

Atlas

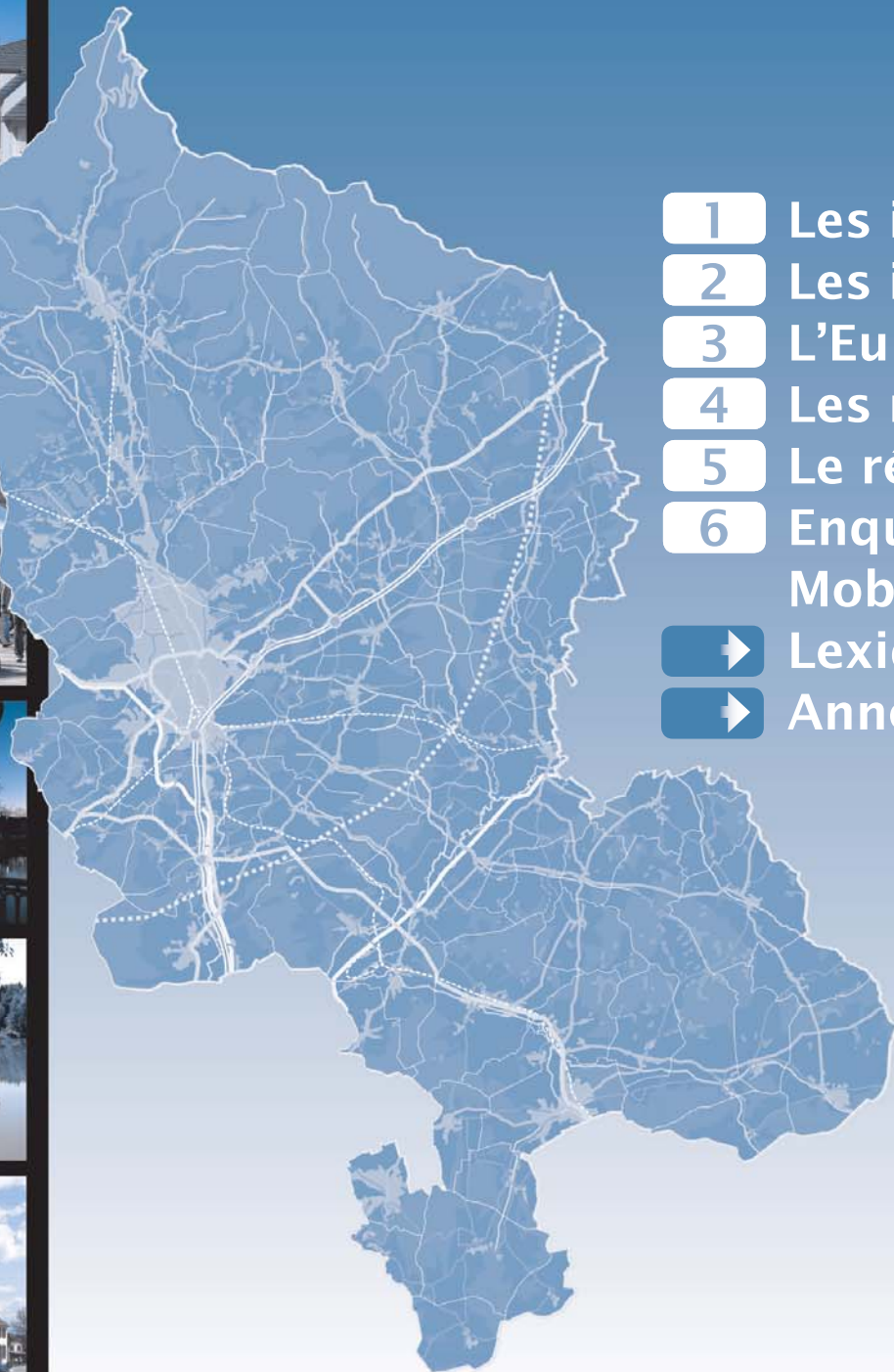
Atlas du Territoire de Belfort

édition 2010

MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Le chapitre sur les transports et la mobilité de la version 2010 de l'Atlas du Territoire de Belfort porte sur la mise à jour des données (trafics routiers) mais fournit également des informations sur la mise en service de nouveaux projets et des offres actuelles en transport en commun.





- 1** Les infrastructures routières
- 2** Les infrastructures ferroviaires
- 3** L'EuroAirport
- 4** Les réseaux de transport en commun
- 5** Le réseau cyclable
- 6** Enquête Ménages Déplacements & Mobilité professionnelle
- ➔** Lexique
- ➔** Annexes

1

Les infrastructures routières

Le Territoire de Belfort, intégré à l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, se situe au cœur d'un réseau routier et autoroutier dense. Sa situation de carrefour favorise d'importants trafics de transit mais également des trafics locaux.

