbéliard - Mulhouse
vitesse commerciale TER :	+ 48 à 77 %³	

3 77 % si les correspondances < 10 minutes ne sont pas assurées ce qui reste exceptionnel. Donc la valeur de 48 % est représentative de la réalité.

La cartographie régionale incomplète ou erronée a longtemps occulté le problème

Ci-dessous à gauche, la carte de fréquentation des TER en Franche-Comté en 2012 (en voyages/an) **oublie la liaison Belfort-Mulhouse...**

Ci-dessous à droite, la carte de la fréquentation en 2011 ne l'oublie pas, mais **sa présentation laisse penser que le trafic est beaucoup plus faible que celui de l'axe du Doubs.**



Pour connaître les véritables chiffres de la fréquentation Belfort-Mulhouse, il faut aller les chercher... en Alsace !

Trafic du TER Alsace en 2012 en milliers de voyageurs x kilomètres

DREAL Alsace / CEDD / ODE - Juillet 2013
 Sources : Direction régionale de la SNCF - Région Alsace



Les chiffres sont donnés en milliers de voyageurs x kilomètres annuels.

Pour avoir une estimation du nombre de voyageurs annuels, il faut diviser par la longueur de la ligne, soit 44,4 km. Par cette méthode, le résultat est normalement sous-estimé car tous les voyageurs n'empruntent pas la ligne de bout en bout.

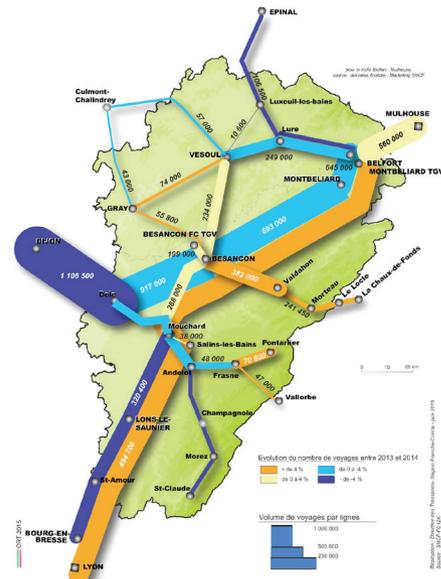
Ce calcul donne, pour 2012, 700 000 voyages entre Belfort de Mulhouse.

La dernière carte publiée par l'Observatoire Régional des Transports en 2015 (ci-contre) rétablit l'importance de la liaison Belfort-Mulhouse, les chiffres de fréquentation ont été fournis par la DRT de Franche-Comté et par le Comité Local d'Animation de Ligne Mulhouse - Belfort.

Selon, les données SNCF ayant servi à établir cette dernière carte, la fréquentation s'élève, en 2014, à 560 000 voyages entre Belfort et Mulhouse.

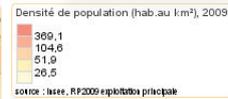
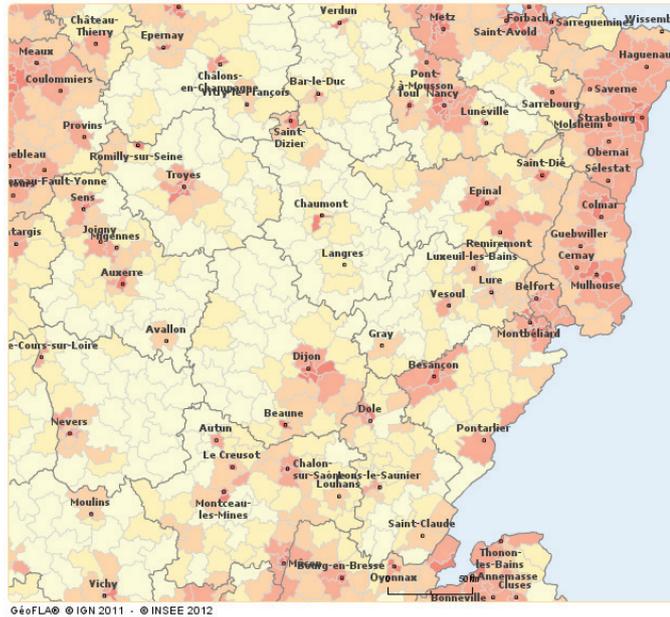
Chiffre proche des 645 000 voyages, en 2014, entre Montbéliard et Belfort.

