

# Observatoire des mobilités de l'Aire urbaine

Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle

## Tableau de Bord 2012

Mars 2013

### Edito

La mobilité ne peut se résumer à la capacité de chacun à se déplacer : c'est également l'expression du rapport qu'entretiennent les habitants avec leur territoire au quotidien. Mobilité et aménagement de l'espace sont donc interdépendants. Avec des approches semblables, les projets d'Optymo 2 (Territoire de Belfort) et du Transport à Haut Niveau de Service (THNS) du Pays de Montbéliard visent justement à remettre cette interaction au cœur des politiques publiques de transport. Et même, plus généralement, au cœur de l'aménagement du territoire.

A l'échelle du Nord-Est Franche-Comté, marqué par une organisation urbaine multipolaire et génératrice d'un fort trafic automobile, répondre aux besoins de mobilité actuels et futurs, offrir une véritable alternative au véhicule individuel, limiter le recours contraint des foyers à un 2ème véhicule, assurer le droit à la mobilité en préservant les ressources des familles sont autant de défis que nous nous sommes engagés à relever dans nos territoires. En somme, nous devons faire de nos réseaux publics une alternative crédible face à la voiture individuelle.

...



Ces mêmes objectifs nous guident dans la réflexion que nous menons à l'échelle de l'Aire urbaine. Elle mérite que l'on s'y attarde et qu'on l'aborde sereinement avant d'engager nos collectivités et/ou syndicats dans des actions transversales. Il s'agit avant tout de cerner la problématique dans sa globalité en tenant compte des ambitions des uns et des autres, le tout dans un projet intégré qui ne soit pas que la compilation d'initiatives éparses. Notre méthode s'inscrit dans la durée, elle recherche l'adéquation des besoins et des moyens de l'action publique, et s'appuie sur la volonté réaffirmée de relever ensemble nos défis communs.

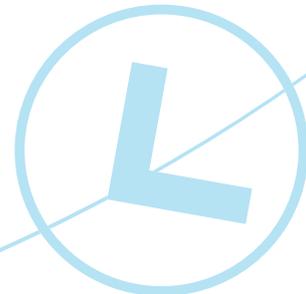
La rigueur au plan technique et le dialogue permanent sur le plan politique sont les 2 axes de la réussite d'une telle démarche dans le contexte institutionnel particulier de l'Aire urbaine. De plus, un effort continu de pédagogie est nécessaire pour écarter les vieux mythes (le tramway...) et fonder notre réflexion sur des faits plutôt que sur des postures idéologiques. C'est pourquoi nous avons décidé, dans un premier temps, de créer un outil d'observation et de veille commun, dont le tableau de bord que voici constitue la face émergée de l'iceberg.

La mise en œuvre et le suivi technique de l'Observatoire des Transports et de la Mobilité de l'Aire urbaine ont été confiés aux agences d'urbanisme du Pays de Montbéliard et du Territoire de Belfort, sous l'égide du Syndicat mixte de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle (SMAU).

Véritable outil d'aide à la décision politique à vocation pérenne et espace privilégié d'échanges, l'Observatoire des mobilités de l'Aire urbaine vise à :

- analyser l'existant (comportements de mobilité et flux) en s'intéressant en particulier aux échanges entre les composantes de l'Aire urbaine. Cette double fonction de veille et d'étude doit intégrer les éléments des différentes études territoriales, en particulier les SCoT,
- interroger l'adaptation des réseaux actuels dans la perspective d'une organisation cohérente à l'échelle du bassin de vie,
- mettre en exergue les aspects qualitatifs et anticiper sur les pratiques émergentes.

Pour sa première année de mise en place, les travaux de l'observatoire ont porté sur l'élaboration d'un tableau de bord et sur l'étude des complémentarités des offres à l'échelle de l'Aire urbaine. Vous en trouverez ici les principaux résultats.



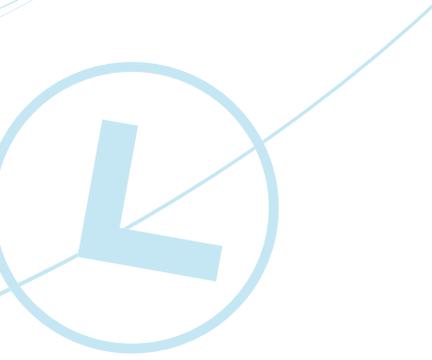
**Jacques HELIAS**

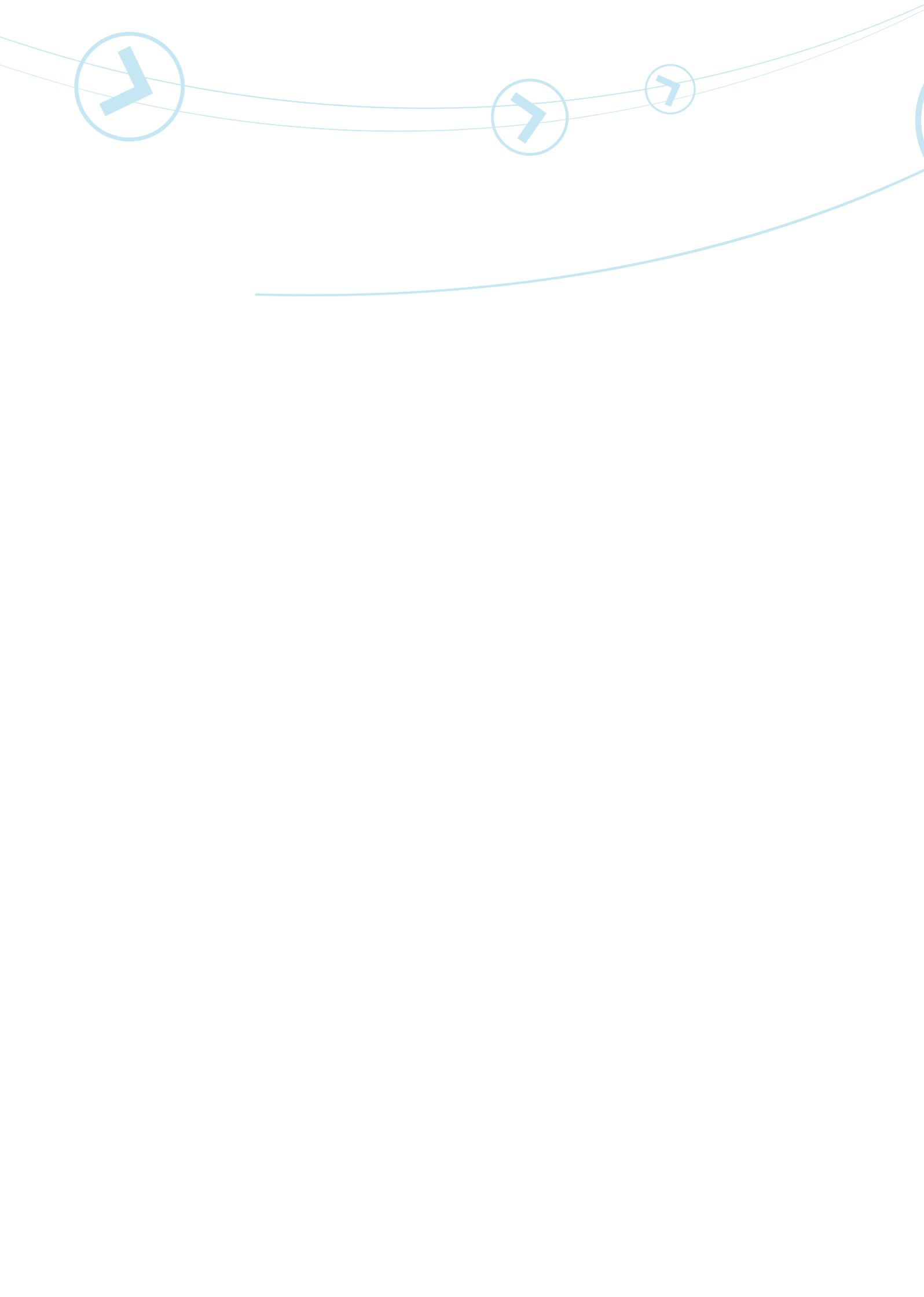
Président de Pays de Montbéliard Agglomération

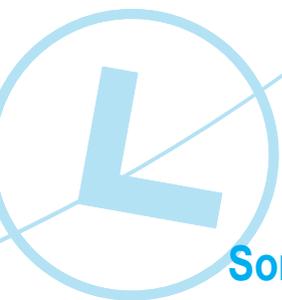


**Christian PROUST**

Président du Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort (SMTC 90)







## Sommaire

<b>UNE STRUCTURE ET DES DYNAMIQUES TERRITORIALES DISPERSÉES...</b>	<b>6</b>
Évolution et répartition de la population	8
Évolution et répartition des emplois	10
Densité d'activité humaine	12
Pôles générateurs	14
<b>...QUI GÉNÈRENT DE NOMBREUX DÉPLACEMENTS ENTRE COMPOSANTES</b>	<b>18</b>
Territoires de mobilités et composantes : le rôle structurant des pôles urbains	18
Comportements de mobilité et facteurs de choix modaux	22
<b>UNE OFFRE DE TRANSPORT DÉVELOPPÉE MAIS COMPARTIMENTÉE</b>	<b>24</b>
Réseaux routiers et flux automobiles	24
Une offre ferroviaire potentiellement structurante	30
Transports en commun urbains : une offre développée, mais composite et difficilement lisible dans un usage Aire urbaine	37
Autres modes et nouvelles mobilités	49
<b>PRÉSENTATION DES PRINCIPAUX PROJETS DE TRANSPORT PUBLIC</b>	<b>51</b>
Projet du système de mobilité Optymo 2	51
Projet d'évolution du système de mobilité du Pays de Montbéliard	56
Les projets transport du Pays d'Héricourt	60
Projet de réactivation de la Ligne Belfort-Delle	61
Les avancées communes entre AOT	61
<b>ANNEXES</b>	<b>62</b>

## Une structure et des dynamiques territoriales dispersées...

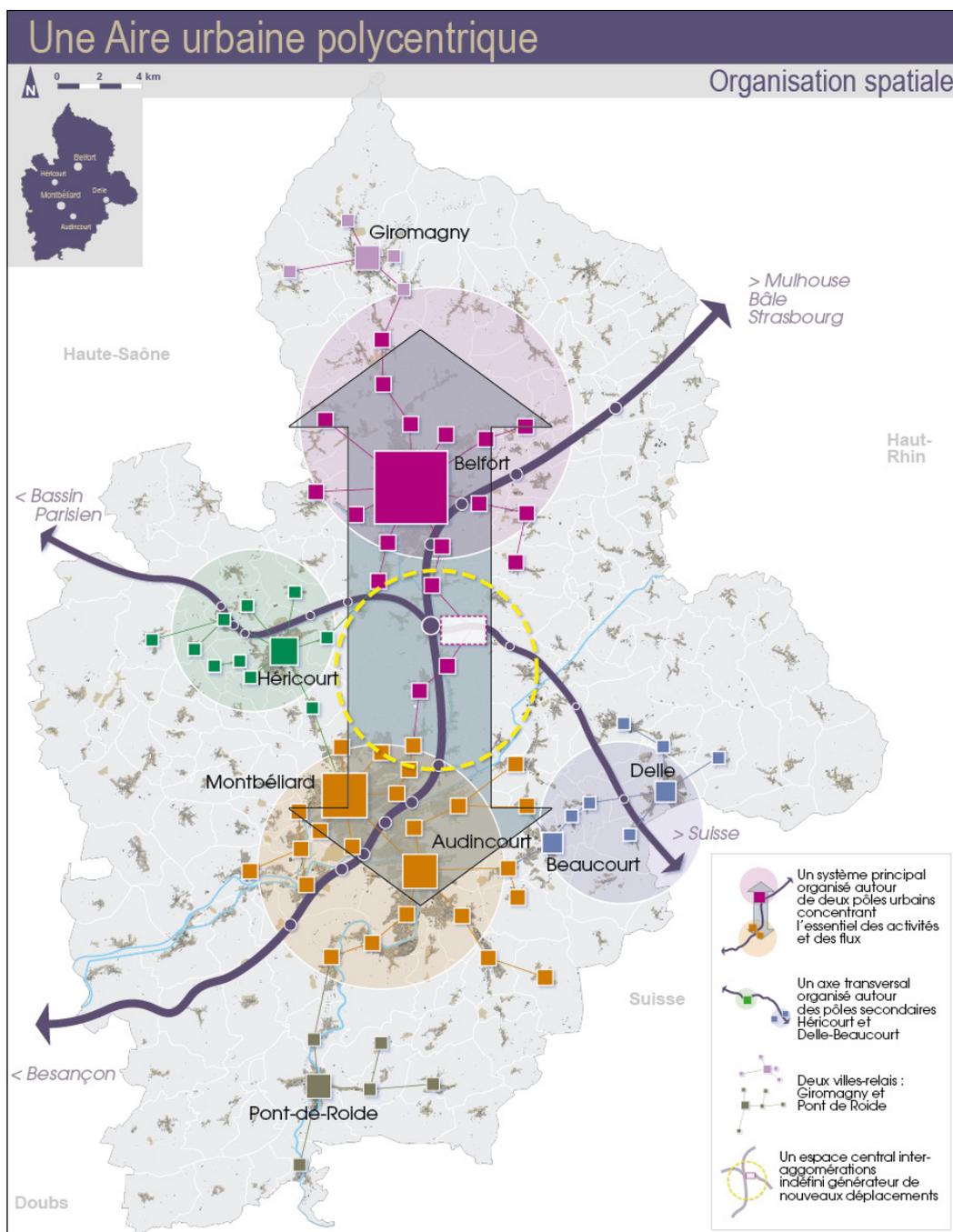
Cette première publication de l'Observatoire des mobilités de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle aborde les caractéristiques générales du territoire ayant trait à la mobilité.

L'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, comme son nom l'indique, est composée de différents pôles urbains, aux poids démographique et économique plus ou moins importants. Ainsi, le pays de l'Aire urbaine est largement dominé par l'agglomération de Montbéliard (PMA) au Sud et celle de Belfort au Nord (la CAB).

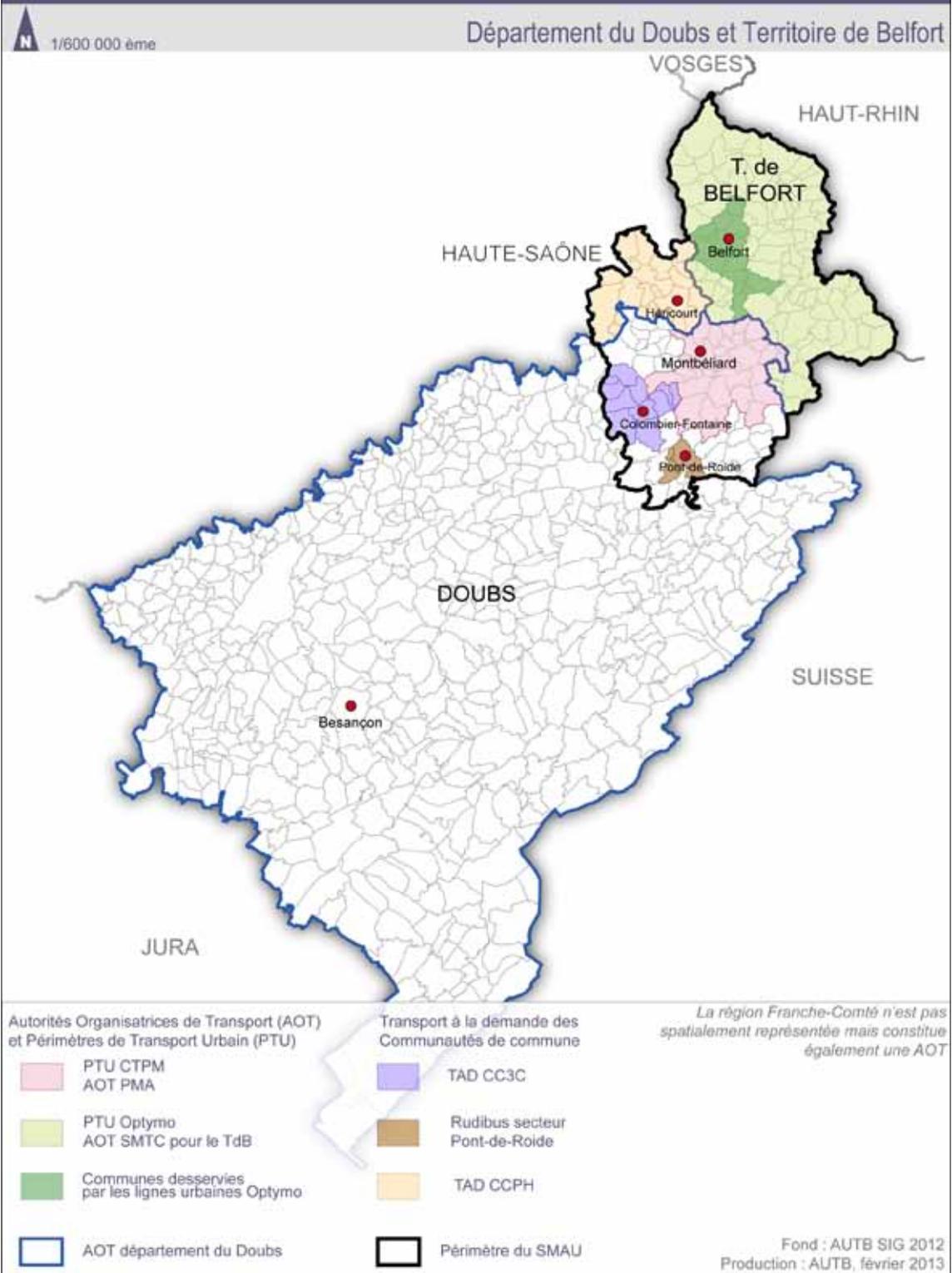
Elles sont secondées par les pôles d'Héricourt à l'Ouest et Delle au Sud-Est.

Cette configuration engendre indéniablement des déplacements de tout ordre entre ces pôles, déplacements analysés postérieurement dans cette étude.

L'Aire urbaine peut donc être qualifiée de polycentrique et les principaux échanges s'effectuent entre PMA et la CAB. De plus, elle est organisée autour de différentes autorités organisatrices des transports (AOT), spatialisées sur la carte ci-après.



# PTU et gouvernance des mobilités



		Observations
Autres AOT	Région Franche-Comté	TER et autocars régionaux
	Département Haute-Saône	Lignes scolaires + départementales
	Canton du Jura (CH)	Liaisons ferroviaires avec Delle

La structuration de l'offre de mobilités est intimement liée à la gouvernance et aux domaines de compétences des Autorités Organisatrices des Transports. Sur le territoire de l'Aire urbaine cohabitent 5 AOT (hors TAD des communautés de communes qui sont détaillés p.47) : la Région Franche-Comté chargée des TER, les Conseils Généraux du Doubs et de Haute-Saône (lignes départementales et scolaires), le SMTC 90 chargé des transports urbains, départementaux et scolaires

du Territoire de Belfort (Optymo), et Pays de Montbéliard Agglomération qui administre le réseau de transport urbain du Pays de Montbéliard (CTPM).

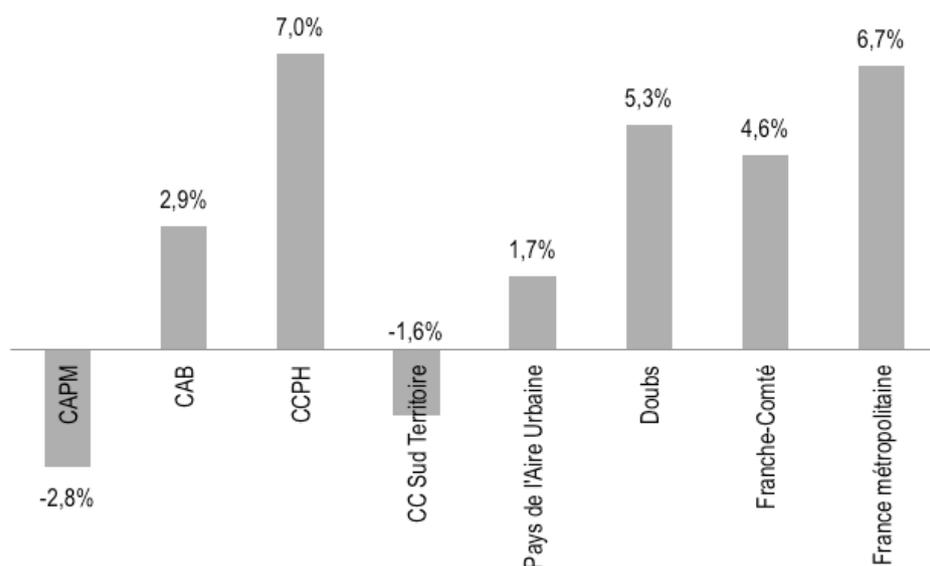
Comprendre et analyser les caractéristiques générales de l'Aire urbaine (démographie, économie) permet d'obtenir une base pour mieux appréhender les déplacements et la mobilité sur le territoire.

## Évolution et répartition de la population

Repères sur l'évolution démographique 1999-2009

Périmètres	Population 1999	Population 2009	Évolution 1999- 2009 (habitants)	Évolution 1999- 2009 (%)
CA du Pays de Montbéliard	121 101	117 731	-3 370	-2,8%
CA Belfortaine	92 123	94 816	2 693	2,9%
CC du Pays d'Héricourt	18 786	20 103	1 317	7,0%
CC Sud Territoire	20 299	19 971	-328	-1,6%
<b>Pays de l'Aire Urbaine</b>	<b>303 471</b>	<b>308 601</b>	<b>5 130</b>	<b>1,7%</b>
Doubs	499 062	525 276	26 214	5,3%
Franche-Comté	1 117 059	1 168 208	51 149	4,6%
France métropolitaine	58 518 395	62 465 709	3 947 314	6,7%

Évolution démographique 1999-2009 (%)



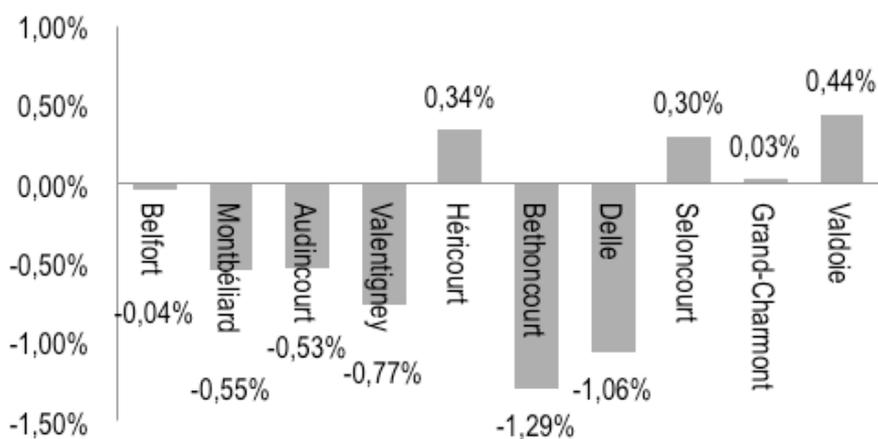
Forte d'une population de 308 601 habitants (2009) en croissance de 1,7 % sur les dix dernières années, l'Aire urbaine résiste au recul démographique enregistré dans la plupart des territoires industriels. Les dynamiques démographiques sont toutefois inégales sur le territoire : le Nord de l'Aire urbaine et les secteurs périurbains gagnant des habitants,

tandis que le Sud et les communes les plus peuplées (à l'exception d'Héricourt) en perdent. Les dix communes de plus de 5 000 habitants ont ainsi perdu 4 000 habitants en dix ans.

