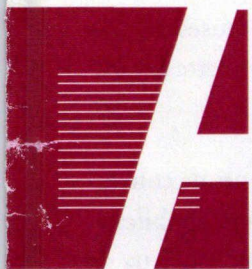


Transports et déplacements

s o m m a i r e

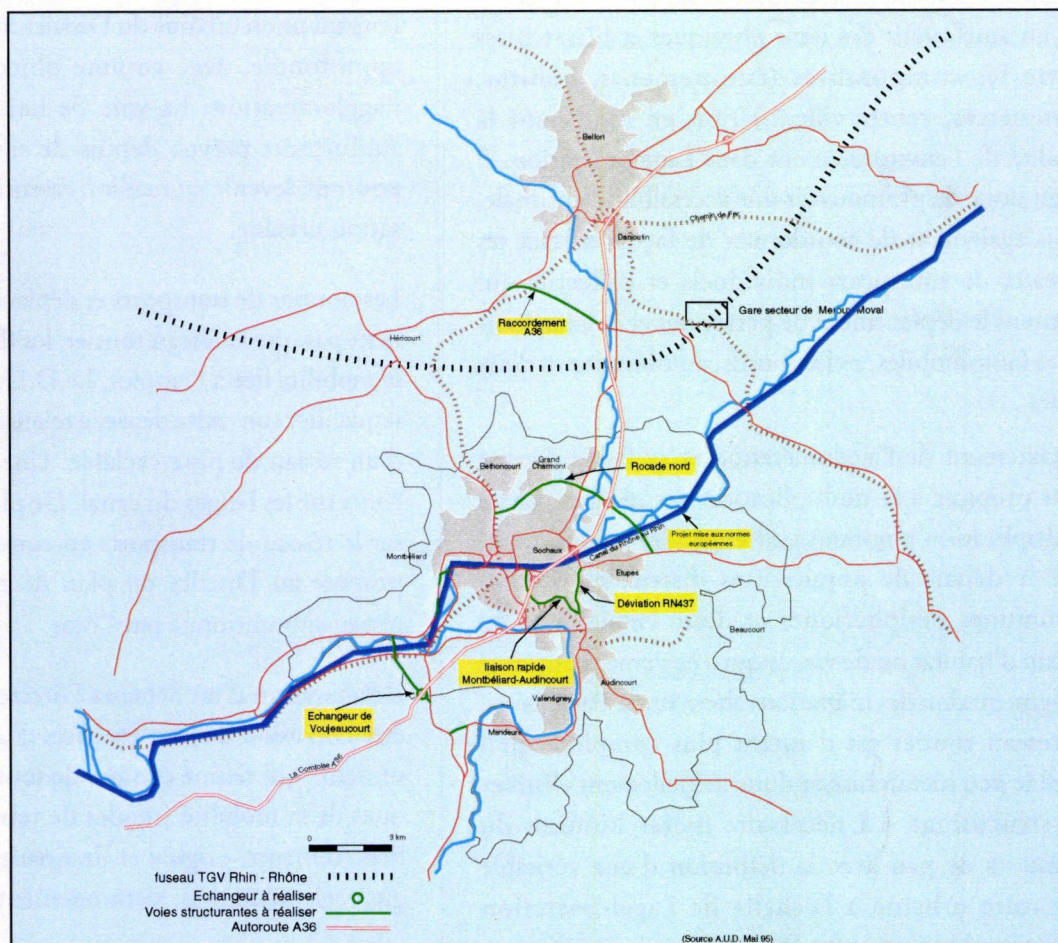
<i>L'organisation interne des transports et déplacements dans le DUPM</i>	4
<i>La route et l'autoroute</i>	4
<i>Le réseau de transport en commun</i>	15
<i>Les autres modes de transports et de déplacements</i>	20
<i>L'accessibilité du district et ses relations avec l'extérieur</i>	22
<i>Le réseau autoroutier : l'A.36 est l'axe majeur de communication</i>	22
<i>Le réseau routier : un maillage relativement dense</i>	25
<i>Les transports en commun</i>	26
<i>Les autres réseaux de communication</i>	32

D é c
1996



AGENCE D'URBANISME
ET DE DÉVELOPPEMENT

1



TRA
061

Le code de l'urbanisme précise que le Schéma Directeur devra définir l'organisation générale de la circulation et des transports avec le tracé des principales infrastructures de voiries, et le cas échéant, de moyens de transport en site propre.

Il est proposé ici deux axes de réflexions :

- l'organisation interne des transports et déplacements dans le D.U.P.M.,
- l'accessibilité du District et ses relations avec l'extérieur.

Les transports et déplacements dans le D.U.P.M. à l'horizon 2015.

L'organisation des transports dépend des grands principes d'aménagement du territoire qui seront retenus dans le Schéma Directeur :

- distribution des zones d'habitat et d'emplois,
- localisation des grands équipements,
- prise en compte d'espaces naturels,
- organisation de l'armature urbaine (pôles centraux, pôles d'appui...), etc...

L'objectif consiste à structurer le territoire en créant ou en améliorant des liens physiques et hiérarchisés entre les composantes (équipements, habitat, commerces, centre-ville,...) tout en respectant la qualité de l'environnement dans l'agglomération. Il s'agit donc de promouvoir une accessibilité optimale, mais également de coordonner de façon efficace les réseaux de transports individuels et collectifs qui assurent le déplacement de personnes et de marchandises (automobiles, poids lourds, autobus, train, deux roues ...).

L'éclatement de l'agglomération et sa faible densité sont propices à la multiplication des réseaux. Cette multiplication a notamment engendré ou accompagné le départ de populations districales vers les communes périphériques et donc l'étalement du bassin d'habitat ou de vie, ce qui a également entraîné l'augmentation des migrations alternantes. Par ailleurs, le réseau routier est d'autant plus complexe qu'il semble peu hiérarchisé et donc difficilement « lisible » ou structurant. La nécessaire hiérarchisation du réseau va de pair avec la définition d'une véritable armature urbaine à l'échelle de l'agglomération indispensable à une plus forte urbanité.

L'autoroute est un élément déterminant de l'organisation interne du D.U.P.M. car elle constitue l'axe de communication majeur avec l'extérieur et un véritable boulevard de desserte pour le District. Le parti pris par l'Etat dans la mise en oeuvre du dossier de voirie d'agglomération, accroît encore d'avantage son rôle. Pourtant, l'autoroute, orientée Sud-Ouest/Nord-Est, scinde en deux une agglomération globalement organisée Nord-Ouest/Sud-Est. La hiérarchisation du réseau et l'affirmation d'un **axe urbain** qui épouse l'organisation urbaine du District mérite une réflexion approfondie, avec comme objectif de structurer l'agglomération. La voie de liaison Montbéliard-Audincourt prévue depuis de nombreuses années pourrait devenir un maillon essentiel de cette organisation urbaine.

Les notions de transports et déplacements ne concernent pas que le réseau routier, les flux automobiles et la mobilité liée à l'emploi. Le D.U.P.M., soucieux de requalifier son cadre de vie, a relancé la mise en oeuvre d'un réseau de piste cyclable. Une première tranche concerne les berges du canal. De plus, pour réorganiser le réseau de transports en commun, la C.T.P.M. propose au District un plan de modernisation du réseau subventionné par l'État.

L'élaboration d'un Schéma Directeur est donc peut-être l'occasion de jeter les bases d'un "plan de déplacement" qui tienne compte de toutes les caractéristiques de la mobilité (modes de transports, motifs de déplacements, origine et destination, sécurité, énergie, réglementation, stationnement...).

Actuellement, l'ensemble des politiques et des projets concernant les déplacements dans l'agglomération sont conçus séparément :

- DVA, et programme de domanialité,
- restructuration de la RN 437, projets de liaison entre Montbéliard et Audincourt,
- plan de modernisation du réseau de transport en commun, réseau de pistes cyclables, etc...

Sans parler des projets infra communaux qui progressivement modifient les accès et les traversées des communes.

L'ambition d'un projet d'agglomération est bien de rendre ces interventions sectorielles plus cohérentes et de les mettre au service d'un projet d'ensemble.

L'accessibilité du District et ses relations avec l'extérieur.

A ce jour, l'autoroute est l'élément majeur de communication du District avec l'extérieur que ce soit à l'échelle de l'Aire Urbaine, de la région, du territoire national ou de l'Europe. Elle conforte l'accessibilité du D.U.P.M. et sa position géostratégique au sein de l'axe Rhin-Rhône qui constitue un couloir de flux et d'échanges important.

L'A.36 assure également une possibilité de liaison européenne Est-Ouest avec Paris. Toutefois un tracé direct vers Langres permettrait de créer le maillon manquant pour améliorer l'accessibilité vers la capitale.

Grâce à l'autoroute, le D.U.P.M. constitue donc un pôle de passage obligé entre l'Allemagne et la France. Cependant, l'éventualité d'une nouvelle infrastructure autoroutière indépendante de l'A36, actuellement à l'étude par les services de l'État en raison de l'augmentation du trafic, pourrait menacer la connexion directe du Pays de Montbéliard avec le territoire national et européen. Ces études devront être communiquées aux collectivités concernées afin d'engager une négociation sur l'opportunité d'un tel projet. Les grands projets d'infrastructures de transport actuels (T.G.V., canal) devraient améliorer l'accessibilité du District et conforter sa position géostratégique. Mais une question importante n'a pas encore été réellement abordée, comment vont s'inté-

grer l'ensemble de ces réseaux sur un territoire déjà très largement segmenté par l'autoroute, la voie ferrée, et les cours d'eau et quels sont les projets prioritaires qui favorisent le développement des collectivités traversées.

Il paraît à ce stade capital qu'une réflexion soit menée conjointement afin que les différents projets soient vus globalement.

A l'heure où la notion d'accessibilité devient fondamentale et constitue un des critères de l'attractivité commerciale ou démographique et de la compétitivité économique, l'organisation optimale des réseaux de transport et des déplacements est donc une question éminemment stratégique.

Cependant, l'accessibilité est de plus en plus «informelle» (réseaux informatiques, télécommunications, etc...). Ce type d'accessibilité et le développement technologique qui l'accompagne sont des enjeux fondamentaux du XXI^{ème} siècle que le D.U.P.M. devra impérativement prendre en compte dans le cadre de sa réflexion. L'accessibilité n'est donc plus exclusivement liée à la multiplication des infrastructures propice à l'étalement du territoire et parfois même à la déqualification du cadre de vie (coupures, nuisances sonores, détérioration des paysages, etc...).

L'ORGANISATION INTERNE DES TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS DANS LE DUPM

Les objectifs pourraient être les suivants :

- faciliter les déplacements au sein de l'agglomération en optimisant la circulation,
- adapter le réseau et les modes de communication aux besoins des populations et des entreprises en terme de transport et de déplacement (personnes et marchandises),
- articuler les projets en cours (pistes cyclables, transports en commun, D.V.A...),
- structurer l'agglomération à partir de réseaux de communication, lisibles et hiérarchisés en affirmant l'armature urbaine du Pays de Montbéliard.

Il s'agit donc d'élaborer un plan de déplacement qui adapte l'offre de transport à la demande tout en structurant le territoire. Cependant, si l'offre de transports est à ce jour

identifiée (moyens et réseaux de communication), la demande reste méconnue : transport de personnes et de marchandises, motifs des déplacements (achats, loisirs...), modes de transport utilisés (deux roues, voitures...), origine et destination, profil des usagers, etc... Le District ne dispose pas d'enquête dite «Ménages» destinée à définir les caractéristiques générales de la demande. Les enquêtes transport réalisées, «enquête déplacement» 1990* notamment, donnent quelques informations, mais n'ont pas fait l'objet d'exploitation globale. La demande de transport est plutôt appréhendée par rapport aux flux et déplacements liés au motif travail et au trafic routier : migrations alternantes, comptages routiers. L'offre de transport dans le District (réseau routier notamment) est prioritairement organisée en conséquence : amélioration des déplacements domicile/travail, évacuation des flux de transit vers l'A.36.

D é c
1996



La route et l'autoroute

● *Le schéma de voirie en 1996*

L'autoroute A.36 est le maillon central de l'organisation du réseau de communication interne actuel.

Elle a un double rôle puisqu'elle constitue une voie de transit, mais également une voie de distribution (autoroute urbaine gratuite) par le biais de plusieurs échangeurs. L'A.36 est une dorsale sur laquelle se greffe le reste du réseau routier de l'agglomération. Celui-ci a été organisé, surtout à partir des années 60, par rapport aux besoins logistiques des activités industrielles (déplacements de la main-d'oeuvre et transports de marchandises). En empruntant les vallées, l'ensemble du dispositif converge plus particulièrement vers

Montbéliard et le centre Peugeot. Ainsi, on y retrouve directement ou à proximité les voies suivantes :

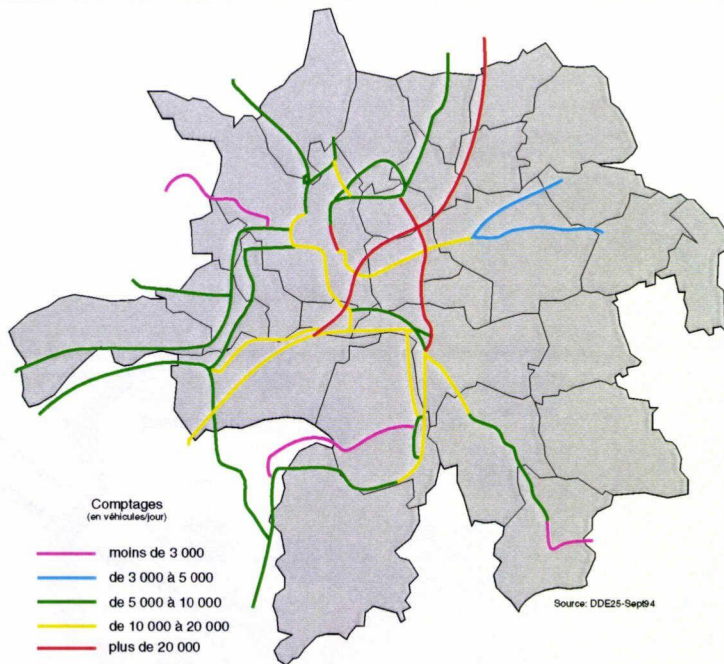
- l'entrée de ville actuelle de Montbéliard entre l'échangeur Montbéliard-centre et le château (N. 1463),
- l'axe Montbéliard-Audincourt (D.34),
- l'axe Exincourt-Montbéliard (N.463),
- la N. 437 vers Belfort,
- la D. 438 vers Vesoul,
- la N. 423 et la D. 126 vers Besançon.

* C.T.P.M. - Enquête déplacements tous modes tous motifs réalisée par un cabinet extérieur

Les flux de transit côtoient les flux de desserte sur le réseau interne.

Il n'existe pas de véritable hiérarchisation des voies de dessertes/distribution et de transit : un véhicule en transit, hors de l'autoroute urbaine, est contraint d'emprunter les mêmes voies qui desservent les communes de l'agglomé-

ration. Cette constatation est un des fondements du schéma de voirie d'agglomération à l'échéance 2015 proposé par l'Etat (*cf. ci-après*).



Une multiplication des infrastructures routières propice à l'extension du bassin de vie et d'habitat ?

Une mobilité et des déplacements accrus à l'échelle de l'Aire Urbaine : l'extension du bassin de vie.