Il y a tout lieu de penser qu'une desserte de qualité entre Montbéliard et Mulhouse y ajouterait un trafic voyageurs significatif.



Pour une mise en cohérence des offres de transports aux différentes échelles du territoire

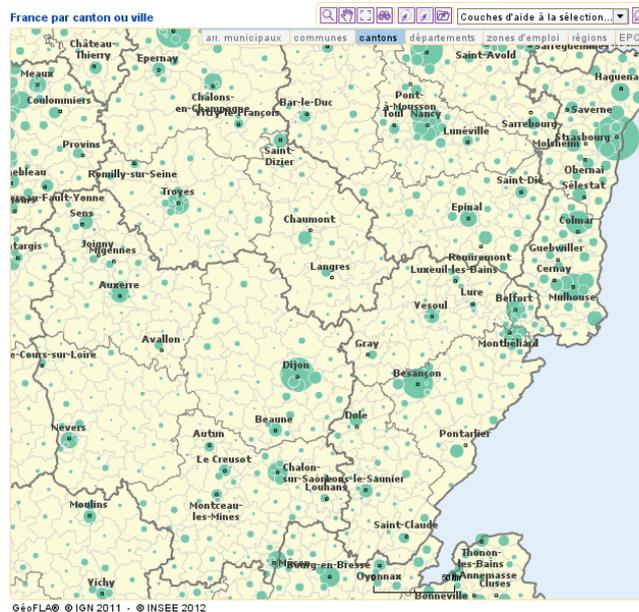
Densité de population par canton



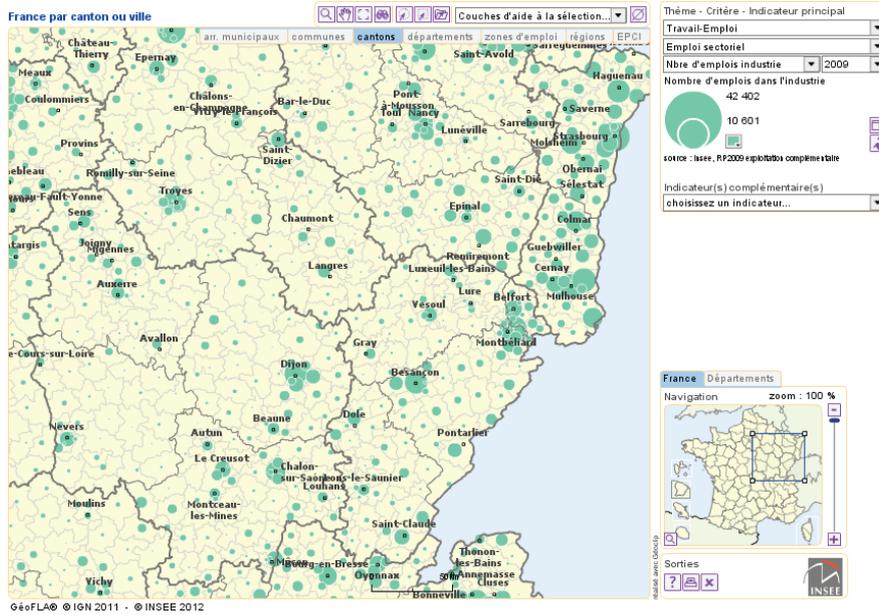
La carte de population, ci-contre, et les cartes de l'emploi reproduites ci-après illustrent bien le potentiel de voyageurs entre Montbéliard et Mulhouse. Elles illustrent également la synergie naturelle qui pourrait se développer entre le nord Franche-Comté et le sud Alsace pour peu que soient levés les obstacles que constituent les frontières administratives...



L'emploi par canton



L'emploi industriel par canton



Interview Universitaire géographe, Alexandre Moine anime demain un débat sur la réorganisation des territoires

« Il faut couper le cordon jacobin »

L'EST RÉPUBLICAIN | MARDI 25 NOVEMBRE 2014

Besançon. Alors que la réforme territoriale ne cesse de susciter contributions et critiques, l'Espace Politique d'Innovation (ou EPI) propose demain un débat intitulé « Réorganiser les territoires, pour quoi, comment ? ». Géographe, enseignant à l'université de Franche-Comté, Alexandre Moine en est l'un des animateurs.

Qu'est-ce qui est en jeu dans cette réforme ?