L'organisation des déplacements dans le département est donc un enjeu d'aménagement du territoire qui se traduit à travers le Contrat de Mobilité (2008) et le Schéma de Cohérence Territoriale* (en cours de réalisation).*



Le Territoire de Belfort, un département fortement équipé en infrastructures routières

L'Aire urbaine se caractérise par un maillage routier dense, avec l'autoroute A36 comme véritable colonne vertébrale du réseau. Créée dans les années 70, l'autoroute A36 relie Beaune à Dijon avec cette particularité d'offrir entre Belfort et Montbéliard une section libre de péage sur 25 km avec 9 points d'échanges et assure ainsi une fonction de voie urbaine entre les deux principales agglomérations de l'Aire urbaine.



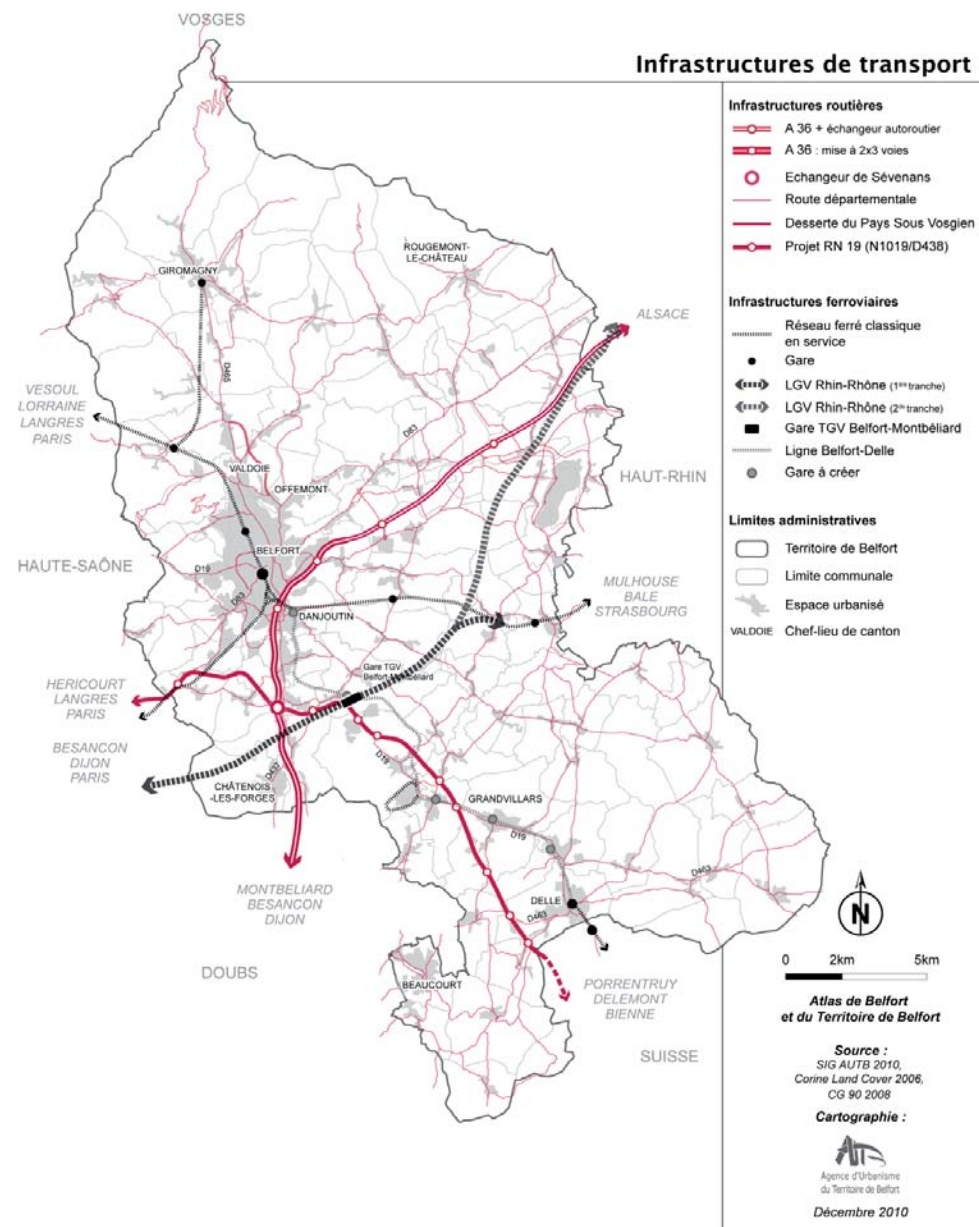
A36 - avant l'aménagement de mise à 2x3 voies (source : APRR)

La mise à 2x3 voies de l'autoroute A36 entre Belfort et Voujeaucourt a pour objectif de fluidifier le trafic et de sécuriser les déplacements sur cet axe qui assure autant une fonction de trafic local que de trafic de transit.