#### Evolution du nombre d'habitants des communes les plus peuplées

Population en 2009		Evolution 1999-2009	Taux de croissance annuelle moyen
<b>Belfort</b>	<b>50 199</b>	<b>-218</b>	<b>-0,04%</b>
<b>Montbéliard</b>	<b>26 078</b>	<b>-1 492</b>	<b>-0,55%</b>
Audincourt	14 731	-808	-0,53%
Valentigney	11 558	-928	-0,77%
Héricourt	10 481	348	0,34%
Bethoncourt	6 014	-834	-1,29%
Delle	5 953	-671	-1,06%
Seloncourt	5 919	173	0,30%
Grand-Charmont	5 121	17	0,03%
Valdoie	5 059	216	0,44%

#### Taux de croissance annuel moyen entre 1999 et 2009





Malgré cette déconcentration progressive de la population, les pôles urbains de Belfort et du Pays de Montbéliard regroupent encore plus de 60 % de la population totale sur 20 % du territoire de l'Aire urbaine (INSEE, RRP 2009).

Cette population urbaine est toutefois répartie de façon particulière, entre deux agglomérations de taille moyenne séparées de quelques kilomètres seulement, dont l'une est clairement radiocentrique (Agglomération Belfortaine) et l'autre présente une forme d'archipel (Agglomération de Montbéliard) : le polycentrisme est la clé de lecture de l'Aire urbaine dans bien des domaines et cela impacte fortement les mobilités.

Les densités de population, de l'ordre de 250 habitants / km<sup>2</sup> sur l'ensemble de l'Aire urbaine, sont très inégales sur le territoire. Seule l'agglomération de Belfort présente un secteur de population très dense continu et assez étendu en son cœur, tandis que l'agglomération du Pays de Montbéliard présente des noyaux discontinus, peu étendus, de fortes densités de population (centres-villes et quartiers sociaux) et une nappe de densité intermédiaire étendue qui se prolonge dans les vallées.

## Évolution et répartition des emplois

L'Aire urbaine compte 128 405 emplois en 2009 (INSEE – Données locales 2009). Près de la moitié de ces emplois sont comptabilisés sur 3 communes : Belfort, Montbéliard et Sochaux. Les dynamiques sont faibles car liées au caractère industriel du territoire, à la forte concentration du tissu économique (notamment autour des filières transport et énergie), peu favorables à la création d'emploi et soumis aux évolutions conjoncturelles. Les évolutions positives sont observables principalement en périphérie des agglomérations et dans les villes secondaires et secteurs interurbains.

La structuration relativement faible du tissu urbain se traduit par une sous-représentation des emplois des sphères résidentielle et publique, tandis que la sphère productive représente à elle seule 44 % des emplois (INSEE - CLAP - Connaissance Locale de l'Appareil Productif - 2008).

Ces fonctions productives prépondérantes et l'implantation de centres de conception et de recherche liés en particulier à l'industrie entraînent également une surreprésentation des emplois ouvriers, mais également des cadres des fonctions métropolitaines.

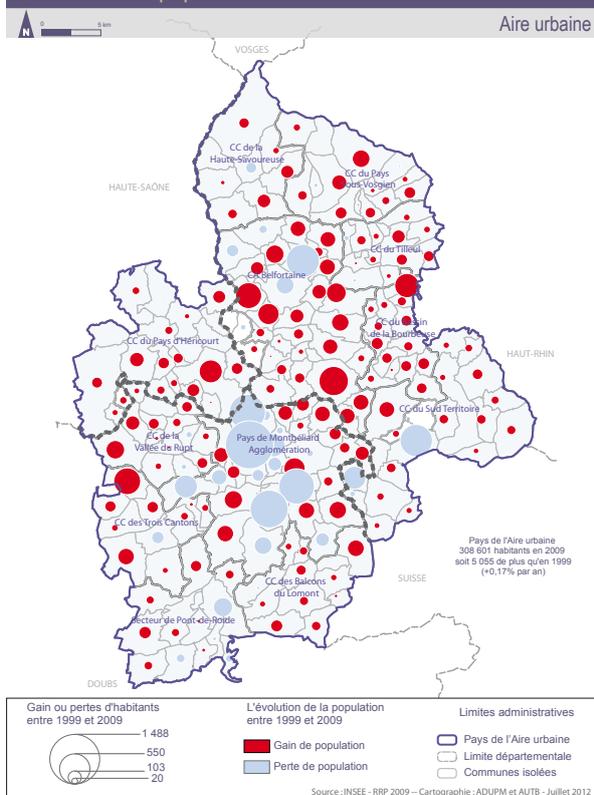
Les fortes densités d'emploi sont en grande partie liées aux implantations des pôles industriels dans les agglomérations. Toutefois, le développement de parcs d'activités et de zones commerciales ex-nihilo entraîne une relocalisation progressive de ces emplois vers les secteurs périphériques des agglomérations (Techn'Hom I et II par exemple).

L'offre foncière en zone d'activité est particulièrement importante dans la périphérie Est des deux agglomérations et au sein de l'espace interurbain. A terme, ces disponibilités foncières pourront être exploitées afin de renforcer les relations inter-composantes de l'Aire urbaine.

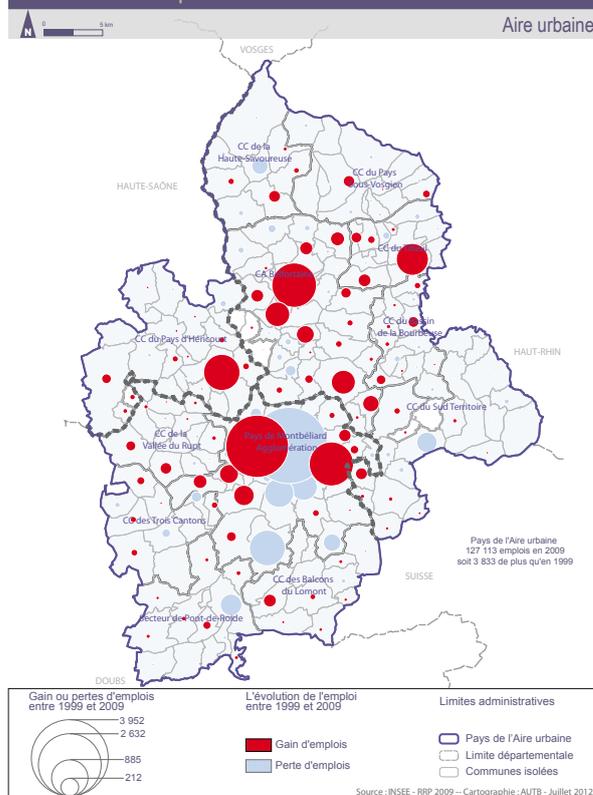
Malgré cette tendance, l'emploi se concentre nettement dans les deux agglomérations. La présence de pôles industriels, les sites hospitaliers et les centres-villes se traduit par des zones de densité fortes réparties dans le tissu urbain.

## Impacts de l'évolution démographique et de l'emploi sur les déplacements

Evolution de la population entre 1999 et 2009



Evolution de l'emploi entre 1999 et 2009



Les habitants quittent les principales villes de l'Aire urbaine (Montbéliard, Valentigney, Audincourt, Belfort, Offemont, Delle, etc.) pour les périphéries d'agglomérations voire de départements. Ils se rapprochent ainsi de la Suisse (frange Est), de l'Alsace (au Nord) et de la Haute-Saône (notamment la Communauté de communes du Pays d'Héricourt). Ainsi, des villes comme Héricourt, Montenois, Bourogne, Foussemagne, Essert ou encore Bavilliers ont vu leur population augmenter de 500 habitants environ entre 1999 et 2009.

C'est essentiellement l'agglomération du Pays de Montbéliard qui souffre d'une sensible perte d'emplois, notamment les communes de Sochaux, Audincourt, Mandeuve (où sont implantés des sites d'exploitation PSA). Néanmoins, Montbéliard et Etupes ont connu une hausse d'emplois de l'ordre de 4 000 pour Montbéliard environ, et un peu moins de 2 000 environ pour Etupes. La Communauté de l'Agglomération Belfortaine connaît une croissance du nombre d'emplois, notamment les villes de Belfort et Bavilliers.

Dans le Territoire de Belfort, Fontaine a également gagné près de 800 emplois en 10 ans. Dans tous les cas, les emplois se concentrent là où il y a de l'offre et des activités, à savoir dans les deux premières agglomérations de l'Aire urbaine (PMA et la CAB), même si l'on constate une fragilisation du Sud de l'Aire urbaine (perte de population et d'emplois).

Ces observations impliquent de nouvelles tendances de mobilité de la part des habitants de l'Aire urbaine. Le phénomène de périurbanisation engendre de plus grands déplacements (plus grande distance kilométrique) pour se rendre à son lieu de travail et, dans la configuration actuelle de l'offre TC et vu la localisation des foyers de population, il est logique de penser que les nouveaux habitants des périphéries se déplacent en voiture vers les centres, où se concentrent emplois et loisirs.

## Densité d'activité humaine

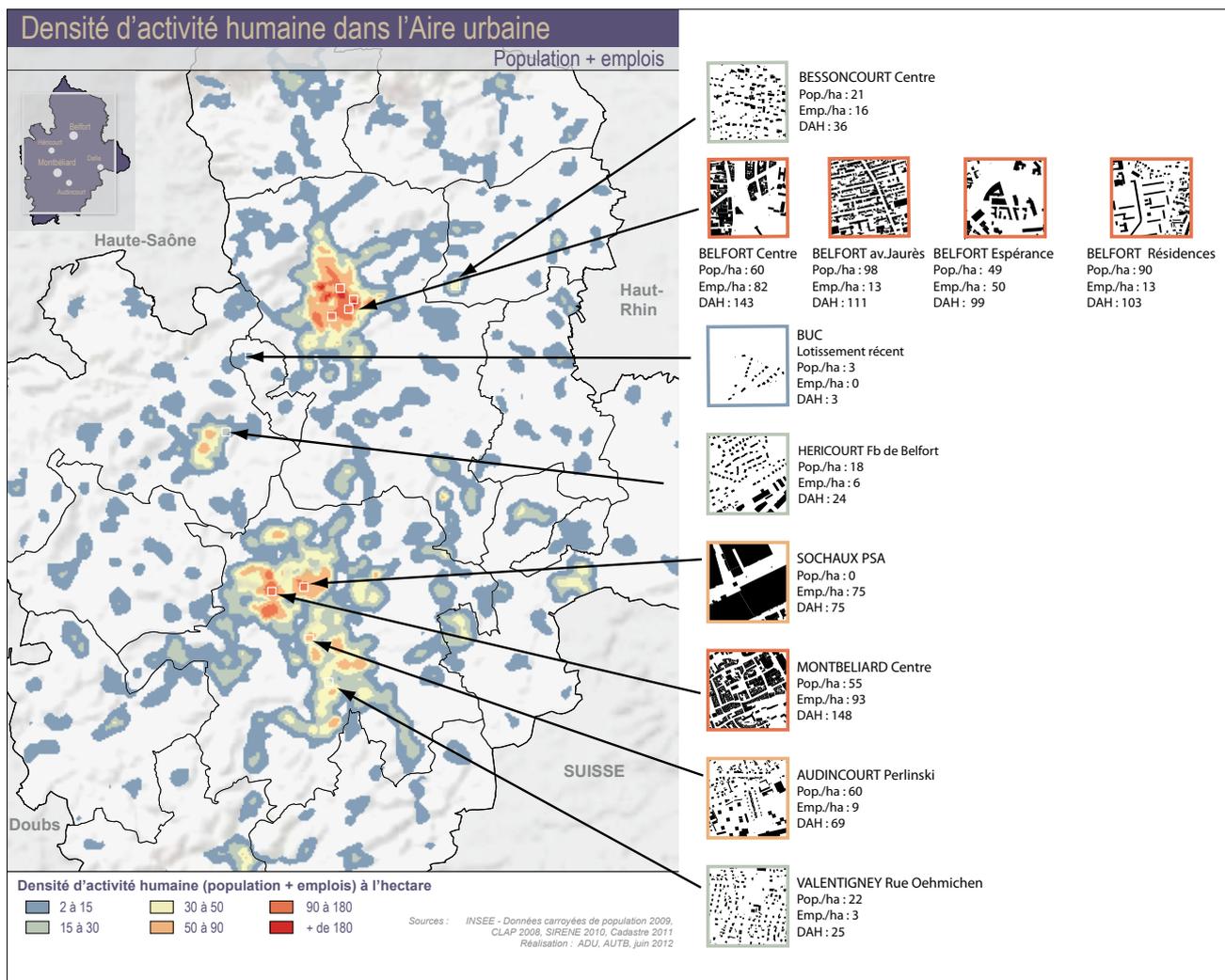
La densité d'activité humaine, indicateur couramment utilisé pour appréhender le dimensionnement et l'organisation des réseaux de transport correspond à l'addition d'un chiffre de population et d'un chiffre de nombre d'emplois sur une portion de territoire. L'analyse de la densité d'activité humaine montre clairement à l'échelle de l'Aire urbaine les zones denses constituées par les deux agglomérations et permet de mettre en évidence les zones à opportunités pour le développement des transports en commun.

Les seuils de classes choisis pour la représentation de la DAH sur la carte ci-après cherchent à donner une indication des niveaux de desserte de transport en commun envisageables : on peut considérer la valeur de 15 unités d'activité humaine (plus ou moins en continu) comme seuil minimal acceptable de déploiement de lignes régulières. La fréquence de desserte théoriquement applicable croît naturellement avec la DAH, et au-delà de 90 unités, une offre à haut niveau de fréquence peut être envisagée.

Les densités les plus élevées se concentrent naturellement dans les deux agglomérations, mais présentent des formes différentes :

- Le cœur de l'agglomération belfortaine présente ainsi des densités élevées de manière quasiment continue, justifiant un niveau de desserte théorique à 5 minutes pour les transports urbains, fréquence prévue pour la phase 2 d'Optymo. En s'éloignant du cœur urbain, les densités diminuent de façon relativement régulière, traduisant le caractère radiocentrique de l'agglomération.
- Le polycentrisme de l'agglomération de Montbéliard crée des poches de densité moins élevées et discontinues. Seul le secteur Petite Hollande - Montbéliard centre - Sochaux atteint les densités attendues pour la mise en place d'un haut niveau de service. Toutefois, concernant Sochaux, le poids du site de PSA, qui, au regard de son dimensionnement et de son cloisonnement peut difficilement être desservi efficacement en transport en commun, incite à nuancer cette constatation.

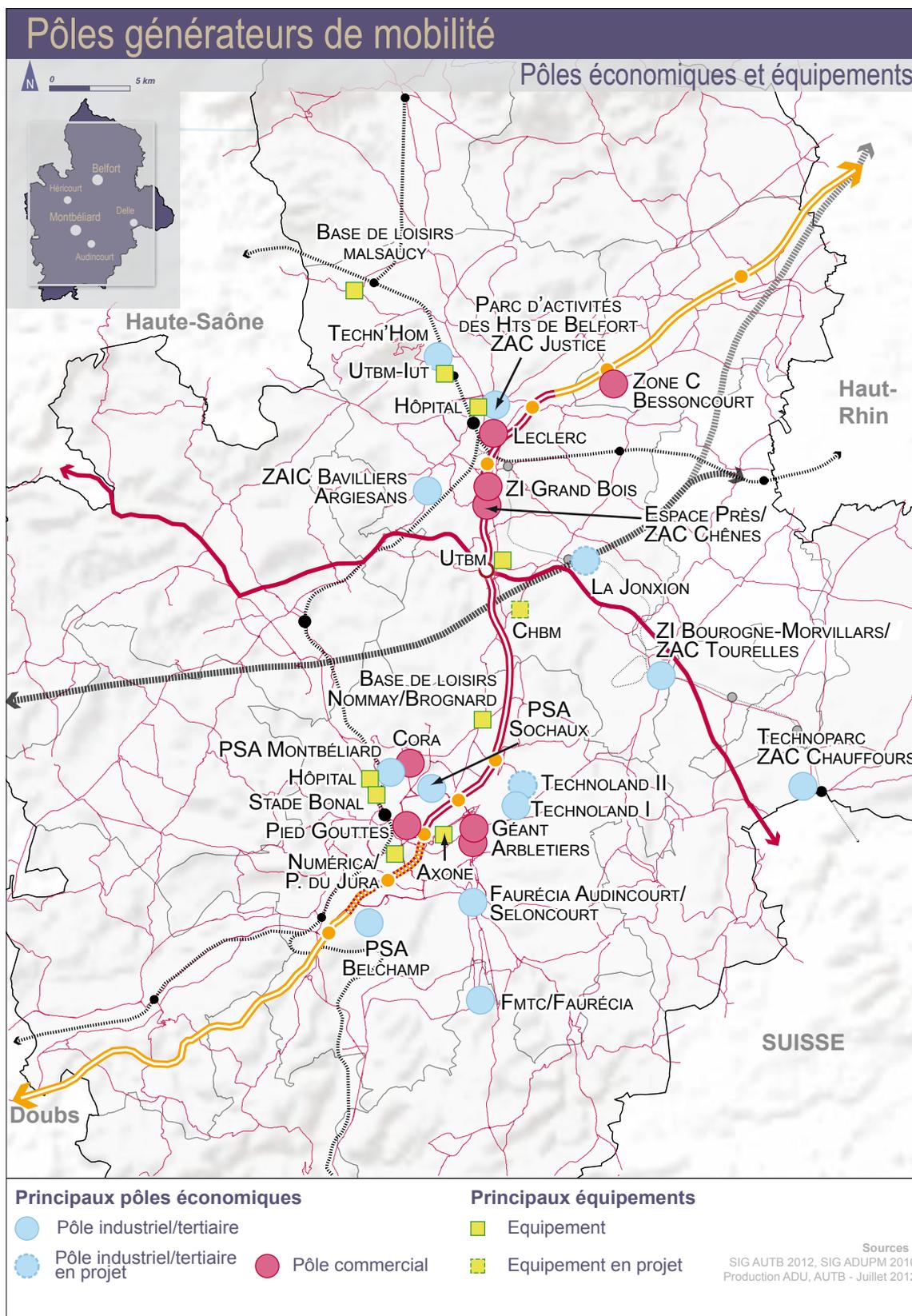
La densité d'activité humaine est en grande partie liée aux morphologies urbaines : un tissu résidentiel lâche présente de faibles densités de population et pas ou peu d'emplois, les zones spécialisées concentrent en général uniquement des densités d'emplois élevées, tandis qu'un centre-ville ou un faubourg concentre à la fois de fortes densités de population et d'emplois.



### Précisions sur la construction de la carte de densités d'activité humaine :

L'ensemble de l'Aire urbaine a été maillé à l'aide d'une grille de points distants de 200 m. Les données carroyées de population 2009 produites par l'INSEE ont permis d'obtenir un chiffre de population, moyenne estimée à l'hectare correspondant à chaque point de la grille. Pour l'emploi, deux sources ont été compilées afin d'obtenir la plus grande précision disponible en chaque point du territoire : les données CLAP 2008 fournies par l'INSEE sous la forme d'un carroyage à 100 m ont été utilisées sur le périmètre des deux communautés d'agglomération. Hors ces périmètres, ce sont les données SIRENE 2010 qui ont été exploitées. Celles-ci sont géocodées à l'adresse sur le territoire de la CCPH et à la commune dans le reste de l'Aire urbaine. On notera que les sources statistiques d'emploi utilisées minorent le nombre d'emplois réel d'environ 10 % (chiffre variable géographiquement) car elles ne concernent que les emplois salariés. Les données obtenues ont ensuite été lissées pour la cartographie par interpolation IDW (pondération par l'inverse des distances) sur les deux plus proches voisins. L'information statistique doit être appréhendée avec une marge d'erreur d'environ 10 % du chiffre de densité affiché.

## Pôles générateurs



## Localisation et volume de flux générés

La densité d'activité humaine ne peut constituer le seul point de repère pour l'analyse des niveaux de desserte et les pôles générateurs que représentent certains équipements ou zones spécialisées doivent également être pris en compte.

Les pôles générateurs de l'Aire urbaine sont situés très majoritairement au sein des deux grandes agglomérations et le long des axes structurants. Le volume de déplacements qu'ils génèrent peut être évalué à partir de l'EMD 2004-2005 pour ceux qui étaient isolés dans l'enquête (cf. tableau ci-dessous).

Ces chiffres sont toutefois à prendre avec précaution, en particulier pour les pôles commerciaux : l'enquête portait sur les déplacements en semaine et ne tient donc pas compte des déplacements générés en fin de semaine et notamment le samedi. On notera le volume considérable généré par le site PSA de Sochaux qui représente à lui seul près de 2 % des déplacements dans l'Aire urbaine.