« J'interviens dans ce débat avec un angle de géographe, pas d'économiste ni de géopoliticien. Je n'entre pas dans la justesse ou non des choix politiques du gouvernement. Doit-on découper l'espace pour administrer ? Oui, on a toujours découpé depuis Strabon (N.D.L.R. : géographe grec antique). La question est de savoir comment on découpe correctement l'espace pour retomber sur des territoires opérationnels et au plus près du triplicite de l'identité, du fonctionnel et de l'administratif. »

Comment met-on en place une bonne organisation territoriale ?

« La France vit toujours sur le modèle de la Révolution avec ses départements et malgré les 22 régions actuelles. En 1956, jeune haut fonctionnaire, Serge Antoine a eu carte blanche pour faire les régions administratives. Il disait avoir dessiné

sur un coin de cheminée, il trouvait l'Alsace bien réussie. La Franche-Comté aussi car elle se retrouvait dans son moule ancien avec une capitale à peu près au centre. Que Besançon n'ait pas réussi à s'imposer est autre chose. Serge Antoine trouvait la Bourgogne un peu moins réussie avec le Nivernais tirant vers le Centre mais il était parti d'aggrégations départementales.

Comment faire pour que le mariage soit réussi ?

« Au plan historique, Bourgogne et Comté ont été divisées mais cette opposition n'a plus lieu d'être. L'important est le fonctionnel qui ne pose pas de problème, la plupart des grandes entreprises, banques et autres, ont anticipé la fusion et on raisonne pareillement dans l'administration publique. La fusion est à l'œuvre dans les deux universités et les deux CHU. Se profilent les questions de la capitale et de la répartition des services et des emplois. »

Mais c'est à Besançon, qui craint la fusion qu'en parle, pas à Dijon...

« Comment aménage-t-on au mieux si on est vertueux, qu'on ne se tire pas une balle dans le pied et qu'on se dit qu'il y a un rééquilibrage à faire entre Dijon et Besançon pour former un espace métropolitain. Il faut des règles d'administration du territoire ne déshabillant pas



■ Alexandre Moine : « Il faut des transports efficaces entre Dijon et Besançon pour qu'il soit possible à chacun, chaque demi-heure, de savoir où il est et qui il est. » Photo d'archives

Besançon au profit de Dijon. Les services doivent être bien répartis pour parvenir à l'équilibre en termes de population, d'emplois et d'attractivité. Il faut surtout des transports efficaces, peut-être enfin le TER grande vitesse ou un vrai cadencement entre Dijon et Besançon pour qu'il soit possible à chacun, chaque demi-heure, de savoir où il est et qui il est.

Au-delà de la fusion, que fait le département appelé à

rester en zone rurale ?

« On a deux échelons, l'institutionnel et le communal qu'il faut remodeler au profit de l'intercommunal. Cela se fera aisément en espace urbain, ce sera plus dur en zone rurale. Personnellement, je suis pour la suppression des départements avec basculement des compétences aux régions avec des gouvernances aux échelons intercommunaux. Il ne faudra plus administrer une région depuis sa capitale.

Avec plus de pouvoirs et d'autonomie face à un État moins puissant, la région devra déconcentrer des services au cœur de centralités périphériques tricotant des outils de coopération extérieure, comme Belfort avec l'Alsace, Auxerre avec l'Ile-de-France, Mâcon avec Lyon, Besançon et Haut-Doubs avec la Suisse. Il s'agit d'aboutir ainsi à un portage de projets de développement sur les marches du territoire.

N'est-ce pas la mort de la France de la Révolution qui fait tant rêver les élus ?

« Certainement, cette France a forgé l'unité nationale, les départements s'appropriant par cœur, quelle bronca quand on a voulu les supprimer sur les plaques d'immatriculation ! C'est notre histoire, notre République. Il faut cesser de tourner en boucle et enfin couper le cordon jacobin. Quant aux politiques, ça sera chaud, ils sont accrochés à leur piédestal, souvent au cumul et n'ont pas envie de disparaître. Les cantons n'ont plus de raison d'être. On peut découper la France en autant de régions et sous-régions, il y aura toujours un incessant débat. »

Propos recueillis par Yves ANDRIEU

■ Débat à 18 h 30 au Foyer de jeunes travailleurs Les Oiseaux, 48, rue des Cras, à Besançon.

