

RAPPORTS

CETE de LYON
Centre d'Études
Techniques de
l'Équipement
de LYON

Département
Villes et Territoires

Transports collectifs en Franche-Comté

L'intermodalité vue par les AOT

Février 2010

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**



Ministère de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
en charge des Technologies vertes et des Négociations sur le climat

www.cete-lyon.developpement-durable.gouv.fr

Références

DREAL Franche-Comté, Service Transport Mobilité Infrastructures

21B rue Alain Savary - B.P. 1269 - 25005 Besançon Cédex

Bon de commande n°

Affaire T08041

Référence du service documentation : ISRN EQ-CT69-DVT/RE--09-160J--FR

Affaire suivie par

Chantal POYET – Groupe Mobilités Transports

Tél. : 04 72 14 31 57 / fax : 04 72 14 31 80

Courriel : chantal.poyet@developpement-durable.gouv.fr

Adresse postale :

CETE de LYON

25, avenue François Mitterrand

Case n° 1

69 674 Bron Cedex

Relecture qualité

Gaëlle CHAPRON – Responsable du Domaine Organisation des transports, Groupe Mobilités Transports

Ont participé à l'étude

Marie-Claude BESSARD-SALANDRE

Jeannine BONINO

Vincent BONTEMPS

Alexandre ELAPHOS

Maxime JEAN

Ameline RODES

Christian SAVOYE

Saad SENOUCI

Résumé du rapport et principaux enseignements

Ce rapport décrit l'état actuel de collaboration des AOT entre elles, informations recueillies à partir d'entretiens menés auprès de 10 AOT.

La principale lacune que l'on peut observer concerne l'intermodalité horaire, pour laquelle le décalage de changement de calendrier entre les AOT urbaines et départementales d'une part, et la Région d'autre part, pose le plus de difficultés pour la mise en intermodalité.

L'intermodalité tarifaire est déjà plutôt bien développée, plusieurs titres inter-AOT existant déjà. Cependant, quelques AOT ne possèdent aucun titre intermodal.

L'information multimodale est en cours de déploiement à travers la création d'une centrale d'information régionale, rassemblant les horaires et les descriptions de la très grande majorité des réseaux.

Enfin, si la majorité des AOT participent aux conférences des AOT, certaines d'entre elles souhaiteraient que se développent des échanges techniques inter-AOT afin de travailler de manière plus efficace.

Sommaire

| | |
|--|------------------|
| <u>1 OBJECTIFS DE L'ÉTUDE.....</u> | <u>5</u> |
| <u>2 SYNTHÈSE DES ENTRETIENS.....</u> | <u>6</u> |
| <u>2.1 Collaboration des AOT entre elles.....</u> | <u>6</u> |
| <u>2.2 Intermodalité physique des gares et pôles multimodaux.....</u> | <u>6</u> |
| <u>2.3 Intermodalité horaire.....</u> | <u>6</u> |
| <u>2.4 Intermodalité tarifaire.....</u> | <u>6</u> |
| <u>2.5 Information multimodale.....</u> | <u>6</u> |
| <u>3 TABLEAUX DE SYNTHÈSE.....</u> | <u>7</u> |
| <u>3.1 Collaboration des AOT entre elles.....</u> | <u>8</u> |
| <u>3.2 Intermodalité physique.....</u> | <u>9</u> |
| <u>3.3 Intermodalité horaire.....</u> | <u>10</u> |
| <u>3.4 Intermodalité tarifaire.....</u> | <u>11</u> |
| <u>3.5 Information multimodale.....</u> | <u>12</u> |
| <u>3.6 Autres (remarques, souhaits).....</u> | <u>12</u> |
| <u>4 ANNEXES.....</u> | <u>13</u> |
| <u>4.1 Compte-rendu de l'entretien avec le Conseil Régional Franche-Comté.....</u> | <u>14</u> |
| <u>4.2 Compte-rendu de l'entretien avec le Conseil Général du Doubs.....</u> | <u>18</u> |
| <u>4.3 Compte-rendu de l'entretien avec le Grand Besançon.....</u> | <u>21</u> |
| <u>4.4 Compte-rendu de l'entretien avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard.....</u> | <u>24</u> |
| <u>4.5 Compte-rendu de l'entretien avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire-de-Belfort.....</u> | <u>27</u> |
| <u>4.6 Compte-rendu de l'entretien commun Conseil Général du Jura et Communauté d'Agglomération du Grand Dole.....</u> | <u>30</u> |
| <u>4.7 Grille d'entretien remplie par la communauté de communes du Bassin de Lons-le-Saunier.....</u> | <u>34</u> |
| <u>4.8 Compte-rendu de l'entretien avec le Conseil Général de la Haute-Saône.....</u> | <u>36</u> |
| <u>4.9 Compte-rendu de l'entretien avec la Communauté de communes de l'agglomération de Vesoul (CCAV).....</u> | <u>38</u> |

1 Objectifs de l'étude

Cette étude est réalisée dans le cadre de l'Observatoire Régional des Transports (ORT). Elle s'inscrit dans le contexte de la réglementation en faveur de l'intermodalité et du Grenelle de l'environnement.

L'objectif de cette étude consiste à réaliser :

- l'analyse de l'offre multimodale existante, notamment sur les 50 principales origines-destinations (OD) de la région et à destination des étudiants, ainsi que sur ses sept principales aires urbaines,
- un diagnostic de l'état actuel de la coopération des différentes autorités organisatrices de transport (AOT) – urbaines, départementales et régionales – situées sur le périmètre des transports de la région Franche-Comté, à partir d'entretiens auprès des autorités organisatrices de transport des villes-centre des sept aires urbaines étudiées. Ce diagnostic pourra alimenter la réflexion régionale en fournissant des éléments de synthèse qui pourront constituer la base d'une étude d'harmonisation en terme de service et de tarification de l'offre,
- une synthèse d'exemples de mises en intermodalité dans la région Rhône-Alpes et la région Bourgogne.

Un premier rapport comporte l'analyse de l'offre multimodale existante à l'échelle de la région, en heure de pointe du matin et le dimanche soir pour les étudiants. Sept rapports ont été réalisés, un pour chacune des aires urbaines étudiées : aires urbaines de Belfort, Besançon, Dole, Lons-le-Saunier, Montbéliard, Pontarlier et Vesoul.

Ce rapport synthétise les aspects intermodaux des différentes AOT, à partir des informations recueillies par entretiens auprès des responsables transport des différentes AOT de la région et/ou leurs représentants, ou par remplissage d'une grille de questionnaire. Nous avons ainsi recueilli le point de vue de la Région, de trois Conseils Généraux, et de cinq AOTU. Des tableaux de synthèse croisent les pratiques ou souhaits des différents types d'intermodalité (collaboration avec les autres AOT, intermodalité physique, horaire, tarifaire et d'information multimodale) avec les AOT rencontrées. Enfin, les compte-rendus des entretiens ou la grille remplie figurent en annexe.

Un autre rapport donne des exemples de « bonnes pratiques » pour la mise en intermodalité des réseaux à partir de l'expérience de la région Rhône-Alpes et de la région Bourgogne.

2 Synthèse des entretiens

Nous synthétisons ci-dessous brièvement les types d'intermodalité pour l'ensemble des AOT rencontrées. Les tableaux p.8 et suivantes décrivent plus précisément ces aspects d'intermodalité.

2.1 Collaboration des AOT entre elles

Les AOTU et les Conseils Généraux participent le plus souvent à la Conférence des AOT organisée par la Région. Les AOT échangent ponctuellement avec d'autres AOT sur des projets communs ou lors de problèmes techniques particuliers, mais les échanges AOTU <=> CG sont peu fréquents. Certaines AOT souhaiteraient davantage d'échanges techniques, notamment lors de la Conférence des AOT de la Région.

2.2 Intermodalité physique des gares et pôles multimodaux

Les pôles multimodaux sont globalement bien organisés et possèdent de bonnes connexions TCU / transports départementaux / TER. Il existe cependant des dysfonctionnements ou des manques d'interconnexion ponctuels. Plusieurs projets de développement ou de création sont en cours d'élaboration par certaines AOT.

2.3 Intermodalité horaire

Les réseaux urbains et départementaux fixent leurs horaires selon le calendrier scolaire, alors que le réseau TER suit la norme européenne de changement des horaires le 1er dimanche de décembre. Le plus souvent, les réseaux urbains et départementaux adaptent a posteriori leurs horaires aux nouveaux horaires TER, mais ils souhaiteraient que tous les réseaux harmonisent leurs horaires selon le calendrier scolaire. Une AOT suggère la création d'une conférence technique sur l'intermodalité horaire afin d'optimiser celle-ci. Par ailleurs, une cohérence d'horaires entre les AOTU et les Conseils Généraux est parfois difficile à trouver, et certaines AOTU regrettent de ne pas être informées (suffisamment à l'avance) par les Conseils Généraux de leurs nouveaux horaires, pour le cas échéant s'y adapter dans leurs propres changements d'horaires.

2.4 Intermodalité tarifaire

De nombreux titres intermodaux TER / CG ou TER / TCU existent, les titres intermodaux entre les CG et les TCU sont plus rares. L'intermodalité tarifaire est même pour certaines AOT complètement inexistante. Différentes AOT souhaiteraient le développement d'une billettique intermodale, mais les projets qui peuvent commencer à émerger, voire qui existe depuis plusieurs années, sont différents et pas forcément compatibles les uns avec les autres.

2.5 Information multimodale

Les AOT rencontrées disposent toutes d'un site Internet recensant leur offre de transport, certains

font également office de centrale de réservation du transport à la demande (TAD). Par contre, l'information multimodale est peu développée. Certaines AOT souhaitent que la future centrale régionale permette la réservation du TAD, d'autres au contraire ne le souhaitent pas afin de conserver leur propre centrale locale, justifiée par une bonne connaissance du territoire local que n'aurait pas la centrale régionale. Cela rejoint le point de vue de la Région dont la centrale n'aura pas vocation à faire de la réservation.

3 Tableaux de synthèse

3.1 Collaboration des AOT entre elles

| | Région Franche-Comté | Conseil Général du Doubs | Communauté d'Agglomération du Grand Besançon | Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard | Syndicat Mixte des transports du Territoire de Belfort | Conseil Général du Jura | Communauté d'Agglomération du Grand Dole | Communauté de Communes du Bassin de Lons-le-Saunier | Conseil Général de la Haute-Saône | Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul |
|---------------------|---|---|---|--|---|---|---|--|--|---|
| points forts | - Travaille avec toutes les AOT de sa zone de fonctionnement, et organise la conférence des AOT (2 par an) - Avec les AOTU : recherche de cohérence dans la politique tarifaire par le développement de produits intermodaux - Avec les AOT départementales : recherche de complémentarité des offres (horaires et types de services) | Participe à la Conférence de la Région | - A mis en place une conférence des AOT en 2001 (ville de Besançon, CG25, Région Franche-Comté) - Travaille avec de nombreuses AOT | Travaille avec la Région et le SMTC90 | - Echanges sur des projets de TCSP avec la CAPM - Fait partie de la Commission transports du Syndicat mixte de l'Aire Urbaine (Belfort, Montbéliard, Héricourt, Delle) | Le CG39 rencontre la région et les autres AOT du département : Dole, Lons-le-Saunier (CCBL), St-Claude et Morez. Les rencontres ne sont pas formalisées, c'est selon les besoins. | Dole rencontre très souvent le CG39 surtout à la création du comité d'agglomération au sujet des pénétrantes sur Dole | - La CCBL essaie de participer aux réunions organisées par le CG39 et par la région - La CCBL a visité le réseau de Vesoul pour enrichir son expérience | - Rencontres ponctuelles sur des problèmes techniques particuliers - Participation à la conférence annuelle des AOT organisée par la Région | - Très bonnes relations avec le conseil régional sur les accords tarifaires et sur la gestion de la gare routière, le transport régional et les lignes saônoises - La CCAV travaille aussi avec d'autres AOT au même opérateur pour des échanges d'expériences |
| points faibles | | | N'a pas été destinataire des changements d'horaires des lignes départementales du CG25 | La CAPM a été informée par le CG25 de ses changements de desserte scolaire, mais ces changements ont été faits sans concertation | | Peu d'échanges avec la CCBL. La CCBL et la ville de Lons-le-Saunier sont représentées par la même personne, ce qui peut entraîner des confusions | Peu de relations avec le CG39 | | Peu de relations avec le conseil général | |
| projets ou souhaits | | Souhaiterait davantage d'échanges techniques au cours de la Conférence de la Région | | | Souhaiterait des échanges plus techniques au sein de la Commission transports du SMAU | | Projet d'aménagement de la gare (pôle intermodal) et de son quartier | Souhaiterait plus et mieux collaborer avec le CG39 pour rationaliser l'offre sur le territoire | Souhaiterait que la conférence de la Région permettent aux AOT de présenter des sujets techniques et de traiter la coordination technique | |