Pôle générateurs	Nombre de déplacements par jour (origine ou destination)
<b>Pôles industriels / tertiaires</b>	
PSA Sochaux	55 776
ZI Bavilliers Argiésans	30 957
PSA Belchamp	18 896
Faurecia Audincourt / Seloncourt	15 363
PMTIC / Faurecia (Mandeure)	14 848
Technoland I	13 866
ZI Bourogne Morvillars / ZAC Tourelles	8 320
<i>Techn'Hom / UTBM - IUT</i>	<i>nc</i>
<i>Technoland II</i>	<i>nc</i>
<i>Numerica / Portes du Jura</i>	<i>nc</i>
<i>Technoparc / ZAC Chauffours (Delle)</i>	<i>nc</i>
<i>La Jonxion / Gare TGV</i>	<i>nc</i>
<i>PA des Hauts de Belfort ZAC Justice</i>	<i>nc</i>
<b>Pôles commerciaux</b>	
Pied des Gouttes	15 301
ZI Grand Bois	13 756
ZC Bessoncourt	5 674
Géant (Exincourt)	3 839
Espace Près / ZAC des Chênes	3 390
Cora (Béthoncourt)	1 282
ZAC des Arbletiers / Espace Lumière	<i>nc</i>
Leclerc Belfort / Cinéma des quais	<i>nc</i>
<b>Equipements</b>	
Centre Hospitalier Bouilloche	7 496
Base de Loisirs de Brognard	5 692
UTBM Site de Sevenans	1 066
<i>Base de loisirs du Malsaucy</i>	<i>nc</i>
<i>Stade Bonal</i>	<i>nc</i>
<i>Axone</i>	<i>nc</i>
<i>Centre Hospitalier de Belfort</i>	<i>nc</i>
<i>Centre Hospitalier Belfort Montbéliard</i>	<i>nc</i>



## Accessibilité aux pôles générateurs

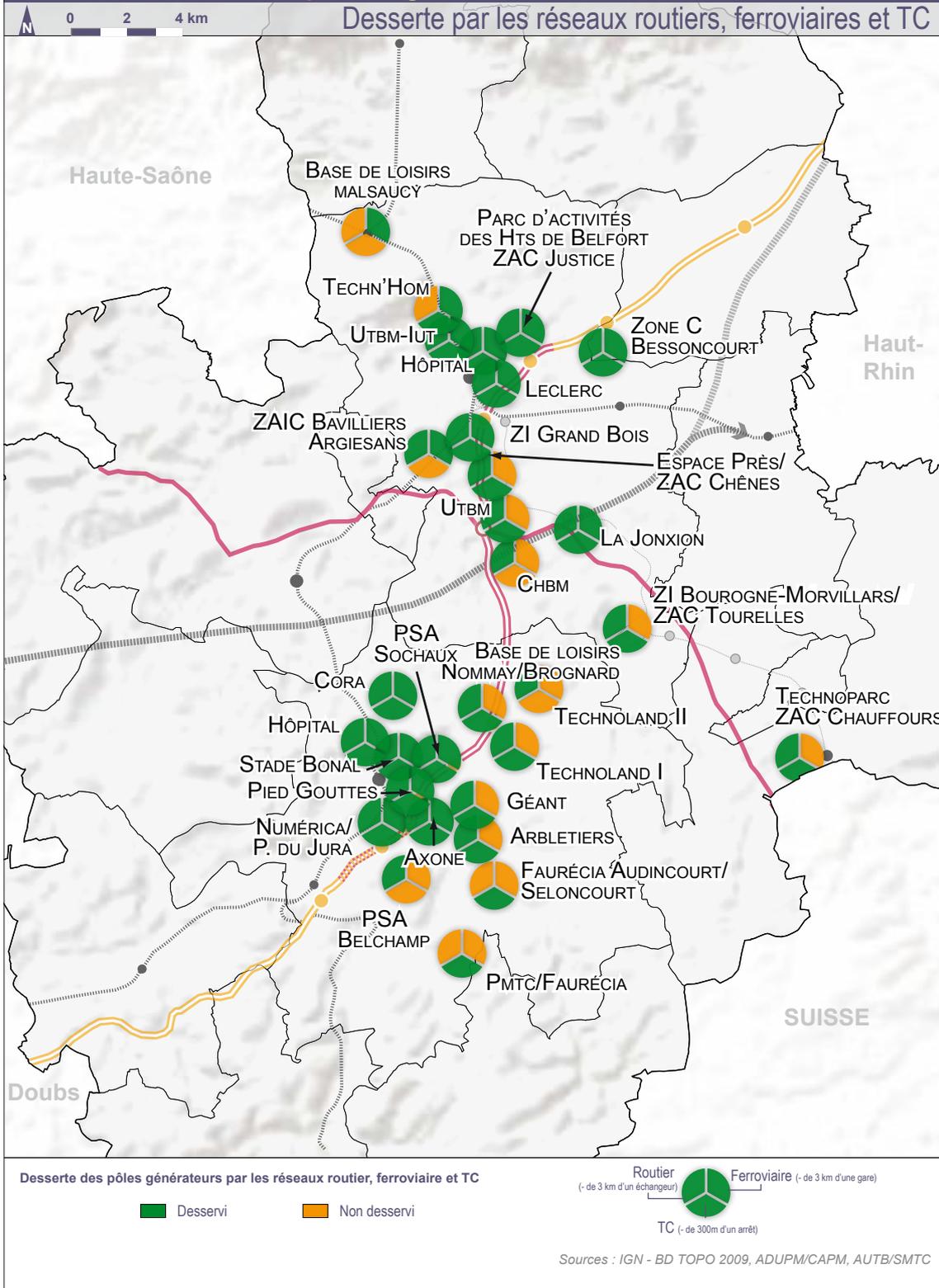
L'analyse de l'accessibilité des pôles générateurs est ici traitée du point de vue de la desserte de ces sites par le réseau routier structurant (proximité d'un échangeur de l'A36 ou de la RN 1019), le réseau ferroviaire (proximité d'une gare en activité) et le réseau de transport en commun (proximité d'un arrêt de bus desservi par les lignes régulières).

On constate logiquement une bonne accessibilité des pôles situés dans ou à proximité des cœurs urbains. Par ailleurs, la quasi-totalité des sites sont irrigués par les transports en commun, ce qui reflète le bon maillage des réseaux d'agglomération.

Les sites industriels situés dans les vallées du Sud du Pays de Montbéliard présentent des lacunes d'accessibilité ferroviaire et sont distants des échangeurs routiers, ce qui est d'autant plus problématique dans un secteur au trafic routier relativement chargé.

La réouverture programmée de la ligne ferroviaire Belfort-Delle viendra compléter l'accessibilité ferroviaire des quelques pôles générateurs du Territoire de Belfort qui n'en bénéficient pas aujourd'hui.

# Accessibilité aux pôles générateurs



## ...qui génèrent de nombreux déplacements entre composantes

### Territoires de mobilités et composantes : le rôle structurant des pôles urbains

La notion de « territoire de mobilités » renvoie à l'étude des logiques géographiques des comportements de mobilité. Cette approche permet notamment de spatialiser les zones d'influence des agglomérations et les liens entre les territoires (cf. carte « *Territoire de mobilités* »).

On observe ainsi clairement sur l'Aire urbaine le rôle structurant des pôles urbains (Belfort et le couple Montbéliard-Audincourt), cernés par des zones fortement polarisées au sein desquelles une part importante des déplacements s'effectue en lien avec le centre urbain. La polarisation diminue graduellement avec l'éloignement des pôles urbains.

Un espace multipolarisé apparaît au Sud de l'agglomération belfortaine et à l'Est des pôles urbains de Montbéliard et Audincourt. Cet espace est polarisé par les agglomérations, selon un gradient Nord-Sud (davantage par Belfort au Nord, puis par Montbéliard et enfin par Audincourt en allant vers le Sud). Il dispose également de bourgs relais qui viennent structurer ses mobilités internes (Bourogne, Fesches-le-Châtel, Etupes, Beaucourt).

Les deux villes secondaires de l'Aire urbaine, Héricourt et Delle, animent un bassin de mobilité local relativement autonome, tandis que les franges du territoire fonctionnent relativement peu avec les zones urbaines du bassin de vie et s'organisent autour des bourgs principaux (Giromagny, Pont-de-Roide, Saulnot, Hérimoncourt), quelquefois en lien avec les pôles externes (notamment dans la périphérie de l'Isle-sur-le-Doubs).

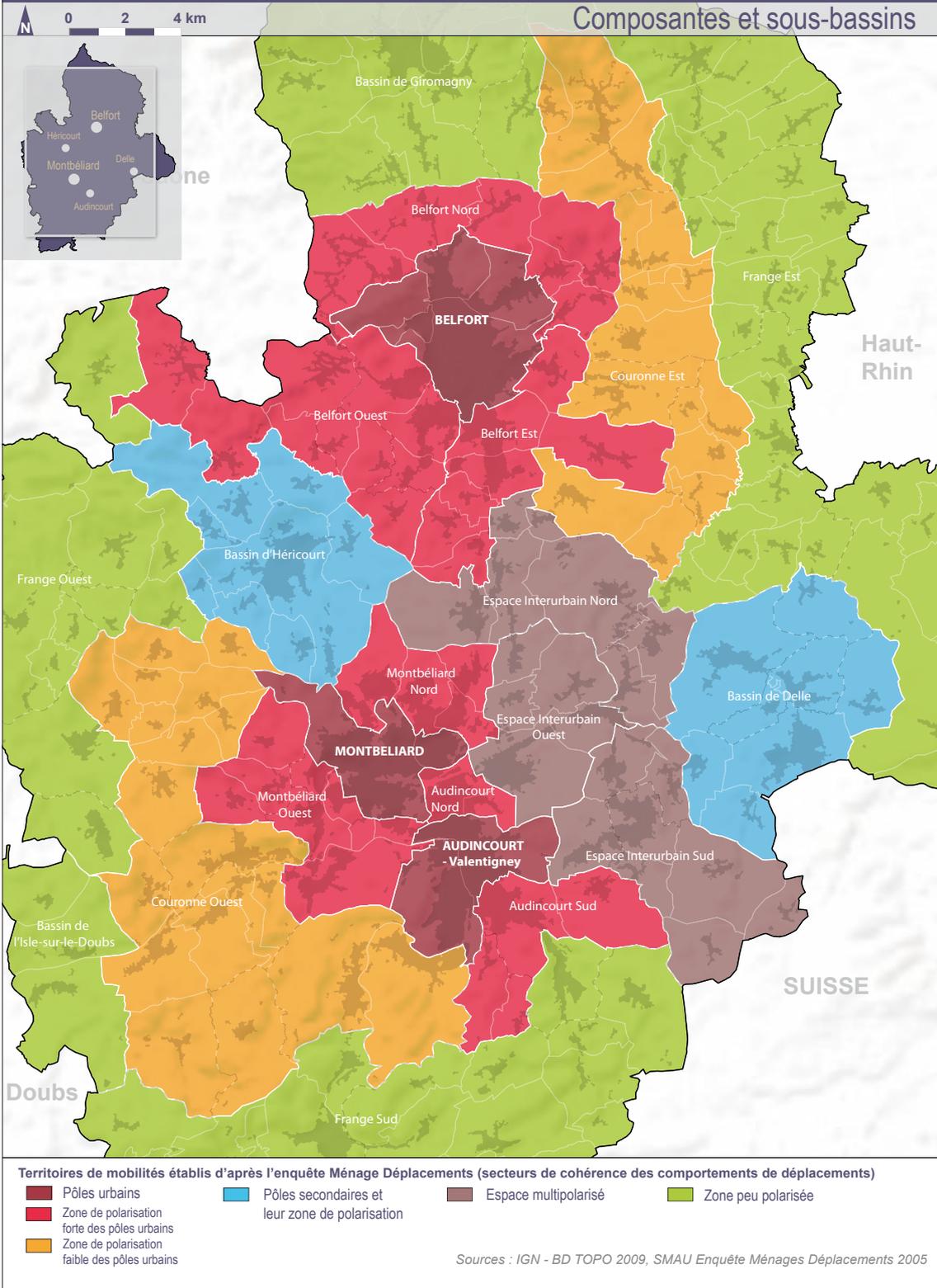
Cette approche permet donc de dégager la dominante des caractéristiques de mobilités pour chaque secteur de l'Aire urbaine, et d'identifier les composantes du territoire en terme de mobilités (pôles urbains, périphéries, pôles secondaires, espace multipolarisé, franges). Elle permet une évaluation des flux entre chaque composante (cf. carte « *Relation entre composantes de l'Aire urbaine* »).

#### **Méthodologie de caractérisation des territoires de mobilités et composantes**

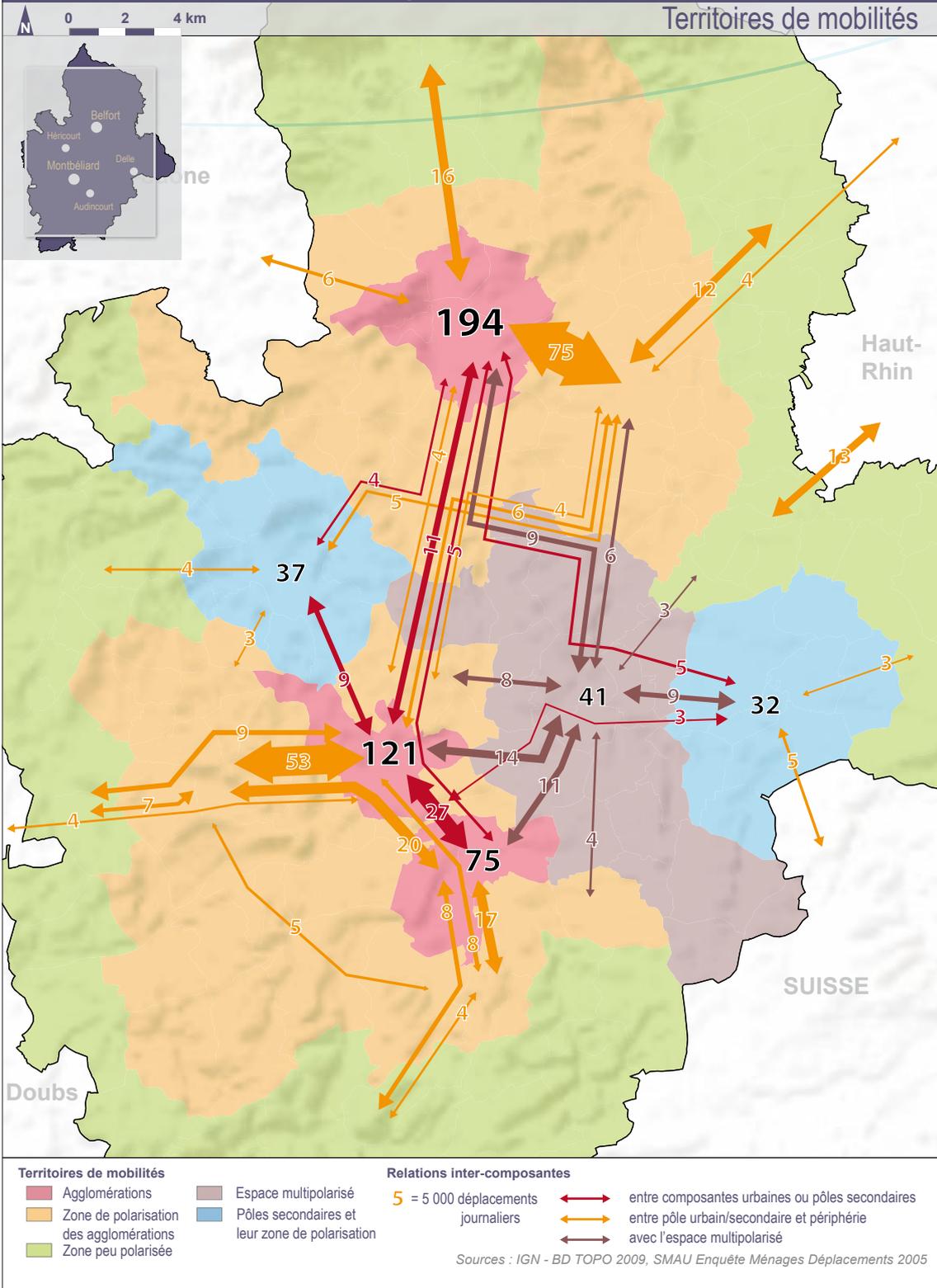
*La notion de « territoire de mobilités » tente de définir, à partir d'une analyse des données de l'enquête ménages déplacements, des sous-bassins cohérents dans leurs mobilités en s'affranchissant des limites administratives des EPCI. L'idée est d'étudier la matrice Origine-Destination d'une part et les comportements de mobilités d'autre part pour établir les limites spatiales des espaces d'attractivité des pôles urbains et secondaires en tenant compte des pratiques modales et caractéristiques sociodémographiques des territoires. L'analyse est itérative et menée à l'échelle de la zone de tirage puis de la zone de tirage fin, en tenant compte des biais possibles de représentativité statistique des échantillons dans l'EMD.*

*La notion de composante correspond à un regroupement par type d'espace des territoires de mobilités en fonction notamment du lien avec les pôles urbains, en distinguant les zones de polarisation des agglomérations, les pôles secondaires relativement autonomes, les zones peu polarisées et un type d'espace spécifique à l'Aire urbaine : l'espace interurbain multipolarisé.*

# Territoires de mobilités de l'Aire urbaine



# Relations entre les composantes de l'Aire urbaine



Près de **2 déplacements sur 3 sont en lien avec au moins l'un des pôles urbains** (Belfort, Montbéliard ou Audincourt). 1 sur 3 est interne à l'un des pôles urbains. Schématiquement, sur 10 habitants de l'Aire urbaine observés en train de se déplacer, on en trouvera en moyenne :

- 6 effectuant un déplacement en lien avec au moins un pôle urbain, dont :
  - 3 se déplaçant à l'intérieur même d'un pôle urbain
  - 1 allant d'un pôle urbain vers sa périphérie ou inversement
  - 2 allant d'un pôle urbain vers un autre secteur ou inversement
- 2 se déplaçant localement hors d'un pôle urbain
- 2 se déplaçant entre deux composantes différentes qui ne sont pas des pôles urbains

On distinguera donc 3 types principaux de déplacements, avec des logiques différentes :

- **Des déplacements internes** à une composante, le plus souvent sur de courtes distances, qui se concentrent à l'intérieur des pôles urbains, et de façon moindre dans les bourgs.

- **Des navettes centre-périphérie**, essentiellement autour des pôles urbains.

- **Des déplacements interurbains** et / ou inter-composantes qui sont majoritairement en lien avec au moins un pôle urbain.

Près de **40 % des déplacements dans l'Aire urbaine s'effectuent entre deux composantes différentes** : il existe donc un enjeu important d'organisation des transports publics, non seulement sur la qualité des liaisons centre-périphérie mais également sur les liaisons interurbaines, et prioritairement entre les pôles urbains et / ou pôles secondaires.

### Volumes de déplacements entre les composantes de l'Aire urbaine

	Belfort cœur	Belfort périphérie	Montbéliard cœur	Montbéliard périphérie	Audincourt cœur	Audincourt périphérie	Delle	Héricourt	Multipolarisé	Non polarisé	Externe	Total général
Belfort cœur	193 774											
Belfort périphérie	75 382	56 169										
Montbéliard cœur	10 860	5 533	120 873									
Montbéliard périphérie	4 067	2 574	52 825	83 402								
Audincourt cœur	4 229	2 538	27 639	21 248	74 551							
Audincourt périphérie	1 116	858	7 112	4 024	17 048	12 250						
Delle	4 964	2 028	2 449	609	937	166	32 445					
Héricourt	4 105	4 566	9 267	2 950	1 152	554	293	36 615				
Espace multipolarisé	9 340	6 432	13 218	7 638	10 659	3 942	8 561	1 379	41 028			
Franges peu polarisées	16 330	12 162	8 325	6 833	8 400	3 676	2 835	3 596	2 312	71 595		
Externe	5 964	4 087	3 613	1 933	1 722	1 195	4 738	1 700	1 955	12 889	340	
Total général	330 131	96 947	245 321	128 637	114 469	21 783	48 872	43 290	45 295	84 484	340	1 159 569

Source : Enquête Ménages Déplacements 2005

## Comportements de mobilité et facteurs de choix modaux

### Méthodologie de détermination des classes de comportements de mobilité

La réalisation d'une analyse en composantes principales puis d'une classification ascendante hiérarchique à partir des données déplacements de l'EMD a porté sur un ensemble de variables sélectionnées pour leur capacité à expliquer les comportements de mobilités observés.

L'analyse statistique des déplacements dans l'Aire urbaine permet d'établir 6 classes de comportements répondant chacune à une logique propre. Ces classes se distinguent par les choix modaux (en particulier la part des déplacements réalisés en automobile), le type d'activité des usagers et leurs conditions de vie.

On notera la prédominance des actifs automobilistes logés en habitat individuel, qui représentent près de la moitié des déplacements dans l'Aire urbaine, reflet de la périurbanisation importante qu'a connu le territoire dans les dernières décennies.

Il existe une corrélation forte entre type de logement et choix modal, puisque les déplacements privilégiant les modes doux et les transports en commun sont essentiellement effectués par des usagers logés en habitat urbain et collectif.

Deux éléments d'explication peuvent être avancés : d'une part les familles logées en habitat collectif ont globalement des revenus moindres et sont moins mobiles, et d'autre part les transports en commun sont davantage développés en zones denses (centres villes et quartiers urbains) qui sont également plus accessibles aux modes doux.

On observe, dans les quartiers d'habitat social et d'une manière générale dans les pôles urbains, une surreprésentation des déplacements de proximité effectués à pied par des personnes inactives (le plus souvent retraitées).

### 6 types de comportement des mobilités dans l'Aire urbaine

Type de comportement	1	2	3	4	5	6
<b>Nombre de déplacements par jour</b>	3,8	4,1	5,0	2,6	2,6	3,8
<b>Pratiques modales</b>	Mode doux (+ voiture)	Voiture	Voiture	Modes doux / TC	Modes doux / TC	Voiture
<b>Activité de l'usager</b>	Inactif	Inactif	Actif	Scolaire	Actif	Scolaire
<b>Conditions de vie</b>	Hab. collectif, revenus faibles	Hab. individuel	Hab. individuel	Hab. collectif	Hab. collectif, revenus modérés	Hab. individuel
<b>Volume de déplacements en milliers (part du total)</b>	137 (12%)	210 (18%)	210 (46%)	88 (8%)	28 (2%)	161 (14%)

## Volumes de déplacement par type de comportement et composante

Composante (origine du déplacement)	Type de comportement						Total
	1	2	3	4	5	6	
<b>Belfort cœur</b>	<b>48 188</b>	<b>27 574</b>	<b>113 384</b>	<b>30 709</b>	<b>10 963</b>	<b>31 229</b>	<b>262 047</b>
Belfort périphérie	8 422	24 184	54 596	5 703	2 157	18 841	113 903
<b>Montbéliard cœur</b>	<b>26 301</b>	<b>33 429</b>	<b>86 644</b>	<b>16 255</b>	<b>6 161</b>	<b>22 442</b>	<b>191 232</b>
Montbéliard périphérie	14 751	27 943	60 472	8 681	2 174	21 702	135 723
<b>Audincourt cœur</b>	<b>13 546</b>	<b>24 468</b>	<b>53 439</b>	<b>10 707</b>	<b>3 039</b>	<b>17 131</b>	<b>122 330</b>
Audincourt périphérie	2 386	7 346	15 708	1 262	380	5 039	32 121
Delle	4 535	9 492	22 199	3 151	392	6 344	46 113
Héricourt	3 140	10 731	23 371	3 046	565	10 426	51 279
Espace multipolarisé	7 083	14 370	37 231	4 200	766	9 906	73 556
Franges peu polarisées	7 261	26 128	54 763	3 773	912	17 311	110 148
Externe	992	3 979	14 277	360	497	1 012	21 117
<b>Total</b>	<b>136 605</b>	<b>209 644</b>	<b>536 084</b>	<b>87 847</b>	<b>28 006</b>	<b>161 383</b>	<b>1 159 569</b>

Enfin, les déplacements des scolaires d'actifs usagers des transports en commun et des modes doux se concentrent dans les cœurs d'agglomération, particulièrement à Belfort et dans une moindre mesure entre Montbéliard et Sochaux.

Près d'un déplacement sur 4 dans l'Aire urbaine est effectué par un actif automobiliste depuis l'un des trois pôles urbains, ce qui souligne l'importance que conserve l'automobile au cœur même des agglomérations.

Moins le territoire de mobilités est en relation avec les pôles urbains, plus l'utilisation de la voiture devient exclusive (les comportements automobilistes génèrent par exemple 85 % des déplacements dans les pôles secondaires d'Héricourt et Delle).

Que l'on soit actif, inactif ou scolaire, 1 déplacement sur 2 est réalisé en lien avec les pôles urbains et 1 sur 4 avec leurs périphéries.

La part des déplacements d'actifs dans le total des déplacements liés à une composante augmente légèrement avec la distance aux pôles urbains. Schématiquement, l'éloignement d'un pôle urbain a un impact négatif sur la mobilité, et en particulier sur les déplacements non contraints.

