

Mobilités

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

LES OBJECTIFS

- ▶ Mettre en cohérence les offres de transport aux différentes échelles territoriales.
- ▶ Développer des systèmes de transport (et d'urbanisation) :
 - Qui répondent aux besoins des personnes ne disposant pas de voiture.
 - Qui constituent une alternative attractive à la voiture (pour des questions économiques, d'environnement et de consommation d'espace).

La desserte de l'espace central de l'Aire Urbaine : un retard considérable...

Depuis de nombreuses années, le Codev insiste sur le caractère stratégique de la desserte de l'espace central par les TC (Transports en Commun).

L'hôpital générera des déplacements 10 fois plus importants que la gare TGV.

Les étudiants de l'UTBM sont pénalisés par une offre de transport obsolète entre les 3 sites universitaires.

Cette desserte, absente du projet CADENCITÉ, a été prise en compte par le projet EVOLITY sous la forme d'une 3^{ème} ligne

de THNS. Hélas, le retard choquant pris par le chantier de l'échangeur de Sévenans va conduire à une desserte acrobatique du nouvel hôpital pendant 2 ans !

Le THNS et la réorganisation des transports...

Comme évoqué à l'instant, la concertation avec les élus chargés du THNS est satisfaisante et a permis de faire prendre en compte quelques propositions.

Mais un nouveau challenge se présente : le passage de la communauté d'agglomération de 29 à 72 communes...

La coordination entre les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) : un progrès très limité...

Point très positif, le titre PASS'OK à la journée, hebdomadaire ou mensuel qui permet d'emprunter sur l'Aire Urbaine les TER, les bus CTPM et OPTYMO.

Points négatifs :

 La disparition de la ligne Directe autoroute desservant les sites universitaires de Montbéliard et Belfort au profit de la ligne EXPRESS de gare à gare.

- Il y a 27 mois le codev a démontré que cette ligne EXPRESS fait double emploi avec le TER (Train Express Régional).
- Il a proposé que la ligne EXPRESS soit redéployée pendant les « blancs travaux ⁽¹⁾ ».

Ces propositions n'ont pas été prises en compte.

 Le codev avait également relevé de nombreuses erreurs dans les informations diffusées via Internet par la centrale de mobilité. Les erreurs ont été corrigées. Mais, hormis les TER, il n'est toujours pas possible d'obtenir, sur le site, les horaires pour aller d'un arrêt de la CTPM à un arrêt d'OPTYMO.

⁽¹⁾ Les « blancs travaux » correspondent à des plages horaires durant lesquelles les trains ne circulent pas ce qui permet de réaliser des travaux. À Montbéliard ces « blancs travaux » se situent entre 10h et midi et entre 14h et 16h. Sur de nombreuses lignes, les travaux sont effectués la nuit.

Les déclarations faites cet automne sur le passage à une autorité organisatrice unique dans le cadre du Pôle Métropolitain ont été bien accueillies. Mais elles ne doivent pas rester sans lendemain :

une centrale de mobilité unique pour tout le Pôle Métropolitain serait un premier pas encourageant !

Regarder au-delà du Pôle Métropolitain : le service TER entre le nord Franche-Comté et le sud Alsace fortement pénalisé...

Le Codev a réalisé une étude adoptée le 16 juin 2015 (une version actualisée en août 2016 figure en annexe) :

Alors que les liaisons TER Besançon-Dijon et Montbéliard-Mulhouse desservent des bassins de vie et d'emploi d'effectifs comparables,

 l'offre de TER entre Besançon et Dijon est de 44 % supérieure à l'offre TER entre Montbéliard et Mulhouse.

 la vitesse commerciale des TER entre Besançon et Dijon est de 48 % supérieure à celle des TER 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 illustrer l'absence de coordination, le train parti de Mulhouse à 8h01 arrive à Belfort à 8h37 soit une minute après que soit parti le train pour Montbéliard. Résultat le voyageur doit attendre le suivant 27 minutes plus tard...

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.

Par exemple, la mise en place de TER directs Montbéliard-Mulhouse mettrait l'Euro Airport à 1 heure de Montbéliard !

PROPOSITIONS :

 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-Aéroport.

L'étude a été présentée à Michel NEUGNOT, 1^{er} Vice-Président de la région Bourgogne Franche-Comté le 18 juillet 2016.

Les chantiers en perspectives pour le prochain Codev...

Le futur Codev pourra utilement explorer d'autres pistes :

- Le covoiturage est un mode de déplacement vertueux économiquement et écologiquement. Comment l'encourager, l'accompagner et le sécuriser ?
- Le numérique est en train de révolutionner la mobilité. Comment en bénéficier sans pénaliser les exclus du numérique ?
- Comment optimiser les déplacements des frontaliers ?