Le développement des infrastructures (création ou amélioration) engendre ou accompagne l'augmentation de la mobilité et des déplacements au sein de l'aire urbaine. D'une manière générale, l'utilisation de la voiture a favorisé la dispersion et l'éclatement du territoire :

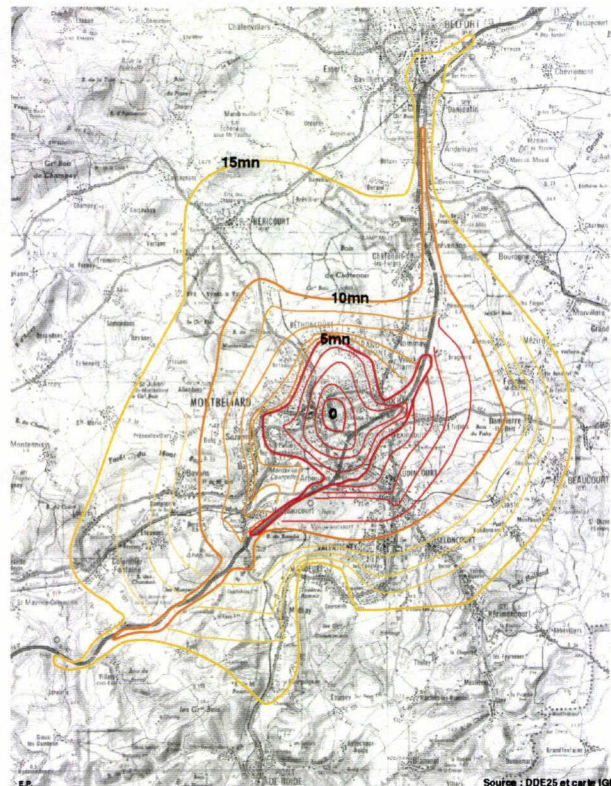
- Sur un déplacement, les gains vitesse réalisés grâce à l'amélioration ou la création d'une infrastructure routière, ne sont pas mis à profit pour un gain de temps, mais plutôt pour étendre le champ spatial de son domaine de vie et d'habitat.
- Les populations s'installent de plus en plus loin et fréquentent des équipements, des services ou autres commerces situés sur des territoires éloignés en distance et non en temps.

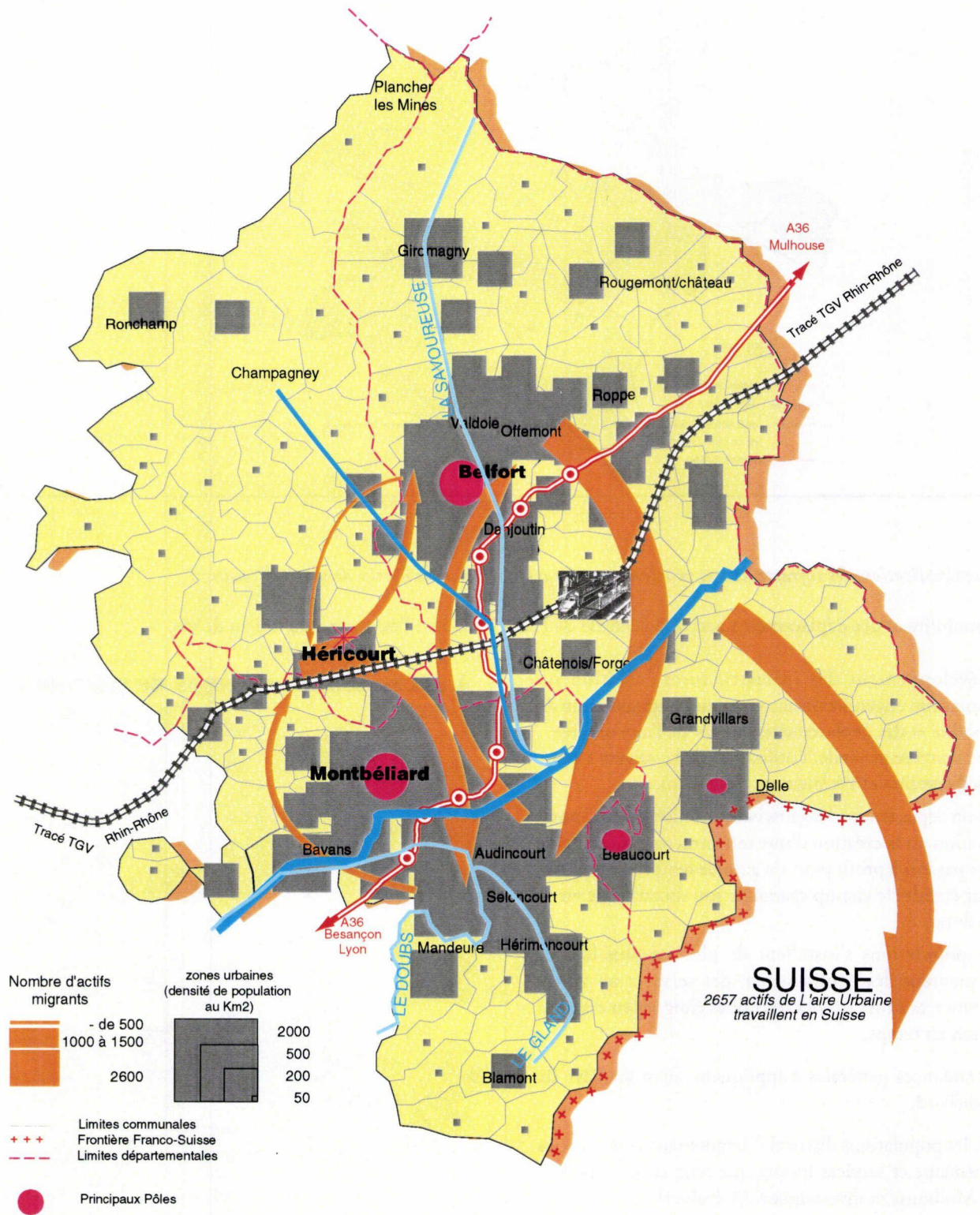
Ces tendances générales s'appliquent aussi au Pays de Montbéliard.

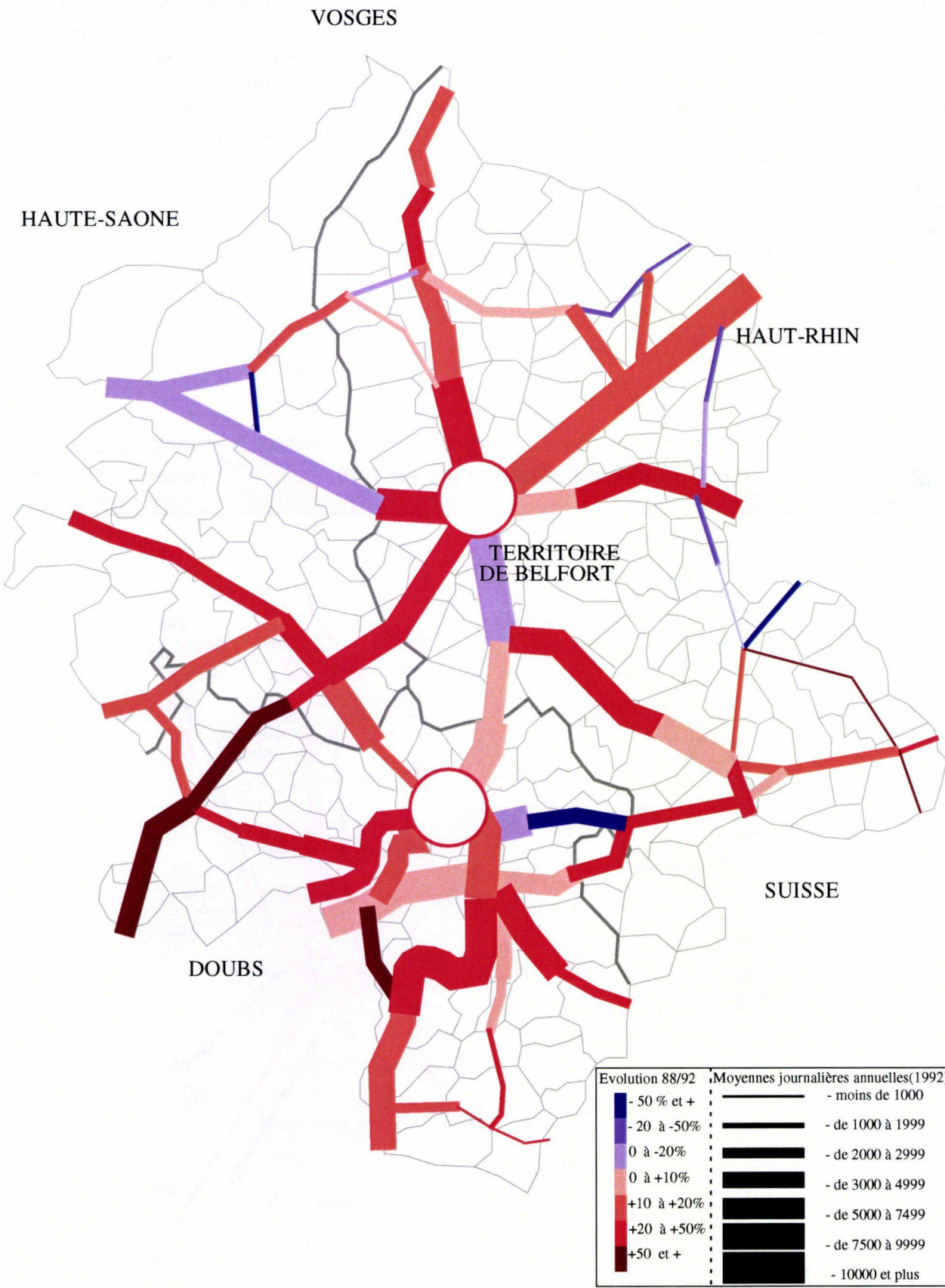
Ainsi, les populations districales fréquentent aussi bien les équipements et services locaux que ceux situés à Belfort voire Mulhouse et inversement. (A évaluer).

La mise en place d'un réseau de ramassage Peugeot a également conforté l'étalement du bassin d'habitat en favorisant l'accessibilité des usines depuis la proche et lointaine périphérie.

L'accessibilité en temps de parcours



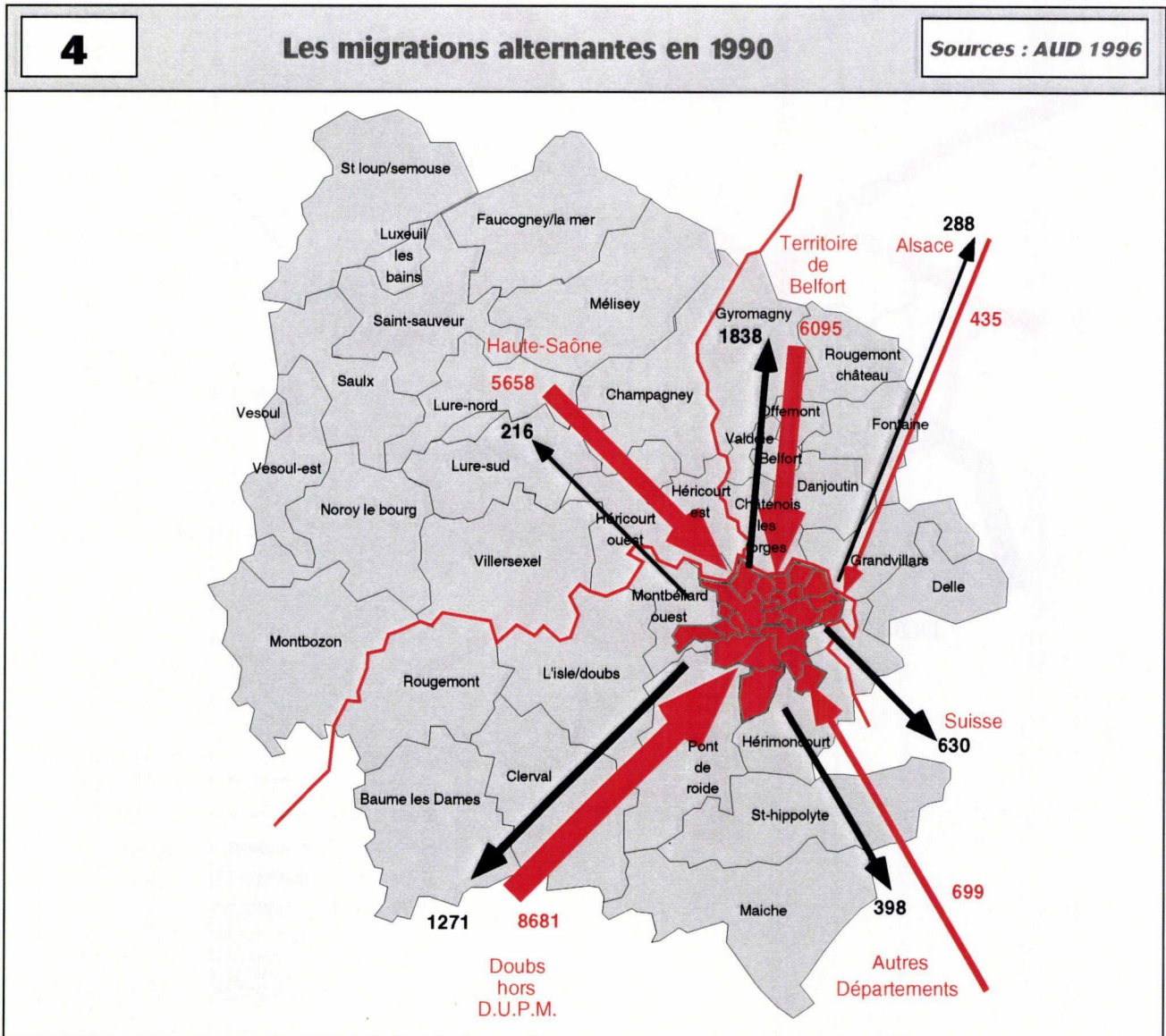




L'augmentation des déplacements District-périphérie : migrations alternantes et extension du bassin d'habitat.

Le D.U.P.M. a perdu plus de 15 000 habitants entre 1975 et 1990 au profit de communes périphériques (cf. dossier «population»). Le bassin d'habitat s'est ainsi étalé. Au cours de cette période, 7 500 actifs et leur famille ont quitté le D.U.P.M pour s'installer en périphérie mais continuent à venir y travailler quotidiennement. Les déplacements domicile/travail se sont donc intensifiés, facilités par le développement des infrastructures (autoroute et échangeurs), l'utilisation de la voiture et la performance du réseau de ramassage Peugeot. Les déplacements réalisés quotidiennement vers le District pour un autre motif que l'emploi ne sont pas connus. (Etude à réaliser).

Les tendances concernant l'étalement du bassin de vie ou d'habitat et la croissance de la mobilité vont-elle se poursuivre ? Faut-il mettre en oeuvre un schéma de voirie qui prenne en compte une nouvelle configuration de l'espace à l'échelle d'un bassin de vie et reconsidérer les limites de l'actuel périmètre de transports urbains par exemple (P.T.U.)?



Le réseau routier est-il hiérarchisé et structurant dans le D.U.P.M. ?

L'A.36 constitue un axe «fonctionnel» qui assure les déplacements domicile/travail principalement permettant un «acheminement» optimal des employés et des marchandises vers les unités de production.