# Une offre de transport développée mais compartimentée

## Réseaux routiers et flux automobiles

### Un réseau routier particulièrement développé

L'Aire urbaine dispose d'un réseau routier particulièrement performant grâce à la présence de deux axes structurants (A36 et RN 1019) qui la traversent respectivement du Nord au Sud et d'Est en Ouest et assurent à la fois une desserte interne privilégiée et des fonctions de transit et d'accessibilité externe.

8 habitants sur 10 et la quasi-totalité des emplois se situent à moins de 5 km d'un échangeur permettant de rejoindre l'un de ces deux axes, qui sont également complétés par un réseau secondaire très complet permettant un maillage performant du territoire.

La présence d'un réseau routier aussi performant, accessible facilement depuis n'importe quel point de l'Aire urbaine et permettant de se déplacer efficacement jusqu'au cœur des pôles urbains joue un rôle important dans la répartition des parts modales et la prédominance de l'automobile.

Ceci engendre des conséquences sur les évolutions de population et la périurbanisation : la facilité des déplacements automobiles dans tout le bassin de vie crée un appel d'air des ménages vers les périphéries, phénomène préjudiciable aux pôles urbains et à la pertinence des offres de transport en commun.

### L'évolution des flux routiers est liée aux dynamiques territoriales<sup>1</sup>

Malgré les 300 000 habitants du bassin de vie et les flux de transit occasionnés par sa position géographique, les problèmes de saturation du réseau routier restent très localisés (échangeur de Sevenans à l'intersection entre les deux axes majeurs, ainsi que certaines entrées d'agglomération et le centre-ville de Belfort aux heures de pointe du soir).

Si le trafic routier est en légère diminution sur la période 2002-2009 (-0,2 % par an), les plus fortes baisses sont concentrées dans les agglomérations et en premier lieu au cœur du Pays de Montbéliard. Elles s'expliquent par les pertes de population et d'emplois au cours des dernières décennies.

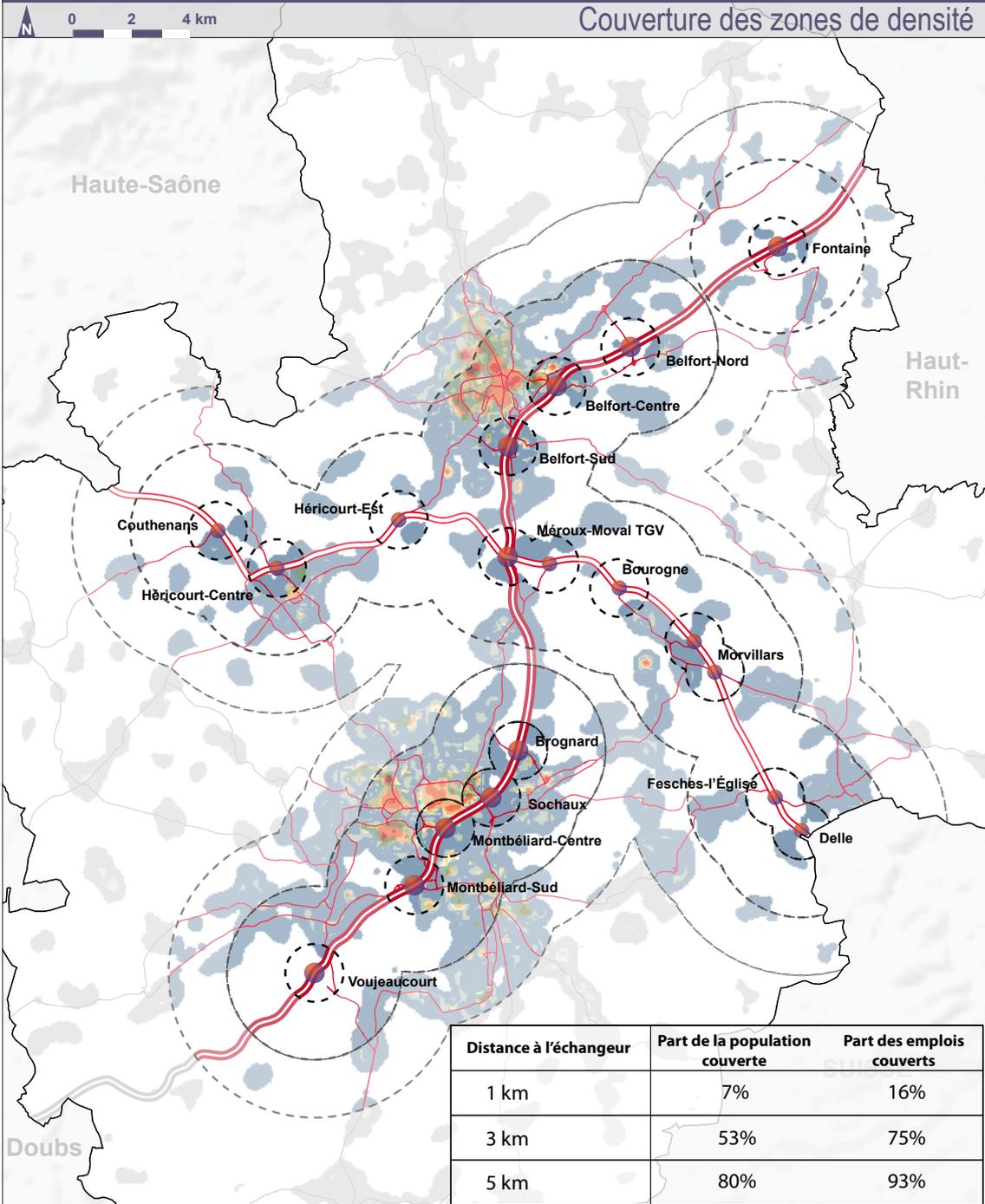
En contrepartie, les hausses de trafic les plus significatives se situent sur les pénétrantes des deux agglomérations, particulièrement celles du Pays de Montbéliard, illustrant l'importance du développement périurbain dans le Sud de l'Aire urbaine et son impact sur l'évolution des flux routiers. Globalement, on constate que le Nord de l'Aire urbaine connaît des flux plus stables que le Sud davantage touché par les migrations résidentielles et les pertes d'emplois.

Le trafic poids lourds est également en baisse (-1,6 % par an), avec une situation toutefois contrastée et en partie liée sur la période de l'enquête aux travaux d'élargissement de l'A36 (forte baisse sur l'A36 entre Brognard et Sevenans, hausse importante sur la RD437 entre Sochaux et Nommay et dans la traversée d'Audincourt).

<sup>1</sup> Voir aussi : ADU, L'évolution des flux routiers dans le Pays de Montbéliard de 2002 à 2009  
[http://www.adu-montbeliard.fr/fileadmin/Fichiers/Fond\\_documentaire/2012/ObsMobPdM\\_evolution\\_flux\\_routiers\\_2011.pdf](http://www.adu-montbeliard.fr/fileadmin/Fichiers/Fond_documentaire/2012/ObsMobPdM_evolution_flux_routiers_2011.pdf)

# Réseau routier structurant

Couverture des zones de densité



Distance à l'échangeur	Part de la population couverte	Part des emplois couverts
1 km	7%	16%
3 km	53%	75%
5 km	80%	93%

Densité d'activité humaine (population + emplois) à l'hectare

2 à 15	30 à 50	90 à 180
15 à 30	50 à 90	+ de 180

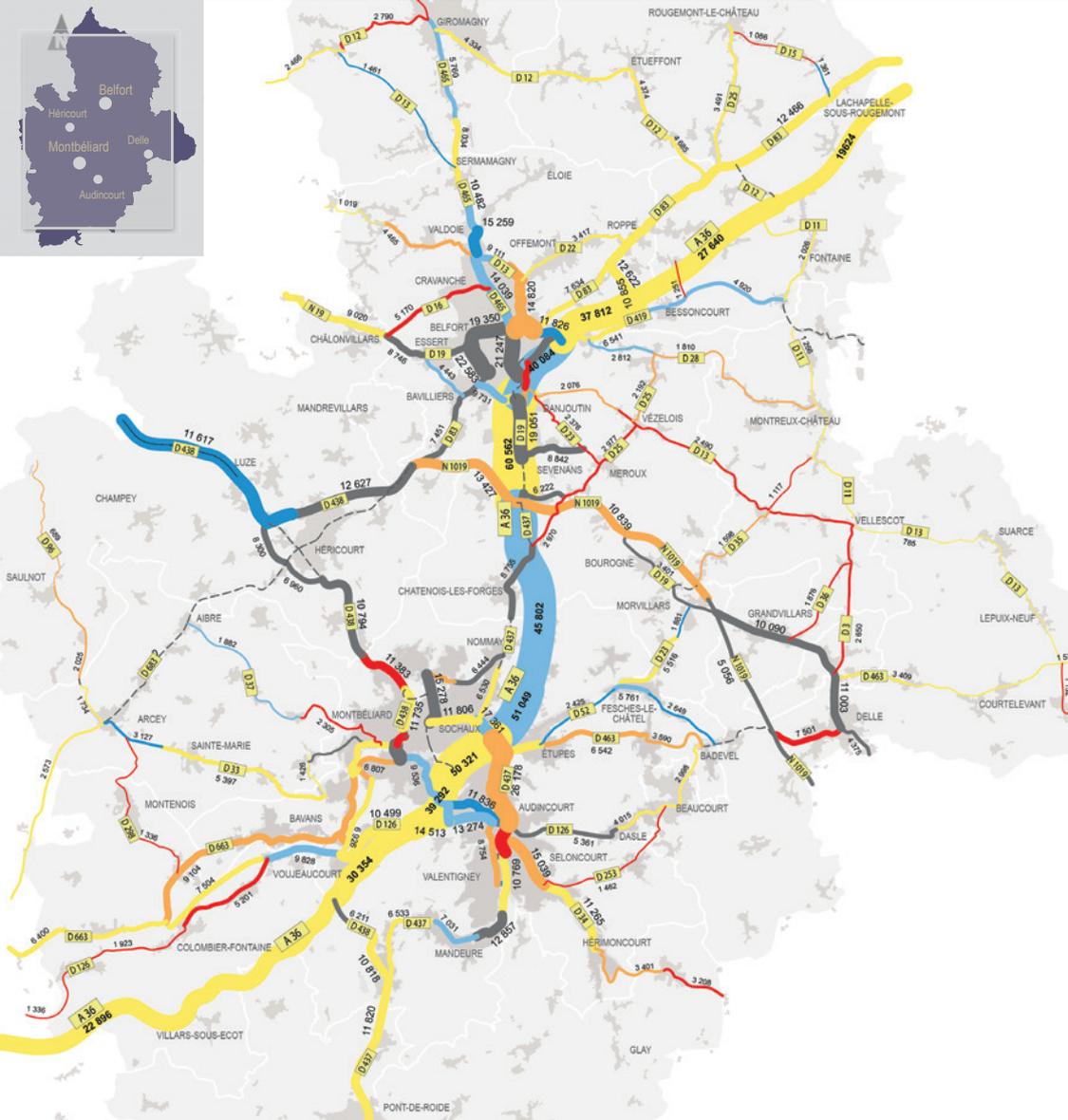
Réseau routier structurant

A 36	RN1019	Autres voies structurantes	Echangeur
------	--------	----------------------------	-----------

Sources : IGN - BD TOPO 2009, ADUPM/CAPM, AUTB/SMTC

# Evolution du trafic routier tous véhicules

0 2 4 km Evolutions moyennes entre les périodes [2002-2005] et [2006-2009]



## Trafic tous véhicules

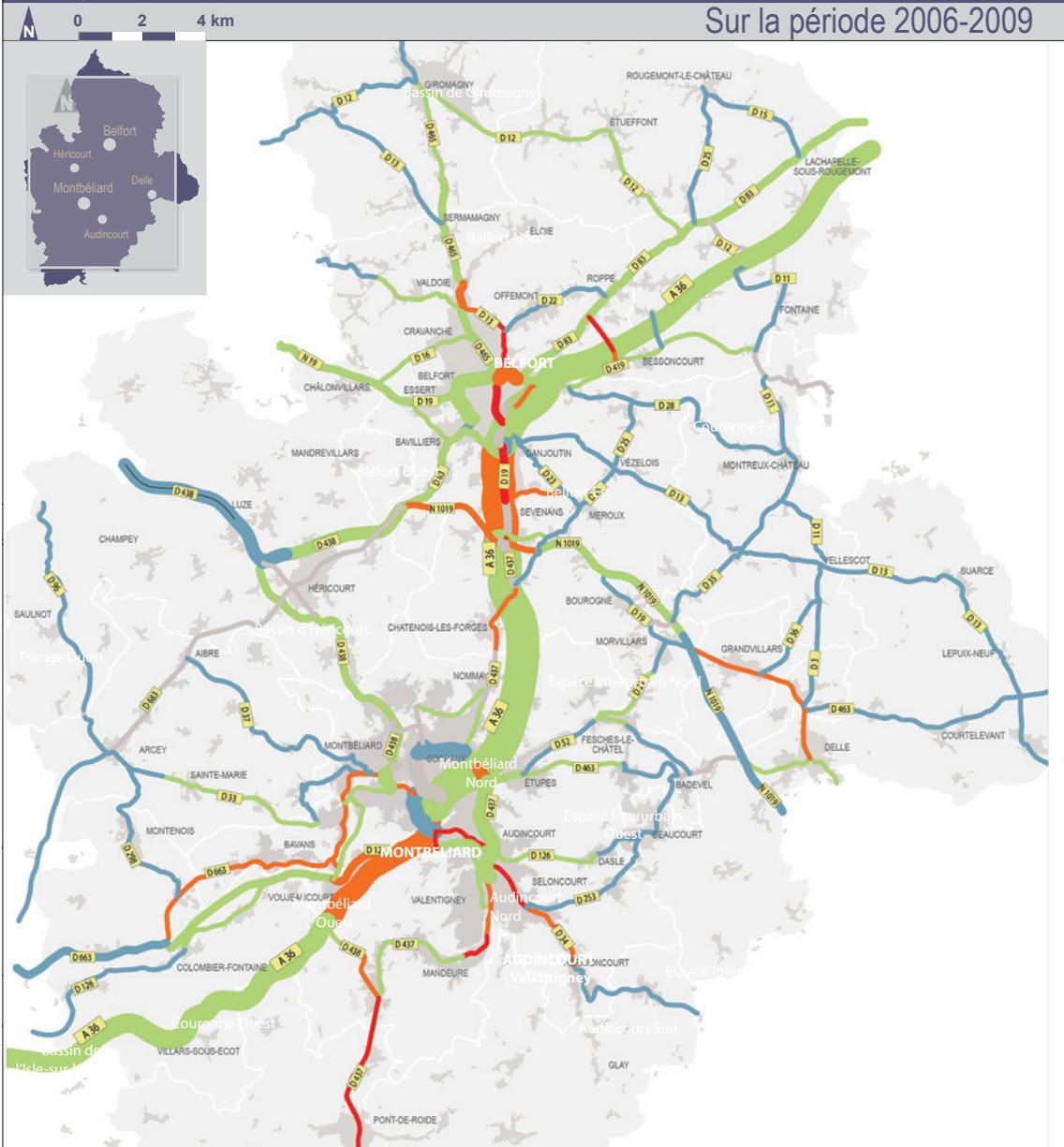
- |     |  |  |                                     |
|-----|--|--|-------------------------------------|
| 000 | Trafic moyen journalier annuel tous véhicules dans les deux sens | <span style="color: red;">■</span>       | Augmentation de 5 % et + par an     |
| —   | 1000   | <span style="color: orange;">■</span>    | Augmentation entre 2 et 5 % par an  |
| —   | 2000   | <span style="color: yellow;">■</span>    | Évolution entre 2 et - 2 % par an   |
| —   | 2500   | <span style="color: lightblue;">■</span> | Diminution entre -2 et - 5 % par an |
| —   | 5000   | <span style="color: darkblue;">■</span>  | Diminution de 5 % et + par an       |
| —   | 10000  | <span style="color: grey;">■</span>      | Information manquante               |
| --- | Pas de comptage  |  |                                     |

Sources : DRIRE/CG25/CG90/SAPRR, IGN - BD TOPO



# Capacité et niveau de saturation estimés

Sur la période 2006-2009



Capacité et taux de saturation estimés du réseau routier

<p>Capacité (unité véhicule / jour*)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>— 8 000 1 voie</li> <li>— 15 000 2 voies</li> <li>— 25 000 { 2 voies sens unique 2 voies + tourne à gauche/droite</li> <li>— 45 000 2x2 voies</li> <li>— 60 000 2x2 voies autoroute</li> <li>— 80 000 { 2x3 voies autoroute 2x2 voies autoroute urbaine</li> <li>— 100 000 2x3 voies autoroute urbaine</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: red;">■</span> Risque de saturation (&gt;80%)</li> <li><span style="color: orange;">■</span> Risque de gêne à la circulation (&gt;60%)</li> <li><span style="color: green;">■</span> Situation normale</li> <li><span style="color: blue;">■</span> Faible niveau d'utilisation (&lt;30%)</li> <li><span style="color: grey;">■</span> Information manquante</li> </ul>
---	--

\*véhicule léger = 1, poids lourds = 2, 7% de poids lourds quand comptage non disponible

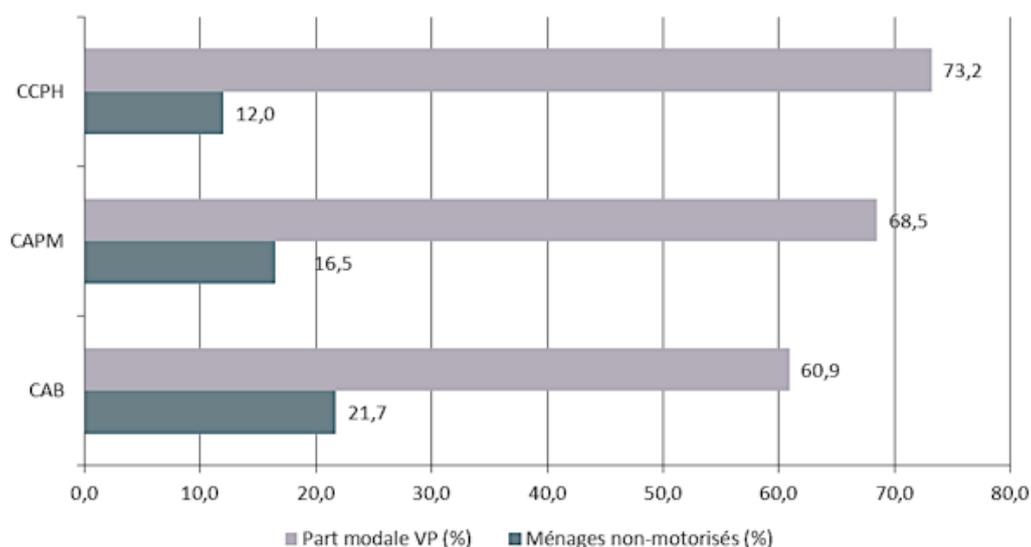
Sources : DRIRE/CG25/CG90/SAPRR, IGN - BD TOPO

## Taux de motorisation et parcs de véhicules des ménages par composantes (2009)

Composante	Nombre de véhicules / ménage	Taux de motorisation des ménages	Parc automobile estimé des ménages (en milliers de véhicules)	Part modale VP (à l'origine du déplacement)	Nombre de voitures par ménage / Nombre de ménages				
					0	1	2	3 et +	Total
Belfort Cœur	0,97	74%	27,9	56,7 %	7 465	15 615	5 064	704	28 848
Belfort Périphérie	1,52	92%	20,5	76,9 %	1 023	5 459	5 944	1 049	13 475
Montbéliard Cœur	1,04	76%	14,6	67,1 %	3 404	7 265	3 005	424	14 098
Montbéliard Périph.	1,40	88%	25,5	68,4 %	2 120	8 070	6 686	1 331	18 207
Audincourt Cœur	1,20	83%	13,0	71,0 %	1 826	5 698	2 803	536	10 863
Audincourt Périphérie	1,42	91%	7,1	75,4 %	464	2 353	1 872	306	4 995
Héricourt	1,35	87%	8,0	71,5 %	780	2 744	2 024	376	5 924
Delle	1,35	87%	7,3	71,5 %	690	2 563	1 804	366	5 423
Espace multipolarisé	1,44	89%	16,0	74,9 %	1 214	4 692	4 311	883	11 100
Franges 90	1,51	90%	13,3	75,1 %	850	3 350	3 857	727	8 784
Franges 25-70	1,46	89%	14,9	70,6 %	1 103	4 168	4 176	784	10 231
<b>Total général</b>	<b>1,27</b>	<b>84%</b>	<b>168,1</b>	<b>67,9 %</b>	<b>20 939</b>	<b>61 977</b>	<b>41 546</b>	<b>7 486</b>	<b>131 948</b>

Source : INSEE -RRP 2009

### Motorisation des ménages et part modale de la VP par EPCI principaux



Le nombre moyen de voitures par ménage est en augmentation dans toute l'Aire urbaine, à l'exception du pôle urbain de Belfort où il stagne sur les 10 dernières années.

Toutefois, le desserrement des ménages entraîne, même à nombre de voitures par ménage stable, une augmentation du parc automobile : celui-ci a cru d'environ 37 % en 20 ans dans l'Aire urbaine. Cette croissance est plus lente dans les pôles urbains où la part des ménages non motorisés est stabilisée et le nombre de véhicules par ménage nettement moins élevé qu'ailleurs.

La croissance importante du parc de véhicules, implique un développement des infrastructures routières et de stationnement en rapport, y compris au cœur des pôles urbains puisque les nouveaux véhicules venant grossir le parc des territoires périphériques sont utilisés en partie pour accéder aux agglomérations.