Annexe 3 : trajet Montbéliard Acropole / Belfort comparatif des horaires Ligne express (TC) / TER



Commission Mobilités et Accessibilités

Réunion du Mardi 04 septembre 2014

annexes au compte-rendu

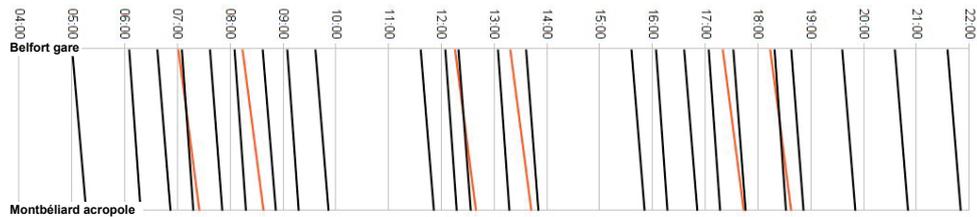
Pertinence des horaires de la ligne express Montbéliard acropole ↔ Belfort gare par rapport aux horaires TER sur la même liaison :

horaires des trains TER en noir (source TER Franche-Comté).

horaires des bus express CTPM en rouge (source : guide horaire CTPM hiver 14-15).

Belfort gare	04:59	06:04	06:36	07:00	07:04	07:36	08:04	08:13	08:36	09:04	09:36	11:36	12:04	12:15	12:19	13:04	13:16	13:36	15:36	16:04	16:36	17:04	17:20	17:32	18:14	18:19	18:38	19:36	20:36	21:36
Montbéliard acropole	05:15	06:17	06:51	07:24	07:17	07:50	08:17	08:37	08:51	09:17	09:51	11:51	12:17	12:39	12:33	13:17	13:42	13:50	15:51	16:17	16:51	17:17	17:44	17:46	18:38	18:32	18:52	19:51	20:51	21:51

L'analyse est effectuée en traçant le diagramme des différentes liaisons en respectant les mêmes couleurs (en haut l'échelle horaire) :

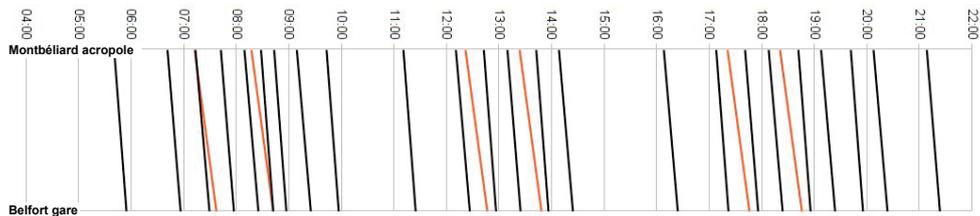


Pour une mise en cohérence des offres de transports aux différentes échelles du territoire

On constate que sur les 6 liaisons assurées par les bus de la ligne express (CTPM) 4 font double emploi – en moins performant – avec les dessertes par trains TER : exemple, la première liaison du matin part 4 minutes plus tôt de Belfort pour arriver 7 minutes plus tard à Montbéliard. Elles n'ont aucun intérêt !

Dans l'autre sens, sur les 6 liaisons assurées par les bus de la ligne express (CTPM) 2 font également double emploi :

Montbéliard acropole	05:39	06:40	07:11	07:12	07:41	08:08	08:16	08:27	08:42	09:08	09:42	11:10	12:10	12:21	12:42	13:09	13:23	13:42	14:08	16:08	17:08	17:21	17:41	18:08	18:21	18:42	19:08	19:42	20:08	21:09
Belfort gare	05:53	06:55	07:36	07:28	07:56	08:24	08:41	08:41	08:58	09:24	09:56	11:24	12:26	12:46	12:56	13:24	13:48	13:56	14:24	16:24	17:22	17:46	17:56	18:24	18:46	18:56	19:24	19:56	20:24	21:24



En conclusion, 50 % des liaisons assurées par l'express autoroute de la CTPM n'apportent rien par rapport aux liaisons TER.

Les autres liaisons s'intercalent dans les plages horaires TER cadencées à la demi-heure : elles sont d'un intérêt limité : gain de 10 minutes à l'arrivée au prix d'un trajet plus long de 10 à 12 minutes et d'un inconvénient notoire : la non desserte de Héricourt.

En revanche, les prolongements, sans rupture de charge, jusqu'au CAMPUS à Montbéliard, en une dizaine de minutes et jusqu'à l'IUT / Technom à Belfort en une quinzaine de minutes offraient un service intéressant en temps de trajet par rapport à la solution TER + correspondance bus urbain.