3.3 Intermodalité horaire

| | Région Franche-Comté | Conseil Général du Doubs | Communauté d'Agglomération du Grand Besançon | Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard | Syndicat Mixte des transports du Territoire de Belfort | Conseil Général du Jura | Communauté d'Agglomération du Grand Dole | Communauté de Communes du Bassin de Lons-le-Saunier | Conseil Général de la Haute-Saône | Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul |
|---------------------|---|---|--|---|---|---|--|---|--|--|
| points forts | Un comité de concertation de lignes au 1er trimestre de l'année informe les AOT des projets d'horaires TER | - Essaye de caler ses horaires sur ceux des établissements scolaires et des lignes TER - Réactivité pour des changements d'horaires ponctuels vis-à-vis des demandes des usagers | Chaque année, le Grand Besançon recale les horaires de ses lignes pour optimiser les correspondances avec les TER | Développement de l'offre en lien avec la gare et les Ter (TAD vers ou depuis la gare, sur réservation le matin et sans réservation le soir) | | Bonne collaboration entre Dole et le CG39. Dole et CG39 s'adaptent au horaires TER | Volonté d'améliorer encore l'intermodalité surtout par rapport aux exigences horaires des établissements scolaires qu'ils essaient de sensibiliser | | Modifications ponctuelles et ajustement réalisés rapidement quand des problèmes sont signalés par les usagers | |
| points faibles | - Le changement des horaires à lieu le 2ème dimanche de décembre (norme européenne), en décalage avec les AOT qui fonctionnent selon l'année scolaire - La Région est soumise aux horaires des TGV sans concertation | - Impossibilité d'anticipation pour informer les autres AOT de ses nouveaux horaires | - Bien que Maître d'ouvrage de la centrale Mobilignes, réception difficile voire inexistante des horaires mis à jour des AOT concernées par la centrale - Décalage dans les changements d'horaires entre le Grand Besançon et la SNCF, rendant le guide Ginko (qui comporte aussi les horaires SNCF) caduc 3 mois après sa parution | - Absence de concertation avec le SMTC90 (deux lignes communes) et du CG25 lors de la restructuration de ces réseaux | Accord difficile à trouver avec la CAPM sur les horaires de leurs deux lignes communes | - Pas d'échanges entre les participants lors de la conférence des AOT à ce sujet. - Le CG doit s'adapter aux exigences du TER. (dates de modifications du calendrier pas simultanées) - Souhaiterait une meilleure collaboration avec le CG71 sur les itinéraires communs (lignes en double) | Dole doit s'adapter aux exigences du TER. (dates de modifications du calendrier pas simultanées) | | Sur la ligne Dijon-Gray, manque de coordination avec la Région Bourgogne | |
| projets ou souhaits | - Souhaiterait que les AOT puissent se caler sur ses horaires - Souhaiterait travailler de manière concertée avec les établissements scolaires | | | | - Souhaiterait un réseau express par bus sur autoroute reliant la future gare TGV à chacune des communes périphériques - Souhaiterait pouvoir se coordonner avec la Région quand la ligne TER Belfort-Delle va être remise en service à l'occasion de l'ouverture de la gare TGV en 2011 | - Souhaiterait une coordination avec la région selon le rythme scolaire - Projet d'harmonisation des correspondances et des dessertes | - Souhaiterait une harmonisation des horaires entre établissements scolaires et avec la région | | - Souhaiterait que le calendrier puisse être mis en place de manière coordonnée avec la Région selon le rythme scolaire (modification des horaires à la rentrée) | La CCAV demande une conférence technique axée sur les horaires |

3.4 Intermodalité tarifaire

| | Région Franche-Comté | Conseil Général du Doubs | Communauté d'Agglomération du Grand Besançon | Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard | Syndicat Mixte des transports du Territoire de Belfort | Conseil Général du Jura | Communauté d'Agglomération du Grand Dole | Communauté de Communes du Bassin de Lons-le-Saunier | Conseil Général de la Haute-Saône | Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul |
|---------------------|---|---|---|---|--|--|---|---|---|---|
| points forts | - Plusieurs titres intermodaux existent : Pass OK (TER+bus sur Belfort-Montbéliard), Facili'TER (TER+bus sur Besançon, Belfort, Montbéliard, Dole, Vesoul, Dijon), Pass Bus+Car (car TER+bus entre Vesoul et Besançon), abonnements du Grand Besançon valides sur le réseau TER dans le Grand Besançon - Quelques gares vendent plusieurs types de titres (Vesoul, Besançon, Belfort, Montbéliard) quand il existe une intermodalité tarifaire | Souhaiterait que la Région fédère les AOT autour de l'intermodalité tarifaire | - Convention avec la SNCF permettant aux titulaires d'un abonnement urbain de voyager sur les lignes TER dans les limites du territoire du Grand Besançon, et réciproquement - Pass bus+car (bus urbain Besançon et/ou Vesoul et car TER) mensuel - Une boutique en centre-ville vend les titres urbains de Besançon, Montbéliard, Dijon et Paris, les titres départementaux et régionaux | - Pass OK avec les lignes TER et le SMTC90 - Vente possible des titres urbains à la gare SNCF | - Pass OK pour les habitants de l'Aire Urbaine avec les lignes TER et la CAPM - Facili'TER pour les habitants extérieurs à l'Aire Urbaine, avec les lignes TER et la CAPM | - Tarif unique quelques soient la date et le trajet (2€) - Les usagers du train peuvent utiliser ces lignes du CG au même tarif | - Abonnement annuel 30€ et billet à 1€ -Convention FaciliTER : accord SNCF et AOT sur la vente de pass combiné | | Existence d'une convention CG-TER pour la billettique | - 2 conventions : une pour la gestion de la gare, et une convention faciliTER. Un titre de transport commun (fruit d'une bonne collaboration entre CCAV et CR) pour les 3 modes V'BUS, GINKO et LIVEO. Ce n'est pas un billet unique, le titre doit s'accompagner d'une contremarque reconnaissable par GINKO et SNCF |
| points faibles | La vente de titre TER n'est pas systématique en gare | Arrêt du Pass Bus+Car avec le Grand Besançon | Pas d'accord tarifaire trouvé avec la Région pour mettre en place un titre Pass bus+car journée | | | Pas d'intermodalité tarifaire | | | Manque de lisibilité pour les usagers sur cette convention | |
| projets ou souhaits | Logique NFC nécessitant moins de développement que la billettique, en projet à long terme | | | - Cherche à développer les des titres journée voire annuel du Pass OK - Mise en place envisagée d'une billettique ouverte qui pourra accepter la billettique du SMTC90 (mais sans que la réciproque ne soit possible) - Réflexions à mener sur l'articulation avec les petites Communautés de communes qui développent du TAD | Souhaiterait que la future billettique de la CAPM soit compatible avec la sienne | | Objectif : avoir un billet unique interopérable avec CG39, Grand Dole et SNCF | Vient de signer un projet de convention FaciliTER | - Nécessité d'une cohérence du CG pour le TAD, mais pas à court terme | Désire un billet unique |

3.5 Information multimodale

| | Région Franche-Comté | Conseil Général du Doubs | Communauté d'Agglomération du Grand Besançon | Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard | Syndicat Mixte des transports du Territoire de Belfort | Conseil Général du Jura | Communauté d'Agglomération du Grand Dole | Communauté de Communes du Bassin de Lons-le-Saunier | Conseil Général de la Haute-Saône | Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul |
|---------------------|--|---|---|---|--|--|---|---|---|---|
| points forts | - Centrale d'information multimodale inscrite dans le SRIT 2006 prévue pour décembre 2009, complémentaire des centrales plus locales | - Offre disponible sur le site Internet du CG - Envisage la création de blogs par ligne, pour échanger avec les usagers et mieux les connaître | - Centrale Mobilignes pour l'offre de transports dans le bassin de vie du Grand Besançon (horaires Ginko, CG25, Région) créée en 2001 | - Offre disponible sur le site Internet Illicom, qui continuera d'exister au moins pour la réservation TAD et PMR | Le SMTC dispose d'un site Internet recensant son offre de transport et propose un calculateur d'itinéraire | Le CG39 a un site internet qui renseigne sur les horaires et les coordonnées des transporteurs | Les informations transports du Grand Dole sont disponibles via un site Internet géré par l'exploitant du réseau de transport | La CCBL a un site qui renvoie aux liens vers le CG39. | Site Internet en refonte, qui sera complémentaire de la future centrale de mobilité | La CCAV a un site internet en lien avec Keolis et V bus, qui permet non seulement l'information mais la réservation des billets. |
| points faibles | | - Pas de liens vers les sites des autres réseaux | | | Absence d'information en gare SNCF que la vente des titres pour le réseau du SMTC ne se fait plus dans les bus | | Information pauvre à part la présence d'agence commerciale. | | | |
| projets ou souhaits | | | Mobilignes va disparaître à terme, suite à la création de la future centrale régionale | De l'information multimodale sur le réseau urbain va être déployée à la gare SNCF (modalités à définir) | Souhaiterait que les SAEIV de la CAPM et TER soient compatibles avec les siens | - Souhaiterait que la centrale de mobilité régionale soit aussi une centrale de réservation - Une information commune Grand Dole et CG est à l'ordre du jour. | - Souhaiterait que la centrale de mobilité régionale soit aussi une centrale de réservation - Une information commune Grand Dole et CG est à l'ordre du jour | | | - Souhaiterait que la centrale de mobilité régionale soit aussi une centrale de réservation. - La CCAV conservera précieusement sa centrale tant que celle du CR ne fera pas les réservations. |

3.6 Autres (remarques, souhaits)

| Région Franche-Comté | Conseil Général du Doubs | Communauté d'Agglomération du Grand Besançon | Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard | Syndicat Mixte des transports du Territoire de Belfort | Conseil Général du Jura | Communauté d'Agglomération du Grand Dole | Communauté de Communes du Bassin de Lons-le-Saunier | Conseil Général de la Haute-Saône | Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul |
|----------------------|--------------------------|--|--|--|-------------------------|---|---|-----------------------------------|--|
| | | - Souhaiterait pouvoir travailler davantage avec le CG25 (par exemple au sein de la conférence des AOT, du Grand Besançon ou de la Région) - Une conférence départementale des AOT pourrait être envisagée - Souhaiterait renforcer ses liens avec la Région - La conférence régionale des AOT pourrait être scindée en une partie technique et une partie politique - Souhaiterait associer davantage les usagers | Souhait que la Région mette en place ou finance des navettes routières à destination de la future gare TGV, comme cela existe pour Besançon et Belfort | | | Liaisons régulières à envisager avec l'aéroport de Tavaux qui devrait développer ses lignes | | | Souhaiterait que l'intermodalité soit acceptée par la SNCF et les cheminots. |

4 Annexes

4.1 Compte-rendu de l'entretien avec le Conseil Régional Franche-Comté

Entretien mené auprès de Pierre Ohleyer et Rémy Mathieu le 5/11/2009 par Jeannine Bonino et Chantal Poyet (CETE de Lyon)

4.1.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Le Conseil Régional travaille avec toutes les autres AOT de sa zone de fonctionnement, c'est-à-dire la région et les départements limitrophes. Elle constitue ainsi un maillon commun entre toutes les AOT. Avec les AOTU, il cherche à proposer une cohérence dans la politique tarifaire par le développement de produits intermodaux. Le travail avec les Conseils Généraux est davantage axé sur la complémentarité des offres : créneaux horaires différents, types de services différents (liaison de cabotage vs. plus grande liaison).