L'autoroute structure le territoire du D.U.P.M. car :

- elle joue un rôle de distribution des trafics de desserte grâce aux échangeurs,
- elle constitue une voie de liaison domicile/travail,
- elle est l'axe de communication le plus facilement identifiable dans le District.

Cependant, l'autoroute orientée Sud-Ouest/Nord-Est, scinde en deux un territoire qui est plus particulièrement organisé et urbanisé selon une orientation Nord-Ouest/Sud-Est (répartition des hommes, des entreprises, des

équipements, des commerces). Aucune voie structurante aussi facilement identifiable que l'autoroute n'épouse cette organisation urbaine. Il est plus rapide de se rendre à Belfort que de traverser le D.U.P.M. depuis Bethoncourt jusqu'à Héricourt.

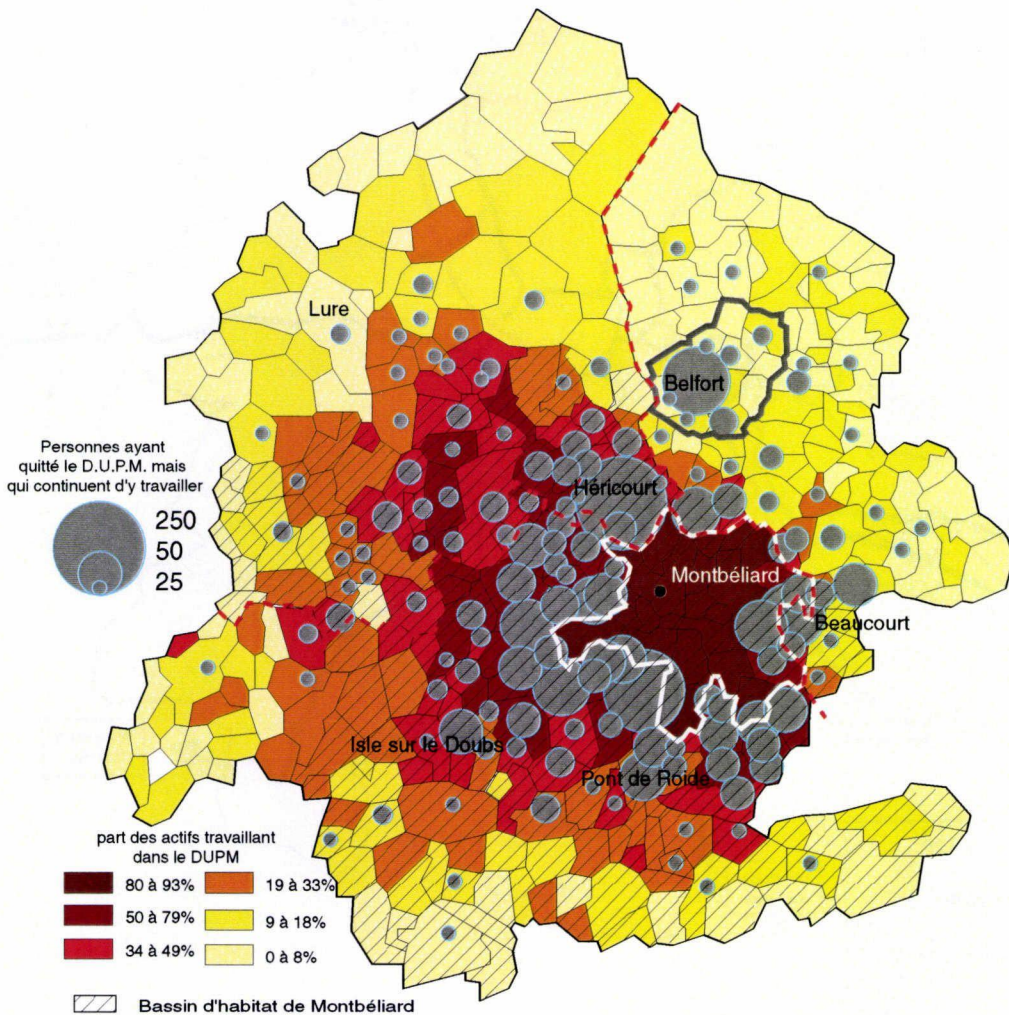
L'aménagement et l'organisation du réseau routier du D.U.P.M. ne permet pas dans l'ensemble, d'identifier clairement une armature urbaine au sein du District (pôles principaux, pôles d'appui et relais, pôles secondaires, etc...). Il convient dans un premier temps de déterminer quelle doit être l'armature urbaine du Pays de Montbéliard. (Cf. dossier territoire). D'une manière générale, le réseau routier est peu hiérarchisé, ce qui contribue au manque de cohésion d'un territoire déjà très largement segmenté par les cours d'eau, la voie ferrée, l'autoroute, etc... Le projet d'agglomération devra déterminer les voies urbaines structurantes pour le D.U.P.M.

5

Le DUPM et sa périphérie

Sources : AUD 1996

9



● **Le schéma projeté à l'horizon 2015 : le dossier de voirie d'agglomération**

Le Dossier de Voirie d'Agglomération est actuellement le seul véritable document de référence concernant l'organisation du réseau viaire dans le D.U.P.M. L'objectif principal de ce schéma élaboré par la D.D.E. est de traiter prioritairement les problèmes de transit, responsabilité qui incombe à l'État (département : voies de liaison, communes : voies de desserte). En conséquence, il distingue les voies qui seront gérées par l'État (routes nationales) de celles qui seront prises en charge par les autres collectivités. Ce schéma, dont les dernières propositions datent de 1994,

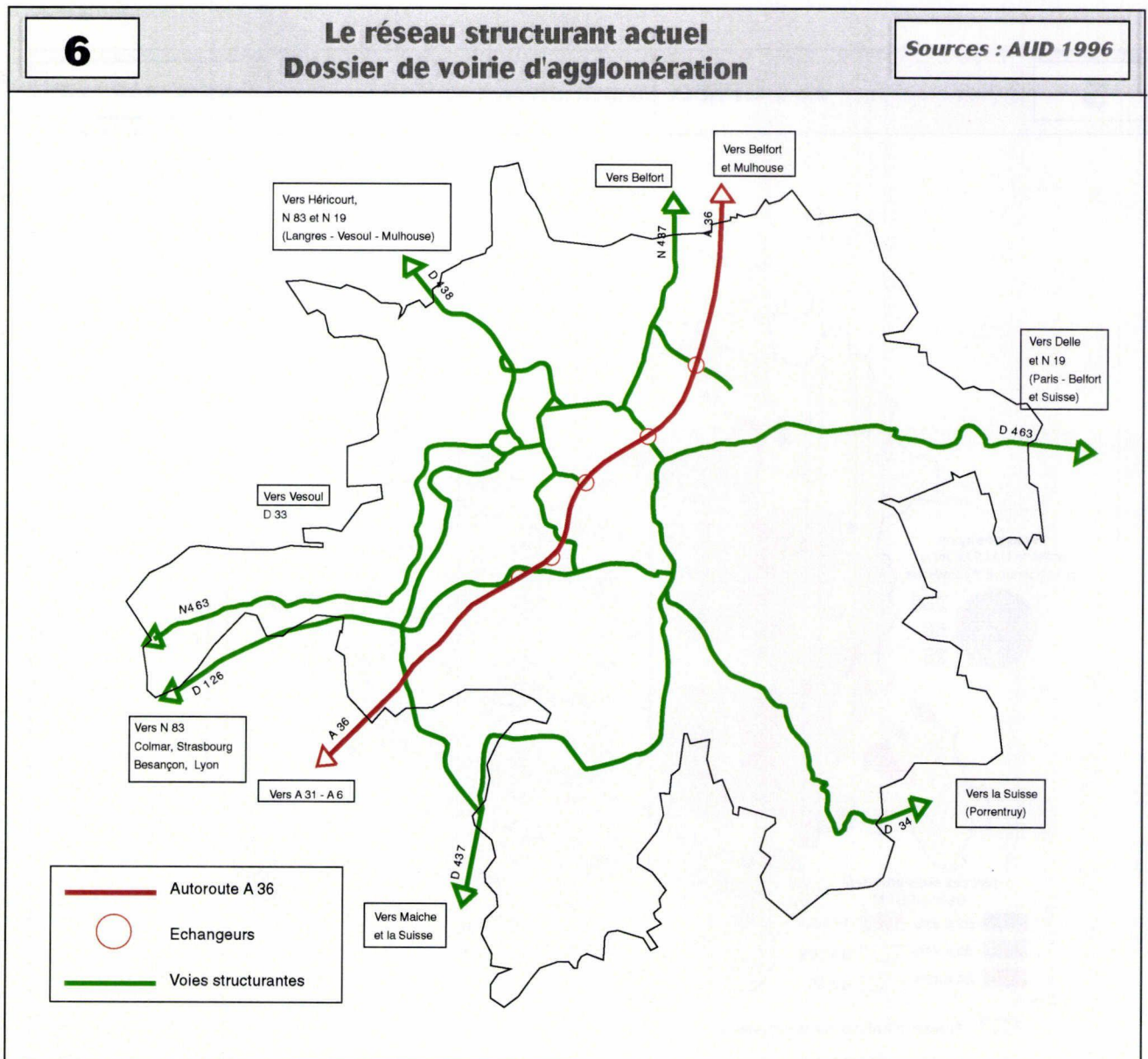
donne suite à un premier document élaboré en 1989 intitulé : «pour une politique fonctionnelle de la route dans le Pays de Montbéliard».

Les travaux à maîtrise d'ouvrage État qui découlent du D.V.A. sont inscrits dans les contrats de plan. La totalité des travaux figurant dans le document actuel ne sera pas réalisée avant 2006/2008. La réalisation de l'ensemble des propositions est-elle réellement souhaitable et dans quel ordre de priorité (échangeur Sud et le shunt de Mathay avant la rocade Nord ou inversement ...)?

Le rôle de l'autoroute est renforcé

L'A36 apparaît comme l'épine dorsale de l'agglomération pour assurer les flux de transit. Le nombre des échangeurs devrait être porté à 5 (Brognard réalisé), puis des voies de desserte créées ou renforcées afin de rallier les 5 échan-

geurs. L'accessibilité des 3 pôles était considérée comme prioritaire : l'hôpital (pôle sanitaire), la gare S.N.C.F. de Montbéliard (pôle de communication) et les usines Peugeot (pôle industriel).



Le reste du réseau routier aura un rôle plus spécifique de desserte et de distribution

Deux rocade, l'une au Nord et l'autre au Sud, doivent venir appuyer le dispositif de dorsale en créant la possibilité d'une circulation en périphérie de l'agglomération grâce à un réseau «circulaire» de transit entre les communes, hors section urbaine de l'A.36.

Il convient d'examiner la pertinence de ces principes d'organisation au regard des réalisations effectuées et des évolutions actuelles.

L'A.36 entre Belfort et Montbéliard à l'horizon 2015 : une voie de desserte locale ?

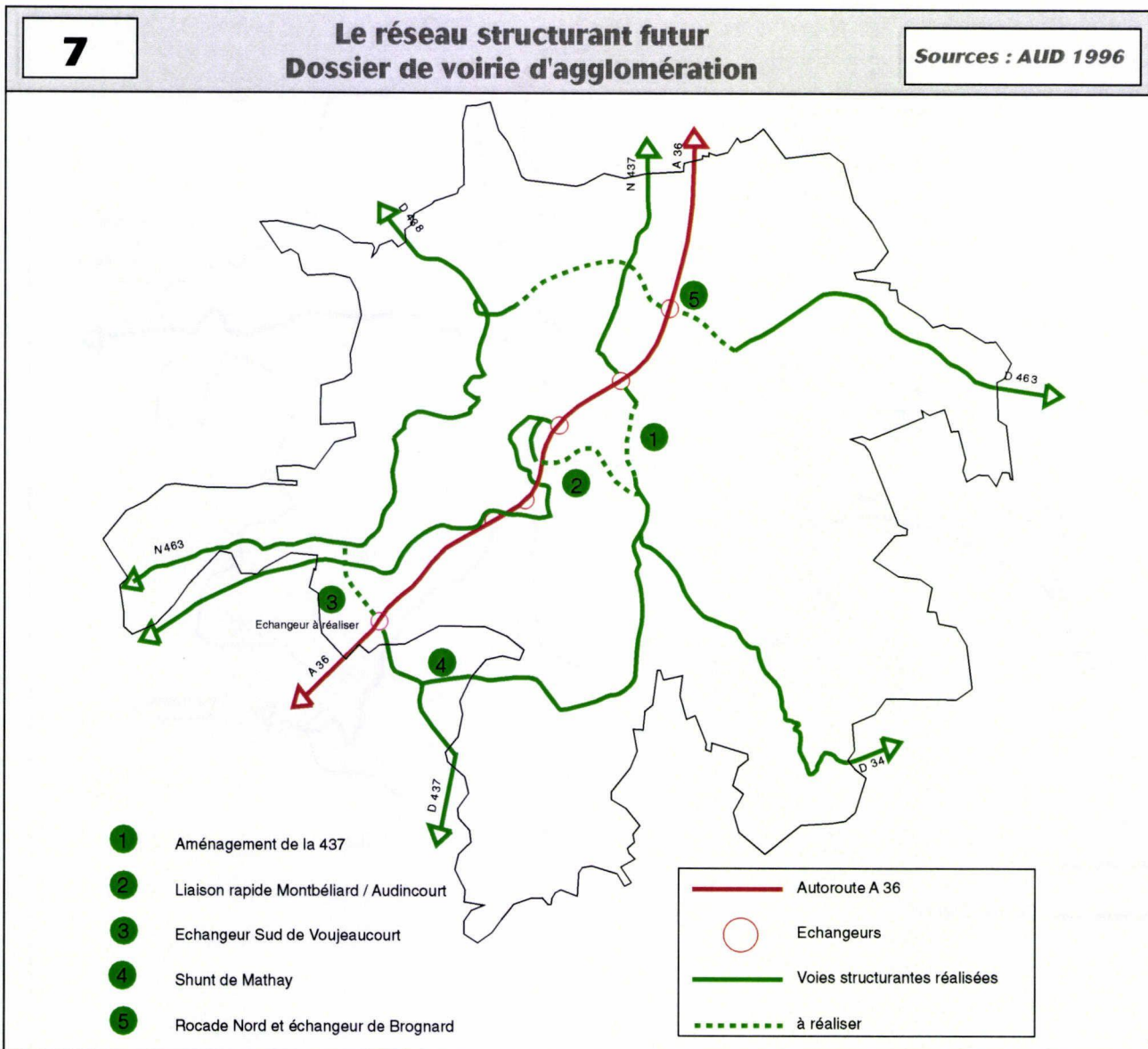
A long terme, pour faire face à une augmentation de trafic sur l'A.36 liée d'une part, à une évolution tendentielle de la croissance de la circulation et d'autre part, à la réalisation du dispositif prévu par le D.V.A. (rabattement du trafic sur l'autoroute), deux hypothèses sont avancées par les services de l'Etat :

- la création d'une autoroute à deux fois trois voies par l'utilisation du terre-plein central de l'actuelle A.36

entre Belfort et Montbéliard,

- la réalisation d'une nouvelle voie autoroutière, indépendante de l'actuelle A.36 et le contournement de l'Aire Urbaine.

La première hypothèse est à ce jour prioritaire, sans exclusion, à long terme, le contournement.