Des erreurs et oublis inacceptables sur les horaires indiqués par la centrale ILLICOM :

Le site Internet de Keolis Montbéliard renvoie, pour les horaires et les calculs d'itinéraires, à la centrale ILLICOM, « la centrale de mobilité du Pays de Montbéliard ». Dans les horaires, des erreurs et oublis trop nombreux ont été relevés sur la liaison Montbéliard acropole ↔ Belfort gare : les erreurs ou oublis sont signalés en rouge sur les copies d'écran ci-après.

8 avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex // Tél: 03.81.31.87.24 - www.codev.agglo-montbéliard.fr



CTPM: Accueil Calcul d'itinéraires: illicom, centr... Calcul d'itinéraires: illicom, centrale de mobilité du Pays de Montbéliard

www.centrale-illicom.com/exec/home.asp?navitia=2&Nu... CTPM Montbéliard

M Pays de Montbéliard AGGLOMÉRATION

ctpm

Keolis

Calcul d'itinéraires

Point de départ : Belfort - Gare de Belfort
Point d'arrivée : Montbéliard - Acropole - Gare SNCF
Le : Mardi 23 septembre 2014 départ vers 6h 00
Créère : Arriver le plus rapidement
Mode : Pas de préférences

horaires précédents

Horaires	Détail du trajet	Durée	Corresp.	Modes
Départ : 06h 36 Arrivée : 06h 51	détail de la solution	15min	Aucune	Train
Départ : 07h 04 Arrivée : 07h 17	détail de la solution	13min	Aucune	Train
Départ : 07h 13 Arrivée : 07h 37	détail de la solution	24min	Aucune	Bus

horaires suivants

modifier nouvelle recherche

Hauf de page Infos légales agence de communication

Ci-contre, l'horaire du bus express CTPM est faux : le départ est à 7h00 et l'arrivée à 7h24 !

8 avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex // Tél: 03.81.31.87.24 - www.codev.agglo-montbéliard.fr





Ci-contre, l'horaire du bus express CTPM est oublié :
le départ est à 12h15 et l'arrivée à 12h39 !

Calcul d'itinéraires

Point de départ : Belfort - Gare de Belfort
Point d'arrivée : Montbéliard - Acropole - Gare SNCF
Le : Mardi 23 septembre 2014 départ vers 4h 30
Critère : Arriver le plus rapidement
Mode : Pas de préférences

horaires précédents

Horaires	Détail du trajet	Durée	Corresp.	Modes
Départ : 12h 04 Arrivée : 12h 17	détail de la solution	13min	Aucune	Train
Départ : 12h 19 Arrivée : 12h 33	détail de la solution	14min	Aucune	Train
Départ : 13h 04 Arrivée : 13h 17	détail de la solution	13min	Aucune	Train



Ci-contre, l'horaire du bus express CTPM est faux :
le départ est à 17h20 et l'arrivée à 17h44 !

Calcul d'itinéraires

Point de départ : Belfort - Gare de Belfort
Point d'arrivée : Montbéliard - Acropole - Gare SNCF
Le : Mardi 23 septembre 2014 départ vers 6h 00
Critère : Arriver le plus rapidement
Mode : Pas de préférences

horaires précédents

Horaires	Détail du trajet	Durée	Corresp.	Modes
Départ : 17h 04 Arrivée : 17h 17	détail de la solution	13min	Aucune	Train
Départ : 17h 14 Arrivée : 17h 38	détail de la solution	24min	Aucune	Bus
Départ : 17h 32 Arrivée : 17h 46	détail de la solution	14min	Aucune	Train

8 avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex // Tél: 03.81.31.87.24 - www.codev.agglo-montbeliard.fr



Ci-contre, l'horaire du bus express CTPM est oublié :
le départ est à 18h14 et l'arrivée à 18h38 !

Calcul d'itinéraires

Point de départ : Belfort - Gare de Belfort
Point d'arrivée : Montbéliard - Acropole - Gare SNCF
Le : Mardi 23 septembre 2014 départ vers 4h 30
Critère : Arriver le plus rapidement
Mode : Pas de préférences

horaires précédents

Horaires	Détail du trajet	Durée	Corresp.	Modes
Départ : 17h 32 Arrivée : 17h 46	détail de la solution	14min	Aucune	Train
Départ : 18h 19 Arrivée : 18h 32	détail de la solution	13min	Aucune	Train
Départ : 18h 38 Arrivée : 18h 52	détail de la solution	14min	Aucune	Train



Ci-contre, l'horaire du train TER est oublié (alors qu'il est plus rapide que le bus mentionné) :
le départ est à 7h12 et l'arrivée à 7h28 !