La Région organise la Conférence des AOT, qui a lieu une à deux fois par an. Il s'agit davantage d'informations que d'échanges techniques.

Elle rencontre les différentes AOT en fonction de l'actualité et des dossiers traités. Par exemple, elle travaille actuellement avec le Grand Dole pour mettre en place le titre Facili'TER combinant le TER et le bus urbain. Elle travaille aussi avec la Communauté de communes de l'agglomération de Vesoul sur le projet de pôle multimodal à Vesoul.

Elle ne rencontre pas ensemble tous les Départements qui n'auraient a priori pas de projets en commun, mais elle travaille simultanément avec des réseaux recouvrant un même territoire. Ainsi la centrale d'informations Mobilignes concerne la Région, le Département du Doubs et le Grand Besançon.

4.1.2 *Intermodalité physique*

Les gares TER de Franche-Comté sont en majorité situées à proximité des gares routières et pôles d'échanges bus. Les pôles se répartissent selon différents types, en fonction de la proximité entre la gare SNCF et les autres pôles :

- Pôles multimodaux :
 - A Besançon, un pôle multimodal situé à Viotte, en centre-ville rassemble les lignes TER, de cars départementaux, et de bus urbain. Toutefois, cette gare présente des conflits d'usage entre les piétons, les taxis et les bus. Un projet auquel la Région Franche-Comté prend part vise à maintenir tous les modes ensemble mais à sécuriser les déplacements et à améliorer la lisibilité.
 - A Dijon, toutes les lignes des différentes AOT convergent au pôle de la gare ;
 - A Gray, il existe une seule et même gare routière, pour les autocars TER et les cars départementaux ;
 - A Vesoul, un projet de pôle d'échanges est en cours d'élaboration, auquel la Région Franche-Comté prend part. La gare routière sera située sur le site de la gare SNCF (elles sont actuellement l'une en face de l'autre) ;
- Pôles multimodaux de proximité :

- A Montbéliard, le pôle d'échanges bus est situé en face de la gare SNCF, ils sont séparés par une route ;
- A Lons-le-Saunier, les lignes urbaines ont leur pôle d'échanges sur le parvis de la gare ;
- A Pontarlier, la gare routière est située sur le parvis de la gare SNCF ;
- A Dole, suite à la restructuration du réseau au 1er septembre 2009, quatre des six lignes de bus urbain desservent désormais la gare SNCF qu'auparavant ;
- Pôles dissociés :
 - A Belfort, deux lignes de bus urbain sur les sept du réseau urbain Optymo desservent la gare SNCF. Le principal pôle de correspondances bus est situé à quelques kilomètres de la gare SNCF. Il a été mis en exploitation en avril 2008 à l'occasion de la restructuration complète du réseau, afin de répondre au mieux aux besoins des usagers : il est situé dans un quartier populaire et permettant de desservir tous les pôles d'emploi d'une manière aussi directe que possible.
 - A Besançon, la gare SNCF de la Mouillère, excentrée, se voit desservie par plusieurs lignes du réseau urbain du Grand Besançon.

La vente des titres TER n'est pas systématique en gare.

A Vesoul, tous les titres (TER, départementaux, urbains) sont vendus à la gare routière, sous la responsabilité de la Communauté de communes de l'agglomération de Vesoul. Une convention a été signée entre les trois partenaires, chacun finançant à parts égales les frais de fonctionnement.

La même chose existe à Besançon, une boutique Mobilignes étant située sur le parvis de la gare SNCF Viotte : les titres TER ferré et routier, les titres départementaux et les titres urbains peuvent être achetés dans cette boutique. Mobilignes possède également un site Internet et une plateforme téléphonique. Une convention a été passée entre ses trois partenaires.

Le Pass OK utilisable dans l'Aire Urbaine Belfort-Héricourt-Delle-Montbéliard pour des déplacements en TER et bus urbains du réseau de Belfort ou Montbéliard, peut être délivré aux guichets SNCF. Une convention a été passée entre ses trois partenaires.

Il n'existe pas de signalétique particulière en gare SNCF pour indiquer les pôles bus, ni de guichet dédié.

4.1.3 Intermodalité horaire

Le calage des horaires TER se fait en fonction des changements de service de la SNCF, c'est-à-dire le deuxième dimanche de décembre, conformément à une norme européenne. Cela peut donc poser problèmes vis-à-vis des AOT qui modifient leurs horaires à l'occasion de la rentrée scolaire de septembre. Les Conseils Généraux chercheront notamment à mettre leurs lignes en phase avec les horaires des établissements scolaires. Il existe cependant peu de flux de correspondance entre les lignes TER et les lignes départementales qui proposent des lignes directes vers les établissements scolaires. Davantage de problèmes se posent pour les élèves internes qui effectuent de longs déplacements en début et fin de semaine. La Région est alors plus vigilante et propose des trains supplémentaires.

Un comité de concertation de lignes se réunit au premier trimestre de l'année pour informer les AOT des projets d'horaires TER.

Par ailleurs, les lignes TER sont soumises aux changements des horaires TGV, imposés sans concertation avec la Région. De plus, RFF choisit et impose les sillons ferrés et les horaires, ce qui

va rendre de plus en plus difficile pour la Région de répondre à la demande de faire arriver le train à l'heure souhaitée par les usages. La Suisse dont des lignes sont en correspondance avec celles de la Franche-Comté, ne veut pas modifier la structure de son réseau, cadencé sur l'ensemble de son territoire.

Compte-tenu de toutes ces contraintes, la Région aurait besoin que les AOT puissent s'adapter à leurs horaires, l'inverse étant difficilement possible. Il faudrait davantage de concertation entre les différentes AOT. La Région souhaiterait aussi pouvoir travailler de manière plus concertée avec les établissements scolaires, afin que ceux-ci adaptent leurs horaires aux contraintes horaires des TER de la Région.

Toutefois, des accords de commercialisation existent avec la SNCF : en cas de retard, le train attend le car TER ou inversement, afin d'éviter les ruptures dans les déplacements. Il n'existe pas d'accord de ce type avec les AOT départementales et urbaines.

Dans le cadre de son projet de cadencement, la Région travaille à la concertation publique qui aura lieu fin 2010 auprès de la population.

4.1.4 Intermodalité tarifaire

Plusieurs intermodalités tarifaires ont été mises en place avec des réseaux urbains. Tous ces titres étant au format papier, la distribution et le contrôle ne présentent pas de difficulté particulière.

- le Pass OK permet de voyager dans toute l'Aire Urbaine Belfort-Héricourt-Delle-Montbéliard, par la combinaison du titre TER et de l'un et/ou l'autre des titres urbains de Belfort et Montbéliard ;
- les titres Facili'TER sont des abonnements combinant les titres TER et urbains dans plusieurs agglomérations : Besançon, Belfort, Montbéliard, Dole et Vesoul (depuis 2007) ainsi que Dijon (depuis 2008). Ce titre est en cours de création pour Lons-le-Saunier. Il s'agit d'un titre SNCF accepté dans les bus de chacun de ces réseaux urbains. Une réduction est effectuée sur le prix global des deux abonnements (jusqu'à 15 €, payés à parts égales par la SNCF qui gère les abonnements, et l'AOTU concernée qui se voit reverser le montant des abonnements) ;
- le Pass Bus+Car est en place pour les voyages Vesoul-Besançon. Il permet d'accéder au réseau de bus de Vesoul et/ou de Besançon ainsi qu'au car TER Livéo entre Vesoul et Besançon. Jusqu'à 15 € de réduction peuvent être accordés sur le prix total des abonnements mensuels. Ces abonnements s'achètent en gare de Vesoul ou de Besançon, ou à la boutique Mobilignes de Besançon. Les titres sur carte à puce sont compatibles avec le réseau billettique de Vesoul. Le titre journée qui n'existe pas encore est à l'étude, son prix reste à fixer ;
- les abonnements « Sésame », « Campus » et « Diabolo » du Grand Besançon sont valables sur le réseau TER pour des déplacements internes au PTU du Grand-Besançon.

La Région n'envisage pas de mettre en place de la billettique sur tout son réseau, compte tenu des problèmes et des coûts que cela peut engendrer. Elle est davantage dans une logique de NFC¹, qui nécessite moins de développement que la billettique. Le NFC permet également d'envisager des tarifs évènementiels. Cette thématique ne constitue toutefois pas la priorité de la Région, qui cherche avant tout à investir dans l'offre de transport plutôt que dans le support.

1 Near Field Communication (« communication en champ proche ») : application des technologies de radio-identification permettant la communication sans contact, et à quelques centimètres, entre un lecteur et un téléphone mobile.

Les titres Facili'TER sont nés de la volonté des différentes AOT d'être intermodales. La Région a travaillé en premier avec les plus gros réseaux tout en tenant compte de la structure du réseau (en intermodalité physique avec les lignes TER). Les types d'abonnement (mensuel, annuel) sont basés sur ceux qui existent dans les réseaux urbains. Si un nouveau titre urbain est créé, un avenant au contrat est effectué.

Tous les réseaux ayant intérêt à faciliter les déplacements de ses usagers, aucune réticence à la mise en place du titre Facili'TER n'a été rencontrée. La question se pose de la réduction accordée, notamment compte tenu de la grande diversité des coûts des abonnements mensuels urbains, pour lesquels une réduction mensuelle de 6 € n'a plus de sens quand l'abonnement annuel coûte 30 € (cas du nouveau réseau du Grand Dole). Le principe de cette intermodalité était avant tout de permettre aux usagers de disposer d'un seul titre et de ne le régler qu'une seule fois, et pas uniquement de profiter de réductions supplémentaires sur des titres aux tarifs déjà attractifs.

4.1.5 Information multimodale

Le projet de centrale d'information multimodale est inscrite dans le SRIT 2006. Cette centrale, concernant le territoire de la Franche-Comté et de la Suisse, donnera accès à toutes les possibilités en terme d'horaires et d'offres. Elle indiquera aussi les fréquences des lignes des réseaux situés en dehors de son territoire d'action. Elle sera opérationnelle fin 2009. Elle contiendra des liens vers les sites Internet des autres AOT.

Il existe d'autres centrales d'information : Mobilignes (concernant le réseau urbain de Besançon, le réseau départemental du Doubs et le réseau TER, dans le bassin de vie de Besançon) que la région financera jusqu'à mi-2010, ainsi qu'à Montbéliard et à Vesoul.

La centrale de la Région est complémentaire des autres centrales dont les problématiques sont différentes : ces dernières proposent la réservation de TAD notamment. Les centrales locales qui ont une fine connaissance de leur réseau, gardent toutes leurs raisons d'être.

Une convention a été passée entre toutes les AOT pour qu'elles transmettent leur données à la Région. Un droit d'entrée est demandé à chacune d'elles. Pour le moment, seul le réseau urbains de Saint-Claude a refusé de transmettre ses données.

Il existe par ailleurs un document papier recensant toute l'offre TER régionale et les principales caractéristiques des réseaux urbains et départementaux (plans des lignes, contacts).

4.2 Compte-rendu de l'entretien avec le Conseil Général du Doubs

Entretien mené auprès d'Aurélie Humbert le 3/11/2009 par Eric Rémont (DRE Franche-Comté) et Chantal Poyet (CETE de Lyon)

4.2.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Le Conseil Général du Doubs rencontre les autres AOT via la conférence des AOT organisée une fois par an par la Région. S'y échangent des sujets d'actualité (par exemple : schéma directeur d'accessibilité, délégation de service public), la Région présente ses projets. Le CG25 regrette qu'au cours de cette conférence, ou parallèlement à celle-ci, il n'y ait pas de possibilités de travailler concrètement avec les autres AOT, afin de se coordonner au mieux dans tous les projets : il souhaiterait que la Région aborde des sujets techniques, tels que l'intermodalité horaire et tarifaire, la billettique.

Le CG25 travaille également avec la Région et les autres AOT sur la centrale d'information régionale en cours de réalisation. Il participe à différents projets d'AOTU, tels que PDU ou SDA, et ponctuellement sur d'autres questions.