A36 - après l'aménagement de mise à 2x3 voies (source : APRR)

Depuis novembre 2008, le tronçon entre Belfort et Sochaux est praticable sur 19 km et les deux kilomètres entre Sochaux et Montbéliard sont ouverts à la circulation depuis l'automne 2009. La seconde phase de l'élargissement à 2x3 voies (horizon 2013) concerne les 6 km d'autoroute séparant Montbéliard à Voujeaucourt.



La **Route Nationale 1019** permet de relier le Jura suisse à Paris en passant par Delle, Belfort, Héricourt, Lure, Vesoul, Langres, Troyes (via l'A5). Son élargissement progressif à 2x2 voies sur la section Delle-Langres, constituera à terme un véritable axe Paris-Belfort prolongé vers la Suisse notamment vers l'A16 (travaux achevés en 2016), et palliera la rupture actuelle de connexion Est-Ouest. Cette nouvelle voie express desservira directement la future gare TGV de Meroux-Moval, l'hôpital médian et les entreprises installées sur les ZAC Plutons et TGV (Espace médian).



Route Nationale 1019

A l'intersection de ces deux aménagements structurants de l'Aire urbaine - A36 et N1019 - **l'échangeur autoroutier à hauteur de Sévenans** doit faire l'objet d'un aménagement afin de sécuriser et d'adapter sa capacité aux trafics futurs. En effet, la mise en service de la gare TGV fin 2011 et de l'hôpital médian de Trévenans génèrera un nombre encore plus important de flux. Le projet d'aménagement de l'échangeur est inscrit au Programme de développement et de modernisation des itinéraires du réseau routier national (PDMI) 2009-2014.



Echangeur de Sévenans
(source : APRR)

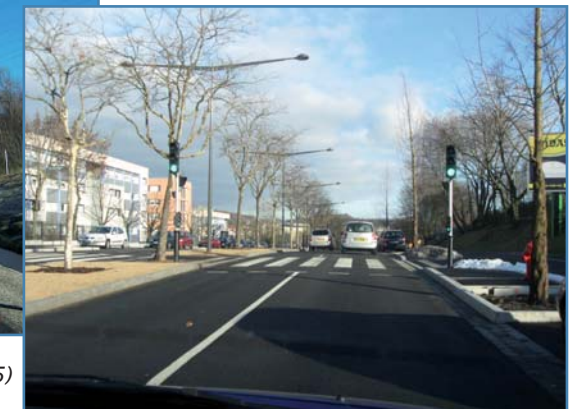
La **desserte du Pays sous Vosgien (RD5)** offre une nouvelle liaison avec le nord de l'agglomération belfortaine et permet de réduire le trafic routier au sein notamment de la commune de Valdoie. En effet, avec la réalisation de la première tranche (1,9 km entre la RD13 et la RD 23), le trafic à hauteur de l'église de Valdoie a été réduit à 14 000 véhicules par jour contre 20 000 auparavant. L'ouverture du second tronçon entre Valdoie et Sermamagny d'une longueur de 1,8 km en automne 2009 va également générer à terme une réduction du trafic sur la D 465. (comptages routiers 2009 et 2010 non disponibles)



Desserte du Pays Sous-Vosgien (D5)

La RD 83 (ancienne RN) place Belfort sur l'axe Strasbourg-Besançon, même si elle est fortement concurrencée par l'A36. Cet axe fait partie des routes nationales transférées au Département comme les routes départementales 437, 465 et 463.

Afin d'améliorer les échanges au sein de l'agglomération belfortaine, de nombreuses requalifications de voies ont eu lieu tels que les boulevards Anatole France et Kennedy, la Place Corbis, le faubourg des Ancêtres. D'autres sont en réflexion comme le réaménagement de l'avenue Wilson et le parvis de la gare, la requalification de la Place d'Armes (piétonnisation) et l'adaptation du plan de circulation en vieille ville.



Boulevard Anatole France - Belfort

Un trafic routier en hausse continue

L'A36 et la N1019, offrant respectivement une desserte Nord/Sud et Est/Ouest du Territoire de Belfort, sont les axes privilégiés pour le trafic de transit mais également le trafic local. Entre Brognard et Fontaine, l'A36 accueille entre 30 000 et 60 000 véhicules par jour en 2007 dont 8 000 poids-lourds. Ces chiffres montrent bien la vocation mixte de l'autoroute, les 2/3 du trafic pouvant être considérés comme trafic local et un tiers comme trafic de transit.

Pour l'année 2008, la société d'autoroute APRR n'a pas mené de comptages du fait des travaux de mise à 2x3 voies de l'A36 entre Belfort et Montbéliard. Mais les prévisions estiment qu'à moyen terme (horizon 2018), le seuil de saturation (3600 véhicules/heure par sens de circulation) pourrait être dépassé sur certains tronçons, en particulier entre les échangeurs de Sévenans et de Belfort-Sud (60 661 véhicules/jour en 2007).

Les derniers comptages (année 2008) effectués par la Direction Interdépartementale des Routes Est - DIR Est - concernant la route nationale 1019 recense un trafic supérieur à 10 000 véhicules/jour sur la portion entre la Haute-Saône et Morvillars.