● *Le DVA 2015 : Une meilleure structuration du territoire par une hiérarchisation du réseau ?*

La domanialité des voies est reconsidérée.

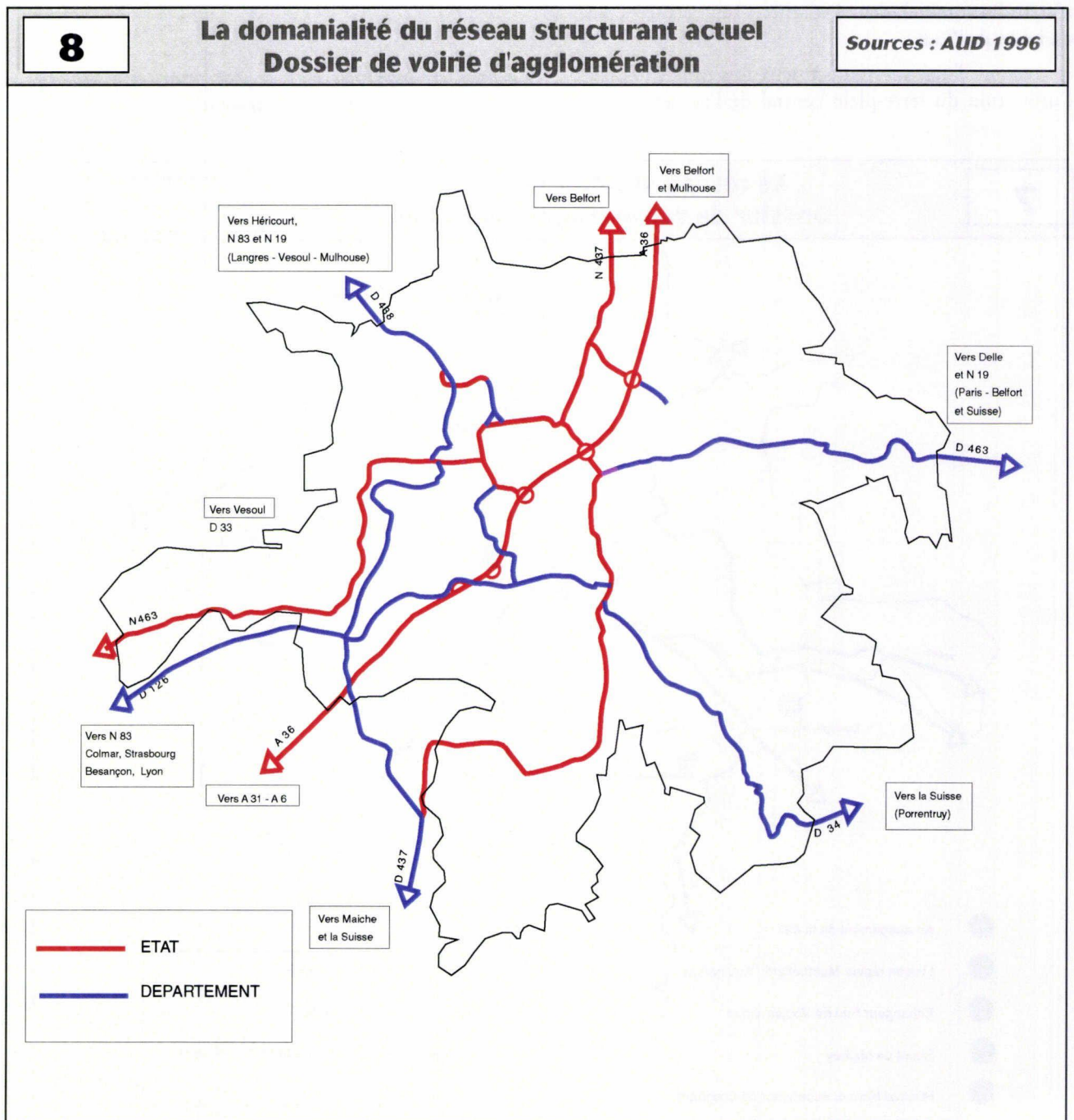
Le dossier de voirie d'agglomération a également pour objectif de redéfinir les collectivités compétentes en terme de gestion du réseau. Aussi, la Nationale 437 deviendra

départementale (cf carte N° 8 et 9). Les propositions faites correspondent-elles à la hiérarchie du réseau ?

Des échangeurs pour dissocier le trafic de transit de celui de desserte :

La création de nouveaux échangeurs permet de multiplier les possibilités d'accès au District depuis l'autoroute. Cependant, les orientations du D.V.A. sont prioritairement fonctionnelles et routières. Le dossier de voirie d'agglomération ne prévoit pas de programme particulier visant à

hiérarchiser l'organisation interne du réseau routier *pour affirmer une armature urbaine*. L'élaboration du projet d'agglomération est l'occasion de constituer un schéma routier hiérarchisé et structurant.



Le rabattement du trafic de transit sur l'A.36 : des conséquences sur la fréquentation interne du district ?

Le trafic de transit hors autoroute engendre souvent une fréquentation accrue des équipements, services et commerces se trouvant sur les itinéraires empruntés. Cette fréquentation assure parfois même le maintien de certains d'entre eux dans les petites communes (boulangeries, tabacs, stations services, curiosités touristiques, etc...). Le schéma de voirie va-t-il renforcer la fréquentation du D.U.P.M. grâce à une meilleure accessibilité depuis l'autoroute (échangeurs) ? Va-t-il au contraire réduire cette fréquentation en raison du rabattement des flux en transit sur le

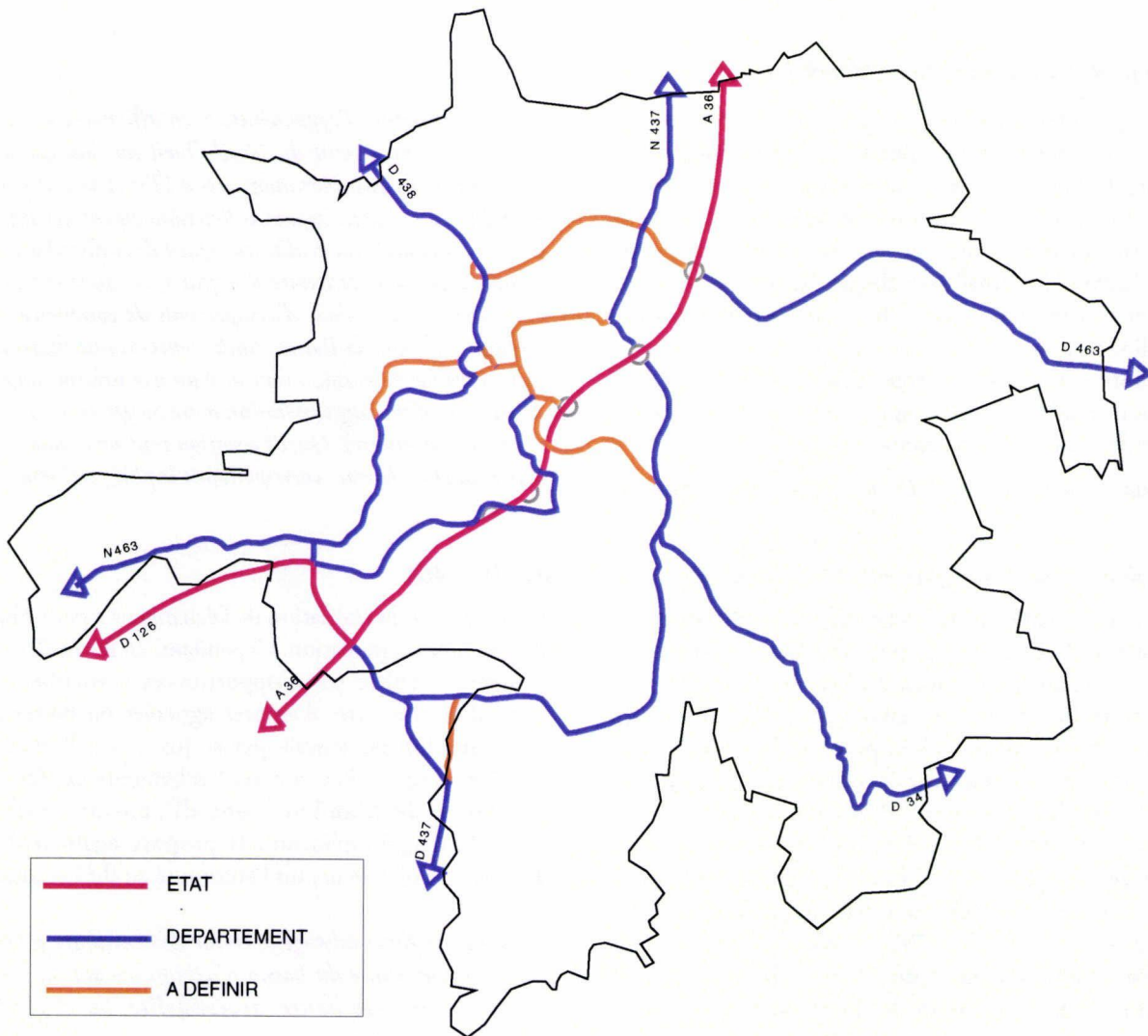
réseau «intérieur» vers l'A.36 (autoroute gratuite entre Belfort et Montbéliard) ? Une telle organisation peut-elle avoir un impact sur le «développement local» (flux touristiques, commerces, équipements, services, etc...) ?

De même, la création d'une nouvelle infrastructure autoroutière en cours d'étude par les services de l'État (voie de contournement indépendante de l'A.36 actuelle) pourrait avoir un impact négatif sur la fréquentation du District.

9

La domanialité du réseau structurant à terme Dossier de voirie d'agglomération

Sources : AUD 1996



● *Les grands projets routiers : quelles perspectives d'aménagement du territoire * ?*

La restructuration de la R.N. 437.

Ce projet est capital pour l'économie du Sud DUPM, il permet d'améliorer la circulation depuis le Sud du Pays de Montbéliard vers les principaux pôles d'emplois (Montbéliard, Peugeot-Sochaux, vallée du Gland). Les flux domicile-travail convergent dans le centre-ville d'Audincourt et empruntent la R.N. 437. Le rôle majeur de cet axe offre des perspectives d'aménagement intéressantes (secteur Gare Naillle par exemple). Cf. dossier novembre 1995 - cahier des

La rocade Nord.

L'étude d'impact concernant la réalisation de la rocade Nord n'est pas encore réalisée. Cependant, la rocade Nord offre des opportunités d'aménagement conséquentes : desserte directe depuis l'autoroute du secteur des Jonchets (potentiel pour la création d'une zones d'activi-

* Cf. compléments dossier territoire

Le projet de liaison Audincourt/Montbéliard.

Ce projet retenu par le District a pour ambition de concrétiser un axe de centralité entre 2 principaux pôles urbains du District (dossier de référence approuvé par le D.U.P.M. en 1990). Sa vocation est de faciliter les échanges entre ces deux centres et de desservir les terrains de Gros-Pierron à Montbéliard et de gare Naillle à Audincourt. La jonction se ferait avec la R.N. 437 sur le territoire d'Audincourt, entre les Arblétières et la carrefour des rues de Belfort et des Mines. La voie de liaison permettrait également de rendre accessible rapidement l'ensemble du territoire districale depuis la caserne des pompiers.

Au delà de la liaison entre les deux communes, cette voie

La réalisation de l'échangeur sud et les liaisons avec les R.D. 438 et R.N. 463.

Le rôle de l'échangeur de Voujeaucourt est de permettre un accès facile à l'autoroute pour le trafic en provenance des secteurs Sud et Sud-Ouest du Pays de Montbéliard, et pour le trafic de transit venant de Pontarlier ou de Besançon par un itinéraire hors péage. L'intérêt pour Voujeaucourt est évident car la commune sera moins traversée par les poids lourds. La réalisation du shunt de Mathay permettrait à l'usine E.C.I.A. de Mandeuire d'avoir une accessibilité directe à l'autoroute. Cependant, la commune sera entièrement traversée par les camions. Le S.D.A.U. des années 1970 proposait la réalisation d'un nouveau franchissement du Doubs, de Mandeuire à Valentigney pour rejoindre le shunt de Mathay via la R.D. 438 restructurée. (Cf. carte cahier des charges 437).

Cette proposition paraît peu probable à court terme. N'est-elle pas à retenir à plus long terme ?

charges des contraintes urbaines pour la RN 437. A.U.D. et dossier territoire. Quelle que soit l'option retenue concernant le tracé de la R.N. 437, il est opportun de traiter cette voie dans le cadre d'un projet urbain d'ensemble en évitant les délaissés. C'est l'occasion unique de fabriquer une nouvelle entrée de ville pour Audincourt.

tés ? Cf. dossier territoire). Elle constitue néanmoins une coupure physique importante vis-à-vis des quartiers de Champvallon et des Fougères. Elle risque de contribuer à l'enclavement de ces deux quartiers.

pourrait structurer l'agglomération en affirmant un axe de fonctionnement urbain du Nord-Ouest au Sud-Est depuis Bethoncourt jusqu'à Hérimoncourt à l'Est et Valentigney ou Mandeuire à l'Ouest. Cet axe de fonctionnement urbain n'est-il pas d'ors et déjà une réalité au regard de la distribution des populations sur le territoire districale mais aussi des principaux secteurs d'emplois, d'équipements de commerces et de services ? La voie de liaison Audincourt-Montbéliard pourrait constituer le maillon central d'un axe urbain majeur et structurant dans l'agglomération à aménager en tant que tel (cf. dossier territoire). Quelle vocation veut-on donner à cette voie et quel est le tracé correspondant le plus pertinent ?

Globalement, la réalisation de l'échangeur a pour objectif d'améliorer la circulation. Cependant, en terme d'aménagement, il n'offre pas d'opportunités particulières. En effet, il se situe près d'espaces agricoles ou boisés dont l'urbanisation ne semble pas se justifier à l'échelle de l'agglomération. Par contre, l'échangeur confère à la commune de Mandeuire une dimension renforcée d'entrée d'agglomération. Il propose également une accessibilité directe depuis l'autoroute au théâtre antique.

Pourtant, ce futur échangeur risque de contribuer à l'extension supplémentaire du bassin d'habitat au sud du District grâce à une meilleure accessibilité du D.U.P.M. depuis la périphérie.

Le réseau de transport en commun

● Les caractéristiques générales

Une compétence districale - Un gestionnaire : la C.T.P.M.

Le transport public au sein de l'agglomération est une des attributions du D.U.P.M. :

- Etude de l'organisation des transports en commun - délibération de 1960.
- Exploitation d'un réseau complet de transport en commun - délibération de 1974,
- Prise en charge des transports scolaires (étude à développer) - délibérations de 1971 et 1973.

Dès son origine, le réseau a été confié à la C.T.P.M. (Compagnie de Transports du Pays de Montbéliard) filière de VIA TRANSPORT, créée en 1976 à la demande des élus du District sous la forme d'un contrat de type «gérance». Le champ d'activité s'applique à l'ensemble du périmètre urbain que représente les 28 communes du D.U.P.M. plus la commune de Beaucourt.

Un réseau «performant» ?

Un déficit d'exploitation relativement faible *.

Aujourd'hui, le réseau de transport en commun est considéré comme commercialement attractif et économiquement performant. Son coût de revient kilométrique et

le déficit d'exploitation sont faibles comparativement aux agglomérations françaises de taille similaire.