4.2.2 *Intermodalité physique*

Les lignes A et A express desservent les gares SNCF de Besançon Viotte et La Mouillère. Ainsi, un déplacement vers l'un des quatre pôles d'échanges-bus du réseau urbain de Besançon nécessite au moins une correspondance.

Les lignes qui desservent Pontarlier se rendent à la gare SNCF, où il n'existe pas de réel pôle d'échanges.

La ligne B qui dessert Montbéliard se rend à Acropole, à proximité immédiate de la gare SNCF.

Quelques soient les pôles, les espaces réservés aux cars sont bien spécifiques, mais la signalétique et le jalonnement sont absents, par exemple les quais ne sont pas numérotés. Seules des girouettes avec affichage des destinations figurent à l'avant des véhicules. La nouvelle livrée des véhicules prévue pour décembre de cette année indiquera l'origine-destination sur le côté du véhicule.

Les espaces ne présentent a priori pas de problème particulier de circulation pour les piétons. Le pôle de Besançon a été réaménagé récemment, avec une mise à niveau des trottoirs pour faciliter la montée-descente.

La vente de titres peut se faire selon différents modes :

- pour les lignes A et A express : à la boutique Mobilignes située à Besançon (mode d'achat de titres utilisé le plus souvent), ainsi que chez les dépositaires situés tout le long de la ligne ;
- pour la ligne B : uniquement dans les centres d'exploitation à Morteau et Pontarlier sans qu'ils ne soient vraiment équipés pour accueillir le public, ou auprès des chauffeurs. Ces moyens de vente semblent être un frein à l'usage des transports.

Un effort doit être porté avec les exploitants sur le jalonnement. Sur les lignes A et A express (Montjura autocars), il existe des poteaux d'arrêts mais sans information. Par contre, aucun point d'arrêt spécifique n'est présent pour la ligne B. A noter que le développement des points d'arrêts est en projet, avec le recensement des 4000 points d'arrêts existants (scolaires compris), et une analyse des aménagements à réaliser sur chacun d'eux. Un audit transports réalisé en 2006-2007 chiffrerait des travaux d'aménagement de l'ensemble des points d'arrêts de 1 à 100 millions d'euros.

4.2.3 Intermodalité horaire

Le réseau du Conseil Général du Doubs a été restructuré le 1er septembre 2009. Suite à cette restructuration et compte tenu de la remontée de problèmes rencontrés par des usagers (directement par ceux-ci au CG25, ou via les chauffeurs de cars), des modifications ponctuelles ont pu être réalisées rapidement : décalage d'horaire mi-septembre pour la ligne A, augmentation de la capacité du véhicule de la ligne B mi-octobre. Ces modifications ne sont pas toujours faciles à mettre en oeuvre, le CG25 étant limité par exemple par le nombre de véhicules affectés à une ligne.

Des questionnaires vont être adressés aux usagers et des comités de lignes vont être mis en place deux fois par an, afin de recueillir les avis des usagers et savoir quelles modifications de lignes ou d'horaires seraient souhaitées.

Jusqu'à l'année dernière, le Conseil Général adaptait chaque année ses horaires afin de coller aux horaires des établissements scolaires et des TER. Les nouveaux horaires ont été fixés en se basant sur ceux des lignes TER avec lesquelles les lignes départementales sont en correspondance (Le Locle – La Chaux-de-Fond et Belfort - Montbéliard).

Les principaux efforts en terme d'horaire sont dirigés vers les salariés réguliers (les lignes sont empruntés par divers usagers : salariés abonnés ou voyageant ponctuellement, personnes retraitées, touristes, ...).

Il n'existe pas d'horaire de vacances scolaires, le réseau fonctionne toute l'année avec les mêmes grilles horaires.

L'information des changements de lignes et d'horaires est effectuée auprès des différentes institutions (Conseillers généraux, Communautés de communes ou d'agglomération, mairies, offices de tourisme, centres médico-sociaux, ...), qui peuvent informer à leur tour leur population. Les exploitants envoient des courriers aux abonnés et distribuent des prospectus via leurs chauffeurs.

Le CG25 informe également les autres AOT de ses changements d'horaires, par mail et par courrier, en expliquant pourquoi. Mais il peut être difficile d'anticiper et de se coordonner avec les autres AOT ; par exemple le CG25 et le CG39 ne connaissaient pas encore leur futur délégataire en juillet de cette année pour la rentrée de septembre.

La coordination des horaires entre AOT résulterait de décisions politiques prises ensemble par chaque AOT.

Le CG25 connaît le projet de cadencement de la Région, il avait été présenté lors de la dernière conférence des AOT. Même s'il prévoit d'adapter ses horaires aux nouveaux horaires cadencés, cela lui reste encore abstrait.

4.2.4 Intermodalité tarifaire

Un pass bus+car entre le Département et le Grand Besançon existait auparavant, permettant de voyager sur les deux réseaux avec un seul titre. Il a été arrêté.

L'intermodalité tarifaire est un souhait du Département, afin d'améliorer l'usage des transports devenus alors plus simples.

Le CG25 pense qu'il n'y aura forcément de difficultés, mais il souhaiterait que la Région permette de fédérer toutes les AOT autour de ce projet.

4.2.5 Information multimodale

Le site Internet du CG25 indique son offre de transport, mais il ne renvoie sur aucune autre AOT. Le site Mobilignes, expérimental et financé en partie par le CG25, recense les offres de différentes AOT sur le bassin de Besançon.

Le CG25 pourrait s'inspirer de modèles existants (par exemple pour la ligne TER Le Locle - Besançon), en créant des blogs spécifiques à chaque ligne, sur lesquels les internautes pourraient obtenir des informations et donner leur avis. En effet, le CG25 souhaite mieux connaître ses usagers pour adapter son offre au mieux.

4.2.6 Autres

Des enquêtes de satisfaction vont être menées sur les lignes A et A express en décembre 2009, en application de la nouvelle DSP. Ces enquêtes qui n'existaient pas auparavant, ont pour but de mieux connaître les abonnés et les souhaits de potentiels usagers.

Le souhait de se coordonner avec les autres AOT est réel, mais le CG25 pense qu'il devrait aussi, avant, coordonner les services de TAD dont il délègue la compétence à différentes Communautés de communes. En effet, les prises en charge sont très variables d'un service à l'autre, tant en terme de modes de transport (dépose en centre-ville ou dépose à un arrêt de bus) qu'en terme de coût (un usager peut payer 9 € pour son déplacement quand un autre, dans un autre secteur, bénéficiera de la gratuité). Ces différences viennent du fait que les services de TAD se sont mis en place progressivement sur tout le territoire, sans que le CG25 n'établisse de règle précise de fonctionnement. Pour remédier à ces problèmes d'iniquité entre les usagers, une charte TAD va être rédigée. Elle fixera les tarifs et les modalités de fonctionnement. Le CG25 souhaite également créer une seule centrale de réservation pour tous les systèmes de TAD. Le problème se pose vis-à-vis de la Région qui met en place une centrale d'informations, que les AOT voudraient voir s'étendre à de la réservation.

Le CG25 se pose actuellement réellement la question de l'intermodalité avec les autres AOT franc-comtoises. Elle souhaiterait que la Région fédère les différentes AOT autour de ce projet.

Cela va même plus loin que la région, puisque des usagers des transports du Doubs et de la Suisse désireraient une intermodalité entre ces deux institutions. Des problèmes institutionnels, avec la sortie du territoire et de l'Europe, se posent toutefois.

4.3 Compte-rendu de l'entretien avec le Grand Besançon

Entretien mené auprès de Yann Chauvin le 6/11/2009 par Jeannine Bonino et Chantal Poyet (CETE de Lyon)

4.3.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Le Grand Besançon a mis en place une conférence des AOT en 2001 et l'anime. Elle rassemble à ses côtés la ville de Besançon, le Conseil Général du Doubs, et la Région Franche-Comté. Tous les produits intermodaux actuels sont issus de cette conférence.

Actuellement, le Grand Besançon travaille avec de nombreuses autres AOT :

- la Région Franche-Comté, soit sur des sujets existants, soit sur des projets (TER ferroviaire et routier) ;
- le Conseil Général du Doubs, mais le Grand Besançon regrette sa vision principalement orientée sur les scolaires ;
- la SNCF, en tant qu'AOT et opérateur de la Région ;
- la Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul, au sujet de la ligne Livéo ;
- des Communautés de Communes limitrophes au Grand Besançon, qui souhaiteraient mettre en place du transport à la demande sur le territoire, et dont les modalités pour entrer dans le PTU et à Besançon sont à étudier. Le Grand Besançon estime toutefois que ce serait plutôt au Conseil Général de gérer ces relations avec le Grand Besançon, les Communautés de Communes étant AOT2 par délégation du CG25.

Une convention d'intermodalité lie le Grand Besançon à plusieurs AOT. Elle suit et finance le dossier de la LGV Rhin-Rhône. Très peu d'accords lie le Grand Besançon à la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard, qui n'ont pas de territoire commun ni même limitrophe : seule la vente de ses titres est assurée en gare SNCF de Besançon.

Le Grand Besançon participe à l'A2DCF (Association des Directeurs Déplacements des Collectivités de France).

4.3.2 *Intermodalité physique*

La Communauté d'Agglomération du Grand Besançon a été créée le 1er janvier 2001 et est devenue AOT, faisant suite au district du Grand Besançon. Le PDU montrait qu'il existait de gros problèmes d'intermodalité entre les lignes urbaines du réseau CTB (PTU limité à la Ville de Besançon), les lignes périurbaines du réseau du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon (PTU de 36 communes périurbaines et le CG25 au titre du transport scolaire) et des lignes départementales sur 22 communes restantes : toutes se superposaient au centre-ville mais chaque réseau avait des horaires et des tarifs différents. Le PDU s'est donné comme objectifs de créer un territoire unique, le Grand Besançon.

L'intermodalité tarifaire se développant (*cf. infra*), il devenait nécessaire de proposer une intermodalité physique avec la gare SNCF. Le fonctionnement du pôle s'est amélioré puisque jusqu'en 2002, le pôle bus se situait au-delà du parvis de la gare. Désormais, deux lignes ont un arrêt sur le parvis de la gare. Un accord a été trouvé avec la Ville de Besançon qui interdit

désormais le parvis de la gare SNCF Viotte aux voitures, et sur lequel passent deux lignes de bus. Le fonctionnement de ce pôle est encore perfectible, car une boucle est faite en partie à vide, et l'espace est exigu.

Compte tenu du projet de tramway devant arriver sur le parvis de la gare SNCF Viotte, toutes les AOT devraient également voir leurs lignes converger sur ce même parvis en 2014.

Il existe par ailleurs quatre pôles d'échanges autour de Besançon, chacun des pôles correspondant à un bassin versant de l'agglomération bisontine. Ils sont situés au croisement d'une voie pénétrante et d'une voie tangentielle, permettant d'optimiser leur accessibilité. Ces pôles permettent de diminuer l'impact routier des véhicules dans le centre-ville et évitent d'y superposer les lignes urbaines et périurbaines.

Les lignes du Conseil Général arrivent en correspondance sur ces pôles.

La ligne Livéo Vesoul-Besançon ne passe pas par l'un de ces pôles, le Grand Besançon n'a pas été consulté au sujet de la desserte de cette ligne.

Chaque pôle a ses lignes bien organisées, avec des quais dédiés.

Des points de vente sont présents sur deux de ces pôles. Il existe également une boutique Mobilignes située sur le parvis de la gare SNCF Viotte. Elle vend les titres urbains, départementaux, régionaux, ainsi que les titres des réseaux urbains de Montbéliard et de Dijon, et de la RATP. Cette boutique est financée par le Grand Besançon, le Département et la SNCF.

Le jalonnement entre la gare SNCF et la boutique existe mais il n'est pas forcément bien visible. A terme, le Grand Besançon souhaite disposer d'un bâtiment voyageurs avec un guichet intégrant toutes les AOT.

4.3.3 Intermodalité horaire

Le Grand Besançon regrette de ne pas avoir de référent officiel chez ses partenaires afin de travailler ensemble sur l'intermodalité horaire.