Calcul d'itinéraires

Point de départ : Montbéliard - Acropole - Gare SNCF
Point d'arrivée : Belfort - Gare de Belfort
Le : Mardi 23 septembre 2014 départ vers 7h 00
Critère : Arriver le plus rapidement
Mode : Pas de préférences

horaires précédents

Horaires	Détail du trajet	Durée	Corresp.	Modes
Départ : 06h 40 Arrivée : 06h 55	détail de la solution	15min	Aucune	Train
Départ : 07h 11 Arrivée : 07h 36	détail de la solution	25min	Aucune	Bus
Départ : 07h 41 Arrivée : 07h 56	détail de la solution	15min	Aucune	Train

8 avenue des Alliés - BP 98407 - 25208 Montbéliard cedex // Tél: 03.81.31.87.24 - www.codev.agglo-montbeliard.fr





Calcul d'itinéraires

Point de départ : Montbéliard - Acropole - Gare SNCF
 Point d'arrivée : Belfort - Gare de Belfort
 Le : Mardi 23 septembre 2014 départ vers 7h 00
 Critère : Arriver le plus rapidement
 Mode : Pas de préférences

☞ horaires précédents

Horaires	Détail du trajet	Durée	Corresp.	Modes
Départ : 07h 41 Arrivée : 07h 56	détail de la solution	15min	Aucune	Train
Départ : 08h 08 Arrivée : 08h 24	détail de la solution	16min	Aucune	Train
Départ : 08h 27 Arrivée : 08h 41	détail de la solution	14min	Aucune	Train

Ci-contre, l'horaire du bus express CTPM est oublié : le départ est à 8h16 et l'arrivée à 8h41 !

En conclusion : Avec 4 oublis et 2 erreurs en matière d'horaires sur une seule liaison de transports en commun, on constate que la qualité de l'information délivrée sur le site Internet par la centrale de mobilité du Pays de Montbéliard n'est pas satisfaisante.



Des calculs d'itinéraires farfelus sur le site Internet de la centrale ILLICOM :

Un seul test a été fait (pour évaluer l'augmentation du temps de trajet de Belfort gare à Montbéliard campus résultant de l'arrêt de la ligne express à l'acropole). La solution proposée (copie ci-dessous) par la centrale ILLICOM est surréaliste :

Comment attraper le bus diam B à l'arrêt Helvétie à 7h38 quand on arrive par l'express à l'acropole à 7h37 en sachant que :

- Les deux arrêts sont distants de 400m environ,
- Il y a deux rues passantes à traverser,
- Le respect des horaires par les bus est aléatoire (en fonction de la circulation automobile)

Plus impressionnant encore, la centrale ILLICOM, entre 7h37 et 7h38 arrive à caser 1 minute de marche à pied plus 30s de correspondance !

En outre, il est plus rapide de rejoindre à pied l'arrêt campus depuis l'arrêt Donzelot que d'attendre 4 minutes le bus de la ligne 1.

Enfin, ce n'est pas si grave, puisque l'horaire du bus express étant faux (voir plus haut), quand le voyageur s'est présenté à l'arrêt Belfort gare, le bus était déjà parti depuis plus de 10 minutes. Alors, il n'est pas près d'arriver...

D'après certains usagers, ces calculs d'itinéraires fantaisistes ne sont pas rares.

En conclusion, il serait urgent d'exiger du délégué un service de qualité sur la centrale de mobilité du Pays de Montbéliard !

Point de départ : **Belfort - Gare de Belfort**
 Point d'arrivée : **Montbéliard - Campus**
 Le : **Vendredi 5 septembre 2014 départ vers 0h 00**
 Critère : **Arriver le plus rapidement** Mode : **Pas de préférences**

Réseaux	Mode de transport	Descriptif de votre trajet	Heure	Durée
		Partir de l'arrêt "Belfort - Gare de Belfort"		
		Prendre le BUS ligne EXPRESS en direction de "Montbéliard - Acropole - Gare SNCF"	07h 13	
		Descendre à l'arrêt "Montbéliard - Acropole - Gare SNCF"	07h 37	24min
		De l'arrêt "Montbéliard - Acropole - Gare SNCF", rejoindre à pied l'arrêt "Montbéliard - Helvétie"		1min
				30s
		Prendre le BUS ligne DIAM B en direction de "Mandeure - Le Clos"	07h 38	
		Descendre à l'arrêt "Montbéliard - Donzelot Viette"	07h 44	6min
				4min
		Prendre le BUS ligne ligne 01 en direction de "Bethoncourt - Champvallon - CFA"	07h 48	
		Descendre à l'arrêt "Montbéliard - Campus"	07h 49	1min