9 millions de voyages - Une quinzaine de lignes qui couvrent plus de 300 kilomètres.

Les transports urbains en autobus concernent plus de 9 millions de «voyages». En 1994, 1 million de titres de transports ont été vendus. Plus de 4 millions de kms sont parcourus annuellement dont 80 % sont directement couverts par la Compagnie de Transports du Pays de Montbéliard (C.T.P.M.) et 20 % par des services affrétés (Mont Jura, Jeannerot, Gindra, etc...). La C.T.P.M. assure,

pour le compte du District, la desserte de l'ensemble du territoire grâce à une vingtaine de lignes qui s'étendent sur plus de 300 kms. Deux lignes dont une directe ont été mises en place entre Belfort et Montbéliard (*Cf. chapitre - accessibilité du district et ses relations avec l'extérieur P. 24*).

* Cf. rapport d'activité C.T.P.M. et réponse d'appel d'offre 1994.

Une part de marché relativement faible mais stable.

Globalement, la part de marché de la C.T.P.M. (10,7 % des déplacements effectués dans le D.U.P.M. se font en transports en commun) est relativement faible comparativement à Belfort ou Besançon (plus de 20 %). Cette part de marché est stable mais le type de voyageurs transporté varie. Le marché des étudiants est très attractif :

- d'une part, les scolaires sont peu à peu plus nombreux grâce à une forte croissance du nombre de lycéens, compensant une baisse sensible du nombre de collégiens,
- d'autre part, la liaison rapide mise en place en 1993

entre les pôles universitaires de Montbéliard et Belfort répond à une demande forte et précise qui engendre des flux quotidiens importants,

Par contre, le ramassage effectué par Peugeot pour transporter les employés crée une forte concurrence en ce qui concerne le marché domicile/travail.

Les transports en communs peuvent-ils accroître leur part de marché ? Les dessertes interurbaines sont-elles suffisantes ?

● *Une organisation du territoire favorable à l'utilisation des transports en commun ?*

L'urbanisation du D.U.P.M. s'est développée le long des vallées. De ce fait, les communes sont relativement enclavées les unes par rapport aux autres, en raison du relief. Il est difficile de créer un maillage correct du réseau, et le passage d'une vallée à l'autre nécessite de passer par le centre de l'agglomération. De plus, l'accès se faisant par un axe unique, celui-ci est relativement encombré et les temps d'accès au centre sont élevés. Le réseau s'articule autour de deux noeuds d'échanges : l'Esplanade des Princes à Montbéliard et la place Jean Moulin à Audincourt.

A l'échelle du District, l'éclatement de l'agglomération nécessite la promotion d'un vaste réseau pour couvrir

l'ensemble du territoire. En effet, les densités de population sont faibles (750 habitants au km²) et les espaces urbanisés sont discontinus ce qui engendre de nombreuses ruptures de charges d'un point à un autre.

Par ailleurs, le territoire est d'autant plus éclaté que le bassin d'habitat du Pays de Montbéliard s'est étendu aux communes périphériques du District et le bassin de vie se dessine à l'échelle de l'aire urbaine. A l'exception de la ligne Belfort - Montbéliard, la C.T.P.M. dessert essentiellement le périmètre Districial (Périmètre des Transports Urbains) alors que Peugeot couvre pour le ramassage de son personnel, un périmètre qui s'étend jusqu'en Alsace.

● *Des objectifs ambitieux de la CTPM : + 5% de fréquentation d'ici l'an 2000.*

Le Pays de Montbéliard fonctionne prioritairement à partir de l'utilisation de la voiture. Sans remettre en cause ce modèle de fonctionnement qui se justifie au sein d'une agglomération semi-urbaine, les réseaux de transports en

commun sont l'occasion de structurer le territoire et d'affirmer une armature lisible. Les propositions de restructuration du réseau faites par la C.T.P.M. vont dans ce sens.

La restructuration du réseau actuel

Pour accroître la fréquentation des transports en commun, la C.T.P.M. engage un *plan de modernisation* concernant globalement l'amélioration de la qualité du service et la restructuration de son réseau. Elle souhaite notamment

affirmer un axe lourd à partir de l'organisation urbaine de l'agglomération depuis Bethoncourt jusqu'à Hérimoncourt (cf. axe Nord-Ouest/Sud-Est évoqué ci-avant).



Deux lignes structurantes autour desquelles s'articule le reste du réseau.

Les projets de restructuration du réseau s'appuient sur :

- 1- la réorganisation de deux lignes existantes, la «DIAM» et la Citadine,
- 2- la constitution de pôles d'échanges le long de ces lignes sur lesquels s'articule la distribution de l'ensemble du réseau vers le reste de l'agglomération.

La **D.I.A.M.** constituera une liaison rapide Grand-Char-mont/Héricourt et desservira les secteurs suivants :

- les quartiers d'habitat social des Fougères et Champval-lon, le secteur des Jonchets,
- le centre-ville de Montbéliard, l'entrée ouest de Peugeot, la Z.A.C. du Pied des Gouttes,
- le centre-ville de Montbéliard - zone du Pied des Gouttes - le secteur des Gros Pierron,
- le secteur Gare Naille, le centre-ville d'Audincourt,
- le secteur Sud-Est de l'agglomération de Seloncourt à Hérimoncourt.

Les intérêts de cet axe lourd sont multiples :

- meilleure accessibilité des centres-villes de Montbéliard et d'Audincourt,

- «désenclavement» de plusieurs quartiers d'habitat social (Fougères - Champvallion notamment),
- accessibilité facilitée de la majorité des zones d'emplois, des principaux pôles d'équipements de services et de com-merces ainsi que des secteurs d'habitat (centres villes, Petite-Hollande, Pied des Gouttes),
- desserte directe de secteurs stratégiques en termes de développement : les Jonchets - Gros Pierron - «Gare Naille» (réserves foncières stratégiques en terme de développement, cf. *dossier territoire*).

La Citadine

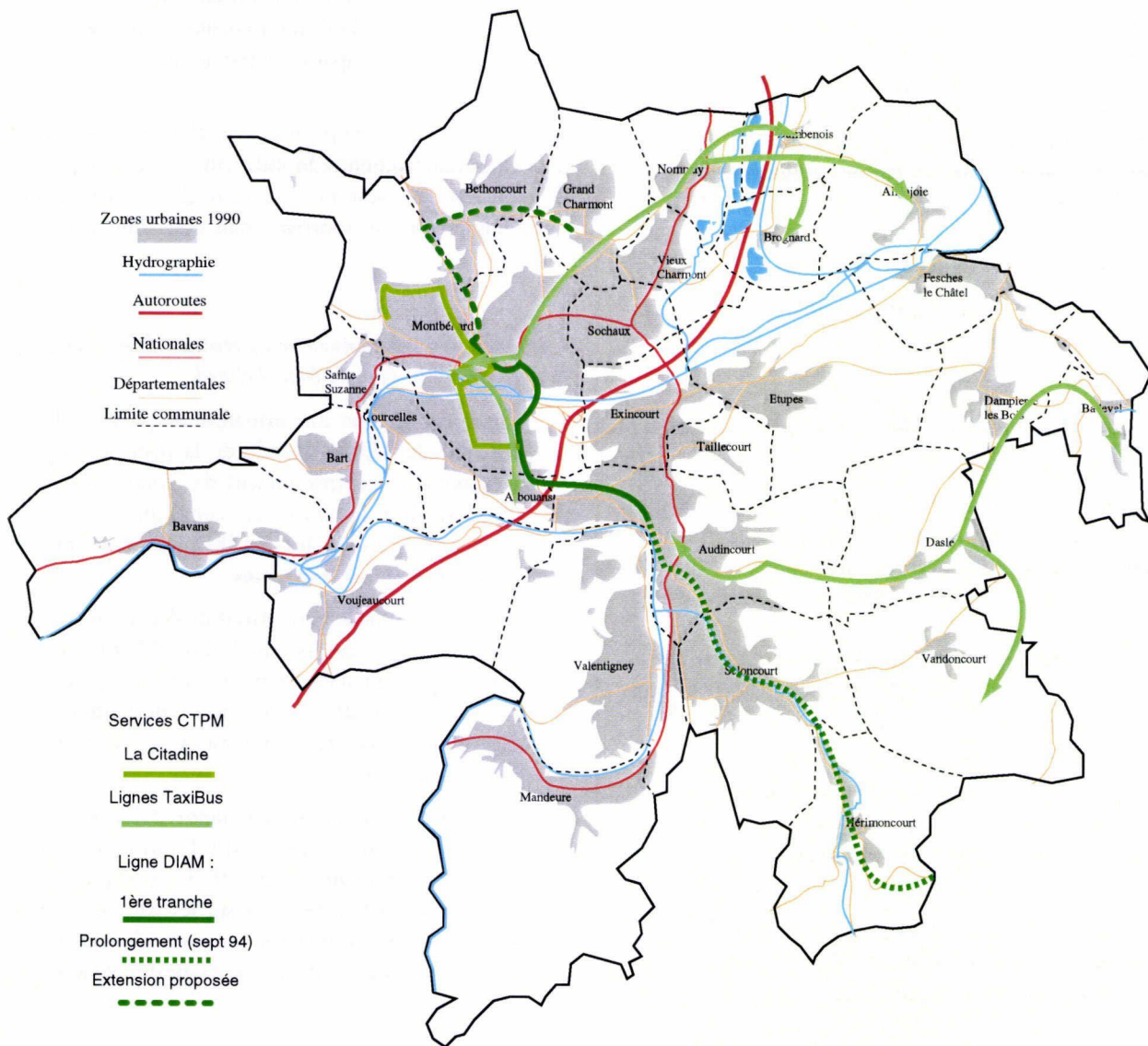
Elle servira à renforcer la DIAM, notamment en reliant directement les Portes du Jura (pôle universitaire, lycée Viette, polyclinique) au centre-ville de Montbéliard et au secteur de la Citadelle. A partir de ces deux lignes, les pôles de correspondance permettent d'irriguer l'ensemble de l'agglomération. Les lignes Taxi Bus seront mises en place pour constituer un produit complémentaire à la Citadine.

Un réseau qui s'adapte à l'organisation actuelle du D.U.P.M. et anticipe les évolutions possibles.

Ainsi, en assurant la desserte des pôles majeurs de l'agglomération et principaux espaces à enjeux, la réorganisation du réseau répond aux réalités de fonctionnement interne du D.U.P.M. et anticipe les possibilités de développement de l'agglomération pour les 20 années à venir sur des secteurs stratégiques (Gare Naille, Gros Pierron par exemple).

Quelle sera la place accordée aux transports en communs pour les vingt années à venir ? Peut on s'en servir de levier pour structurer le territoire ? Le développement des

transports publics et la définition de mesures d'accompa-gnement (stationnement en centre-ville, parcs de rabatte-ments, cheminements piétonniers, etc.) ne sont-ils pas avant tout la traduction d'une véritable volonté politique dans ce domaine (Strasbourg, Nantes...) ? La promotion des transports publics est-elle un enjeu pour le D.U.P.M. dans les vingt années à venir ? Enfin, au regard de la réalité d'organisation du territoire (bassin de vie), le périmètre actuel des transports est-il pertinent ?



Les autres modes de transports et de déplacements

● *Les deux roues : vers la réalisation d'un schéma de pistes cyclables ?*

Le schéma directeur deux roues de 1983 n'a pas été réalisé. Le Pays de Montbéliard a cependant réaffirmé sa volonté de promouvoir un réseau de pistes cyclables reliant les différents pôles et équipements de loisir notamment^{*}. Cette volonté s'inscrit dans le cadre d'une politique de requalification du cadre de vie qui s'appuie sur la valorisation des centres, de l'environnement naturel et urbain ou sur des actions en faveur du tourisme. En ces termes, le D.U.P.M. a présenté sa candidature au contrat «vélo pour la ville» initié par le Ministère de l'environnement en 1994. La création de ce réseau est aujourd'hui engagée avec la réalisation d'une première tranche le long du canal.

Le but de ce programme de pistes cyclables porte sur deux échelles territoriales :

- *S'inscrire dans un réseau plus vaste de pistes cyclables*

Ce projet prend en compte le contexte actuel de ce type de réflexion sur le département limitrophe : il s'agit d'assurer ainsi une continuité de liaisons avec le projet en cours de réalisation sur le Territoire de Belfort, au Nord du DUPM, et le long du même canal de Montbéliard à la Haute-Saône.

Ce réseau interdépartemental pourrait être complété à plus long terme le long du canal du Rhône au Rhin et l'on pourrait rejoindre ainsi Bâle (en Suisse) via Mulhouse (Haut-Rhin).

Par ailleurs, l'association "Espace Nordique Jurassien" a été mandatée par le Conseil Régional pour créer et promouvoir un itinéraire de découverte VTT baptisé "Grande Traversée du Jura".

Ce parcours de quelques 400 kilomètres, qui avait jusqu'à maintenant son terminus Nord à Saint-Hippolyte, est aujourd'hui prolongé jusqu'au coeur du DUPM avec un

point d'accroche à la base de loisirs de la Savoureuse.

Dans un premier temps, le tracé empruntera la tranche Nord de la coulée verte récemment aménagée entre Brognard et Montbéliard, pour ensuite rejoindre au plus court l'itinéraire principal à l'Ouest du quartier des Buis à Valentigney.

Dans un deuxième temps, il conviendra de rechercher et d'aménager un tracé entre Montbéliard et Valentigney dans le même esprit à savoir un parcours de découverte, bucolique, sans prétention sportive, mais accessible à tous en toute sécurité.

- *Améliorer les relations entre les centres-villes - Favoriser la découverte du Pays de Montbéliard.*

La volonté est de créer une armature de pistes cyclables qui, à partir de l'épine dorsale de la piste le long du canal, desserve les centres anciens des communes. Ceci rejoint le souhait de la plupart des communes de requalifier leurs centres-villes, les rendre plus accessibles et praticables aux piétons et cyclistes.

Cette armature cyclable permettrait de découvrir ainsi les différentes villes qui composent le DUPM. Elle devrait permettre également d'en découvrir les principaux sites touristiques ; la visite des centres anciens deviendrait ainsi partie intégrante d'un circuit touristique de découverte du Pays de Montbéliard.