Bien que Maître d'Ouvrage de Mobilignes et malgré la convention qui lie les AOT, le Grand Besançon n'a pas été destinataire des nouveaux horaires du Conseil Général du Doubs. Les autres AOT ne fournissent pas ou que difficilement leurs horaires.

Le guide horaire du réseau Ginko comporte les horaires SNCF, qui sont caducs trois mois après la publication du guide (la SNCF change ses horaires début décembre quand le guide Ginko est publié fin août). Chaque année, le Grand Besançon recale les horaires de ses six lignes en correspondance avec les lignes TER (et donc par effet domino, décale les horaires des autres lignes). Ces nouveaux horaires sont affichés en station en décembre.

4.3.4 Intermodalité tarifaire

Dès avril 2001, alors que le réseau Ginko n'existait pas encore, un carnet de voyages commun aux deux réseaux d'alors (urbain et périurbain), a été mis en place.

Des négociations ont été menées avec la SNCF et la Région afin de proposer une intermodalité tarifaire dans les limites du territoire du Grand Besançon : les usagers titulaires d'un abonnement Ginko peuvent emprunter gratuitement le train, et réciproquement, les titulaires d'un abonnement TER peuvent emprunter gratuitement le bus Ginko.

Le pass bus+car (bus urbain à Besançon et/ou Vesoul et car TER) existe en abonnement mensuel. Le titre occasionnel a été abandonné faute de clients. Le Pass est toujours vendu alors que la convention n'a pas été poursuivie.

Le Grand Besançon n'a pas créé de titre intermodal pour les occasionnels, 80% des déplacements s'effectuant avec un abonnement. Toutefois, le Grand Besançon a envisagé de créer un titre journée TER/bus, mais il n'a pas pu se mettre d'accord sur son prix avec la Région. Le titre n'a pas été mis en place.

Aujourd'hui, du fait du montage financier liant la Région à la SNCF, la Région est déficitaire sur les abonnements combinés. A l'inverse, pour le Grand Besançon, ces abonnements combinés constituent un cercle vertueux car ils améliorent la fréquentation. Si le premier pourrait remettre en cause ces abonnements, le second souhaite les conserver et les développer.

4.3.5 Information multimodale

La centrale de mobilité Mobilignes, qui concerne l'offre de transport dans le bassin de vie de Besançon, a été créée en 2001. Elle rassemblait alors la ville de Besançon, le District de Besançon (qui assuraient à l'époque respectivement les déplacements urbains et interurbains), le Grand Besançon, le Conseil Général du Doubs et la Région Franche-Comté. Le Grand Besançon en est Maître d'ouvrage. La Communauté de Communes de l'Agglomération de Vesoul souhaitait s'y ajouter mais cela aurait fait perdre la cohérence géographique de cette centrale.

Compte tenu de la création de la centrale d'information multimodale régionale, Mobilignes va disparaître à terme, pour ne conserver que la centrale Ginko. Celle-ci gère en effet cinq services de TAD que la centrale régionale ne pourra pas gérer. Mais le Grand Besançon a doublement l'impression d'être lésé, car il ne sera plus aidé pour Mobilignes et Ginko par la Région, et car il va participer au financement de la centrale régionale.

Au niveau départemental, il n'existe pas de politique d'intermodalité. Ce sont plutôt les exploitants qui proposent aux AOT d'en mettre une en place. Le Conseil Général ne participe pas à la Conférence des AOT créée et animée par le Grand Besançon.

4.3.6 Souhaits

Le Grand Besançon a découvert le nouveau réseau départemental un peu par hasard. Le partenariat qui le liait au Conseil Général a progressivement diminué (moins de convocation de la Conférence des AOT car moins de participation actives des différents membres, et vice-versa). De plus, ces deux AOT portent désormais moins de nouveaux projets ensemble que ce qui n'était le cas au début des années 2000, peut-être parce que beaucoup de choses ont déjà été faites. Le Grand Besançon souhaiterait toutefois travailler davantage avec le conseil Général. Le lieu pourrait être la conférence des AOT, que ce soit celle du Grand Besançon ou celle de la Région. Une conférence départementale pourrait même être envisagée, afin de rassembler toutes les AOT du Doubs.

Le Grand Besançon souhaiterait également renforcer ses liens avec la Région. La conférence des AOT ne doit pas être le seul lieu d'échanges. Cette conférence pourrait par ailleurs être scindée en deux niveaux :

- un technique, s'adressant aux Directeurs des services, aux techniciens et exploitants
- un politique, rassemblant les élus, forces de propositions.

Le Grand Besançon souhaiterait aussi pouvoir associer davantage les usagers. L'AUTAB (Association des Usagers des Transports de l'Agglomération Bisontine) est affiliée à la FNAUT, mais le Grand Besançon se pose la question de définir quand et comment les associer à leurs réflexions, par exemple en amont ou en aval de propositions de la conférence des AOT ?

4.4 Compte-rendu de l'entretien avec la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard

Entretien mené auprès de Patrice Van de Laak et Ludivine Michel-Amadry le 4/11/2009 par Chantal Poyet (CETE de Lyon)

4.4.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

La CAPM (Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard) travaille avec la Région Franche-Comté et le Syndicat Mixte des Transports en Commune du Territoire de Belfort (SMTC) dans le cadre du « Pass OK » qui permet avec un seul abonnement de voyager sur le réseau TER et l'un et/ou l'autre des réseaux de bus urbains. Les rencontres entre ces acteurs sont fréquentes, des campagnes de communication sont menées ensemble.

La CAPM est en relation avec le Conseil Général du Doubs (CG25), principalement au sujet des dessertes scolaires (le CG25 donne de l'information voyageurs à la CAPM, mais il n'y a pas de réflexion commune).

La CAPM participe à la Conférence des AOT organisée par la Région. Celle-ci lui permet d'échanger avec les autres AOT, de savoir où elles en sont de différents projets, tels que les Schémas directeurs d'accessibilité, le cadencement. Des séances techniques complémentaires intéresseraient la CAPM, puisqu'elles pourraient favoriser les échanges et la collaboration entre les différentes AOT, mais le manque de temps risquerait d'y limiter ses participations.

La CAPM côtoie également d'autres AOT lors du salon annuel Mobilis, à Montbéliard, qui traite des sujet de nouvelles mobilités, ainsi que lors du salon GART-UTP.

4.4.2 *Intermodalité physique*

A Montbéliard, le pôle d'échanges-bus est situé à proximité immédiate de la gare SNCF : ils sont uniquement séparés par une route et sont situés en centre-ville.

L'espace est bien organisé : chaque quai est associé à plusieurs lignes. Des efforts pourraient être menés sur le jalonnement entre la gare SNCF et le pôle d'échanges-bus, aucune signalétique n'existant encore. Une nouvelle DSP va démarrer le 1er janvier 2010. Elle inclut plusieurs nouveautés dont le développement d'informations sur le réseau de bus urbain dans la gare SNCF. Le jalonnement et la signalétique vont être développés en gare afin d'aider au cheminement vers le pôle d'échanges-bus.

Les arrêts comportent le plan du réseau, un SAEIV à venir, les fiches horaires des lignes.

Les modalités de la nouvelle DSP incluent également la vente de titres du réseau urbain en gare SNCF. Actuellement, il existe deux boutiques, mais aucune n'est en lien avec le pôle d'échanges-bus.

La circulation sur le pôle d'échanges-bus est autorisée aux voitures, malgré les demandes de la CAPM à la ville de Montbéliard. Ce fonctionnement sera rediscuté avec le futur TCSP en projet.

4.4.3 *Intermodalité horaire*

Les horaires sont revus une fois par an ou en cas de grosse restructuration du réseau comme cela a été le cas en avril 2006.

Un groupe de travail rassemble la Région, la SNCF, la CAPM et la CTRB (devenue le SMTC désormais). Le but est d'harmoniser les horaires et les titres multimodaux.

Dans le cadre du renouvellement de DSP, le réseau est refondu, et des horaires de soirée sont créés jusqu'à 22h30 sur cinq lignes. Deux services en lien directs avec la gare sont mis en place :

- « Buxigare », fonctionnant tôt le matin, sur réservation, pour amener les usagers à la gare SNCF
- « Flexo gare », fonctionnant tard le soir et en correspondance avec l'arrivée du train. Ce système sans réservation déposera les usagers selon un système de TAD, le circuit étant établi en fonction des personnes montées dans le véhicule.

Enfin, le TPMP voit ses plages horaires devenir identiques à celle du réseau classique.

Les horaires sont fixés à partir de l'existant.

La CAPM regrette de ne pas avoir été consulté à l'occasion de la restructuration du réseau du SMTC, alors que deux lignes de bus sont communes aux deux réseaux, une suburbaine et une directe entre les IUT de Montbéliard et Belfort.

La première de ces lignes a disparu, et la CAPM est désormais obligée de créer un bout de ligne supplémentaire pour rejoindre le point d'arrêt du SMTC. Ceci entraîne une correspondance pour les usagers.

La ligne directe IUT concerne principalement les étudiants. Si la CAPM et le SMTC n'étaient pas d'accord sur les horaires (la première préférerait une fréquence en lien avec les horaires des étudiants, le second souhaitait une fréquence horaire toute la journée), une volonté de coordination semble pouvoir se dégager.

Les horaires restent identiques toute l'année sauf de mi-juillet à fin août où le réseau est allégé.

Les horaires sont les mêmes du lundi au samedi ; le dimanche après-midi reprendra les lignes fortes de soirée.

La CAPM connaît le projet de cadencement de la Région, et adaptera sans doute ses horaires aux horaires TER.

La CAPM a une démarche avec la SNCF, mais elle a pu rencontrer des problèmes avec d'autres AOT :

- une difficulté peut être rencontrée au niveau de la commune de Beaucourt, commune située dans le Territoire de Belfort mais faisant une enclave dans le Doubs, desservie à la fois par la CAPM et le SMTC. La CAPM calque ses horaires principalement sur le fonctionnement des scolaires, alors que le SMTC les calque sur les horaires en gare ;
- le CG25 a restructuré son réseau « lignes scolaires » en informant tardivement la CAPM, entraînant une lacune de desserte pour la commune de Mathay, désormais dans le PTU de la CAPM. Les deux AOT se sont finalement mises d'accord et chacune dessert une partie des établissements scolaires.

Projets :

- La CAPM a le projet de réaliser une ligne de TCSP Montbéliard-Audincourt. Ses horaires seraient mis en correspondance avec certains trains.
- La gare TGV Belfort-Montbéliard va être créée en 2011. La CAPM envisagerait des navettes routières entre Montbéliard, Audincourt et la gare TGV.

4.4.4 Intermodalité tarifaire

Les « Pass OK » sont des abonnements hebdomadaires et mensuels permettant de combiner le titre TER avec l'un et/ou l'autre des titres des réseaux urbains de Montbéliard et Belfort. Ils peuvent être achetés dans chacun des trois réseaux concernés. La répartition des recettes se fait à 50% pour la SNCF et 25% pour chacune des AOTU (dans la limite d'un nombre de Pass vendus ; au-delà, les recettes se répartissent à part égales pour chaque AOT). Ces règles de répartition ont été fixées dans le cadre d'une convention signée en 2005 et renouvelée en 2009 pour 3 ans (le TGV arrivant en 2011, les choses seront à revoir).

La CAPM souhaiterait, avec ses autres partenaires du « Pass OK », mettre en place un titre journée voire annuel, à l'instar des titres hebdomadaires et mensuels qui existent actuellement.

Une billettique ouverte va être mise en place, et sera éventuellement compatible avec celle à venir de la Région. Elle pourra accepter la billettique du SMTC sans que la réciproque ne soit possible, le système de billettique du SMTC n'étant pas ouvert.

Des petites communautés de communes cherchent à développer du TAD avec rabattement sur le réseau urbain de Montbéliard. La CAPM pourra être amenée à réfléchir avec celles-ci comment articuler les deux services.

Une intermodalité tarifaire pourrait poser le problème de l'harmonisation des tarifs. La billettique permettra de faciliter la répartition des recettes, puisqu'elle apporte une connaissance précise des lignes et réseaux empruntés par les usagers.