#### Evolution du taux de motorisation et du parc de véhicules par composante entre 1990 et 2009

	Taux motorisation			Nombre moyen de voitures par ménage			Evolution du parc estimé
	1990	1999	2009	1990	1999	2009	
<b>Belfort Cœur</b>	71%	74%	74%	0,89	0,98	0,97	+27%
<b>Belfort Périphérie</b>	87%	90%	92%	1,35	1,50	1,52	+50%
<b>Montbéliard Cœur</b>	77%	78%	76%	0,99	1,03	1,04	+12%
<b>Montbéliard Périphérie</b>	83%	86%	88%	1,22	1,34	1,40	+31%
<b>Audincourt Cœur</b>	78%	81%	83%	1,05	1,14	1,20	+20%
<b>Audincourt Périphérie</b>	84%	89%	91%	1,25	1,40	1,42	+39%
<b>Héricourt</b>	80%	85%	87%	1,14	1,29	1,35	+57%
<b>Delle</b>	80%	84%	87%	1,12	1,27	1,35	+38%
<b>Espace Interurbain</b>	82%	86%	89%	1,19	1,34	1,44	+48%
<b>Frange 90</b>	83%	88%	90%	1,25	1,45	1,51	+62%
<b>Frange 25-70</b>	83%	88%	89%	1,21	1,39	1,46	+52%
<b>Ensemble de l'Aire urbaine</b>	79%	83%	84%	1,11	1,23	1,27	+37%

Source : INSEE – RGP 1990 & 1999, RRP 2009

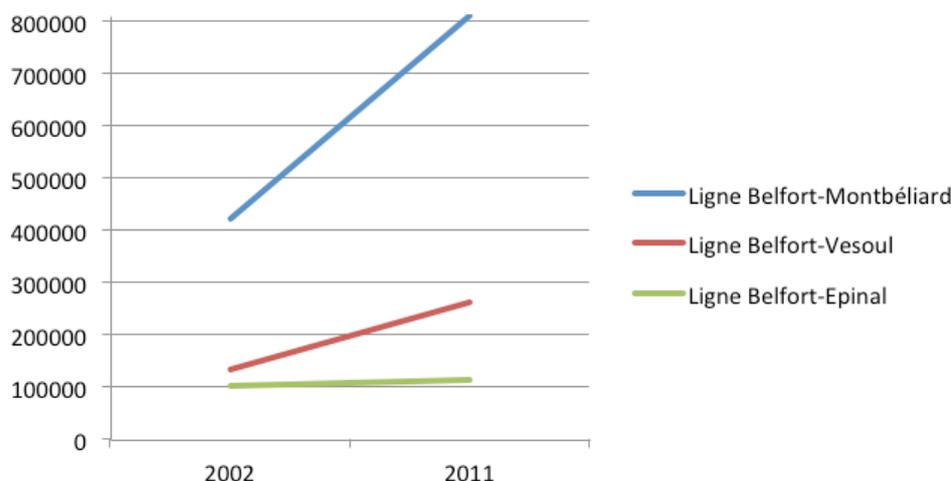
## Une offre ferroviaire potentiellement structurante

Depuis décembre 2011, la Région Franche-Comté, en partenariat avec la SNCF, a cadencé son offre TER. Quels impacts sur l'Aire urbaine ? De par sa localisation, l'Aire urbaine est au cœur d'un réseau entre le reste de la Franche-Comté, la Lorraine, l'Alsace et la Suisse. Aujourd'hui, le réseau ferré dessert les trois premières villes de l'Aire urbaine, avec un potentiel de renforcement des liaisons TER qui mérite d'être étudié. Déjà, le nombre de trains par jour a augmenté depuis décembre 2011 : on compte par exemple 26 trains aller-retour par jour entre Belfort et Montbéliard, soit un de plus qu'avant le cadencement. Mais au niveau des horaires, un effort doit être réalisé pour rendre le TER clairement compétitif par rapport à la voiture particulière, au

moins entre les pôles urbains de l'Aire urbaine, par exemple pendant l'heure de midi. De plus, avec la nouvelle gare TGV Belfort-Montbéliard, il convient de réfléchir à un cadencement cohérent entre les TER de Belfort Ville et les TGV.

Durant la dernière décennie, la fréquentation des lignes TER desservant l'Aire urbaine a augmenté, notamment la ligne Belfort-Montbéliard pour laquelle la fréquentation a fait un bond de 93 % entre 2002 et 2011. Les fréquentations des lignes Belfort-Vesoul et Belfort-Epinal ont également augmenté, respectivement de 95 et 13 %.

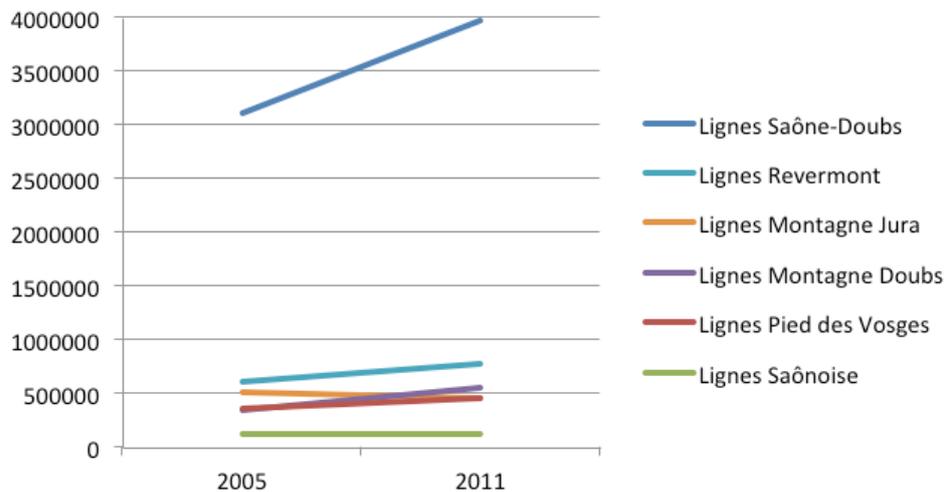
Evolution de la fréquentation des lignes TER desservant l'Aire urbaine (période 2002-2011)



A l'échelle de la Franche-Comté, l'ensemble des lignes TER sont regroupées en secteur. Ainsi, la ligne Belfort-Montbéliard se situe dans le secteur des lignes Saône-Doubs, tandis que les lignes desservant Belfort sont localisées dans le secteur des lignes Pied des Vosges. Sur la période 2005-2011, ces deux secteurs ont vu leur fréquentation augmenter de manière identique : ils enregistrent une hausse de 28 %.

Le secteur des lignes Montagne Doubs a enregistré la plus forte hausse avec +61 % et le secteur Montagne Jura une baisse de 11 %.

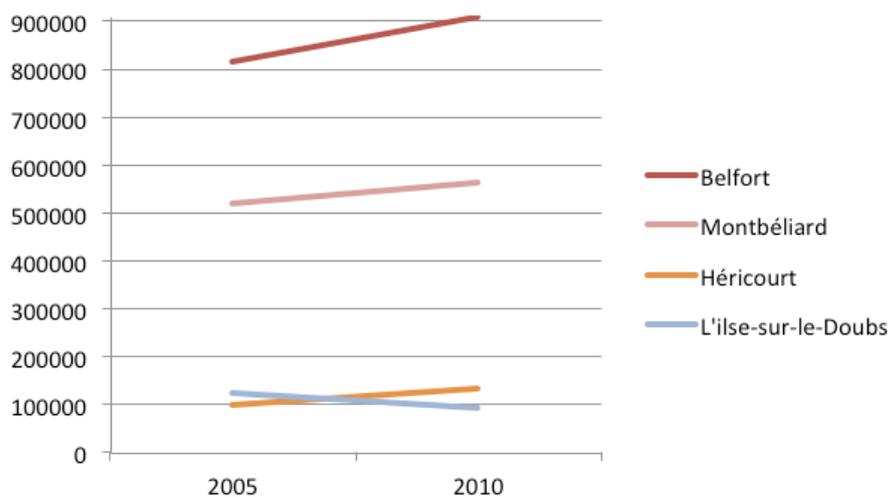
**Evolution de la fréquentation des lignes TER de Franche-Comté  
(période 2005-2011)**



La fréquentation par gare est également intéressante à étudier. En toute logique, les gares les plus fréquentées de l'Aire urbaine sont celles de Belfort, Montbéliard et Héricourt. Elles ont toutes trois connu une augmentation de la fréquentation ces dernières années, respectivement de 11, 8 et 35 %.

Le positionnement central de Héricourt entre Belfort et Montbéliard, couplé aux temps de parcours très compétitifs et à la position des gares en centre-ville, peut expliquer cette augmentation de 35 %.

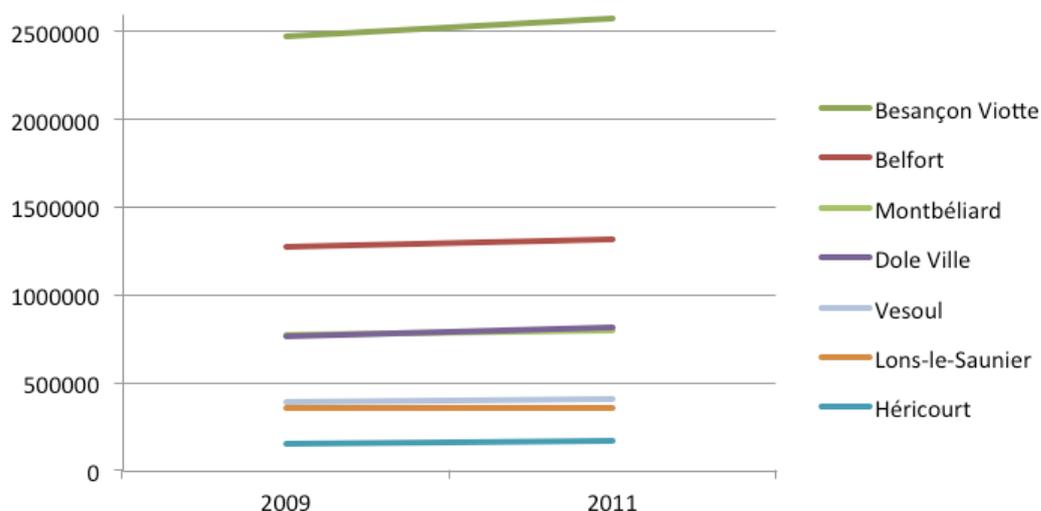
**Evolution de la fréquentation des principales gares de l'Aire urbaine  
(période 2005-2010)**



A l'échelle de la Région, la gare de Belfort arrive en deuxième position en termes de fréquentation, après Besançon. Les villes de Montbéliard et Dole connaissent – à quelques voyages près – la même fréquentation, et quasiment la même évolution de cette fréquentation. C'est pourquoi, les

représentations de ces deux villes sur le graphique ci-dessous sont superposées. Sur la période 2009-2011, la moyenne de la fréquentation de ces deux villes est identique : 782 469 voyages/an pour Dole et 782 962 voyages/an pour Montbéliard.

#### Fréquentation des principales gares de Franche-Comté (période 2009-2011)



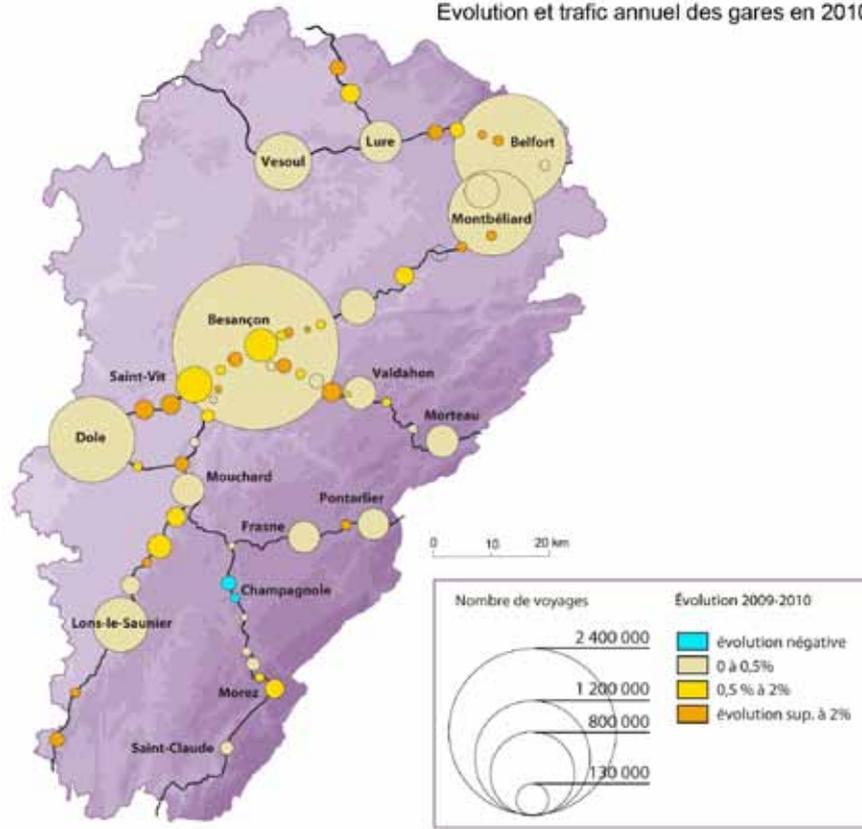
Peu de gares affichent une baisse de la fréquentation, symbole que le mode de transport ferré connaît un véritable essor.

Ainsi, en réalité, seul le réseau ferroviaire paraît à l'heure actuelle en mesure de relever le défi des liaisons interurbaines, c'est-à-dire des connexions entre les pôles urbains et/ou les pôles secondaires, en proposant des temps de parcours très compétitifs par rapport à la voiture. En outre, les principales gares de l'Aire urbaine (Montbéliard, Belfort, et Héricourt dans une moindre mesure) sont situées de façon centrale dans la ville. Connectées aux centres-villes, elles tendent à devenir de véritables centralités à elles seules ; les centres de Belfort et Montbéliard ne sont situés qu'à 13 minutes l'un de l'autre en TER. La carte de couverture de ce réseau proposée ici tient compte de la desserte TER actuellement en exploitation (il est à noter que les zones couvertes seront considérablement étendues par la réouverture prévue de la ligne Belfort-Delle).

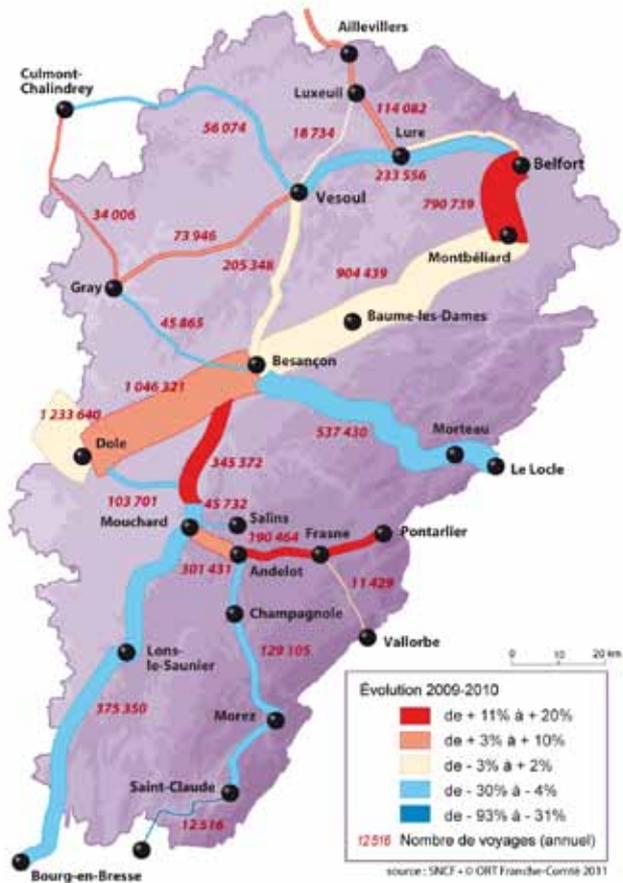
La performance du transport ferroviaire et son rôle structurant permettent d'envisager des distances de rabattement de l'ordre de 1 km pour un piéton et 5 km pour un automobiliste. À cette dernière distance, près de 2 habitants sur 3 de l'Aire urbaine et 8 emplois sur 10 sont aujourd'hui couverts.

En revanche, le réseau ferroviaire ne permet pas à lui seul un maillage complet du territoire et l'interconnexion de l'ensemble des pôles de l'Aire urbaine, même en tenant compte des lignes actuellement non exploitées.

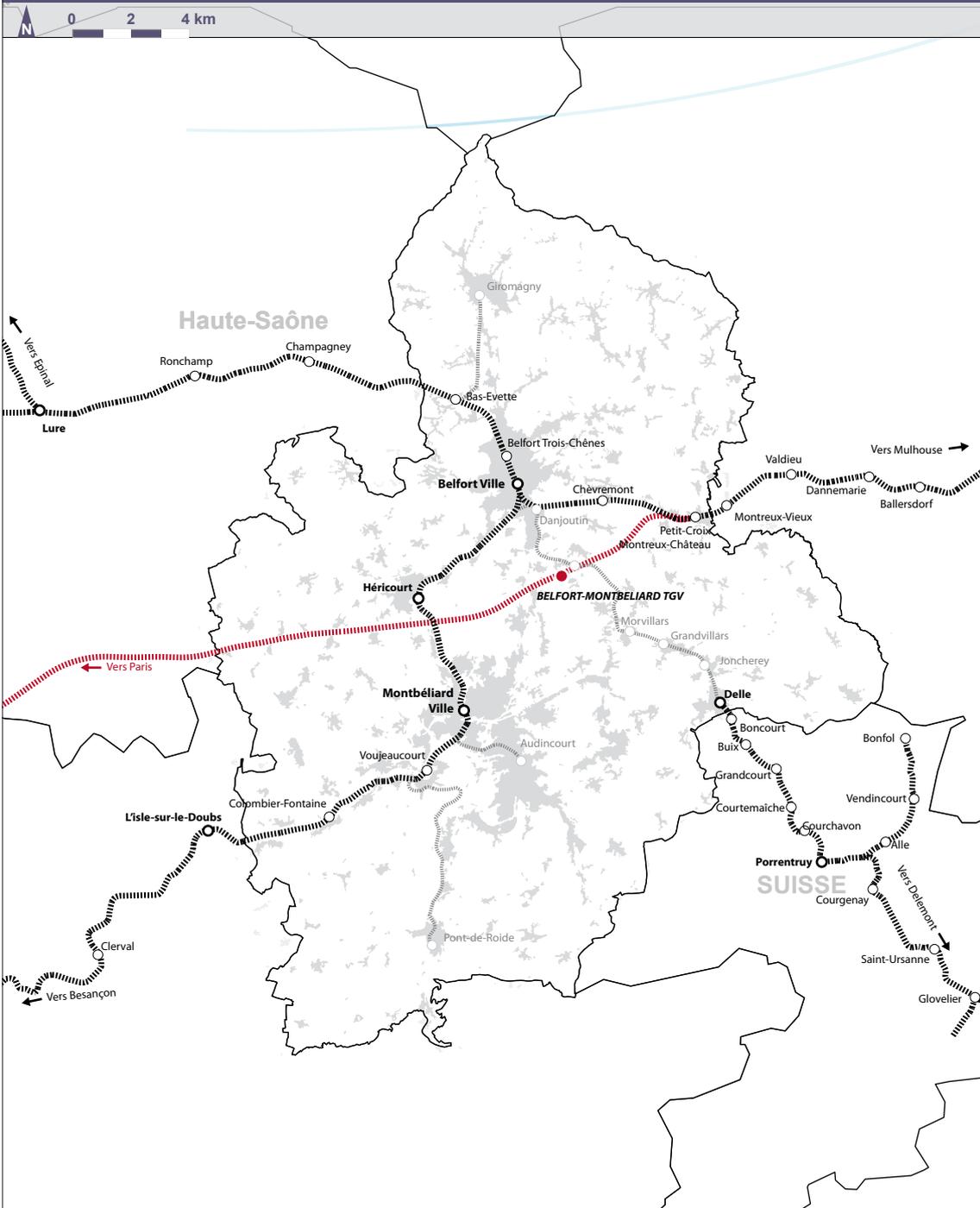
Evolution et trafic annuel des gares en 2010



Evolution et trafic annuel en 2010



# Réseau ferré



## Réseau ferroviaire en activité

-  LGV Rhin-Rhône
-  Voies ferrées en activité

-  Gare ou halte TER en activité

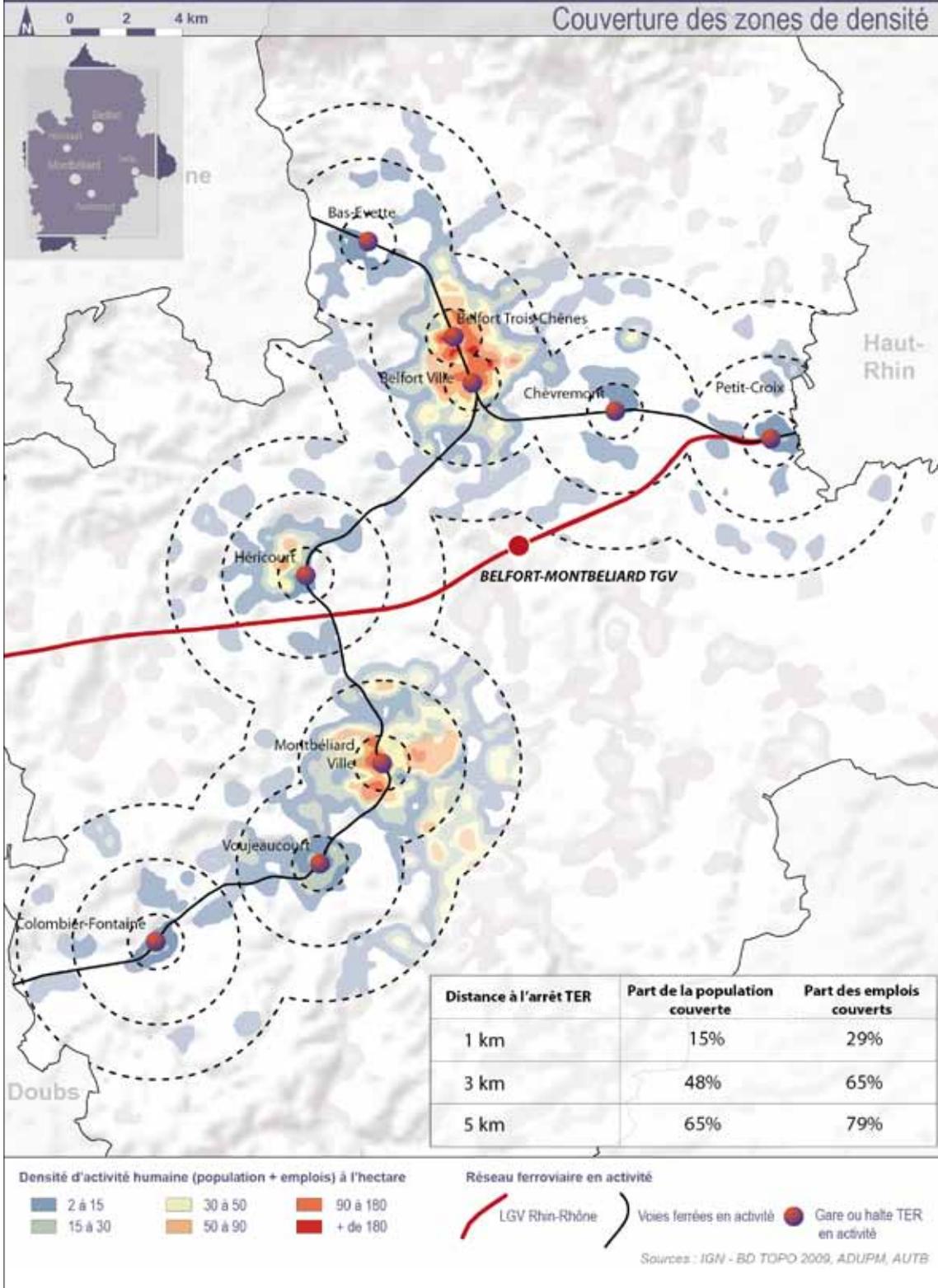
## Réseau ferroviaire non exploité

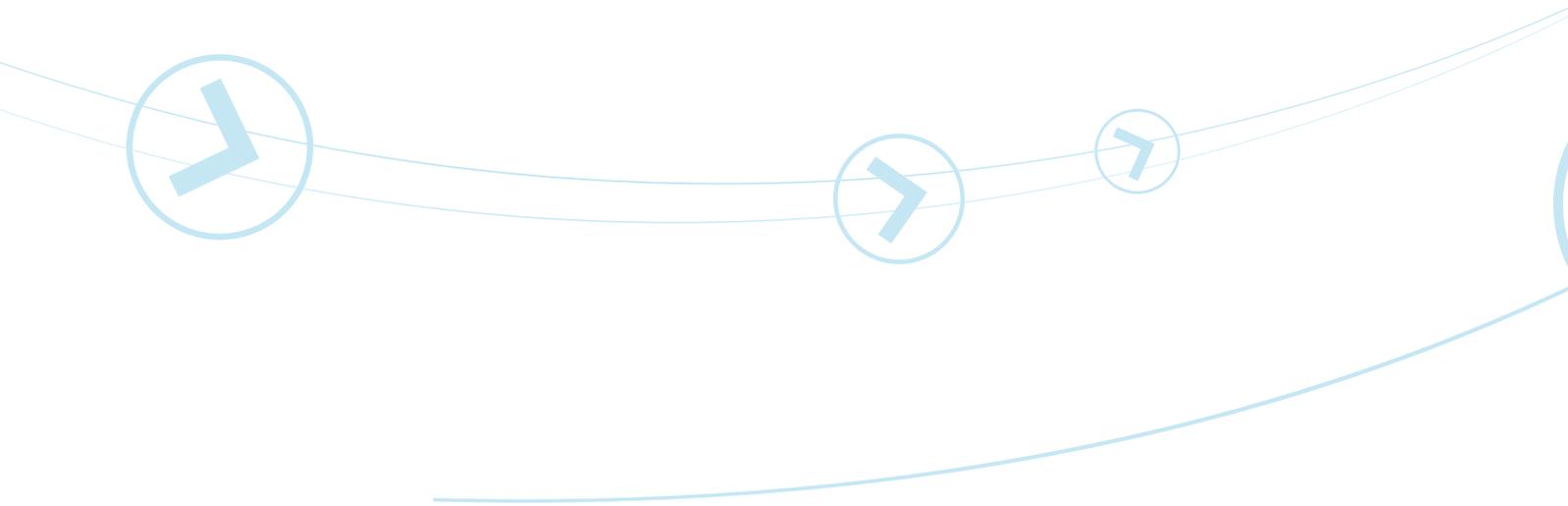
-  Voies ferrées non exploitées
-  Gare ou halte TER non exploitée

Sources : IGN - BD TOPO 2009, ADUPM, AUTB

# Réseau ferroviaire TER

Couverture des zones de densité





Ces taux de couvertures sont comparables à ceux du réseau routier structurant (80 % de la population et 93 % des emplois à moins de 5 km d'un échangeur).