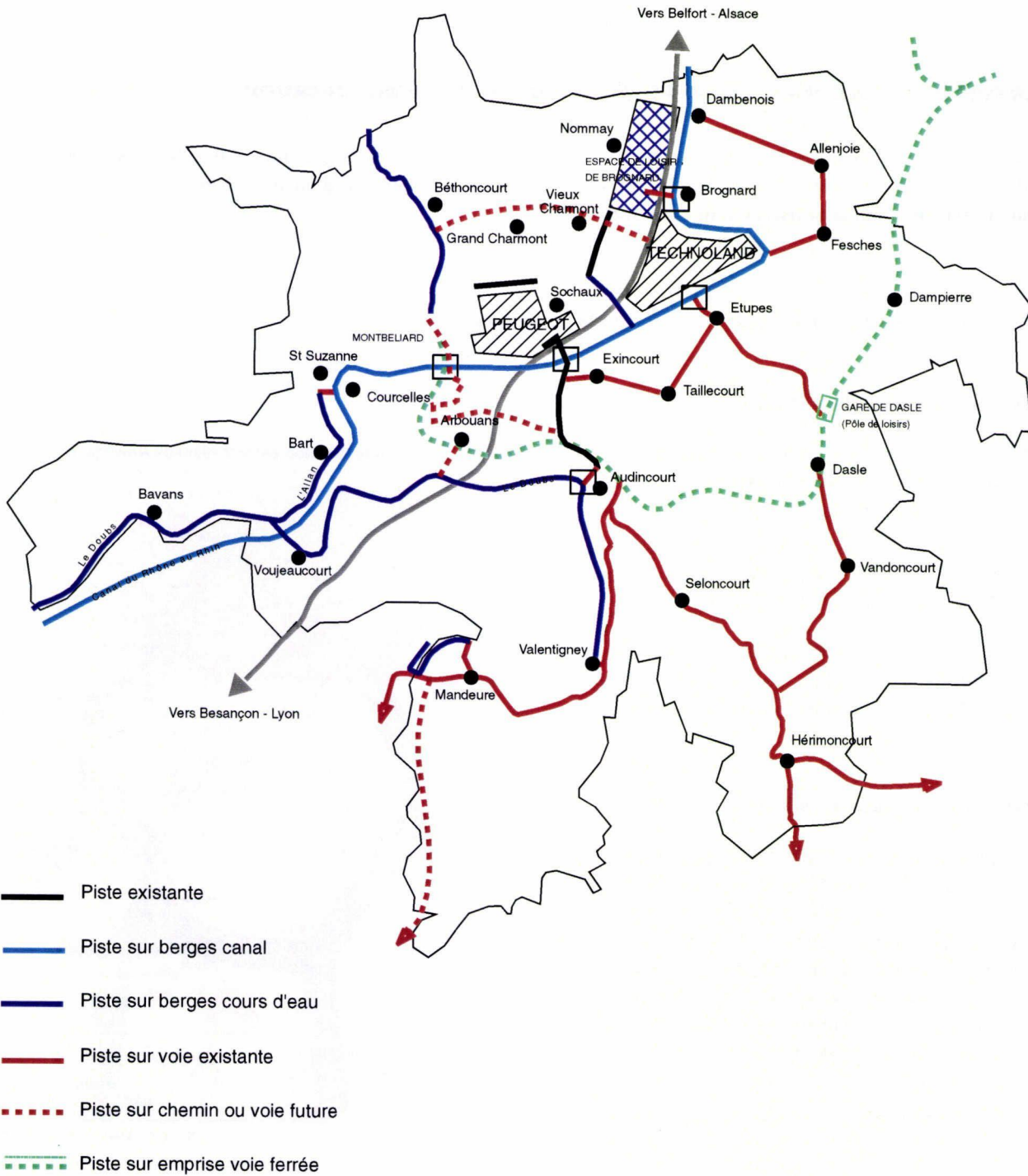
Les pistes emprunteront non seulement les berges du canal, mais également celles du Doubs, ainsi que l'emprise d'une ancienne voie SNCF désaffectée. Des bandes roulantes seront réalisées sur les voies existantes. Les projets de voies nouvelles, en particulier la liaison Montbéliard-Audincourt intégrera ce type de déplacement.

● *Les piétons.*

Le Pays de Montbéliard n'a pas réalisé de réflexion globale concernant la place des piétons au sein de l'agglomération. L'organisation du territoire ne se prête guère à la marche (agglomération semi urbaine). Cependant, dans les zones urbanisées, il s'agit d'une question de fond, car la place

accordée au piéton est souvent associée à une notion de qualité de vie (en centre-ville, aux abords des écoles, etc...). En 1990, 15% des déplacements étaient effectués à pied (source enquête déplacements 1990).

^{*} En 1990, 6 % des déplacements dans le District sont effectués en vélo (source enquête déplacement 1990)



L'ACCESSIBILITE DU DISTRICT ET SES RELATIONS AVEC L'EXTERIEUR

Le Pays de Montbéliard est concerné par de nombreux réseaux de communication (autoroute, voie ferrée, etc...) et des projets importants (T.G.V., Canal à grand gabarit,

extension de l'aérodrome). Ce dispositif complexe lui permettra de s'intégrer d'avantage dans le réseau national et européen d'infrastructures de communication.

Le réseau autoroutier : l'A.36 est l'axe majeur de communication

L'A.36 est le principal élément d'accessibilité du Pays de Montbéliard à l'échelle européenne, nationale, régionale et locale aussi bien en terme de transport de personnes que

de marchandises. Elle joue un rôle important pour Peugeot qui dispose d'un accès direct.

● Un rôle déterminant à l'échelle nationale et européenne

Une bonne continuité Nord-Sud.

L'A.36 assure la connexion entre deux réseaux autoroutiers de dimension européenne Nord-Sud, l'un à l'Est du District, l'autre à l'Ouest :

- à l'Est : l'axe Francfort - Bâle - Zurich - Milan lui-même raccordé à un réseau autoroutier particulièrement dense vers le Nord, l'Est et le Sud de l'Europe,
- à l'Ouest : l'axe Londres - Lyon et ses connexions possibles au Nord, avec Bruxelles - Les Pays-Bas - l'Allemagne, et au Sud avec la Suisse - l'Espagne - l'Italie.

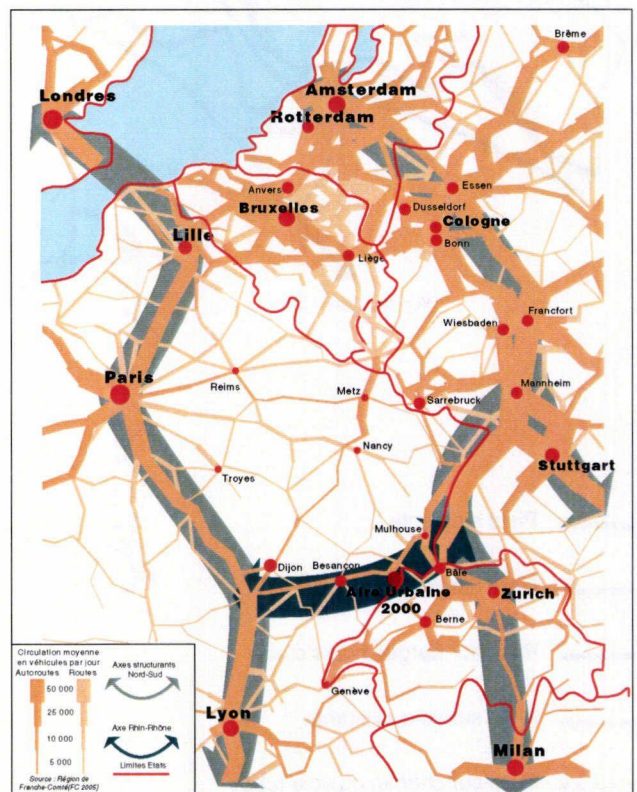
Une continuité Est-Ouest à améliorer.

La continuité assurée par l'A.36 sur un itinéraire européen Est-Ouest reliant l'Autriche, la Suisse Alémanique, l'espace Sud-Rhénan, Paris et l'Angleterre n'est que relative. En effet, la réalisation d'un tronçon de 130 km dans le prolongement de l'A.5 entre Langres et le D.U.P.M. permettrait de relier directement Paris sans être obligé de redescendre vers Beaune et Dijon. La réalisation de ce tronçon est un enjeu européen, mais également pour les régions françaises :

- desserte des territoires de la Haute-Saône, de la Haute-Marne,
- désenclavement de la façade Est (bassins industriels Sud Alsace et Nord Franche-Comté),

Elle permettrait enfin de délester l'A.6 entre Beaune et Paris en réduisant de près d'une heure le temps de trajet sur la liaison Mulhouse/Belfort/Montbéliard. Ce trajet

L'A 36 : une jonction entre 2 réseaux Nord/Sud



Source : AUD d'après DATAR

s'effectue actuellement en près de 4 h 30. "L'association pour la réalisation du tronçon autoroutier A.5 - A.36", présidée par Monsieur Louis Souvet, prône ce projet qui permettrait notamment pour le District d'améliorer l'accessibilité avec la capitale. Cf. dossier annexe.

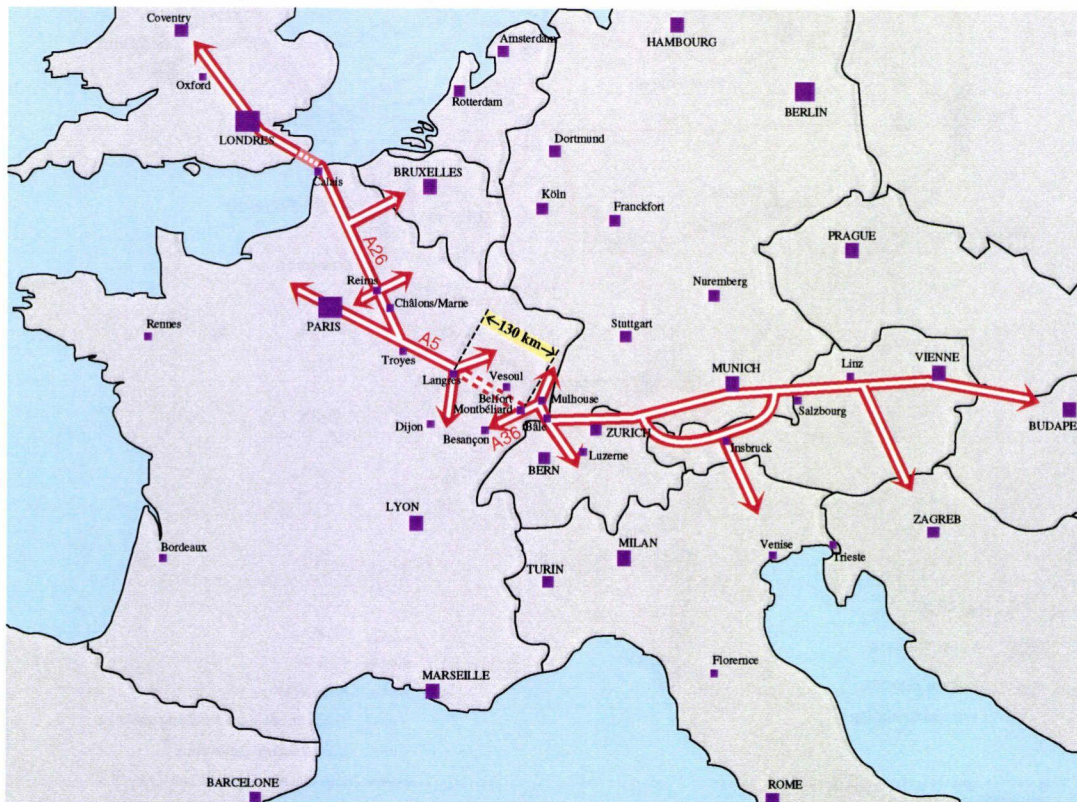
**Schéma Directeur autoroutier
intégration de la liaison A5 - A36**

Sources : AUD 1996



Liaison autoroutière européenne Ouest-Est d'intérêt majeur Angleterre/France/Espace Sud-Rhénan/Autriche

Sources : AUD 1996



● *Un rôle essentiel à l'échelle "locale"*

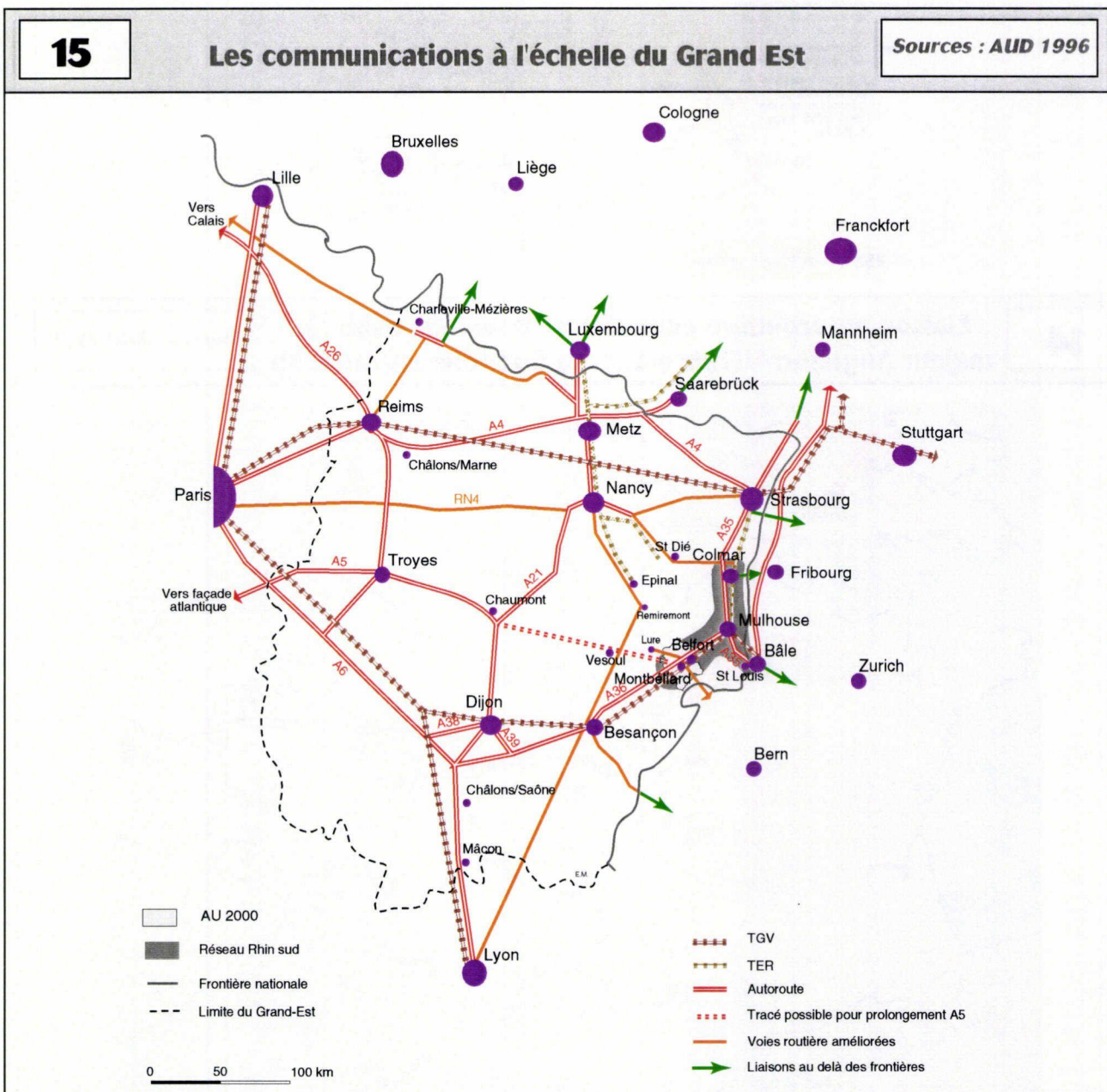
Du D.U.P.M. au Grand-Est.

L'autoroute est aussi pour le District Urbain du Pays de Montbéliard la voie de communication principale avec le Grand-Est, le territoire régional, le réseau de ville et l'Aire Urbaine. Il relie notamment quatre agglomérations importantes : Besançon, Montbéliard, Belfort et Mulhouse. L'accessibilité n'est donc pas le seul critère d'attractivité de chacune d'entre elles. Les caractéristiques des fonctions proposées (équipements, services, commerces, emplois...) ou d'une manière générale, la qualité du cadre de vie (logements, environnement, etc...) sont déterminantes.