Lors des journées portes ouvertes des universités de Montbéliard et Belfort, la gratuité sur les réseaux de la CAPM, du SMTC et de la SNCF se fera sans problème.

4.4.5 Information multimodale

Le site Internet Illicom existe depuis deux ans. Tous les horaires des autres réseaux ne figurent pas forcément sur le site, mais ils peuvent être obtenus par téléphone.

La centrale régionale sera utilisée en complément de la centrale Illicom, la première ne proposant (pas encore) de système de réservation TAD et TPMP. Illicom évoluera en fonction du développement de la centrale régionale.

Dans le cadre du renouvellement de la DSP, une information multimodale sera mise en place en gare SNCF, via des bornes d'information. Les choses restent encore à définir.

Parallèlement à l'extension du « Pass OK », la CAPM souhaiterait que la communication soit réactualisée.

4.4.6 Autres

Dans le cadre de la desserte de la future gare TGV dont la mise en service est prévue en 2011, et dans un but d'équité entre territoires, la CAPM souhaiterait une harmonisation des pratiques. Si Besançon possède une desserte ferroviaire entre ses gares et la future gare TGV, tout comme pour Belfort, la CAPM souhaiterait que des navettes routières soient mises en place par la Région, ou au moins qu'elle y participe financièrement.

La CAPM a un esprit ouvert pour travailler avec les autres AOT.

Par ailleurs en interne, dans le cadre de son PDU, elle réfléchit à l'intermodalité : vélo – TC – train, à l'autopartage et au conseil en mobilité.

4.5 Compte-rendu de l'entretien avec le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire-de-Belfort

Entretien mené auprès de Marc Rovigo le 4/11/2009 par Chantal Poyet (CETE de Lyon)

4.5.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Le SMTC travaille avec la Région Franche-Comté, les Conseils Généraux (CG) du Doubs, du Jura, de la Haute-Saône et du Territoire-de-Belfort, le Jura-Suisse, la Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard (CAPM), ainsi que la Communauté de Commune du Pays d'Héricourt, AOT2 par délégation du Département de la Haute-Saône.

Par exemple, le SMTC fait le point avec le CG90 au sujet des transports scolaires pour les élèves qui sortent et ceux qui rentrent du département. Il a des échanges avec la CAPM sur des projets de TCSP communs. Il va rencontrer le CG39 pour étudier comment s'est passée la transformation des lignes scolaires en des lignes ouvertes à tous les usagers. Il est invité à la Conférence des AOT de la Région, mais le manque de temps ne lui permet pas toujours d'y participer. Il fait partie du Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine Belfort – Montbéliard – Héricourt – Delle (SMAU) et prend part à ses commissions transport qui réfléchissent notamment à l'interopérabilité, les titres de transport. En plus des Comités de transport, le SMTC souhaiterait avoir des échanges techniques sur différents sujets.

4.5.2 *Intermodalité physique*

Le principal pôle de correspondances bus est situé à quelques kilomètres de la gare SNCF. Il a été mis en exploitation en avril 2008, à l'occasion de la restructuration complète du réseau, afin de répondre au mieux aux besoins des usagers : il est situé dans un quartier populaire et permet de desservir tous les pôles d'emploi d'une manière aussi directe que possible, compte tenu du fait que seuls 25% des usagers se rendent dans le centre-ville.

Deux lignes de bus possèdent un arrêt à la gare SNCF. Toutes les lignes étant cadencées aux 10 minutes, il est toutefois facilement possible d'effectuer des correspondances au pôle bus pour se rendre à la gare. Malgré l'éloignement géographique relatif, ce cadencement permet même une meilleure desserte de la gare que ce qui ne pouvait être le cas auparavant. De plus, 99% de la clientèle venant de Belfort, il ne semble pas impératif pour le SMTC de proposer une excellente intermodalité de son réseau bus avec le réseau SNCF : tout le réseau a été pensé pour les habitants du département, entièrement desservi par le réseau Optymo.

Par ailleurs, le SMTC a un projet de TCSP. Les quatre principales lignes iraient jusqu'à la gare.

Sur le pôle de correspondances bus, les circulations des bus et les arrêts sont en site propre, autour de deux voies de circulation VP. Sur ce pôle de correspondances se situe l'agence commerciale, dont le bâtiment sert également de lieu de pause pour les conducteurs et abrite le système informatique de régulation.

Les points d'arrêt possèdent des informations horaire, le plan du réseau, le numéro de téléphone de contact du réseau. Une charte graphique mise en place début 2008 permet une homogénéité de l'information sur tous les arrêts, et répond aux normes de lisibilité dans le cadre de l'accessibilité du réseau de transport aux personnes à mobilité réduite.

4.5.3 *Intermodalité horaire*

Les changements d'horaires se font à la marge, le réseau étant cadencé aux 10 minutes, 47 semaines par an. De mi-juillet à mi-août, la fréquence passe à 20 minutes.

Dans le cadre du projet de TCSP, les trois lignes fortes verraient leur fréquence passer aux 5 minutes.

Un logiciel de simulation calcule les adaptations d'horaires afin qu'un bus soit présent au pôle de correspondances toutes les 2,5 minutes.

Le calage avec les horaires des TER n'a plus de raison d'être compte tenu de la fréquence des bus. Le cadencement des lignes TER n'aura donc pas d'impact sur les horaires des lignes Optymo.

Il existe une ligne commune avec Montbéliard par autoroute, reliant les IUT de chacune des communes. Le SMTC et la CAPM n'ont pas pu se mettre d'accord sur les horaires. L'enquête ménage déplacement réalisée en 2005 sur l'aire urbaine Belfort – Héricourt – Delle - Montbéliard a montré que 60 000 déplacements avaient lieu entre Belfort et Montbéliard sur les 1,6 millions de déplacements quotidiens. Le SMTC souhaitait ainsi pour cette ligne une fréquence à l'heure, calée avec les TER, mais la CAPM n'était pas d'accord. Finalement, il existe quatre aller-retour par jour calés sur les horaires d'entrée et de sortie des IUT.

Toujours en liaison avec la CAPM, il existait une ligne interurbaine de cabotage, avec 11 passages par jour. Lors de la restructuration du réseau, le SMTC a fait s'arrêter la ligne à l'extrémité du département, tout en la passant à 20 minutes de fréquence. Du côté de la CAPM, un pôle d'échanges se situe à l'extrémité de son PTU, à 3 kilomètres de l'arrêt du SMTC, avec une fréquence à l'heure. Le SMTC affrète un bus jusqu'à cet arrêt, pour assurer aux voyageurs une continuité d'usage. Cette solution n'est pas satisfaisante. Un groupe de travail du SMAU réfléchit à comment améliorer les choses.

Le SMTC souhaiterait qu'une ligne à la fréquence d'une heure relie Delle (dans son PTU), Beaucourt et Audincourt (toutes deux dans le PTU de la CAPM). Cette ligne serait partagée entre les deux réseaux. Delle est géographiquement plus près de Montbéliard que de Belfort et est davantage attirée par cette première commune que par la seconde. Une correspondance au pôle d'échanges d'Audincourt pourrait être envisagé. Ce projet fait partie des réflexions menées au sein du SMAU.

4.5.4 *Intermodalité tarifaire*

Plusieurs conventions existent entre le SMTC et d'autres AOT :

- deux conventions relient le SMTC à la CAPM :
 - l'une pour l'exploitation de la ligne interurbaine entre les PTU du SMTC et de la CAPM ;
 - l'autre pour les Pass OK titre journée permettant d'accéder aux deux réseaux de bus urbains ;
- deux conventions tripartites entre la Région, le SMTC et la CAPM :
 - l'une concernant le Pass OK hebdomadaire et mensuel, accessible aux habitants de l'Aire Urbaine Belfort-Héricourt-Montbéliard-Delle. Les « Pass OK » sont des abonnements hebdomadaires et mensuels permettant de combiner le titre TER avec l'un et/ou l'autre des titres des réseaux urbains de Belfort et Montbéliard. Ils peuvent être achetés dans chacun des trois réseaux concernés. La répartition des recettes se fait à 50% pour la SNCF et

25% pour chacune des AOTU (dans la limite d'un nombre de Pass vendus ; au-delà, les recettes se répartissent à part égales pour chaque AOT). Ces règles de répartition ont été fixées dans le cadre d'une convention signée en 2005 et renouvelée en 2009 pour 3 ans (le TGV arrivant en 2011, les choses seront à revoir). Le système n'est cependant pas complètement suffisant pour le SMTC, car une vignette doit être collée sur sa carte magnétique Optymo.

- l'autre concernant le titre Facili'TER, s'adressant aux habitants extérieurs à l'Aire Urbaine et leur permettant de bénéficier d'une réduction sur la combinaison de titres TER+bus urbain de l'un des deux réseaux : chaque partenaire offre une réduction de 6 €. Il a fallu dix ans pour se mettre d'accord sur la clé de répartition financière de cette convention tripartite.

La CAPM a le projet de mettre en place une billettique. Le SMTC, première AOT de Franche-Comté à avoir mis en place une billettique, en 2000, espère que les systèmes billettiques pourront être rendus compatibles.

La vente de titre à bord des véhicules n'existe plus depuis la restructuration du réseau et la mise en place du post-paiement. Mais 26% de la population de Belfort et du département sont équipés de la carte. De plus, soixante dépositaires sont répartis sur le département, l'un est situé à la gare SNCF.

4.5.5 Information multimodale

Le site Internet Optymo comporte un calcuteur d'itinéraire. Une information dynamique peut être envoyée à plus des deux tiers des clients du SMTC via SMS ou courriel.

La création de la centrale d'information régionale n'aura pas d'impact sur le site Optymo mais lui sera complémentaire, car celui-ci propose des services non disponibles sur la centrale régionale : réservation TAD, consultation de son compte et de sa facture.

Le SMTC souhaiterait que ses différents outils (billettique, SAEIV) soient compatibles avec les réseaux TER et de la CAPM, afin que l'information relative aux lignes communes aux deux réseaux puisse être diffusée sur chacun d'eux.

Malgré les multiples demandes du SMTC à la SNCF, aucune information sur l'absence de vente de titres Optymo à bord des véhicules n'est en place dans la gare SNCF, du fait de leur charte ne prévoyant pas ce type d'information. Ceci pénalise les usagers qui arrivent à Belfort par le train, qui peuvent ne découvrir cette particularité qu'une fois à l'arrêt de bus devant la gare. Ils peuvent toutefois acheter leur titre par SMS surtaxé (1,50 € par voyage contre 0,80 € pour l'utilisateur titulaire d'une carte) depuis juillet 2009.

4.5.6 Autres

Actuellement, le SMTC assure une liaison en bus entre Belfort et Delle, et qui pourra passer par la future gare TGV, pour une durée totale de trajet d'une heure. Le SMTC propose un réseau express par bus sur autoroute, reliant la future gare TGV à chacune de ses communes périphériques : Belfort, Héricourt, Montbéliard et Delle, dont les temps de déplacement seraient d'un quart d'heure. La gare TGV doit être mise en exploitation en 2011 et l'électrification de la ligne TER Belfort-Delle en 2013, avec une durée du trajet de 15-20 minutes. Ce réseau express permettrait pendant deux ans la desserte de la gare TGV, tout en testant la desserte bus du futur hôpital situé à 4 kilomètre de la gare TGV. Le SMTC souhaiterait donc pouvoir se coordonner avec la Région pour offrir un service optimal aux usagers et sans doublon.

4.6 Compte-rendu de l'entretien commun Conseil Général du Jura et Communauté d'Agglomération du Grand Dole

Entretien mené auprès de Philippe Seigle (Conseil Général du Jura) et Sandrine Contini (Communauté d'Agglomération du Grand Dole) le 5/11/2009 par Jeannine Bonino (CETE de Lyon)

4.6.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Le Conseil Général du Jura rencontre les autres AOT du département :

- La Communauté d'Agglomération du Grand Dole (CAGD), dont le PTU couvre tout son territoire, soit 41 communes,
- Lons-Le-Saunier pour le strict territoire de la commune. La Communauté de communes du Bassin de Lons-le-Saunier (CCBL) a l'autorisation d'organiser les transports réguliers urbains sur les communes limitrophes à Lons-le-Saunier et ses autres communes pour le TAD, par délégation de la ville de Lons et du Conseil Général. C'est une délégation de 2d rang)
- Saint-Claude, dont le PTU correspond uniquement à la ville,
- Morez (un peu symbolique).