[☞ modifier](#)
[🔍 retour au détail](#)
[🔍 nouvelle recherche](#)
[🖨️ imprimer](#)



Annexe 4 : les travaux du Codev en matière de Transports 2013-2016

" Pour une organisation des transports ambitieuse et partagée à l'échelle du bassin de vie " - juillet 2013



Transports et Mobilité



Pour une Organisation des transports ambitieuse
et partagée à l'échelle du bassin de vie

Avis du Conseil de Développement
Juillet 2013

www.codev.agglo-montbeliard.fr

" Un projet partagé... pour développer un transport public efficient dans l'Aire Urbaine " - septembre 2014



Un projet partagé...

...pour développer un transport public efficient dans l'Aire Urbaine



Commission Mobilités & Accessibilité

Contribution complémentaire
Septembre 2014

www.codev.agglo-montbeliard.fr

" Desserte en Transports en Commun (TC) de l'espace central de l'Aire Urbaine du/vers le Pays de Montbéliard " - décembre 2014



Desserte en Transports en Commun (TC) de l'espace central de l'Aire urbaine du / vers le Pays de Montbéliard



Commission Mobilités & Accessibilités

Contribution du Conseil de Développement

Septembre 2014

www.codev.agglo-montbeliard.fr

La Presse en parle

Politique Premier dossier concret du futur Pôle métropolitain : un réseau de bus unique pour Belfort Montbéliard Héricourt

Un réseau de bus Aire urbaine

LA CONSTITUTION d'un Pôle métropolitain Aire urbaine prend forme. Il concernera 310.000 habitants répartis entre le Territoire de Belfort, le pays de Montbéliard et le secteur d'Héricourt. Tous les votes des collectivités territoriales devraient être actés pour la fin du mois. Il ne manquera plus, ensuite, que l'arrêté du préfet du Doubs avant que le pôle ne devienne opérationnel.

Le premier chantier sera celui du transport avec la mise en commun d'un réseau de bus à l'échelle de l'Aire urbaine.

Cette nouvelle organisation devrait être plus simple, et plus juste, d'un point de vue fiscal. Charles Demouge, le président de PMA (Pays de Montbéliard Agglomération) donne l'exemple de la desserte du futur hôpital médian. Une bonne partie du personnel venant de Montbéliard ira travailler en bus. « La liaison nous coûtera 500.000 €. Or, comme l'hôpital est implanté côté belfortain, le versement transport irait, dans la situation actuelle, dans les caisses de la Cab et pas chez nous qui supporterions la dépense », avance Charles Demouge.

« Avec le Pôle métropolitain, il y aura un pot commun. Les dépenses et les subventions concerneront la même caisse », ajoute Da-

mien Meslot, le président de la Cab (Communauté de l'agglomération belfortaine) qui précise que la taille du Pôle permettra de pouvoir prétendre à de nouvelles aides publiques, de l'Europe notamment.

Une billetterie unique pour toute l'Aire urbaine

La mise en commun ne concernera pas que la fiscalité. Un réseau unique sera mis en place, avec une billetterie unique dans toute l'Aire urbaine. On devrait donc, enfin, voir résolu les problèmes assez surréalistes de liaison entre Châteaufort et Nommay ou du Sud Territoire et du secteur de Fesch-le-Châtel, pour n'évoquer que les exemples les plus parlants pour les habitants de ces secteurs.

Côté Belfort, le réseau est en régie pour le SMTC. Côté Montbéliard, c'est la solution d'une délégation de service public à une entreprise privée qui a été retenue depuis plusieurs années. La taxe transport ponctionnée sur les entreprises n'est pas non plus la même des deux côtés. Elle est plus importante (1,80) dans le pays de Montbéliard que dans le Territoire de Belfort (1,70).

Pour l'heure, les deux présidents éludent les questions concernant la future organisation et les systèmes qui seront retenus. « Nous allons faire des études plus



■ À terme, le réseau va devenir commun, avec une seule billetterie entre Belfort, Montbéliard et Héricourt.