Le niveau de service a été relevé à l'occasion de l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône et de la réorganisation nationale des dessertes/cadencements fin 2011. Il se porte à titre d'exemple à 26 trains TER par jour en semaine, avec une amplitude de 5h30 à 20h environ entre Montbéliard-ville et Belfort-ville, soit un train toutes les 30 à 40' environ en heure de pointe.

**790 739 voyages ont été enregistrés sur le réseau TER entre Belfort et Montbéliard en 2010, chiffre en croissance de 15 % par rapport à 2009 dans un contexte régional de stabilité (+0,02 %).**

D'autre part, la gare de Belfort Ville est confortée dans son rôle de nœud ferroviaire par la réorganisation de l'offre TER en lien avec l'arrivée du TGV. Belfort est plus que jamais au cœur des liaisons de l'axe Rhin-Rhône, du Sillon Lorrain et de l'axe Paris-Bâle. La réouverture prochaine de la ligne Belfort-Delle permettra d'ajouter une branche transfrontalière directe à cette étoile.

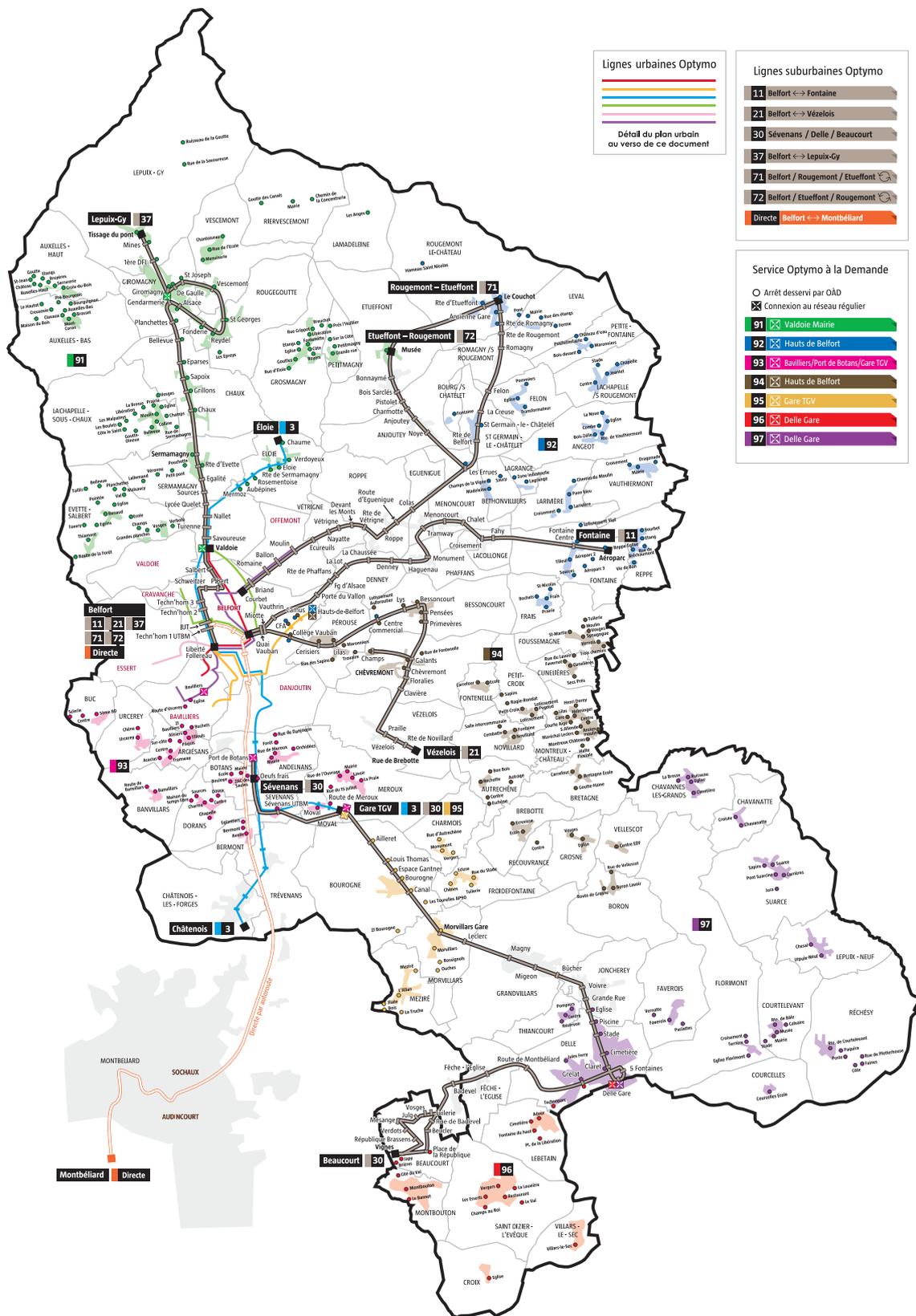
Néanmoins, la logique de cadencement poursuivie par la Région Franche-Comté et la SNCF n'a pas totalement abouti ce qui est dommageable en termes de perception du service par l'usager. La fiabilité est également en cause avec de nombreux retards et défauts d'exploitation, pointés du doigt récemment par l'autorité organisatrice.

# Transport en commun urbain : une offre développée, mais composite et difficilement lisible dans un usage Aire urbaine



Plan 1 : Réseau urbain Optymo (source : Optymo)





Plan 3 : Réseau complet Optymo (Optymo)

En 2010, une analyse des PTU du Grand Est a été réalisée par l'AUTB, en partenariat avec le SMTC90. Elle reflète l'originalité du PTU du Territoire de Belfort. Ce dernier possède un nombre important de communes (102, soit la totalité des communes du département). Le PTU de Montbéliard, quant à lui, se concentre plus sur le pôle urbain du Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). De ce fait, le PTU Territoire de Belfort est constitué de communes majoritairement peu denses alors que les communes de celui de Montbéliard ont dans l'ensemble une densité de population comprise entre 500 et 1 000 hab./km<sup>2</sup>.

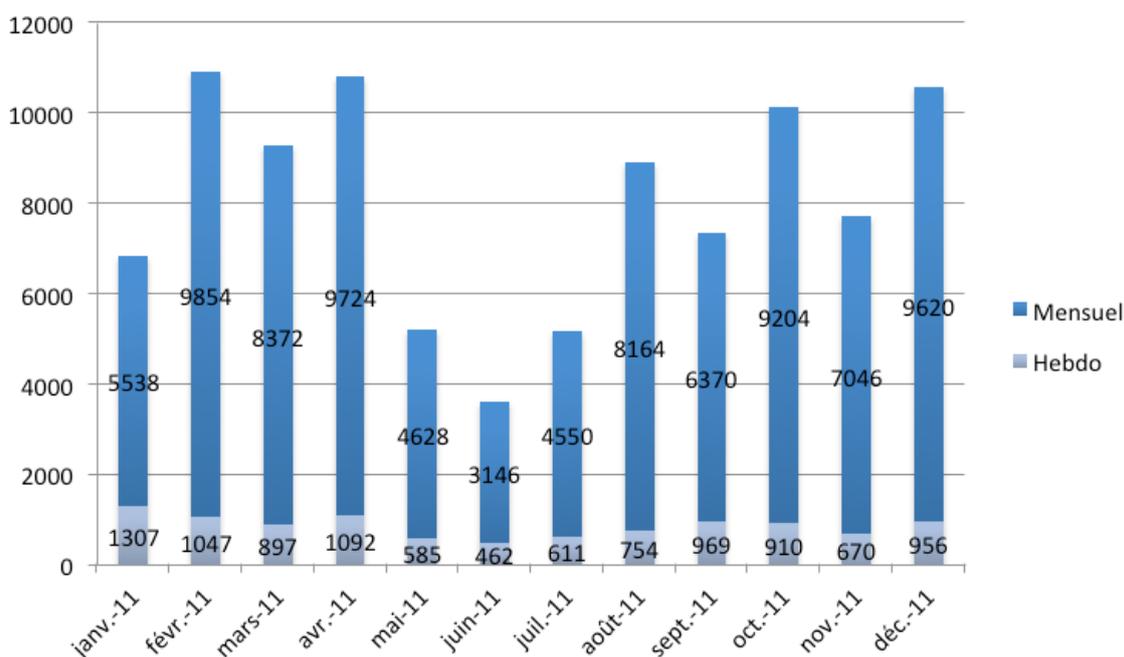
Si l'on compare le PTU Territoire de Belfort et celui de PMA, avec leurs aires urbaines INSEE respectives, on remarque que la superficie du PTU Territoire de Belfort est supérieure à celle de l'aire urbaine INSEE correspondante. C'est l'inverse pour PMA.

En effet, le PTU PMA couvre essentiellement le pôle urbain de son aire urbaine INSEE, à savoir l'agglomération. Le PTU Territoire de Belfort couvre et des communes urbaines, et des communes périurbaines.

Cette différence notable entre les deux principaux PTU de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle rend toute comparaison impossible. Ainsi, dans la suite de l'étude, et afin de tenir compte de la spécificité du réseau belfortain, on distinguera les lignes urbaines des lignes suburbaines.

Enfin, 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 (48€/mois), il est possible d'emprunter ces trois réseaux de transport collectif avec un billet unique. Trois types de Pass' OK existent : un journalier, un hebdomadaire et un mensuel. Entre 2005 et 2009, les ventes des Pass hebdomadaires et mensuels ont respectivement augmenté de 142 et 227 %. En 2011, 1 578 Pass hebdomadaires et 3 316 Pass mensuels ont été vendus, ce qui reste faible par rapport au nombre d'habitants de l'Aire urbaine. Toutefois, cette première initiative est à saluer, et à renforcer à l'avenir pour une interopérabilité cohérente sur le territoire.

Estimation du nombre de voyages réalisés en 2011



## Deux réseaux urbains juxtaposés

**Note de lecture :** Le réseau Optymo a été scindé en deux colonnes, dont une réservée aux lignes urbaines uniquement

	Réseau OPTYMO (urbain, suburbain, départemental)	OPTYMO Lignes urbaines	Réseau CTPM (urbain, suburbain)
<b>PTU</b>	Département du Territoire de Belfort	CAB	Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard
<b>Superficie du PTU</b>	609 km <sup>2</sup>	-	179 km <sup>2</sup>
<b>Nombre d'habitants du PTU (2009)</b>	142 461	94 816	117 731
<b>Nombre d'emplois du PTU (2009)</b>	56 561	43 781	60 475
<b>Autorité Organisatrice des Transports</b>	Syndicat Mixte de Transport en Commun du Territoire de Belfort	Syndicat Mixte de Transport en Commun	Pays de Montbéliard Agglomération
<b>Fonctionnement</b>	Régie	Régie	Délégation de Service Public
<b>Déléataire</b>	-	-	Keolis
<b>Marque commerciale</b>	Optymo	Optymo	CTPM
<b>Nombre de lignes régulières</b>	7 lignes urbaines (10'), 6 lignes suburbaines (1h)	7 lignes urbaines (10')	5 lignes urbaines (10 à 20'), 5 lignes suburbaines (40' à 1h)
<b>Lignes virtuelles / transport à la demande</b>	7 services Optymo à la Demande en rabattement sur le réseau régulier (réservation jusqu'à 1h avant)	-	Service Buxy en rabattement sur le réseau régulier
<b>Services interurbains</b>	Ligne directe Montbéliard Campus - Belfort IUT		
<b>Scolaires</b>	Service spécifique dans la plupart des communes hors réseau régulier (1 aller le matin et 2 retours le soir)	-	Doublage des lignes régulières en heure de pointe
<b>Services PMR</b>	Service porte à porte sur réservation disponible du lundi au samedi	Service porte à porte sur réservation disponible du lundi au samedi	Service porte à porte sur réservation disponible tous les jours

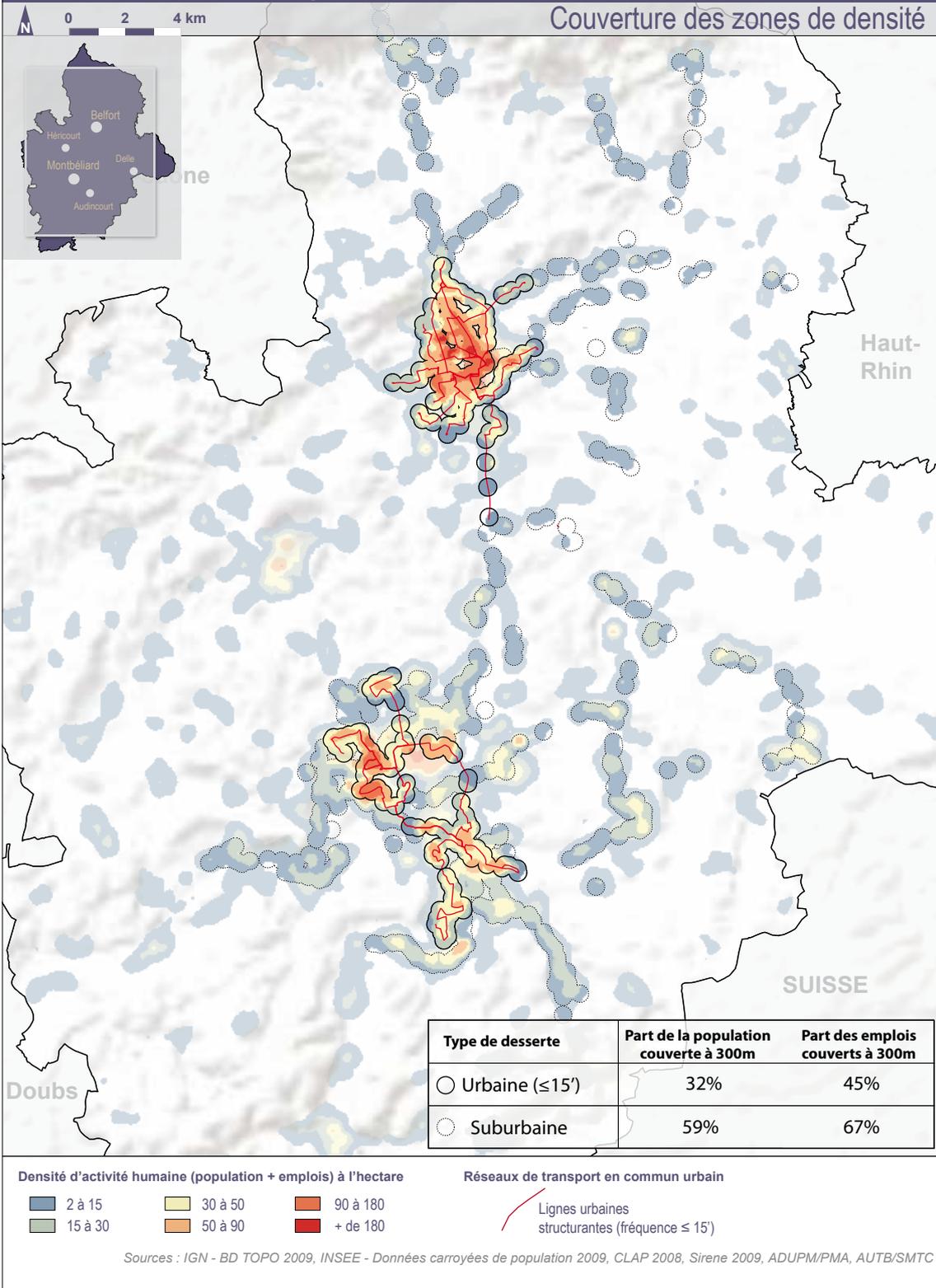
	Réseau OPTYMO (urbain, suburbain, départemental)	OPTYMO Lignes urbaines	Réseau CTPM (urbain, suburbain)
<b>Services spéciaux</b>	Lors d'évènements (Festival des Eurockéennes, service estival Nautibus entre Belfort, l'étang des Forges et le site de Malsaucy, service hivernal le Bus des Neiges en direction du Ballon d'Alsace)	-	Lignes spéciales pour la desserte du stade Bonal et de l'Axone lors d'évènements, service Flexo gare et Flexo Megarama en extension de l'amplitude du service urbain
<b>Desserte de la gare Belfort-Montbéliard TGV</b>	Par ligne régulière cadencée à 20'	Par ligne régulière cadencée à 20'	Par service spécial depuis Audincourt, Montbéliard et PSA Sochaux en correspondance des TGV
<b>Nombre de voyages /an</b>	7 953 703 (comptage réel 2011) : +65% entre 2006 et 2011	6 145 421 (comptage réel 2011)	8 919 351 (estimation 2010)
<b>Fréquence maximale</b>	10' (sur tout le réseau urbain)	10' (sur tout le réseau urbain) → passage à 5' avec Optymo 2	10' (tronçon commun DIAM A/B)
<b>Amplitude du service urbain</b>	6h – 23h lundi-samedi 8h – 20h dimanche	6h – 23h lundi-samedi 8h – 20h dimanche	6h – 22h30 lundi – samedi 13h – 22h30 dimanche
<b>Offre kilométrique</b>	4 357 475	2 505 257	4 209 930
<b>Vitesse commerciale moyenne</b>	21	21,3 (avec la ligne 8)	22,3
<b>Offre kilométrique / habitant</b>	30,6	31,3	35,8
<b>Voyages / an / habitant</b>	56	77	76
<b>Voyages / kilomètre</b>	1,8	2,5	2,2

L'organisation propre à chacun des deux réseaux urbains est le reflet de la configuration des agglomérations. Globalement, on observe une bonne couverture des zones de forte densité par la desserte urbaine, offrant des fréquences élevées.

Les deux réseaux, 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.

# Réseaux de transport en commun urbain



## Optymo : une offre ambitieuse et une fréquentation en nette hausse

Source : SMTC90

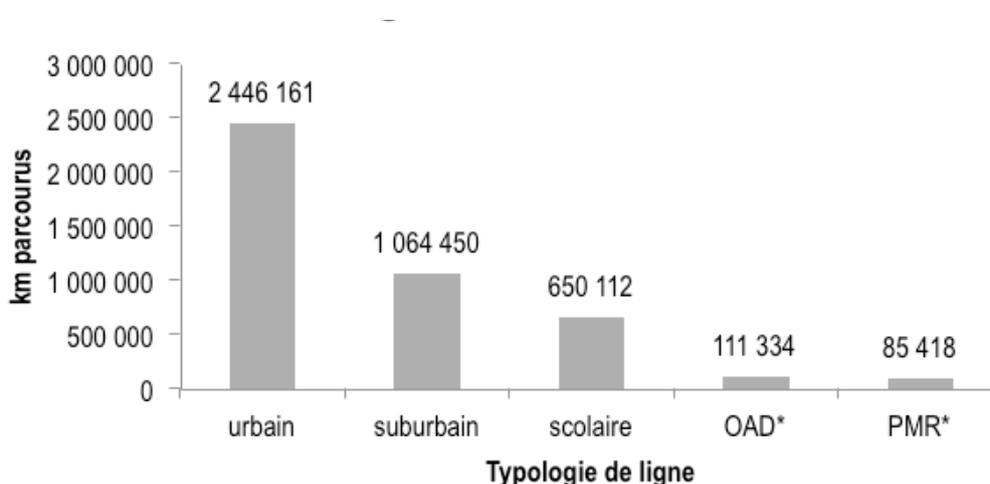
### Kilomètres parcourus par la flotte Optymo en 2011

La majorité des kilomètres parcourus se fait sur le réseau urbain et suburbain, soit les lignes aux fréquences les plus avantageuses.

Les arrêts Optymo sont répartis sur l'ensemble du Territoire de Belfort pour un total de 1 023 en 2011.

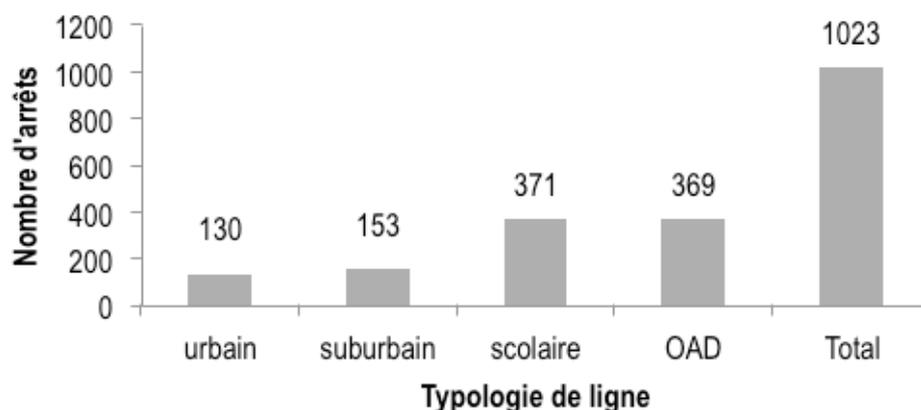
13 % d'entre eux sont qualifiés d'arrêts urbains ; cela fait une moyenne de 21 arrêts environ par ligne urbaine, contre une moyenne de 25 arrêts par ligne suburbaine, témoignant d'une meilleure efficacité du réseau urbain par rapport au suburbain.