Au-delà de Morvillars et jusqu'à la frontière suisse, le trafic est de 5 000 v/jour.

Outre ces deux axes majeurs, l'essentiel du trafic se concentre en direction de la Haute-Saône (Lure, Vesoul) et du Haut-Rhin (Mulhouse, Altkirch), ainsi que sur les portions joignant Belfort aux principales agglomérations de l'Aire urbaine :

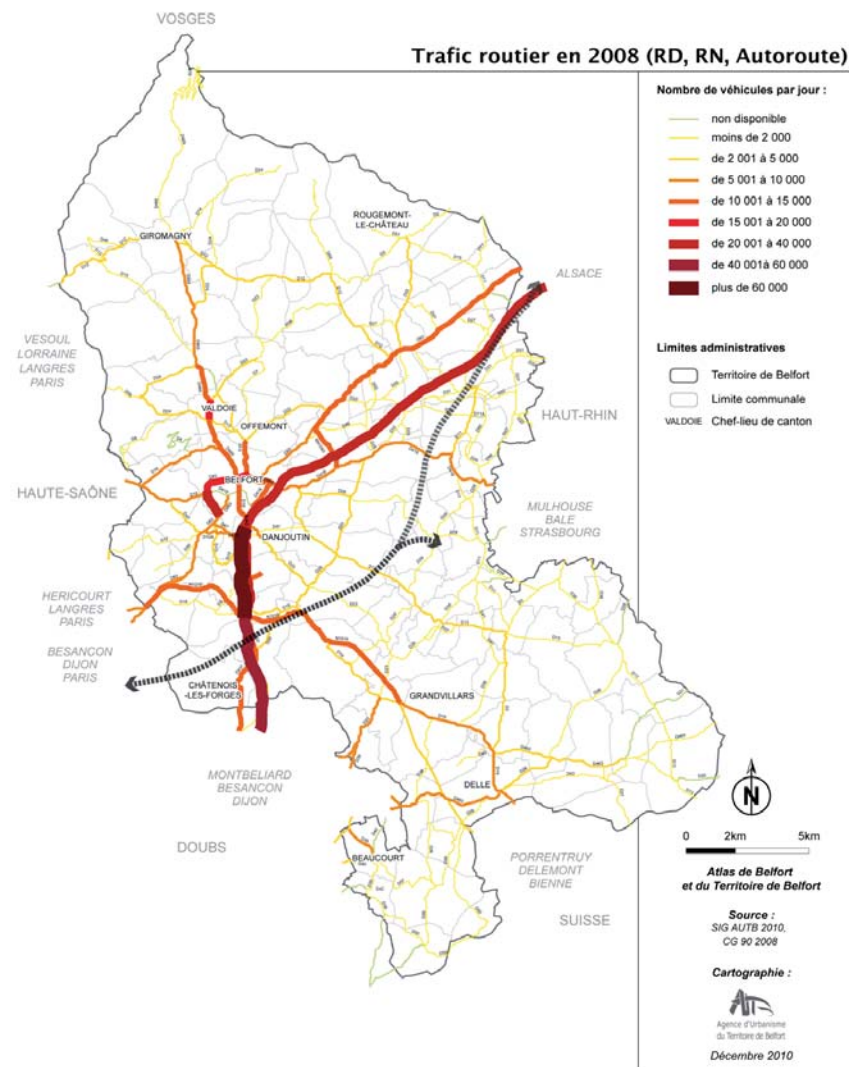
- Montbéliard par la D437 ;
- Héricourt par la D83 et la N1019 ;
- Les villes de la première couronne belfortaine : Bavilliers et Offemont par la D83, Danjoutin par la D19, Valdoie par la D465, ... ;
- Les villes intermédiaires telles que Delle par la D19 et Giromagny par la D465.

Le trafic global sur l'ensemble des routes du département a connu une hausse de 17 % entre 1995 et 2005. En revanche, les comptages effectués par le département en 2007 (transfert de compétences) et 2008, ne montrent pas de hausse significative du trafic sur les différentes départementales du Territoire de Belfort. Sur les 538 kilomètres de routes départementales dont 502 km font l'objet de comptage :

- 13 % du réseau (soit 67 km) a une moyenne journalière annuelle inférieure à 500 véhicules/jour ;
- 45 % (228 km) comprise entre 500 et 2000 v/j ;

- 22 % (113 km) comprise en 2001 et 5000 v/j ;
- 12 % (61 km) comprise entre 5001 et 10 000 v/j ;
- 8 % (42 km) supérieure à 10 000

véhicules/jour pour les principaux axes desservant ou traversant Belfort : RD 83, D19 (Belfort-Sévenans), D 465 (Belfort-Sermamagny), D13 (Belfort-Offemont).



2

Les infrastructures ferroviaires

De nombreux projets en matière d'infrastructures ferroviaires se concrétisent notamment par la mise en service de la LGV Rhin-Rhône et par la réouverture de la ligne Belfort-Delle. Ces différentes infrastructures vont faciliter l'accessibilité et l'attractivité du Territoire de Belfort ainsi que de l'Aire urbaine.