Photo d'archives Francis REINOSO

poussées. Un préfigurateur va être nommé. Notre volonté est de mettre nos ressources et nos moyens en commun et de mettre en place une billetterie unique. Pour le reste, c'est trop tôt pour en parler. Mais il n'y a pas de souci à se faire d'un point de vue social. Les postes seront maintenus », répondent-ils.

À terme, il n'y aura plus qu'une seule autorité de transport dans l'Aire urbaine.

Philippe PIOT

Le siège du Pôle à Montbéliard

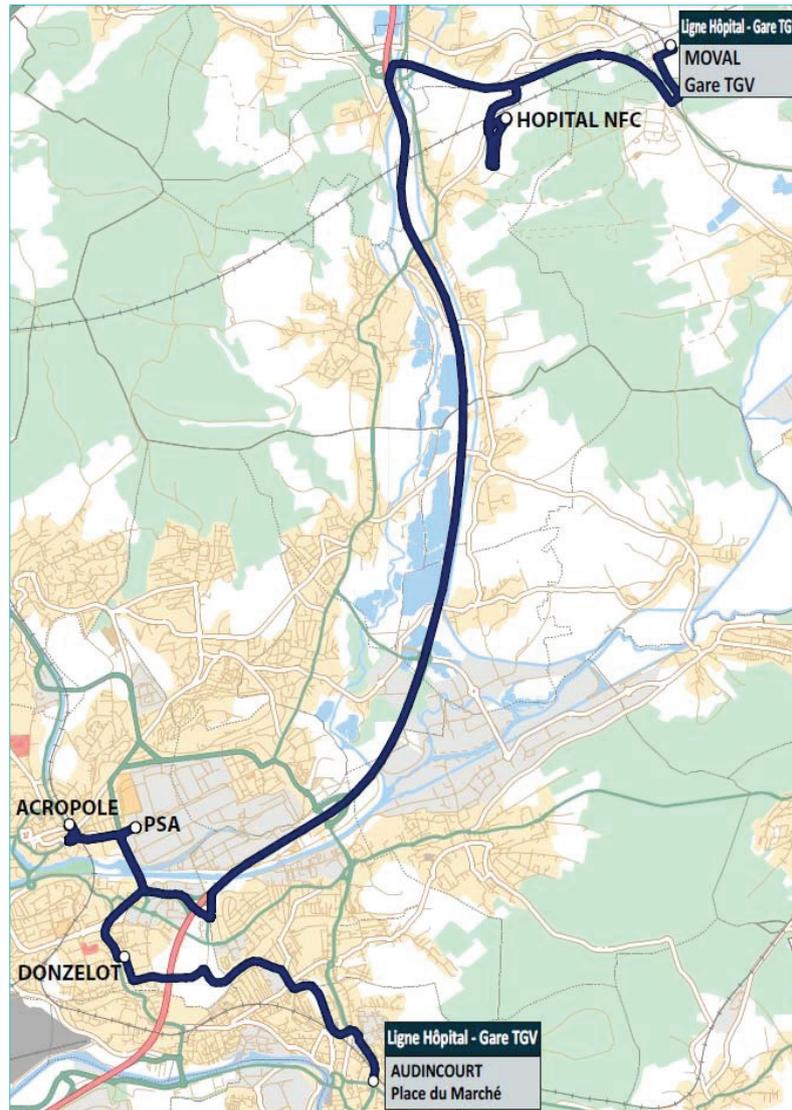
► Un accord de gouvernance est intervenu en vue de la création du futur Pôle métropolitain. Le siège sera installé à Montbéliard, dans les locaux de PMA. La présidence sera tournante, comme pour le syndicat mixte de l'Aire urbaine actuellement.

La durée des mandats n'est pas encore définie. La première présidence sera montbéliardaise.

La Cab et PMA disposeront, à elles deux, de la majorité au sein du futur Pôle métropolitain. Les compétences de ce dernier concerneront, outre le transport, le développement économique, la recherche, l'innovation, l'enseignement supérieur, l'aménagement de l'espace et la santé.

La ligne Hôpital – Gare TGV

Présentation de l'itinéraire



Conseil de développement | 8, avenue des Alliés - BP 98407 25208 Montbéliard cédex

Jilali EL RHAZ

Directeur

03 81 31 89 65

jilali.elrhaz@agglo-montbeliard.fr

Olivier MASSACRIER

Assistant

03 81 31 84 71

olivier.massacrier@agglo-montbeliard.fr

codev@agglo-montbeliard.fr
www.agglo-montbeliard.fr