### Kilomètre parcourus par typologie de lignes en 2011



\* OAD = Optymo à la demande / PMR = Personnes à mobilité réduite

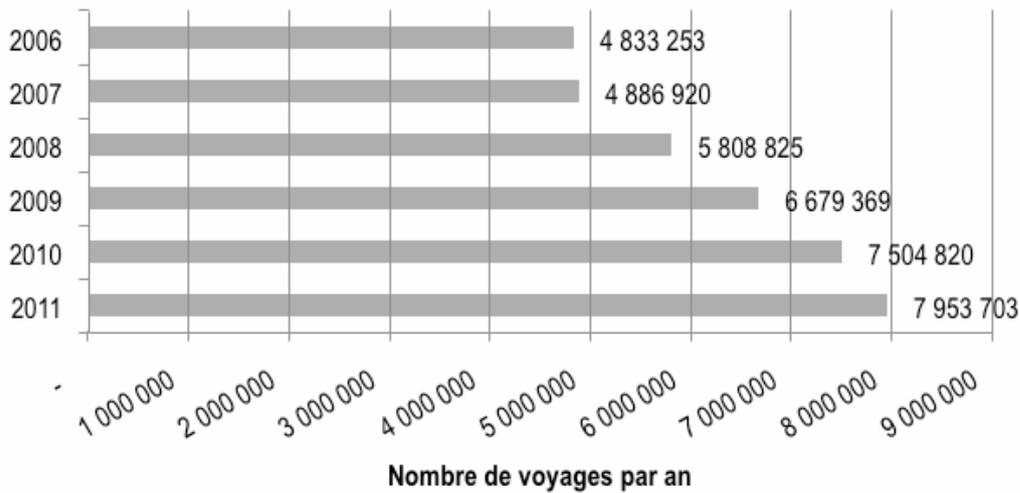
### Nombre d'arrêts Optymo en 2011



## Évolution du nombre de voyages par an

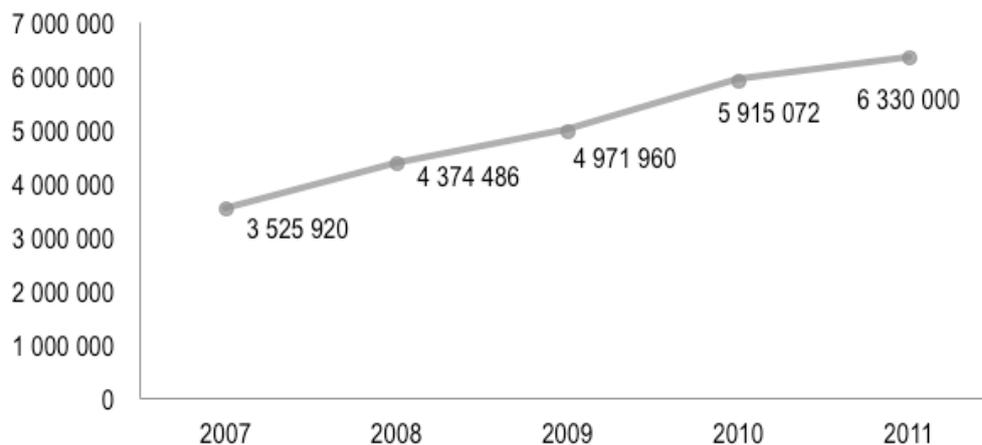
La mise en place d'Optymo a sensiblement permis l'évolution du nombre de voyages/an, qui est passé de 4 833 253 en 2006 à 7 953 703 en 2011, soit une augmentation de 65 %.

De la même manière, le nombre de validations du Pass Optymo sur le réseau urbain a augmenté de 80 % sur la même période.



## Évolution du nombre de validation dans le réseau urbain

Évolution du nombre de validation dans le réseau urbain

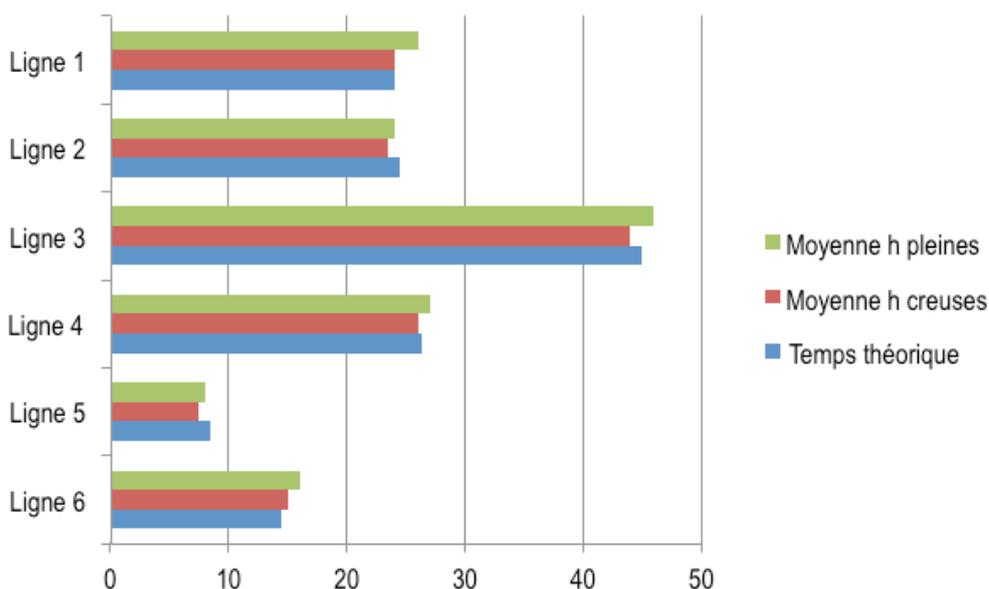


## Temps de parcours des lignes urbaines (lignes 1 à 6) en 2010 (toujours d'actualité en 2011-2012)

*NB : en 2010, la ligne urbaine 7 existait encore ; elle a fusionné avec la 6 en février 2011. Il se peut donc que le temps de parcours de 2010 de la ligne 6 ait changé actuellement.*

*La ligne 8, n'est pas comptabilisée dans les temps de parcours SMTC 2010.*

### Temps de parcours (en minutes) des lignes urbaines en 2010



Toujours sur le réseau urbain uniquement, le temps de parcours est relativement compétitif à d'autres moyens de transport, avec une moyenne de 24 minutes entre le départ et le terminus.

La performance du réseau Optymo repose sur la combinaison d'une offre hiérarchisée (avec notamment un haut niveau de service et un maillage complet en milieu urbain) qui permet

une réponse adaptée en tout point du territoire. L'innovation proposée en terme de billetterie et une communication accrue jouent également un rôle certain dans la croissance importante de la fréquentation du réseau.

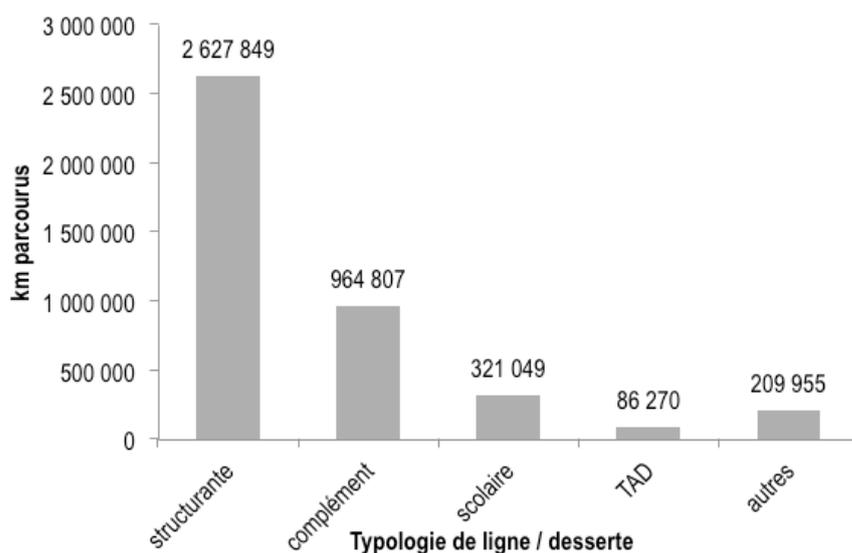
## Réseau CTPM : une offre éprouvée, mais qui cherche un second souffle

Source : PMA/CTPM

62 % des kilomètres sont effectués sur les 5 lignes urbaines (DIAM A, DIAM B, 1,2 et 3) qui desservent les pôles urbains et les principales communes de l'agglomération. Les tronçons communs sur certains secteurs permettent d'atteindre des fréquences inférieures à 10 minutes sur certains trajets parmi les plus fréquentés.

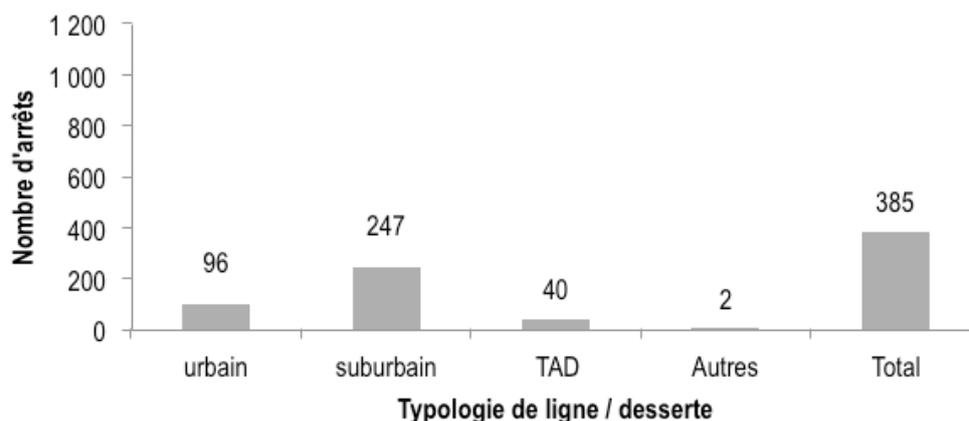
En revanche, le caractère sinueux des lignes (hors DIAM) et le nombre important d'arrêts, s'ils permettent une desserte très fine, ne favorisent pas les temps de parcours.

### Kilomètres parcourus



### Arrêts du réseau CTPM

Nombre d'arrêt CTPM en 2011



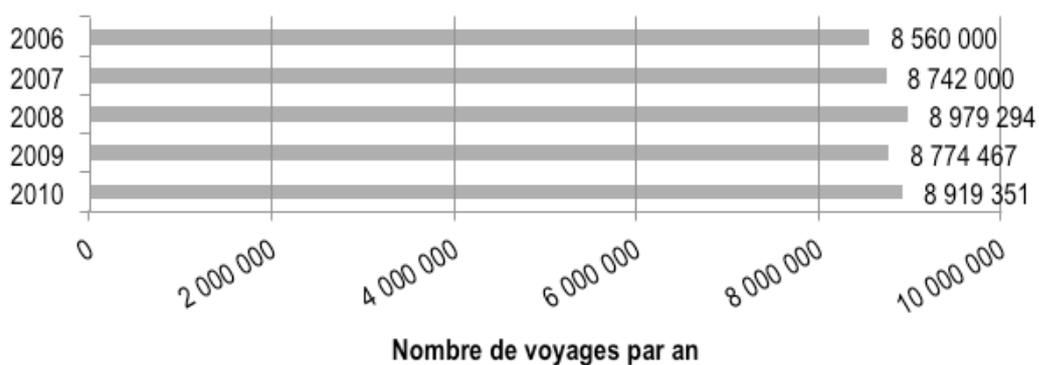
La fréquentation est relativement régulière depuis plusieurs années, en l'absence de changements majeurs intervenus sur le réseau.

2 voyages sur 3 sont effectués par le public scolaire : même si l'offre scolaire spécifique se limite à un doublage quand c'est nécessaire, l'organisation du réseau est donc fortement liée aux besoins de ce type d'usagers.

Les lignes DIAM A, DIAM B et 1 représentent la moitié de la fréquentation totale du réseau (enquête origine-destination 2007).

## Évolution du nombre de voyages par an

Évolution du nombre de voyages par an (CTPM)



Type d'offre	Type de public	Part de la fréquentation
Abonnés	Scolaires	62%
	Demandeurs d'emploi	6%
	Seniors	4%
	Tout public	7%
Titres Aire urbaine		2%
Billets à l'unité & Autres		19%

## Autres modes et nouvelles mobilités

Mais l'offre modale sur l'Aire urbaine ne s'arrête pas là. Le transport à la demande (TAD ou Optymo à la demande (OAD) pour le Territoire de Belfort) est effectif dans plusieurs EPCI, notamment :

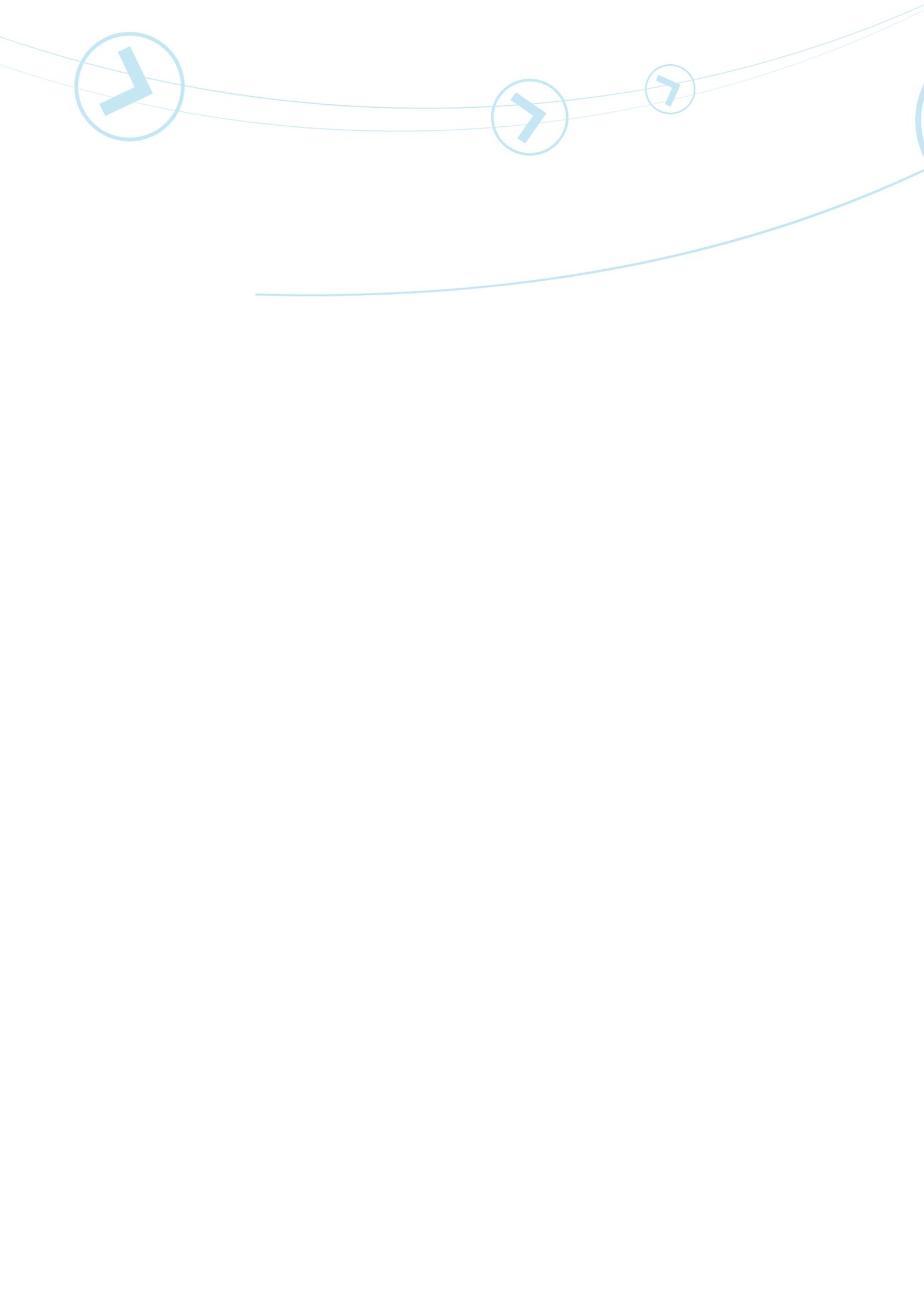
- Hériva pour la Communauté de communes du Pays d'Héricourt (CCPH)
- TAD de la Communauté de communes des Trois Cantons (CC3C)
- Service Rudibus pour les communes de Pont-de-Roide / Vermondans et deux fois par semaine jusqu'à la commune de Neuchâtel-Urtière : le Rudibus effectue un circuit et les usagers font un signe pour qu'il s'arrête. Ce n'est donc pas un TAD à proprement parler, car il n'y a pas de réservation en avance ou d'arrêts définis.
- Pour la Communauté de communes de la Vallée du Rupt, un TAD était en expérimentation pendant l'année 2011. Il a été depuis suspendu.
- Dans le Territoire de Belfort, OAD est assuré par le SMTC, en complément des lignes urbaines et suburbaines et concerne 89 communes du département. L'OAD n'est pas forcément le seul service de transport en commun de la commune ; certaines communes bénéficient en effet à la fois de l'OAD, des lignes urbaines et suburbaines (Valdoie, Sevenans ou Meroux, par exemple).

Parallèlement, les CG du Doubs et de Haute-Saône proposent une offre en TC routier départementale. Pour le Doubs, il s'agit du réseau Mobidoubs, qui propose 4 lignes interurbaines dont une concerne l'Aire urbaine ; il s'agit de la ligne Pontarlier-Morteau-Mâche-Montbéliard.

Les Lignes Saônoises, pour le CG70, sont au nombre de 20 (TAD inclus) et desservent un maximum des communes du département. 4 lignes desservent une partie de l'Aire urbaine :

- Plancher-Les-Mines – Belfort
- Villersexel – Héricourt
- Héricourt – Lure
- Lure - Champagne (Belfort).

Pour compléter l'offre sur l'ensemble du territoire, les nouvelles mobilités apparaissent peu à peu. Ainsi, l'agglomération du Pays de Montbéliard a mis en place le système Ah la carte! qui combine quatre modes de transport : la voiture particulière, le bus, les vélos et automobiles partagés (et électriques). En possédant le titre Ah la carte!, l'utilisateur peut emprunter ces quatre modes de transports (vélos et autos électriques uniquement en centre-ville de Montbéliard) mais également emprunter les bus du réseau CTPM. Vélos en libre-service et autopartage vont également apparaître dans le Territoire de Belfort avec Optymo 2.



# Présentation des principaux projets de transport public



## Projet du système de mobilité Optymo 2

### 1. Stratégie et objectifs visés

En promouvant une approche globale de la mobilité centrée sur le client, le SMTC (Syndicat mixte de transport en commun du Territoire de Belfort) entend démontrer qu'il est possible :

- de baisser drastiquement la dépense publique nécessaire au développement des transports en commun, tant en investissement qu'en fonctionnement ;
- de diminuer la dépense qu'occasionnent pour chaque ménage, les déplacements quotidiens ;
- de favoriser le transfert modal.

Le projet Optymo phase II offre l'opportunité au Territoire de Belfort d'être une ville et un département exemplaire en matière de mobilité. Pour l'essentiel il s'agit de faire mieux en dépensant moins et de manière raisonnée.

Les objectifs principaux sont :

- faire de l'agglomération de Belfort un exemple en matière de transports,
- augmenter le pouvoir d'achat des ménages,
- accentuer l'attractivité de l'agglomération,
- confirmer la capacité d'innovation du Territoire de Belfort.

#### a. Faire de Belfort une ville exemplaire en matière de transport en commun.

L'objectif est d'atteindre 16 millions de voyages en 2016, soit 20 % de part modale pour le transport en commun dans le pôle urbain (Belfort et les communes limitrophes). Belfort serait ainsi la première agglomération française de moins de 100 000 habitants à porter la part modale de l'automobile sous les 50 %. Cette progression de la fréquentation est à la portée du réseau et laisse encore des marges importantes de progression en comparaison des résultats des agglomérations suisses ou allemandes de taille équivalente.



**b. Augmenter le pouvoir d'achat des ménages du Territoire de Belfort.**

Le premier des objectifs recherchés par le SMTC avec le lancement d'Optymo I, était l'augmentation du pouvoir d'achat des ménages grâce à la diminution des dépenses « transport » (pour l'ensemble des ménages, cela représente plus de 300 millions d'euros par an). En 2020, ce sont 16 000 ménages qui pourront diviser par deux leur budget mobilité, soit une économie moyenne de 1800 € par an. Au global, cela représente près de 28 millions d'euros disponibles pour d'autres usages qui serviront au développement de l'économie locale.

**c. Accentuer l'attractivité de l'agglomération belfortaine.**

Optymo phase II est également un enjeu territorial. En transformant en profondeur le cœur de l'agglomération belfortaine et en améliorant les flux de circulation entre le pôle urbain et l'Aire urbaine grâce à un meilleur partage de la route entre les automobilistes et les usagers du transport en commun, Optymo phase II a pour objectif d'accentuer l'attractivité de Belfort tant par la qualité architecturale de son paysage urbain que par l'efficacité des mobilités urbaines. Améliorer le cadre de vie des habitants, faciliter les déplacements dans une ville apaisée, dynamique parce qu'ouverte sur l'Aire urbaine, c'est donner à Belfort les moyens de s'imposer comme la capitale économique du Nord Franche-Comté. Faire de l'agglomération belfortaine un pôle urbain attractif, c'est faire gagner le Territoire de Belfort dans la compétition entre les territoires.

**d. Confirmer la capacité d'innovation du Territoire de Belfort**

Récompensé pour ses innovations techniques facilitant l'usage des transports en commun (post-paiement, ticket SMS), écouté pour ses prises de positions en faveur d'une logique de financement fondée sur les résultats obtenus plutôt que par la dépense engagée, consulté sur le succès exceptionnel d'Optymo, le SMTC et avec lui, le Territoire de Belfort, fait depuis quelques mois l'objet d'un intérêt particulier de la presse spécialisée. Cette visibilité nationale et européenne est le premier pas nécessaire pour faire du Territoire de Belfort un pôle d'excellence en matière de transport en commun. Mais seules la réussite pleine et entière du projet Optymo et la mise en œuvre des politiques urbaines et de mobilité innovantes, feront de Belfort une agglomération pionnière dans l'élaboration de nouvelles solutions de mobilités.

L'arrivée du TGV dans l'Aire urbaine est un atout économique majeur pour le Territoire de Belfort. Mais, pour que l'ensemble des « terrifortains » bénéficient des effets du TGV, il est nécessaire de consolider l'unité géographique et économique du département par une gestion équilibrée des mobilités qui structurent le territoire. Une organisation raisonnée et une bonne articulation entre les différents modes de transports (train, voiture, bus, vélo et marche) en fonction des infrastructures et des densités démographiques permettent d'ajuster durablement les besoins de déplacement avec des préoccupations environnementales et sociales.