La redistribution du trafic sur le réseau routier.

Les nombreux échangeurs réalisés le long de l'autoroute permettent un accès aisé au réseau routier qui irrigue les territoires «locaux»

Quels sont les projets de l'État concernant l'A.36 ? Le District sera-t-il toujours directement raccordé à l'autoroute ou le tronçon Montbéliard / Belfort sera-t-il une simple voie de desserte interurbaine ? (Cf. page 11)

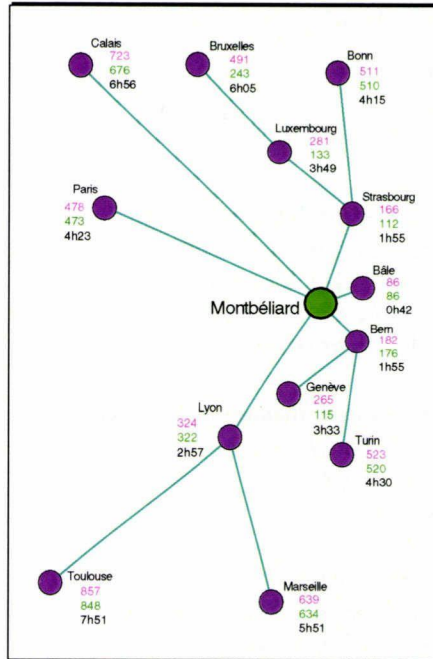


Le réseau routier : un maillage relativement dense

Le District Urbain du Pays de Montbéliard est connecté au réseau routier structurant national notamment par :

- la R.N. 463 qui permet de rejoindre la R.N. 83 (Strasbourg-Lyon),
- la R.N. 437 qui permet de rejoindre au Nord la R.N. 19 (voie européenne 54),

Il est aussi concerné par de nombreuses voies départementales : D. 126, D. 34, D. 438. En terme de connexion avec l'extérieur, le D.U.P.M. s'inscrit dans un maillage routier dense qui lui permet d'avoir accès à l'ensemble du réseau national et européen. A l'exception de la réalisation d'un tronçon Langres/Montbéliard dans le prolongement de l'A.5, la problématique concerne moins la création de nouvelles infrastructures routières que l'aménagement des voies existantes notamment pour améliorer les temps de parcours (l'accessibilité est avant tout une question de temps et non de distance).



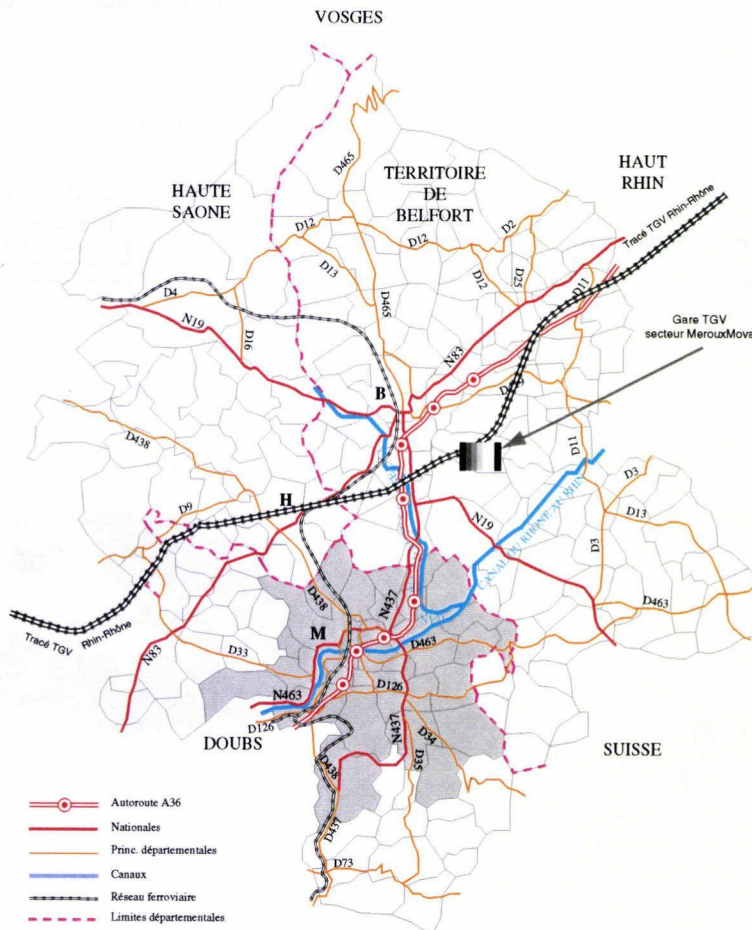
L'accessibilité du District par la route

- Ville
- Distance
- dont autoroute
- Temps le plus court

16

Le réseau de communication

Sources : AUD 1996



- Autoroute A36
- Nationale
- Princ. départementales
- Canaux
- Réseau ferroviaire
- - - Limites départementales

25

Les transports en commun

● Le réseau ferré : la réalisation du TGV est l'enjeu majeur

Une mauvaise desserte par le réseau classique.

Une ligne Nord-Sud :

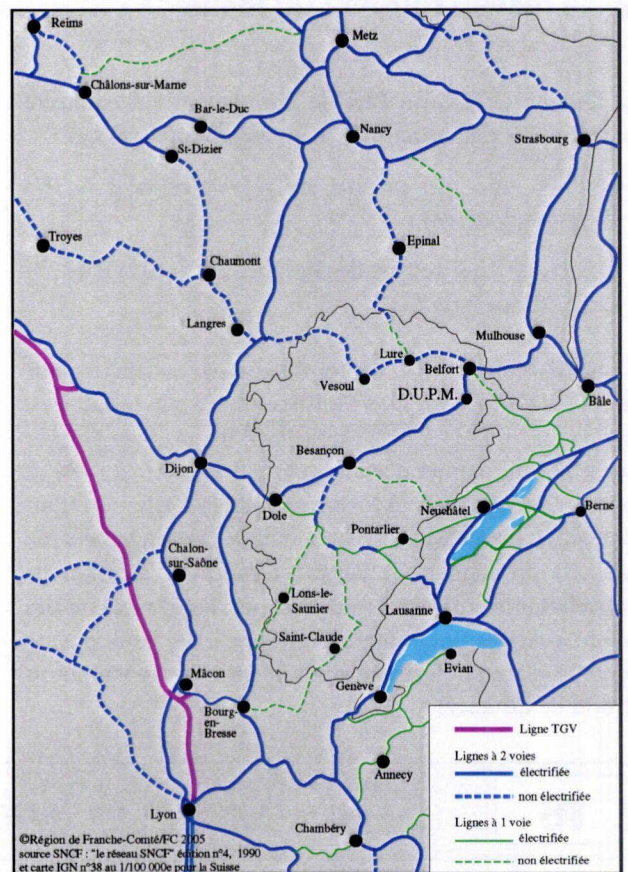
La ligne Strasbourg-Lyon-Vintillime dessert directement la gare de Montbéliard. Elle joue un rôle important pour le transport de personnes et de marchandises notamment pour les usines Peugeot. Le centre Sochaux/Montbéliard dispose d'un réseau de raccordement direct sur la voie S.N.C.F.

(Étude à développer : caractéristiques du transport de marchandises par la voie S.N.C.F. et l'autoroute, possibilités d'évolution en fonction de grands projets tels que le T.G.V., le canal à gabarit européen, le dédoublement de l'A.36, le développement de l'aérodrome...).

La voie ferrée joue également un rôle important de desserte locale. Cette ligne est utilisée comme liaison quotidienne domicile-travail entre les agglomérations de Montbéliard, Mulhouse, Belfort, Héricourt et Besançon.

Quelle est la part de ces déplacements par rapport à la fréquentation totale de cette ligne ? Les horaires sont-ils adaptés à la réalité des déplacements « locaux » ? Les fréquences pour la desserte locale sont-elles suffisantes ? La ligne peut-elle être plus performante (distance/temps ; nombre d'arrêts, etc...) ? Quelle est la complémentarité à définir entre le réseau ferré et les transports en car ?

Le réseau ferré classique

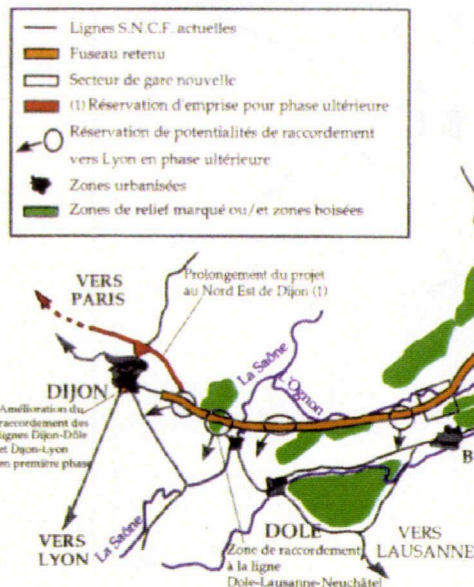


N'est-il pas opportun de redéfinir un schéma global de desserte interurbaine en transport en commun (trains et autobus) ? Étude à réaliser.

17

Branche Est du TGV Rhin-Rhône

Sources : Service d'Etudes du SGAR d'après Mission TGV



Des relations Est-Ouest particulièrement difficiles :

Pour rejoindre Paris, il faut récupérer la ligne Paris-Bâle à Belfort ou la ligne Besançon-Paris avec parfois des correspondances à Dijon. Le trajet Paris-Montbéliard s'effectue en plus de 4 heures. Les fréquences et les horai-

res sont-ils adaptés ? Cette mauvaise desserte Est-Ouest constitue un facteur pénalisant pour le D.U.P.M. (la majorité des sièges sociaux des entreprises montbéliardaises se trouve à Paris par exemple).

18

Schéma directeur national des liaisons ferroviaires à grande vitesse

Sources : SNCF 1994



- Lignes nouvelles existantes - - - - Lignes nouvelles en construction
- Lignes nouvelles en projet (- - - - Itinéraire non arrêté)
- Connexion nécessitant un accord international
- Lignes aménagées et lignes classiques empruntées par les trains à grande vitesse
- Autres lignes existantes empruntées par les trains rapides et express

Le T.G.V. : un élément indispensable pour «désenclaver» le Pays de Montbéliard.

Le T.G.V. Rhin-Rhône est le projet essentiel concernant les liaisons ferrées du Pays de Montbéliard avec l'extérieur pour les 20 années à venir. Les enjeux sont aussi bien régionaux, nationaux que européens (Cf. dossier annexe). Le projet est inscrit dans le Schéma Directeur national et européen des liaisons ferroviaires à grande vitesse et

notamment soutenu par l'association Trans Europe T.G.V. Rhin-Rhône-Méditerranée. En mai 1995, le choix d'un fuseau central a été arrêté. Les études d'avant projet sommaire sont engagées depuis février 1996 et devront aboutir vers juillet 1997.

Des liaisons rapides Nord-Sud et Est-Ouest.

Le projet doit permettre de relier le Nord et le Sud selon un axe Strasbourg - Besançon - Lyon, avec des possibilités de liaisons :

- au Nord, avec l'Allemagne et la Suisse,
- au Sud, avec l'Espagne et l'Italie*.

Il doit également assurer des liaisons Est-Ouest selon un axe Bâle/Mulhouse - Besançon - Dijon - Paris vers Lille, Londres et Bruxelles.

Des gains de temps considérables.

Les temps de parcours par le TGV

	Temps actuel	Temps après réalisation de la première phase
Marseille	6 h. 39	3 h. 45
Paris	4 h. 24	2 h. 20
Strasbourg	1 h. 41	0 h. 50
Lyon	3 h. 04	2 h. 15

Source SNCF

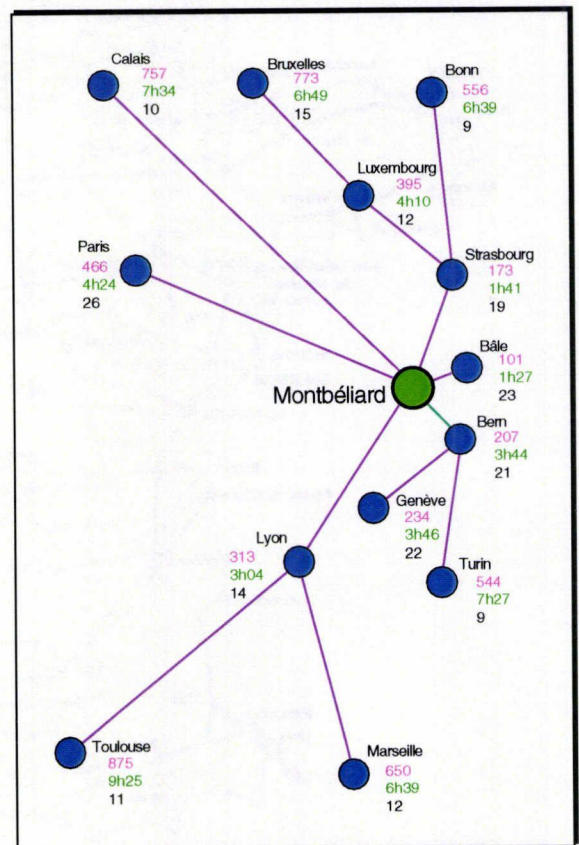
L'intégration de la gare T.G.V. et le développement local.

Le tracé retenu (cf cartes n° 16 et 17) se situe au Nord du DUPM plus proche d'Héricourt que de Montbéliard : fuseau central. Par rapport à ce tracé, l'implantation de la gare T.G.V. est prévue à Méroux-Moval, à proximité de l'autoroute et du Pôle de Sévenans. Elle desservira l'ensemble de l'Aire Urbaine. Son intégration est une condition sine qua non du développement potentiel lié à l'arrivée d'un T.G.V.. Un schéma de connexion intermodale est indispensable (bus-train-desserte routière-communication avec l'aérodrome). De même, la voie devra également être intégrée au maximum, car elle constitue un autre élément de segmentation du territoire (canal et A36).

Quels sont les projets à promouvoir pour générer un potentiel de développement local lié à la gare (site vitrine d'une technopole Aire Urbaine labélisée - rapports à définir avec Sévenans...)? Une coopération Aire Urbaine sur ce thème est engagée dans le cadre d'une réflexion sur "les espaces communs" dans le cadre du PACT. Quelles seraient les conséquences de la réalisation d'une ligne T.G.V. sur le réseau ferré classique actuel? (Transport de marchandises et de personnes, desserte locale et trajets longue distance, gestion régionale ou d'État....) A développer.

* Sous réserve d'accords internationaux.