Il n'existe pas de rencontres formalisées, c'est selon les besoins.

Des rencontres existent avec la région lors de la conférence mais il n'y a pas d'échanges entre les participants.

A sa création, la CAGD a pris la compétence transport collectifs à la ville de Dole, sur un territoire desservi par le Conseil Général. La nouvelle organisation a suscité beaucoup de réunions et d'échanges.

Le Conseil Général du Jura et le Grand Dole ont remis en appel d'offre tous leurs services. Chacun a repris son service en autonome et il a fallu travailler sur tous les services pénétrants sur Dole, qui offre des services complémentaires au CG39, depuis le 1er septembre de cette année.

Avec Lons, le CG39 a conserve son organisation avec des pénétrantes, mais rien n'a changé : pas de relations et pas de lien avec le bus urbain. Les communes limitrophes sont gérées par le département. La ville de Lons ne gère plus de transports collectifs. Il y a parfois confusion étant donné qu'une même personne gère la ville et la Communauté de Communes du Bassin Lédonien (CCBL), mais l'interlocuteur du conseil général est bien la CCBL et non la ville de Lons-le-Saunier.

4.6.2 *Intermodalité physique*

Au niveau de Lons, il n'y a pas d'intermodalité physique du point de vue du CG39.

La gare routière est à côté de la gare SNCF, mais aucun passager du CG 39 n'est transporté par le réseau urbain de Lons.

Le CG39 ramène toutes les lignes pénétrantes sur la gare puis a mis en place des navettes entre la gare et les établissements scolaires. Aucun abonné n'est en correspondance avec le réseau urbain.

La ville de Lons n'avait pas d'arrêt sur la gare, il en existe un maintenant à l'initiative du CG39 qui a réservé un emplacement entre la gare routière et SNCF pour les transports urbains.

Sur Dole, il existe un point géographique avec une gare routière et une gare SNCF côte à côte.

Pour les scolaires, les pénétrantes du CG arrivent à la gare puis les usagers sont pris en charge par des navettes du CG39 jusqu'aux établissements de la ville.

Par contre il y a une intermodalité très claire pour les usagers commerciaux arrivés à la gare qui utilisent le réseau urbain, ou sur certaines communes qui ont des lignes CG et sur lequel le réseau urbain a été mis en place le transport à la demande (TGD à la demande). Il y a donc intermodalité entre les 2 réseaux et c'était l'objectif. Cela a été construit dans l'objectif d'une complémentarité des réseaux pour proposer une offre plus conséquente en travaillant ensemble sur le PTU.

Le CG39 circule « à portes ouvertes » c'est à dire qu'il permet la prise en charge de passagers commerciaux dans le périmètre du PTU dans les navettes du conseil général.

Le CG39 travaille avec le CG71 mais quelques initiatives du CG71 posent problème. En effet le CG71 a mis en place des lignes entre Louhans et Lons sans en informer le département du Jura. Ceci rend leurs lignes respectives concurrentes sans informations officielles, ce qui n'est pas très « légal » : 2 cars passent au même endroit aux mêmes heures, mais il n'y a pas de rencontre. Le CG71 donne simplement ses informations à afficher, même parfois après mise en place.

Dans le département, en délégation de service public, les lignes scolaires sont désormais ouvertes à tous : il n'y a donc plus de lignes dites scolaires, mais 304 lignes de SRO. Il existe donc un réseau structurant, un secondaire, un local.

Globalement sur le département, 300 000 commerciaux sont transportés. Le département espère augmenter ces chiffres, suite à la mise en place d'un tarif unique à 2€.

Au niveau de l'information, il reste beaucoup à faire.

Sur Dole, en ce qui concerne l'information, les choses fonctionnent très mal : à part la présence physique d'agence commerciale, l'information est pauvre.

Sur l'ensemble du Jura, après mise en place des réseaux, il y aura aménagement du réseau (harmonisation des correspondances, des dessertes, etc). L'information fera l'objet d'une deuxième démarche, sachant que les transporteurs ont déjà une centrale d'information « infoleresseau » et que la centrale de mobilité de la région arrive prochainement. Le CG39 possède une centrale qui renseigne uniquement sur le réseau départemental. Il sera mis en place quelque chose mais ce n'est pas la priorité actuelle.

Par contre, l'information commune PTU - Grand Dole est à l'ordre du jour.

Les aménagements piétons viendront après.

Sur Dole, ce n'est pas un pôle d'échange multimodal, ce n'est pas encore organisé. La gare routière est dangereuse mais il existe un projet d'aménagement de la gare et de son quartier. Ce projet comporte 2 enjeux : un aménagement quartier gare, la création de requalification urbaine et création d'offre tertiaire.

Sur Lons-le-Saunier, c'est le standby.

4.6.3 Intermodalité horaire

Pour Dole, les horaires ont été travaillés avec le CG39 et le Grand Dole notamment sur ces communes qui ont une offre CG et une offre en transport à la demande du réseau TGD. Cette offre vient s'insérer entre les horaires du CG et ceux du Grand Dole.

Les AOT se concertent pour les modifications d'horaires et s'informent mutuellement surtout en septembre, avec des ajustements.

Dole va changer sa date de modifications d'horaires à partir de 2011 : celle-ci se fera en décembre. Pour la construction des horaires, le premier travail se fait avec les établissements scolaires puisque c'est la première contrainte. Dole va mettre en place un travail avec ces établissements scolaires situés en centre ville pour qu'ils se calent tous sur les mêmes horaires, quelqu'un s'occupera de ce problème pendant 3 mois.

Le CG insiste sur les obligations différentes d'horaires selon le type d'établissement ce qui rend ce calage extrêmement difficile voire impossible (suite à un essai sur la ville de Champagnole), les décideurs ne sont pas les mêmes selon qu'il s'agisse de primaire, secondaire ou supérieur, privé ou public. Certains dépendent de l'académie, d'autres du CG, d'autres sont autonomes.

Cependant même si chacun a sa problématique de surveillance et de programme, Dole va tenter une harmonisation.

L'intérêt pour le Conseil Général et Dole de travailler vraiment ensemble en amont apparaît. Les 2 AOT seront obligées de commencer leur travail commun dès maintenant pour que tout soit prêt en septembre. La difficulté reste les établissements scolaires car les informations définitives devraient être connues en février.

Une autre contrainte réside dans les correspondances TER.

Les comité de lignes et le CR informent les AOT. Les AOT ont peu d'action sur les TER . CG et Dole doivent s'adapter.

Ils espèrent faire durer les horaires 2010 jusqu'en 2012 et ensuite s'adapter au nouveau cadencement TER.

Il existe une convention entre le CG et Dole pour déterminer l'organisation des réseaux. Une demande récente émane de Chaussin qui voudrait s'insérer dans le PTU et Dole.

Les clauses ne sont pas encore signées entre Dole et le CG39 mais elles sont bien respectées.

Il n'y a qu'une ligne concernée par les modifications, c'est la ligne Dole Lons (nommée ligne TGV seulement parce qu'elle est en correspondance avec les horaires avec un accord de la SNCF).

4.6.4 Intermodalité tarifaire

Pour le CG39, il n'y a pas d'intermodalité tarifaire.

Pour Dole, la convention faciITER est un accord SNCF et AOT sur la vente de pass combinés SNCF / réseau urbain qui ouvre droit à une réduction sur le réseau urbain. Cette vente est très faible étant donné que la tarification est pratiquement « gratuite » pour les abonnés du Grand Dole. Ainsi pour 30€ par an les usagers circulent autant qu'ils le veulent. La vente de billet à 1€ est donc réduite également. La convention avec la SNCF ne sert plus à rien. Le seul intérêt était que l'usager ait un billet unique mais il fallait que les chauffeurs soient formés pour le reconnaître. Au final, trop de contraintes pour peu d'intérêt selon l'exploitant. Une inter-opérabilité serait souhaitée.

Les lignes à 2€ du CG sont utilisables par les usagers du train. L'objectif reste d'avoir un billet unique entre le grand Dole et le CG39

4.6.5 Information multimodale

La centrale de mobilité qui arrive en décembre 2009 n'est qu'une centrale d'information et tous regrettent que ce ne soit pas une centrale de réservation. Le site du CG continuera à exister.

Dole va s'appuyer sur la nouvelle centrale régionale.

4.6.6 Autres

Quid des liaisons avec les aéroports ?

Si une activité se développe, le souhait est de développer des lignes.(il existe actuellement une ligne du réseau urbain pour Tavaux).

Il n'existe pas de lignes régulières aériennes sur Tavaux mais il y a un projet de transport régulier entre Tavaux et Francfort. Un délégataire est choisi, la fréquence des déplacements n'est pas encore abordée.

4.7 Grille d'entretien remplie par la communauté de communes du Bassin de Lons-le-Saunier

Grille remplie par Maryline Gaud

4.7.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Avec quelle(s) autre(s) AOT travaillez-vous et avec lesquelles avez-vous des projets ? Avez-vous des occasions de rencontrer d'autres AOT (conférences, réunions, ...)

OUI. Nous essayons de participer aux réunions organisées par la région ou le département. Nous aimerions collaborer plus étroitement avec le CG 39, pour rationaliser l'offre sur notre territoire.

Nous avons visité le réseau de Vesoul, pour nous enrichir de leur expérience.

4.7.2 *Intermodalité physique*

Quelle est la proximité géographique entre la gare SNCF, la gare routière et les éventuels pôles d'échanges bus ?

On peut considérer 2 pôles d'échanges distants d'environ 600m : la zone Gare SNCF -Gare routière qui sont situées sur le même site qu'un arrêt de transports Tallis et le Centre Ville (Arrêts Monts Jura et Zone de correspondance Tallis au théâtre)

S'il existe, comment pensez-vous que fonctionne ce pôle d'échange multimodal (véhicules, information-vente, signalisation jalonnement)

S'il n'existe pas de pôle multimodal (au moins partiellement) : existe-t-il un projet ?

Oui, mais pas abouti

S'il n'existe pas de projet, quels seraient les obstacles à la création d'un pôle multimodal ?

Les enjeux liés à la maîtrise du foncier dans le secteur gare, difficultés de coopération avec la SNCF. Le plus gros problème réside dans la prolongation d'un passage souterrain existant pour qu'il aboutisse sur le parvis de la gare. Nous sommes en pourparlers avec la SNCF depuis plus de 5 ans à ce sujet.

4.7.3 *Intermodalité horaire*

Comment fixez-vous les horaires et leurs modifications ?

Le prestataire nous soumet le projet initial et toutes les modifications en cours de DSP pour ratification.

Comment les autres AOT en lien avec la vôtre sont-elles prises en compte?

Selon les remarques des usagers, principalement scolaires arrivant en gare et devant rejoindre les différents établissements de la ville pour leurs cours.

Connaissez-vous le projet de cadencement ferroviaire de la Région prévu pour fin 2011 ?

Non

Quel impact va-t-il avoir sur la définition de votre offre ?

A définir dans la nouvelle DSP (A partir de 2011)

Existe-t-il une convention entre les réseaux ? Sur quoi porte-t-elle ? Ses clauses sont-elles bien respectées par tous les partenaires ? Si non, pourquoi ?

Il existe une convention avec le Conseil Général pour une délégation de compétence vis-à-vis de la CCBL pour l'organisation des lignes régulières de transports publics sur le territoire des communes de Perrigny et Montmorot. Elle prévoit en outre une clause de non concurrence entre les transports du département et ceux de la CCBL.

4.7.4 Intermodalité tarifaire

Existe-t-il une intermodalité tarifaire entre votre réseau et ceux qui sont en connexion avec le vôtre? Si oui, comment s'est-elle mise en place ? Comment fonctionne-t-elle ? Existe-t-il une convention ?

Réponse positive très récente de notre part à la sollicitation pour le pass FaciliTER.