## 2. Une offre « triple play »

Le livre blanc du SMTC mentionne que : «L'ambition du SMTC est d'atteindre 80 % des 75 000 habitants du pôle urbain, soit 60 000 porteurs de Pass. [...] L'automobile est un système extraordinairement efficace par sa flexibilité mais il est coûteux pour les ménages et pour les pouvoirs publics. Pour convaincre les utilisateurs du système automobile de changer, il faut leur proposer un système compétitif offrant les avantages de la voiture à un prix moindre. Pour cela, il faut absolument intégrer dans l'offre de transport en commun de l'autopartage et du vélo. C'est le système Optymo.

Pour compléter l'offre bus, deux nouveaux services vont être intégrés à Optymo : l'autopartage et le vélo. Ils lui permettront de se positionner comme un fournisseur global de mobilité. Ces deux services ont des objectifs complémentaires. Il s'agit, d'une part, d'offrir à chaque ménage une alternative attractive à la possession d'une ou de deux voitures pour les déplacements longs et, d'autre part, une solution vélo pour les déplacements courts quand le bus n'est pas assez efficace ».

Bus + vélos en libre-service + voiture en autopartage, c'est l'offre « triple play » mise en avant dernièrement dans la Tribune du journal Le Monde : « La mise en œuvre de notre

approche triple se fait par un ensemble divers de moyens : achat de véhicules automobiles et de vélos perfectionnés ; développement de solution informatiques de gestion des parcs de véhicules, des clients, de la facturation ; investissement dans le marketing et les supports commerciaux ; travaux légers d'infrastructures ; recrutement et formation de personnel ».

Globalement l'ambition du SMTC est de déployer sa nouvelle offre de mobilité suivant le phasage ci-après :

- Vélo en libre-service : l'offre sera déployée à compter de mai/juin 2013, et sera complétée par de la location longue durée et du stationnement sécurisé ;
- Caden'Cité : le nouveau réseau de bus avec 2 lignes fortes à 5 minutes et une refonte complète de l'offre suburbaine sera mis en service à la rentrée de septembre 2013 ;
- Autopartage : démarrage de l'offre en décembre 2013.



Crédits photos : SMTC

# Service urbain projet 2013



**Légende**

1	Valdoie ↔ Résidences
2	Justice ↔ Bavilliers / Cravanche
3	Valdoie ↔ Gare TGV / Chatenois
4	Offemont ↔ Pépinière
5	Prés d'Aumont ↔ Essert

**Fréquence**

Fréquence à 5 minutes
Fréquence à 10 minutes
Fréquence à 20 minutes

**Légende**

- Administration
- Cimetière israélite
- Enseignement supérieur
- Fort, château
- Enseignement secondaire
- Hôpital, clinique
- Mairie
- Stade
- Supermarché
- Industrie
- Piscine
- Cimetière
- Lion de Bartholdi
- Bibliothèque
- Salle de spectacle
- Siège RTTB
- Poste
- Marché
- Relais Optymo
- Espace Optymo
- Arrêt accessible aux personnes à mobilité réduite
- Voiture auto-partage
- Vélo libre-service
- Abribus vélo



Version 09/11/12

### 3. Calendrier et financement

Les travaux consacrés à Optymo phase II ont débuté en juillet 2012, et seront terminés en septembre 2013.

En mai 2013, le service de Vélo en Libre-service sera opérationnel, et en décembre 2013, c'est le service d'autopartage qui pourra être exploité

#### Budget du projet Optymo phase II avec le financement de l'Etat

	Cumul
<b>SMTC</b>	17 963 000
<b>Ville</b>	3 200 000
<b>Autres communes</b>	500 000
<b>CAB</b>	2 000 000
<b>CG90</b>	2 000 000
<b>Région</b>	2 000 000
<b>État</b>	13 170 000
	<b>40 833 000</b>

Source : Livre blanc SMTC

#### Financement du projet Optymo phase II avec augmentation du VT à 1,8% (42 mois)

	2012	2013	2014	2015	Cumuls
<b>VT au taux de 1,5 %</b>	17 076	17 588	18 116	18 660	71 440
<b>VT au taux de 1,8 %</b>	18 768	21 054	21 685	22 336	83 843
<b>Écart</b>	1 692	3 466	3 569	3 676	<b>12 403</b>

Source : Livre blanc SMTC

## Projet d'évolution du système de mobilité du Pays de Montbéliard

La communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard a engagé depuis plusieurs années un programme ambitieux en faveur des modes de transports doux et des transports publics. Il découle de la volonté politique exprimée dans le projet d'agglomération, voté à l'unanimité en juillet 2008, de renforcer l'attractivité du territoire, d'y développer une éco agglomération au bénéfice de tous les habitants.

C'est ainsi que le réseau des pistes cyclables couvre aujourd'hui un linéaire de près de 100 kilomètres, réseau dont l'établissement est à l'origine d'une recrudescence de l'usage du vélo. La fréquentation des pistes cyclables augmente chaque année, 20 % de cyclistes en plus entre 2010 et 2011. Pour accompagner cet intérêt des habitants pour les modes de transport doux, l'Agglomération a mis en service une station de location de véhicules et vélos électriques, réalisé une carte des pistes cyclables et installe progressivement une signalétique adaptée.

Le conseil en mobilité se développe, la Communauté d'agglomération a établi un Plan de déplacement de l'administration offrant ainsi

par ce biais, à son personnel, un ensemble de solutions de déplacement alternatives à l'usage de l'automobile telle que la mise à disposition de tickets de transports en commun ou de vélos de service, électriques ou non.

Avec l'objectif de renforcer le service offert à ses usagers et d'en attirer de nouveaux, Pays de Montbéliard Agglomération met progressivement en œuvre une stratégie globale d'évolution des transports en commun.

Celle-ci repose sur une amélioration du service offert ayant consisté début 2010, en une augmentation de l'amplitude horaire de circulation des bus (soirée, dimanche) et des transports pour les personnes à mobilité réduite puis, fin 2011, à la mise en place de la navette desservant la gare Belfort-Montbéliard TGV. Au-delà, le travail actuellement conduit avec le syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort doit aboutir progressivement à un ensemble d'améliorations concernant les échanges à l'échelle de l'Aire urbaine (cf. *plus loin les « avancées communes des AOT »*).



Crédits photos : Ateliers Lion et Atelier Alfred Peter

L'amélioration du service global offert aux usagers fait partie des objectifs du projet. Elle passe par le renouvellement progressif du parc de matériel roulant en tenant compte des exigences énergétiques actuelles, ainsi que par l'aménagement des arrêts de bus afin de les rendre mieux accessibles aux personnes à mobilité réduite (50 arrêts par an). L'amélioration de l'information donnée aux voyageurs se traduira fin 2012 par la mise en place d'une information en temps réel (affichage des horaires de passage, avances et retards) sur les principales stations du réseau et l'affichage dans les bus des arrêts desservis.

Enfin, en 2016, sera mis en œuvre le Bus à Haut Niveau de Service (Caden'Cité). Celui-ci s'inscrit dans la dynamique générale d'évolution des mobilités et en est l'élément déterminant des années à venir. Il améliorera la mobilité de tous les habitants

de l'agglomération tant par son impact positif sur la restructuration de l'ensemble des transports publics que par les capacités d'intermodalité qu'il génère.

Il permet aussi d'asseoir la structuration urbaine du territoire. Caden'Cité génère dans les endroits qu'il traverse un ensemble de travaux d'embellissement de l'espace public et d'amélioration des transports doux (raccordements de pistes cyclables, reconfigurations de trottoirs...) qui contribuent à la reconfiguration des rues et places.

Enfin, un ensemble d'actions connexes contribue à l'amélioration de la gestion des déplacements automobiles avec la mise en place ou la révision de plans de circulation, la création de parkings relais...

## 1. Caden'Cité : les objectifs

Les principaux objectifs de Caden'Cité peuvent s'énoncer ainsi :

- Accroître la mobilité des habitants et notamment :

- s'inscrire dans un développement urbain et économique valorisant l'ensemble de l'agglomération par un renforcement de la mobilité qui profite à tous les habitants,
- desservir les quartiers prioritaires d'habitat social de manière performante et qualitative,
- ouvrir la possibilité de mettre en place ultérieurement un réseau de transports en commun qui améliore encore le lien urbain et participe à la construction de l'Aire urbaine,

- Contribuer à la recomposition urbaine :

- fédérer entre eux les principaux centres, équipements et services de l'agglomération, les desservir depuis l'ensemble du territoire et ainsi apporter une plus value maximale au projet urbain d'agglomération,

- réaliser des aménagements qualitatifs dans les territoires traversés, capables d'être des leviers de l'aménagement urbain,

- Mettre en œuvre une mobilité durable respectueuse de l'environnement :

- proposer une offre de transport compétitive et alternative à la voiture individuelle en améliorant notamment les temps de trajet entre les pôles d'Audincourt et de Montbéliard,
- développer un système de transport emblématique de l'éco agglomération, en particulier dans les choix de matériel et le traitement de l'espace public.

## 2. Caden'Cité : le concept

L'agglomération de Montbéliard a une configuration urbaine à la fois originale et complexe, influencée par sa géographie et son système de vallées, sa forte industrialisation, son inscription dans l'Aire urbaine ; elle se caractérise aujourd'hui par :

- une densité urbaine peu homogène, avec une moyenne relativement faible
- des îlots de densité urbaine relativement épars sur le territoire
- une faible mixité fonctionnelle, avec des zones fortement spécialisées dans l'habitat, l'industrie, le commerce de périphérie, l'accueil des équipements métropolitains.

La distribution des flux qui découle de cette organisation territoriale est particulièrement complexe. Elle ne correspond pas à un modèle de développement radio-concentrique, ni à un modèle de ville linéaire, mais bien à un système « multipolaire ».

C'est un véritable défi pour l'organisation d'un système de transport public qui se veut à la fois économe en moyens, efficace et lisible pour l'usager.

Aussi, pour répondre aux enjeux sans nier les difficultés géographiques diverses, le concept d'évolution des transports en commun a été développé en forme de « papillote ». Le centre de celle-ci est constitué du cœur de l'agglomération tel qu'il est proposé dans le projet urbain, les extrémités diffusent, au nord et au sud, sur l'ensemble du territoire.

Ce concept s'appuie sur les réflexions déjà conduites qui reposent sur la nécessité de dynamiser le cœur d'agglomération structuré autour de Montbéliard, Audincourt et Sochaux.

Le développement d'une offre de transport public structurante sur ce secteur constitue l'un des leviers pour relier et agréger les différents éléments de cette centralité entre eux et avec chacun des territoires constitutifs de l'agglomération.

Le réseau de transport proposé devient alors un élément fédérateur du territoire.

Caden'Cité desservira ainsi le cœur d'agglomération entre Montbéliard et Audincourt, avec des prolongements :

- au Sud vers Valentigney et le quartier des Champs-Montants à Audincourt
- et au Nord vers le quartier de Champvallon à Bethoncourt et le quartier des Fougères à Grand-Charmont.

Les autres lignes seront réorganisées et viendront croiser le tracé principal de Caden'Cité notamment sur les deux principaux pôles d'échange de Montbéliard-Acropole et d'Audincourt-Place du Marché.

Ces pôles d'échange sont complétés par des parkings-relais notamment à Montbéliard Gros Pierrons et à Valentigney.

Caden'Cité sera en site propre sur les secteurs où la pression automobile est forte. Il sera également l'occasion de requalifier les espaces publics traversés. Les 5 principaux quartiers ANRU du Pays de Montbéliard seront desservis et reliés aux centres-villes de Montbéliard et Audincourt.

L'évolution du réseau pourra être finalisée à la suite des résultats de l'enquête origine-destination réalisée fin 2012.



#### 4. Le réseau des pistes cyclables

Un second chantier important est celui des pistes cyclables. Le territoire de l'agglomération disposera d'un réseau d'environ 120 kilomètres (soit 1 km pour 1 000 habitants environ) qui se répartissent entre le réseau structurant d'agglomération et le réseau de desserte complémentaire communal. Le tout s'organise autour de l'Eurovéloroute n°6 qui traverse l'agglomération sur l'axe Rhin-Rhône.

Le réseau de pistes cyclables est en correspondance avec le projet Caden'Cité (doublement des lignes Caden'Cité par des pistes cyclables). Des parc-relais seront mis en place aux stations et des arceaux aux arrêts de bus<sup>2</sup>.

#### 5. Une offre « ah la carte »

En complément de ces parc-relais, un dispositif de vélos et véhicules électriques en libre-service a été lancé en 2011 et devrait évoluer dès la fin 2013. Le parc, pour l'ensemble de l'agglomération, se compose actuellement de 5<sup>3</sup> voitures électriques avec trois secteurs de prise et dépose possibles : centres-villes de Montbéliard et Grand-Charmont,

ainsi que le quartier de la Petite-Hollande et des Portes du Jura. A cela s'ajoutent 10 vélos à assistance électrique<sup>4</sup>. Une carte unique permet de choisir entre les différents modes de déplacements (vélo, bus, voiture).



Crédits photos : Ateliers Lion et Atelier Alfred Peter

### Les projets transport du Pays d'Héricourt

Pour la mise en place d'un service de transport à la demande (TAD « Heriva »), la communauté de communes du Pays d'Héricourt avait obtenu la délégation de compétence du conseil général de Haute-Saône comme « AOT de second rang ».

Elle envisage aujourd'hui la prise de compétence complète comme « AOT de premier rang » et lèverait à ce titre le versement transport.

Si la navette interne à la ville d'Héricourt devrait être abandonnée début 2013, le service de transport à la demande devrait par contre être conforté. La CCPH réfléchit également à la mise en place d'une liaison avec la gare TGV.

<sup>2</sup> Toutefois, il ne sera pas possible d'embarquer les vélos dans les autobus.

<sup>3</sup> Dans l'ensemble, le dispositif compte 7 véhicules électriques F-City : la commune de Grand-Charmont a aussi fait l'acquisition de 2 véhicules identiques.

<sup>4</sup> Les stations des vélos sont situées au niveau de la gare, du campus universitaire et de l'hôpital Bouloche.

## Projet de réactivation de la Ligne Belfort-Delle

Actuellement, la ligne Belfort-Delle n'est empruntée que par des trains de marchandises. Le projet de sa réouverture aux passagers est toujours en cours. Son objectif est d'ouvrir le Territoire de Belfort à la Suisse, via Delle. La partie suisse de la ligne - déjà aménagée - dessert depuis la gare de Delle les gares de Porrentruy et Delémont et mène à Bienne. Historiquement, ce tronçon de voies ferrées permettait notamment de relier la Suisse depuis Paris, en contournant l'Alsace durant sa période allemande.

Le projet de la ligne Belfort-Delle est l'aménagement des voies (22 km), afin de permettre l'accueil des voyageurs. De nouvelles gares ou haltes TER seront également créées comme celles de Danjoutin, Morvillars ou Joncherey.

En outre, cette desserte ferroviaire passera également par la gare TGV Belfort-Montbéliard, située sur le territoire communal de Meroux. La position de Belfort dans le nœud ferroviaire inter-régional (Franche-Comté, Alsace, Canton du Jura en Suisse) se verra renforcée.

Cette réactivation de la ligne permettra une meilleure accessibilité au Territoire de Belfort et à la Suisse ; un travail en partenariat avec le SMTC a d'ores et déjà été réalisé afin d'assurer la continuité entre la Suisse et la gare TGV.

## Les avancées communes entre AOT

Un certain nombre de lignes de bus relient déjà le territoire des deux AOT principales ou se rejoignent sur des points de correspondance :

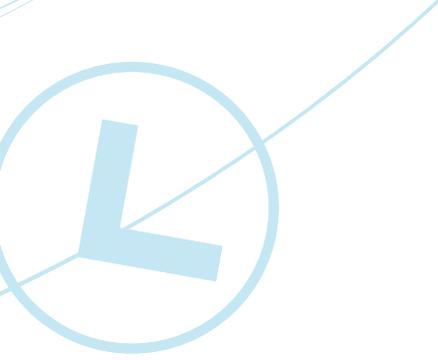
- la « Directe » par autoroute
- les lignes 3 (Optymo) et 7 (CTPM) à Châtenois-les-Forges ; un projet de prolongation de la ligne 7 de la CTPM jusqu'à Sévenans, voire Andelnans, est à l'étude
- les lignes 30 (Optymo) et 8 et 4B (CTPM) à Beaucourt
- les lignes 3, 30, 95 (Optymo) et la navette TGV (CTPM) à la gare TGV

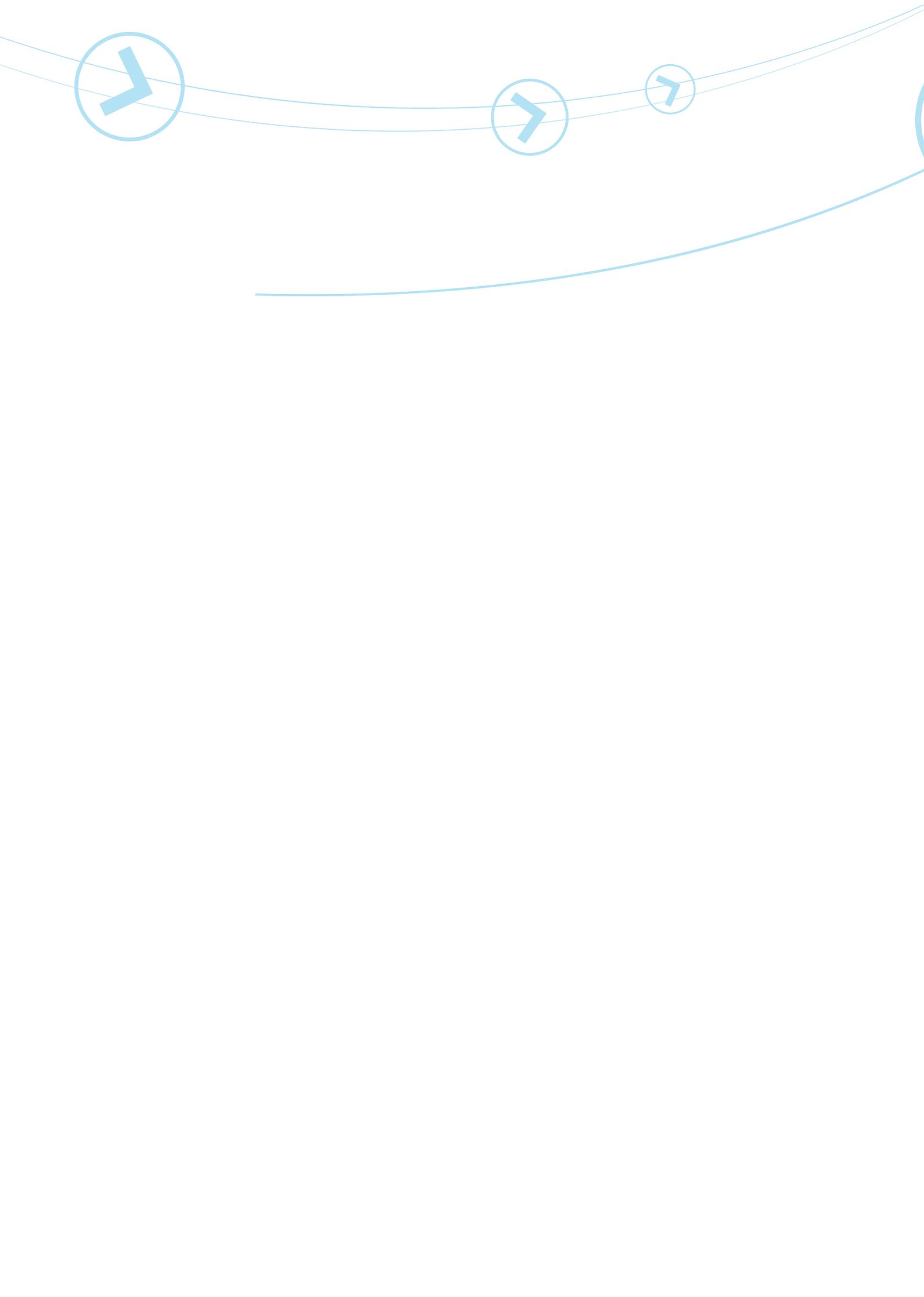
Mais la prochaine avancée commune aux différentes AOT présentes dans l'Aire urbaine, concerne la billettique : d'ici fin 2013, elle devrait être interoperable entre Belfort et Montbéliard. Le principe retenu est celui de cartes sans contact comme c'est déjà le cas à Belfort depuis 2008. Le nouveau système permettra de disposer de données presque en temps réel sur l'ensemble de l'Aire urbaine (*ex. : nombre de voyageurs, fréquence d'utilisation, lignes utilisées, etc.*).

L'information en temps réel sur internet et smartphone devrait également être identique à Belfort et Montbéliard, contrairement aux systèmes d'aide à l'exploitation et à l'information des voyageurs (en station) qui restent pour l'instant différents.

Il existe par ailleurs une tarification commune pour les offres de transport intégrées (bus + TER) Pass'OK au niveau de l'Aire urbaine et Facili'TER au niveau régional.

Enfin, le rapprochement, voire la fusion, des AOT reste une perspective à l'horizon 2017 en vue de la mise en œuvre d'une politique de transport globale, même si les modes d'exploitation sont et pourraient rester différents (régie à Belfort et délégation de service public à Montbéliard).







une ambition partagée au service d'un territoire d'excellence



**SYNDICAT MIXTE  
Aire urbaine**  
BELFORT MONTBELIARD HÉRICOURT DELLE

**SYNDICAT MIXTE DE L'AIRE URBAINE BELFORT-MONTBELIARD-HERICOURT-DELLE**  
10 rue Frédéric Japy - Le Quasar 2 - 25200 Montbéliard  
Tél. 03 81 91 32 41 - Fax 03 81 91 24 76  
E-mail : [fteguia@pays-aireurbaine.com](mailto:fteguia@pays-aireurbaine.com)

[www.pays-aireurbaine.com](http://www.pays-aireurbaine.com)

Avec l'appui technique de :



**AGENCE D'URBANISME DU TERRITOIRE DE BELFORT**  
Centre d'affaires des 4 As - BP 107 - 90002 Belfort Cedex  
Tél : 03 84 46 51 51 - Fax : 03 84 46 51 50  
E-mail : [contact@autb.fr](mailto:contact@autb.fr) - [www.autb.fr](http://www.autb.fr)



**AGENCE DE DEVELOPPEMENT ET D'URBANISME DU PAYS DE MONTBELIARD**  
8 avenue des alliés - BP 98407  
25208 MONTBELIARD CEDEX  
Tél : 03.81.31.86.00 - Fax : 03.81.31.86.19  
E-mail : [contact@adu-montbeliard.fr](mailto:contact@adu-montbeliard.fr) - [www.adu-montbeliard.fr](http://www.adu-montbeliard.fr)

Ce document a été réalisé dans le cadre du programme de travail partagé de l'AUTB et de l'ADUPM et avec le concours financier du Conseil régional de Franche-Comté



1 717666 058472

Directeur de publication : Dominique Musslin, Bruno Vidalie  
Réalisation : Olivier Poncelet, Samuel Widmer,  
Hélène Kauffmann, Olivier Schmitt  
Mise en page : Christine Maffli