Le temps de parcours par le réseau classique



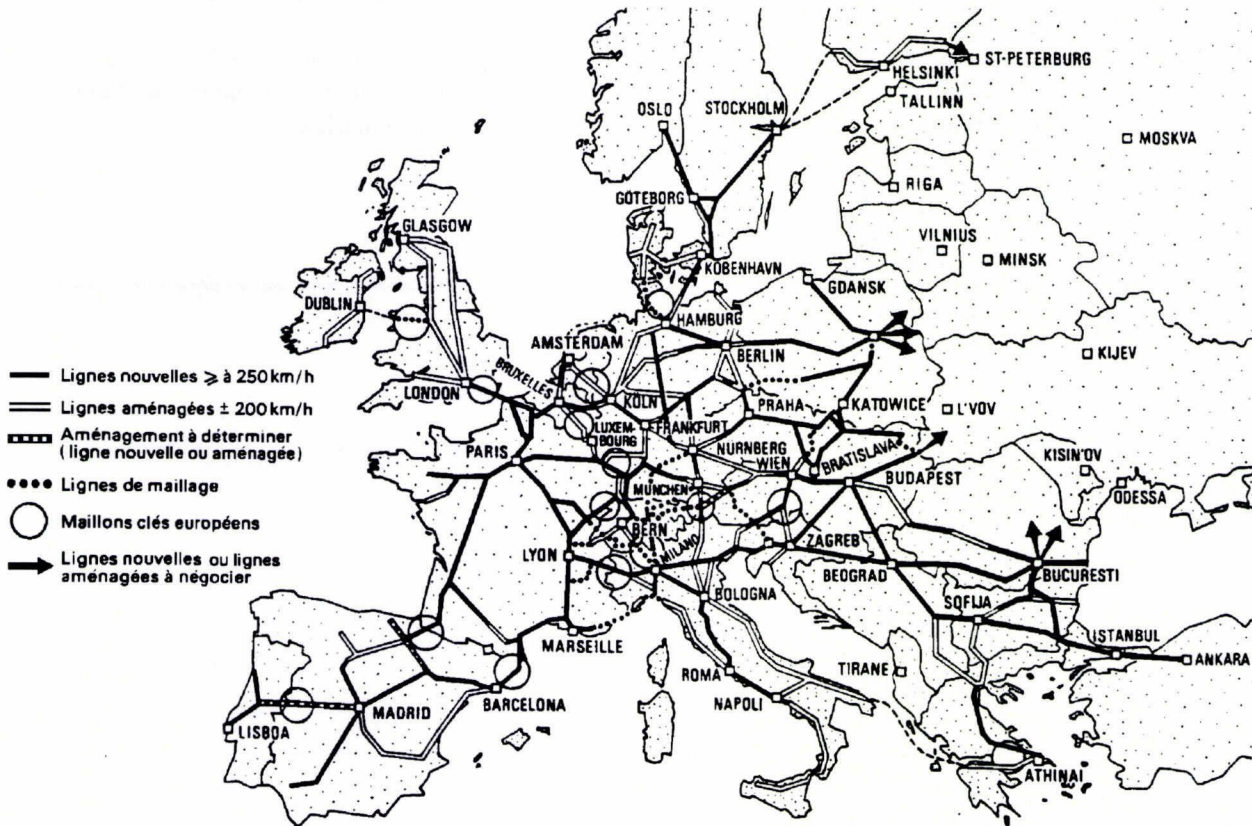
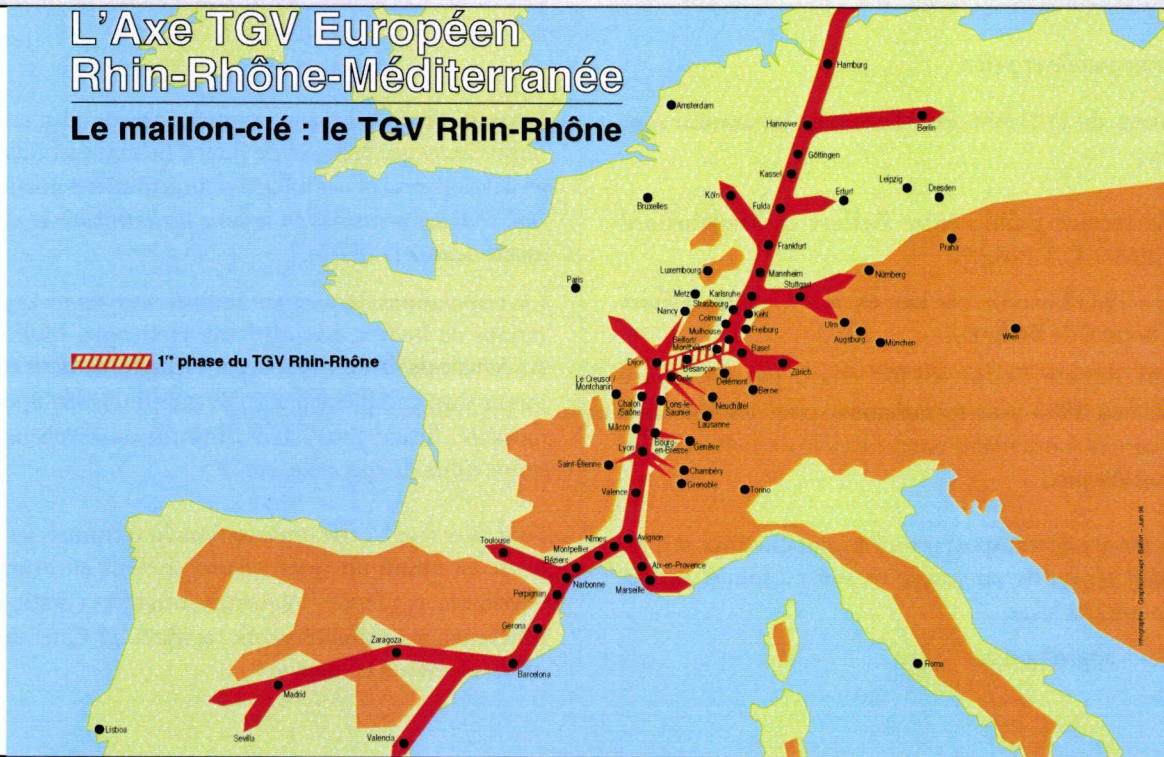
Données correspondant au trajet le plus court sur réseau ferré

Ville

- Distance (km)
- Temps moyen
- Relations par jour

L'axe TGV Européen
Rhin-Rhône-Méditerranée

Le maillon-clé : le TGV Rhin-Rhône



● *Les bus et les liaisons interurbaines : un réseau suffisamment développé ?*

Un service public et privé.

Les liaisons du D.U.P.M. avec l'extérieur en autocar sont assurées :

- par le service public entre Belfort et Montbéliard (C.T.P.M. - C.T.R.B.) *,
 - Ligne 29 (12 liaisons par jour entre le Champ de Foire et l'hôpital de Belfort),
 - Ligne directe Belfort-Montbéliard par autoroute lancée en 1993 plus spécialement pour les étudiants (6 liaisons journalières entre l'I.U.T. de Belfort et les Portes du Jura),
- par le service de transport privé Peugeot qui dispose d'un puissant réseau de ramassage de son personnel sur un périmètre très large,
Etudes à approfondir.

Les possibilités de liaisons interurbaines sont d'autant plus importantes que le bassin de vie et d'habitat s'est étalé grâce au développement des infrastructures routières notamment (Cf. chapitre organisation interne des transports et déplacements dans le D.U.P.M.).

Les populations fréquentent indifféremment les agglomérations de Belfort, Montbéliard, Héricourt, Mulhouse... A l'échelle de l'Aire Urbaine par exemple, certains équipements sont complémentaires ou communs (équipements de santé, future gare T.G.V., Institut de Sévenans, patinoire, salles de spectacle, etc...).

Pour faire face à cette organisation du territoire, les transports en commun interurbains sont-ils suffisamment développés et adaptés (fréquences, origines et destinations, itinéraires, accessibilité, tarifs, rapidité...) ? Quels sont les projets à mettre en oeuvre ?

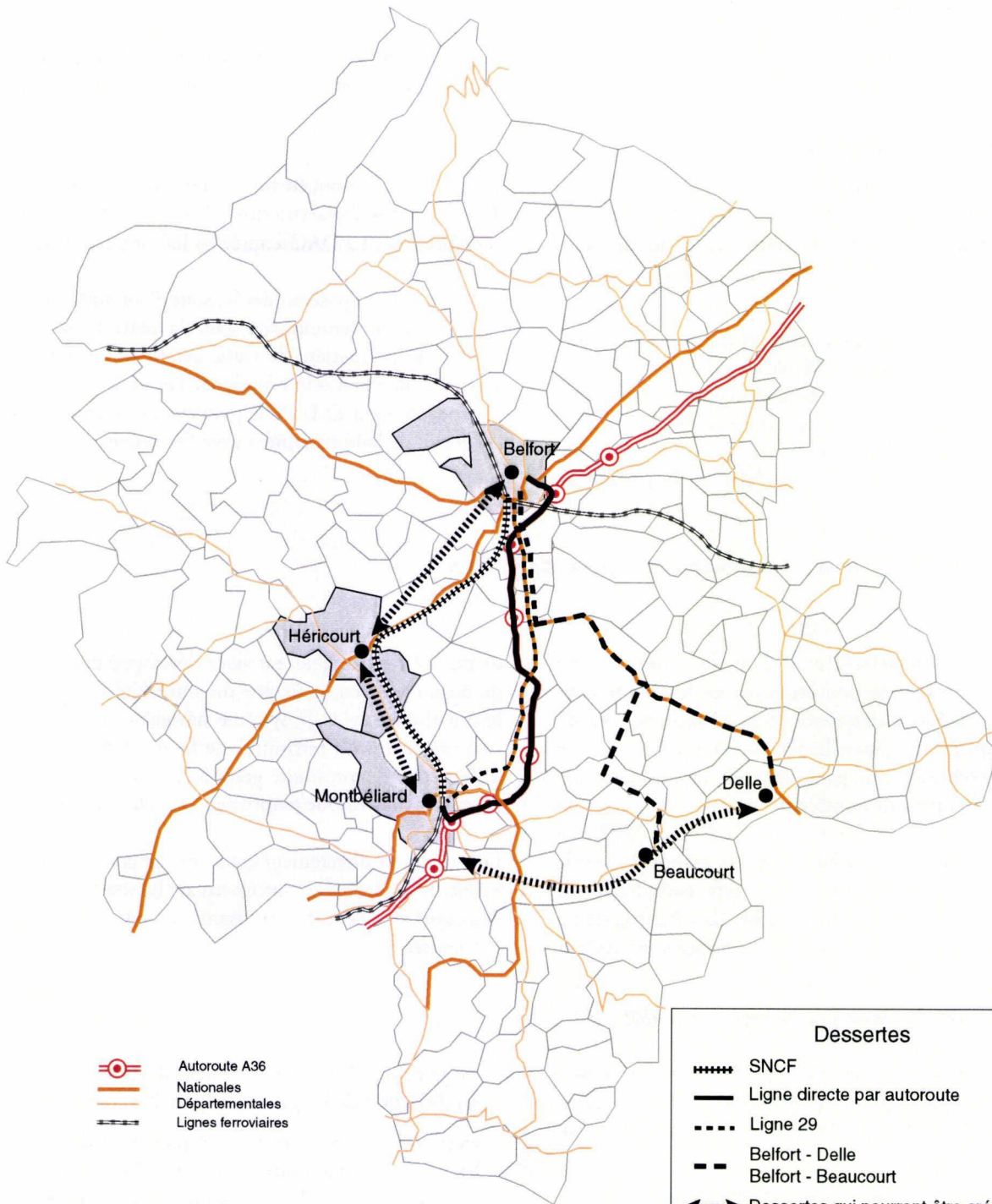
Les projets.

Pour améliorer la desserte en transports en commun à l'échelle du bassin de vie et d'habitat et s'adapter aux réalités de la mobilité et des déplacements des populations, la C.T.P.M. souhaiterait développer des lignes interurbaines en complément des services proposés par la S.N.C.F. :

- création d'une ligne Montbéliard/Héricourt/Belfort,

- contractualisation de la desserte reliant Delle/Beaucourt/Montbéliard,
- réflexion sur les connexions avec la future gare T.G.V. au sein de l'Aire Urbaine, l'aéroport Bâle/Mulhouse et l'aérodrome de Courcelles.

* *Quel est le nombre de personnes transportées ? Quelle est la part de marché des transports en commun par rapport au total des déplacements effectués entre Belfort et Montbéliard (bus et train par rapport à la voiture) ? Etude à réaliser.*



Les autres réseaux de communication

● Les liaisons aériennes

Un aéroport international à proximité : Bâle-Mulhouse

Le D.U.P.M. bénéficie de la proximité de l'aéroport international Bâle/Mulhouse pour toutes liaisons aériennes

avec le monde entier (38 destinations, 16 compagnies). Cet aéroport se trouve à 60 km soit à environ 45 mn.

Un aérodrome en développement : Courcelles.

L'aérodrome de Courcelles-les-Montbéliard, géré par un syndicat mixte depuis 1988, a fait l'objet de nombreux investissements : bâtiment d'accueil, éclairage de nuit, réfection de la piste (1 700 m), balise d'approche tout temps.

En complément des possibilités offertes par l'aéroport de Bâle/Mulhouse, le D.U.P.M. et le syndicat mixte de l'aérodrome du Pays de Montbéliard souhaitent établir des liaisons biquotidiennes avec Paris dans un premier temps, puis des liaisons bihebdomadaires avec quelques sites nationaux et européens (Rennes, Lille, Turin par exem-

ple). Ces objectifs ont été proposés dans le cadre du Schéma Directeur des Infrastructures Aéroportuaires en cours d'élaboration. La DAC a agréé les liaisons avec Paris.

L'aérodrome proposerait des liaisons d'appoint et trouverait une complémentarité avec la plate-forme Bâle-Mulhouse en matière de trafic aérien « gros et moyens porteurs » national et international. Les projets concernant l'aérodrome du D.U.P.M. peuvent ainsi compléter le dispositif de liaisons rapides avec l'extérieur.

● Les voies navigables : un schéma européen de liaison

Les réseaux

Le Pays de Montbéliard et la Franche-Comté d'une manière générale, sont concernés par deux voies navigables, reliant la Saône au système Rhin-Moselle : le canal de l'Est, empruntant partiellement la Haute-Saône et le canal du Rhône au Rhin par la vallée du Doubs. De gabarit réduit et pourvu de nombreuses écluses, ils n'ont qu'un trafic très faible. (Cf. dossier *Franche-Comté 2005*). Le système rhénan, relié à la Meuse et aux grands fleuves de l'Allemagne du Nord, supporte un trafic considérable. Il est connecté avec le réseau navigable danubien grâce au canal Rhin-Main-Danube. Le réseau français, morcelé et

de qualité très variable, est assez développé dans le Nord du bassin parisien, mais une discontinuité existe entre le bassin rhodanien et le système navigable rhénan. La loi "aménagement du territoire" de février 1995 prévoit de pallier cette discontinuité grâce à la mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône empruntant la vallée du Doubs.

Le District est directement concerné par la jonction Rhin-Saône. Il se place ainsi sur un axe de liaison majeur entre deux systèmes navigables puissants : les systèmes rhénan et rhodanien.

Le canal à grand gabarit dans le Pays de Montbéliard

La problématique concerne essentiellement l'intégration de l'ouvrage dans l'agglomération et dans chacune des communes traversées. Il s'agit de préparer au mieux l'insertion de l'infrastructure :

- par rapport au *schéma de circulation* (franchissements, voies nouvelles...). Faut-il reconstituer les franchissements là où ils se trouvent ou profiter de leur reconstruction pour les déplacer par exemple ? (Problématique notamment dans la partie sud-ouest du D.U.P.M.),

- sur le plan *urbain* (aménagement des abords du canal, modification de l'organisation urbaine communale...),
- en terme de *tourisme et de loisir* (possibilité de créer une base de loisirs nautiques à Bavans ? Configuration du port de plaisance ? Types d'appontages à créer, etc.),