La desserte ferroviaire : un potentiel à développer

• **La branche Est de la LGV Rhin-Rhône**

Le projet de la Branche Est de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône et l'arrivée du TGV dans l'Aire urbaine se concrétise avec la mise en service du premier TGV commercial en décembre 2011. La première tranche de la branche Est améliorera l'accessibilité des régions Alsace, Franche-Comté et Bourgogne et en particulier Mulhouse, l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard, Besançon, Dijon,... et offrira une ouverture vers l'Europe de l'Est, le bassin Rhénan, le Benelux et l'Arc méditerranéen lorsque les branches Ouest et Sud seront réalisées. La gare TGV Belfort-Montbéliard (localisée sur la commune de Meroux) sera en conséquence une véritable porte d'entrée.

Elle accueillera selon le schéma de desserte présenté par la SNCF en janvier 2010, 28 TGV chaque jour :

- 5 A/R sur l'axe Rhin/Rhône (Strasbourg-Lyon) dont 3 poursuivent jusqu'à Marseille et 1 jusqu'à Montpellier ;
- 8 A/R avec Paris dont 3 A/R sont prolongés jusqu'à Bâle et Zurich,
- 1A/R avec Aéroport Charles De Gaulle (Roissy) et Lille.

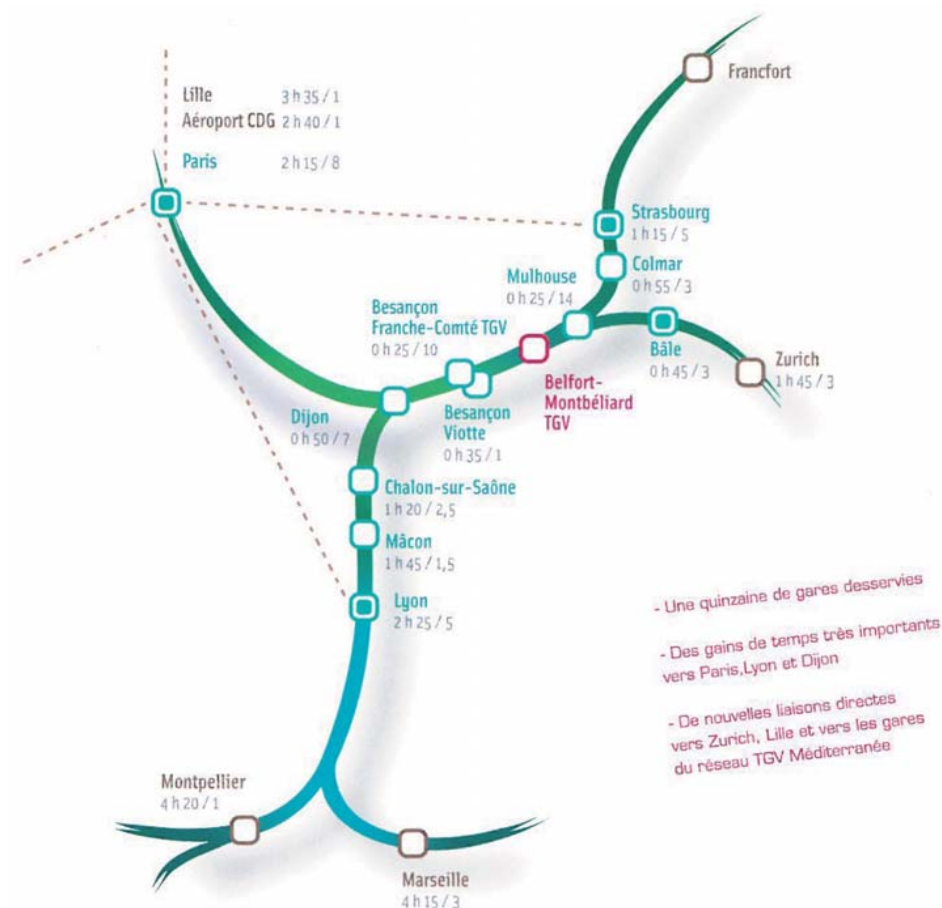
D'ici 2014, un A/R supplémentaire complètera l'offre entre Lyon et Strasbourg.

Ainsi, la gare TGV Belfort-Montbéliard devrait accueillir 1,1 millions de voyageurs par an soit 2500 à 4000 passagers par jour.

L'arrivée du TGV va nécessiter une prise en compte des futurs flux de déplacements notamment à l'échelle du département et de la région. Ainsi, le Conseil Régional engage une refonte des schémas de desserte des transports régionaux (TER) et une offre cadencée pour décembre 2011, afin d'offrir notamment une complémentarité au TGV.