Quelles seraient les difficultés rencontrées ou vos craintes lors d'une éventuelle mise en place d'une tarification intermodale (nombre de partenaires, problèmes juridiques, financiers, organisationnels, ...) ?

Nous n'avons pas évoqué ce sujet, à ce jour.

4.7.5 Information multimodale

Existe-t-il un site Internet recensant votre offre?

OUI

Contient-il des liens vers d'autres sites, voire des informations sur d'autres réseaux ?

Oui, vers le site de la Communauté de Communes, du CG 39 et de la Centrale Départementale de mobilité

Connaissez-vous le projet de centrale d'information multimodale régionale et suisse prévue pour fin 2009 ?

Bien sûr puisque nous avons participé à la plupart des réunions préparatoires à sa mise en place

4.8 Compte-rendu de l'entretien avec le Conseil Général de la Haute-Saône

Entretien mené auprès de Laurent Dargent le 13/11/2009 par Eric Rémont (DRE Franche-Comté)

4.8.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

Le Conseil Général de Haute-Saône rencontre d'autres AOT de façon ponctuelle pour résoudre des problèmes techniques particuliers. Mais il n'existe pas de rencontres techniques institutionnalisées des AOT sur un bassin de vie ou l'ensemble du département par exemple.

La conférence des AOT organisée une fois par an permet d'avoir une présentation des sujets d'actualité de la Région. Le CG 70 regrette de ne pouvoir y aborder tous les sujets plus ou moins techniques que chacun des AOT pourrait présenter. L'aspect institutionnel de ce genre de réunion ne permet pas d'y traiter la coordination technique.

Le CG70 travaille également avec la Région et les autres AOT sur la centrale d'information régionale en cours de réalisation.

4.8.2 *Intermodalité physique*

Vesoul a un projet de gare multimodale pour 2011. Aujourd'hui, les gares routière et SNCF se font face. L'espace est en cours d'aménagement pour l'intermodalité entre trains TER, cars TER Livéo et bus urbains. Ceci fait l'objet d'un projet de ville de la ComCom.

Pour la vente des titres, l'objectif est de regrouper les guichets en gare.

Sur le plan de la signalétique, des progrès sont à faire. Cela passera par des panneaux d'information dynamique.

Les difficultés ou contraintes principales évoquées par le CG 70 sont d'ordre financières pour l'investissement, et sur le choix du pilote pour la gouvernance.

A Luxeuil, les cars arrivent sur le parvis de la gare SNCF, desservie par un bus unique en boucle.

A Lure, la gare SNCF est desservie par un arrêt simple.

A Héricourt, il existe un projet d'aménagement et d'accessibilité de la gare.

A Gray pas de gare SNCF, pas de transport urbain.

Pour le Transport à la Demande, le CG 70 pose le problème de la coordination avec les réseaux urbains (choix de l'intermodalité sur les pôles d'échanges ou accès direct en centre ville).

4.8.3 *Intermodalité horaire*

Les horaires du réseau du Conseil Général de la Haute-Saône sont calés sur les rythmes scolaire sont donc modifiés en été pour une mise en service en septembre. Le principal problème de coordination des AOT réside dans le fait que la Région met en place ses horaires à partir du 1er janvier. Il pourrait être judicieux de réfléchir de façon coordonnée à la mise en place d'un calendrier calé pour tous sur la rentrée scolaire.

Suite à la mise en place de nouveaux horaires et compte tenu de la remontée de problèmes rencontrés par des usagers, des modifications ponctuelles, des ajustements sont réalisés rapidement.

Sur la ligne Dijon Gray, le CG 70 se heurte à un manque de coordination avec la région Bourgogne qui pénalise des usagers. La coordination interne à la Région ne suffit pas.

L'information relative à des demandes d'ajustement remonte souvent par l'intermédiaire des chauffeurs.

Le CG70 connaît le projet de cadencement de la Région, présenté lors de la dernière conférence des AOT. Il pense que l'adaptation des horaires sera nécessaire, mais ne peut aujourd'hui pas imaginer encore précisément la conception des futurs horaires.

Entre Vesoul et Luxeuil, il existe une convention CG TER pour la billétique. Cela fonctionne mais il y a quand même un manque de lisibilité pour les usagers.

4.8.4 Intermodalité tarifaire

Il existe un projet de support unique pour les lignes saônoises. Mais actuellement il n'y a pas d'intermodalité en dehors de la ligne Vesoul Luxeuil.

Certaines difficultés proviennent du fait que parfois des partenaires sont très stables, mais se retrouvent face au monde de l'entreprise qui l'est moins.

Le CG 70 est donc conscient de la nécessité de tendre vers une intermodalité tarifaire adaptée aux besoins des usagers d'aujourd'hui.

Pour le TAD, le CG 70 se pose la question de la cohérence de la participation du CG mais n'évoque pas la nécessité à cours terme d'une cohérence tarifaire.

4.8.5 Information multimodale

Le site Internet du CG 70 actuellement en refonte indique son offre de transport. Il sera complémentaire de la future centrale de mobilité de la Région.

Le CG70 souhaite en outre mieux connaître ses usagers pour adapter son offre.

Le pôle multimodal de Vesoul fait l'objet d'un projet global d'information.

4.9 Compte-rendu de l'entretien avec la Communauté de communes de l'agglomération de Vesoul (CCAV)

Entretien mené auprès de Jean-Claude Demesy le 10/11/2009 par Jeannine Bonino (CETE de Lyon)

4.9.1 *Collaboration actuelle avec d'autres AOT*

La CCAV est composée de 19 communes. Elle a la compétence transport sur tout le territoire de la communauté de communes et gère la gare routière de Vesoul pour le compte des 3 AOT (par protocole). Elle travaille avec les AOT suivantes

- la Région Franche-Comté pour les TER Liveo
- le Conseil Général de Haute-Saône : fonctionnement de la gare multimodale et lignes saônoises
- la SNCF, TER Franche Comté.

4.9.2 *Qualité des relations entre AOT :*

La CCAV juge ses relations avec le Conseil Régional très bonnes et denses. Ces rencontres ont pour thèmes principaux : les accords tarifaires sur des titres de transport ou abonnement, ainsi que sur des accords techniques au sujet de la gestion de la gare routière qui concerne la CCAV, le transport régional et les lignes saônoises du département.

La CCAV est régulièrement invitée par le CR pour les conférences et est consultée pour la centrale de mobilité.

Avec le conseil général de Haute-Saône, les relations semblent plus difficiles. Il y a très peu d'échanges. La CCAV regrette que le Conseil Général ne soit guère présent aux réunions qui concernent la gare par exemple.

Avec la SNCF, une convention sur les titres de transport facilités (billet non commun mais reconnaissable par tous, contrôleurs et CCAV), a été passée. Le contenu des rencontres avec la SNCF est technique et commercial.

La CCAV participe aux conférences des AOT, mais souhaiterait des conférences plus « techniques » qui permettraient un meilleur travail commun.

La CCAV a également des échanges d'expérience avec d'autres AOT de la région qui travaillent avec l'opérateur commun qui est Keolis.(exemple: Lons-le-Saunier est en demande d'information au sujet du fonctionnement de la future gare multimodale de Vesoul). En ce qui concerne Dole, des échanges avaient lieu lorsqu'ils avaient le même opérateur Kéolis.

4.9.3 *Intermodalité physique*

A Vesoul le pôle d'échange existe, gare SNCF et gare routière sont juxtaposées.

Sur ce lieu, sera réalisé l'une des premières gares multimodales de Franche Comté. Ce futur pôle intermodal est en travaux actuellement et sera opérationnel mi-2011 avec une signalisation harmonisée. Ce pôle va réunir sur un même site l'ensemble des échanges des différents modes de

transports. L'idée de ce futur pôle apparaît en 1997, c'est une volonté politique de la CCAV. Il faudra 10 ans de négociations sur des problèmes fonciers. La SNCF débloque ses terrains (15 000 m²) en contrepartie de la réalisation des investissements par la CCAV (en partenariat avec l'Etat et autres AO). Cette nouvelle gare multimodale aura un coût d'environ 3 millions d'euros.

Actuellement, la SNCF a son propre site et la gare routière est gérée par la communauté de communes pour le compte des 3 AO.

Chaque AO a son propre guichet et ses propres informations. Le jalonnement est simple et le passage d'un mode à l'autre correct.

4.9.4 **Intermodalité horaire**

Les horaires sont revus une fois par an. La CCAV vient d'éditer son nouveau programme mais sait très bien que les nouveaux horaires SNCF vont arriver début décembre.

La CCAV regrette que SNCF ne donne pas plus tôt ses « intentions » d'horaires même si ce n'est pas figé, pour qu'elle se prépare aux modifications.

Comment harmoniser?

Pour harmoniser les horaires, la CCAV suggère de partir du plus contraignant qui est la SNCF avec des horaires européens et que, ensuite, toutes les AOT s'adaptent pour organiser les correspondances. **La CCAV demande une conférence technique axée sur les horaires ce qui n'existe pas actuellement.**

40% des voyages concernent les scolaires. Une difficulté dans l'intermodalité horaire est liée aux établissements scolaires qui modifient leurs horaires et attendent que les AOT s'adaptent. Ces dernières estiment que le plus contraignant étant les transports (et surtout le transport SNCF), ce sont les établissements qui devraient suivre.

Des calages sont faits avec la Région, avec qui l'opérateur est commun : Keolis, et le TER Vesoul-Besançon.

La Région Alsace est cadencée, Rhône-Alpes est cadencée, la Franche comté doit s'inscrire là dans ce programme.

Il n'existe pas de calage avec le Conseil Général de Haute-Saône.

Le service « flexogare » est fait pour les gens qui arrivent à Vesoul puissent se rendre dans l'agglomération. Un bus vient devant la gare et achemine les clients dans les différentes localités.

La CCAV connaît le projet de cadencement de la Région, et adaptera sans doute ses horaires aux horaires TER.

4.9.5 **Intermodalité tarifaire**

Il existe 2 conventions, une pour la gestion de la gare, et une convention tarifaire : *faciliTER*

Un titre de transport (abonnement mensuel) est commun pour les 3 réseaux de transports V BUS (réseau urbain de Vesoul), GINKO (réseau urbain de Besançon) et LIVEO (ligne TER Vesoul-Besançon). C'est une billetterie que la CCAV juge ultra moderne. Ce billet s'accompagne d'une contremarque (genre d'attestation) pour le réseau Ginko ainsi que pour le billet traditionnel de la SNCF. Ce titre de transport est le fruit d'une bonne coopération entre la CCAV et le Conseil Régional, issue d'une volonté politique de satisfaire les clients même si CCAV et Région n'ont pas la même couleur politique.

L'idée est qu'avec une seule carte on ait accès à tous les modes et ceci dans les plus brefs délais.

La difficulté, actuellement, provient de Ginko et du billet SNCF. La CCAV est prête, il existe plusieurs pistes pour s'adapter.

Pour le tarifaire, la CCAV précise que chacun doit avoir la liberté de ses tarifs.

Les lignes saônoise sont gratuites pour les scolaires. Pour les autres usagers, le prix dépend des lignes, des distances. Il n'existe pas d'uniformisation comme dans le Jura.

4.9.6 Information multimodale

Le site Internet de la CCAV existe depuis longtemps et vient d'être rénové. Keolis et Vbus ont des liens communs.

La CCAV a donc sa centrale de mobilité qui permet l'information des voyageurs et la réservation, ce que ne propose pas la future centrale régionale. La centrale de mobilité de la CCAV sera donc précieusement conservée.

4.9.7 Autres

La clé de l'intermodalité est la SNCF. Quelle est sa volonté dans ce domaine?...La question est de savoir si les cheminots comprennent bien les besoins de l'intermodalité?...

Ressources, territoires, habitats et logement
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Centre d'Études Techniques de Lyon
25 avenue François Mitterrand
Case n°1
69674 BRON cedex
Tél. : 04 72 14 30 30
Fax : 04 72 14 30 35
CETE-Lyon@developpement-durable.gouv.fr

Département Villes et Territoires
Groupe Mobilités Transports

www.cete-lyon.developpement-durable.gouv.fr