Gare TGV Belfort-Montbéliard en construction - septembre 2010



- Une quinzaine de gares desservies
- Des gains de temps très importants vers Paris, Lyon et Dijon
- De nouvelles liaisons directes vers Zurich, Lille et vers les gares du réseau TGV Méditerranée

source : plaquette d'information SNCF/RF - Gare TGV Belfort-Montbéliard



Les grilles horaires du TGV Rhin-Rhône sont disponibles en annexes.

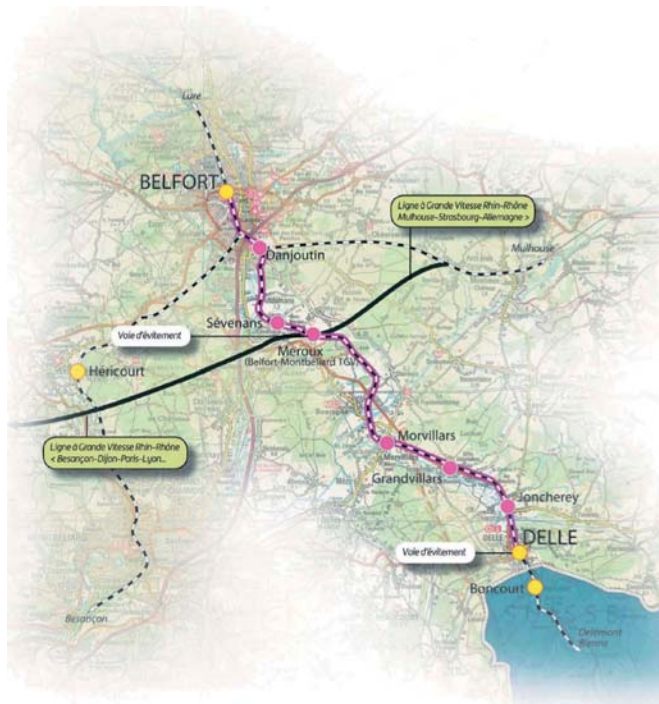
• Le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle

Le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle s'inscrit également dans cette réflexion pour une prise en compte des nouvelles mobilités générées par la mise en circulation de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône. La voie ferrée Belfort-Delle, fermée au transport de voyageurs en 1992 mais maintenue partiellement en activité jusqu'en janvier 2008 - pour desservir le centre de traitement des ordures ménagères à Bourogne - fera l'objet d'un réaménagement financé par l'Etat, la région Franche Comté, le Conseil Général du Territoire de Belfort, la confédération suisse (OFT), le canton du Jura et Réseau Ferré de France (RFF) et devrait être mise en service à l'horizon 2014.

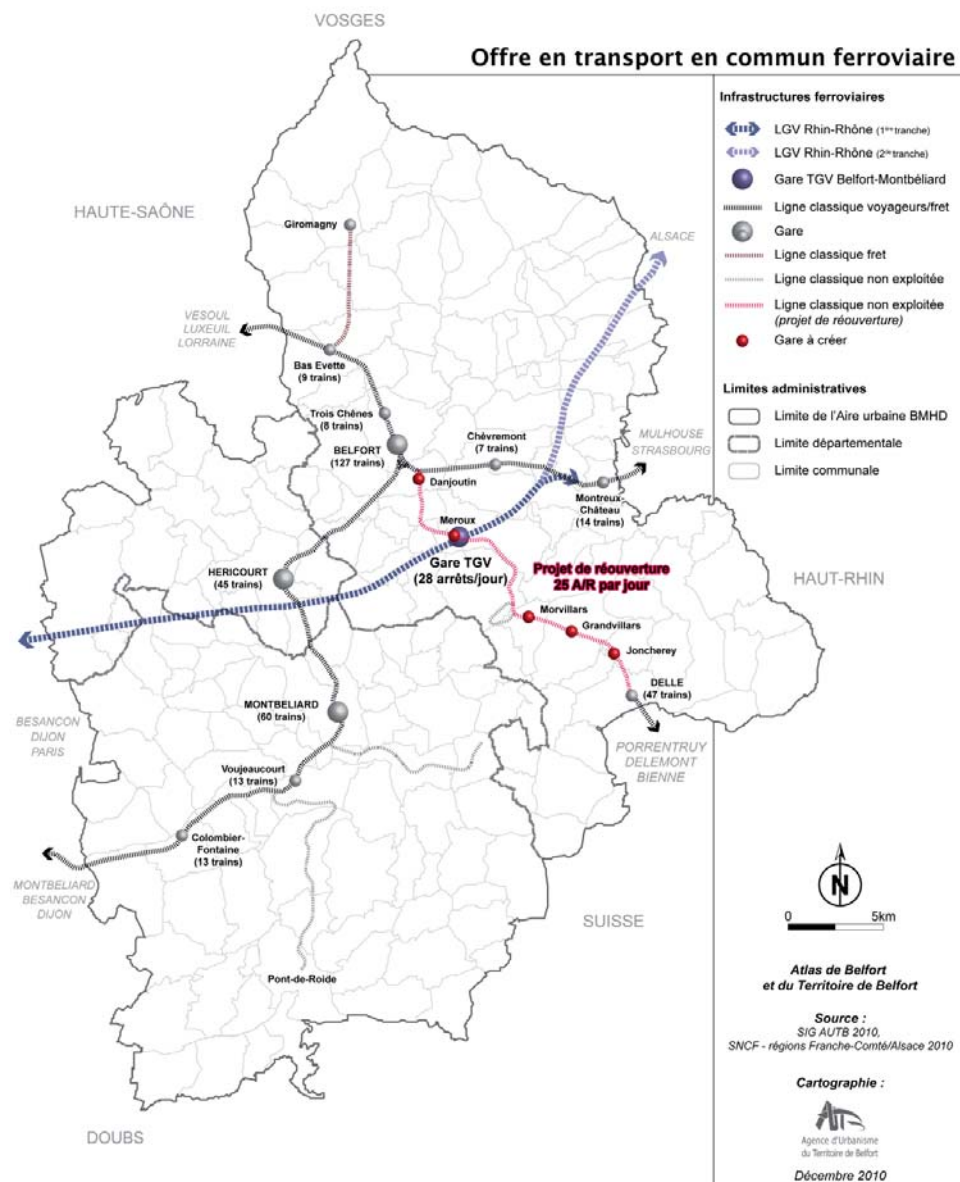
Avec un projet de 25 A/R par jour et une fréquence à la ½ heure en heure de pointe et à l'heure en heure creuse, la réouverture de cette ligne permettra à terme d'offrir une liaison directe à la gare TGV depuis l'Aire urbaine

plus particulièrement Belfort mais également la Suisse. Avec des arrêts dans les communes de Danjoutin, Morvillars, Grandvillars, Joncherey et Delle, elle offrira également une desserte pour les déplacements pendulaires entre ces différentes localités.

Au premier semestre 2010, la gare de Delle accueillait une cinquantaine de trains suisses. Lors de la réouverture de la ligne Belfort - Delle, elle accueillera une cinquantaine de trains supplémentaires.



source : document de concertation - ligne Belfort-Delle Janvier 2010



• **Le projet d'électrification de la ligne Belfort-Epinal et raccordement du TGV EE au TGV RR**

Le projet d'électrification de la ligne Belfort-Epinal sur 120 km ainsi que la possibilité d'une liaison Lure-Villersexel (25 km) déjà exploitée dans le cadre des travaux de la LGV ou un raccordement au niveau de Meroux-Moval, permettrait ainsi une interconnexion entre le TGV Est Européen (TGV EE) et le TGV Rhin Rhône (TGV RR).

Ainsi, la région Lorraine bénéficierait d'une réelle desserte ferroviaire vers le sud de la France - liaison Nancy-Lyon = 4 h en 2010 et 2h 38 quand les travaux d'électrification de la ligne et le raccordement seront effectués - et vers la Suisse. La région Franche-Comté profitera quant à elle d'une liaison ferroviaire vers Bruxelles, Luxembourg et Francfort quand la gare de Vandelières, au sud de Metz sera en service.

Les études permettant de définir la faisabilité et le coût du projet sont inscrites au Contrat Plan Etat Région (CPER) 2006-2013 de la Lorraine et les élus souhaitent que ces études soient terminées avant 2013 afin que les travaux d'électrification de la ligne soit actée dans le prochain CPER 2013-2020.

• **Une complémentarité entre la gare historique en centre-ville et la gare TGV en périphérie**

Au cœur de l'étoile ferroviaire belfortaine, la gare du centre-ville de Belfort assure en particulier une desserte régionale. En effet, l'axe Belfort-Dijon représente plus de 60% de la fréquentation des Trains Express Régionaux (TER) en Franche-Comté. Mais, elle garantit également une offre « grande ligne » avec la ligne 4 Paris-Mulhouse, la ligne Belfort-Nancy via Epinal et la ligne Strasbourg-Lyon via Mulhouse et Besançon. Au premier semestre 2010, 127 trains s'arrêtent en gare de Belfort.

Avec la mise en service du TGV Est en juin 2007 (suppression de 3 allers-retours Paris-Bâle et d'arrêts en gare de Belfort sur la ligne Strasbourg-Lyon), l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, programmée pour une mise en service en décembre 2011 accompagnée de la suppression des Intercités Strasbourg-Lyon et quid de la ligne Paris-Mulhouse (ligne 4, classée « *train d'équilibre du territoire* »*), la vocation de la gare historique de Belfort va certainement évoluer au profit d'une vocation exclusive de desserte « régionale » avec une prépondérance des flux de type pendulaire de portée plus réduite (Belfort-Montbéliard, Belfort-Lure-Vesoul, Belfort-Mulhouse, Belfort-Besançon, Belfort-Epinal, ...).

Dans ce sens, la Région Franche-Comté va généraliser le *cadencement horaire** des TER à l'horizon de décembre 2011, afin de faciliter les correspondances en complémentarité avec les dessertes TGV. De plus, le projet de réouverture de la ligne Belfort-Delle-Delémont pour fin 2014 va renforcer cette vocation de desserte locale en permettant une liaison directe entre Belfort, différentes communes du Territoire (Delle, Grandvillars, ...) et la Suisse.

La gare de Belfort s'inscrit donc au cœur d'un système ferroviaire régional et interrégional au contact des autres départements franc-comtois (Haute-Saône, Doubs) et en connexion avec les régions voisines telles que l'Alsace, la Lorraine (projet d'électrification de la ligne Belfort-Epinal) et la Suisse.

En revanche, la future gare TGV Belfort-Montbéliard sera concernée majoritairement par des flux professionnels et touristiques longues distances à destination de Paris, Lyon, Zurich, Strasbourg, Bâle, ... En effet, pour des déplacements régionaux (par exemple Belfort-Besançon), les TER seront préférés au TGV pour une question de coût, de rapidité (gare centre à gare centre) et de fréquence.



Gare du centre-ville de Belfort

3

L'Euroairport

La proximité de l'aéroport international Basel-Mulhouse-Freiburg appelé plus couramment « Euroairport Bâle-Mulhouse » est un véritable atout pour le Territoire de Belfort.



L'EuroAirport : un aéroport international à moins d'une heure de Belfort

Le Territoire de Belfort bénéficie de la proximité de l'aéroport international Basel-Mulhouse-Freiburg, situé à 70 kilomètres et accessible en moins de 3/4 d'heure minutes par les autoroutes A35 et A36. Il est utilisé comme plate-forme commune pour la région couvrant le Nord-Ouest de la Suisse, le Sud-Bade-Würtemberg, la Haute-Alsace et le Nord Franche-Comté.

Toutefois, il est à déplorer l'absence de liaisons directes entre l'aéroport et le Territoire de Belfort, et plus largement l'Aire urbaine mais le projet de raccordement ferroviaire aux réseaux français, suisse et allemand semble bien engagé. L'arrivée du premier train à l'Euroairport est espérée pour 2017. Le projet prévoit une gare au contact de l'aérogare avec un train toutes les 30 minutes en heure creuse et toutes les 15 minutes en heure pleine.

L'aéroport de Bâle-Mulhouse est le

cinquième aéroport français et troisième suisse en nombre de passagers. Il a accueilli 4,3 millions de passagers en 2008, 3,9 millions en 2009 et 4,1 millions en 2010. Après une baisse de 10 % de son trafic en 2009, l'année 2010 a connu une reprise modérée en termes de trafic voyageurs notamment grâce à la desserte de 17 nouvelles destinations (Ajaccio, Nantes, Venise, Tel Aviv, Oran, Ibiza, Djerba, ...) pour un total de plus de 70 destinations en vols réguliers.

Le *fret** a souffert encore bien

Nombre de passagers annuels

| Année | Nombre |
|-------|-----------|
| 1991 | 1 856 000 |
| 1995 | 2 300 000 |
| 1998 | 3 000 000 |
| 1999 | 3 600 000 |
| 2000 | 3 755 000 |
| 2001 | 3 550 696 |
| 2002 | 3 058 416 |
| 2003 | 2 489 676 |
| 2004 | 2 549 127 |
| 2005 | 3 315 696 |
| 2006 | 4 020 322 |
| 2007 | 4 272 904 |
| 2008 | 4 261 991 |
| 2009 | 3 854 770 |
| 2010 | 4 129 186 |

Source : EuroAirport (2010)

davantage que le trafic passager avec une baisse de plus de 20 % en 2009 soit 85 000 tonnes de fret contre 101 000 tonnes transportées en 2008. En revanche, avec 107 607 tonnes en 2010, le transport de marchandises par avion semble de nouveau progressé.

Transport de fret en tonnes

| Année | Tonnes |
|-------|---------|
| 1991 | 53 800 |
| 1995 | 89 028 |
| 1998 | 114 716 |
| 1999 | 112 752 |
| 2000 | 124 246 |
| 2001 | 114 269 |
| 2002 | 80 151 |
| 2003 | 81 277 |
| 2004 | 88 311 |
| 2005 | 83 580 |
| 2006 | 95 770 |
| 2007 | 107 000 |
| 2008 | 101 111 |
| 2009 | 85 092 |
| 2010 | 107 607 |

Source : EuroAirport (2010)

4

Les réseaux de transport en commun

De nouvelles stratégies en matière de transport en commun sont engagées (Optymo 1) et sont à poursuivre (Optymo 2) afin d'offrir de nouvelles alternatives aux déplacements en véhicule motorisé.



OPTYMO 1, nouveau réseau de transports en commun depuis juillet 2007

Le Syndicat Mixte des Transports en Commun (SMTCTB) - autorité organisatrice des transports en commun et des transports scolaires par délégation des compétences du Conseil général - propose depuis septembre 2007, un nouveau réseau de transport en commun, combinant cinq services complémentaires :

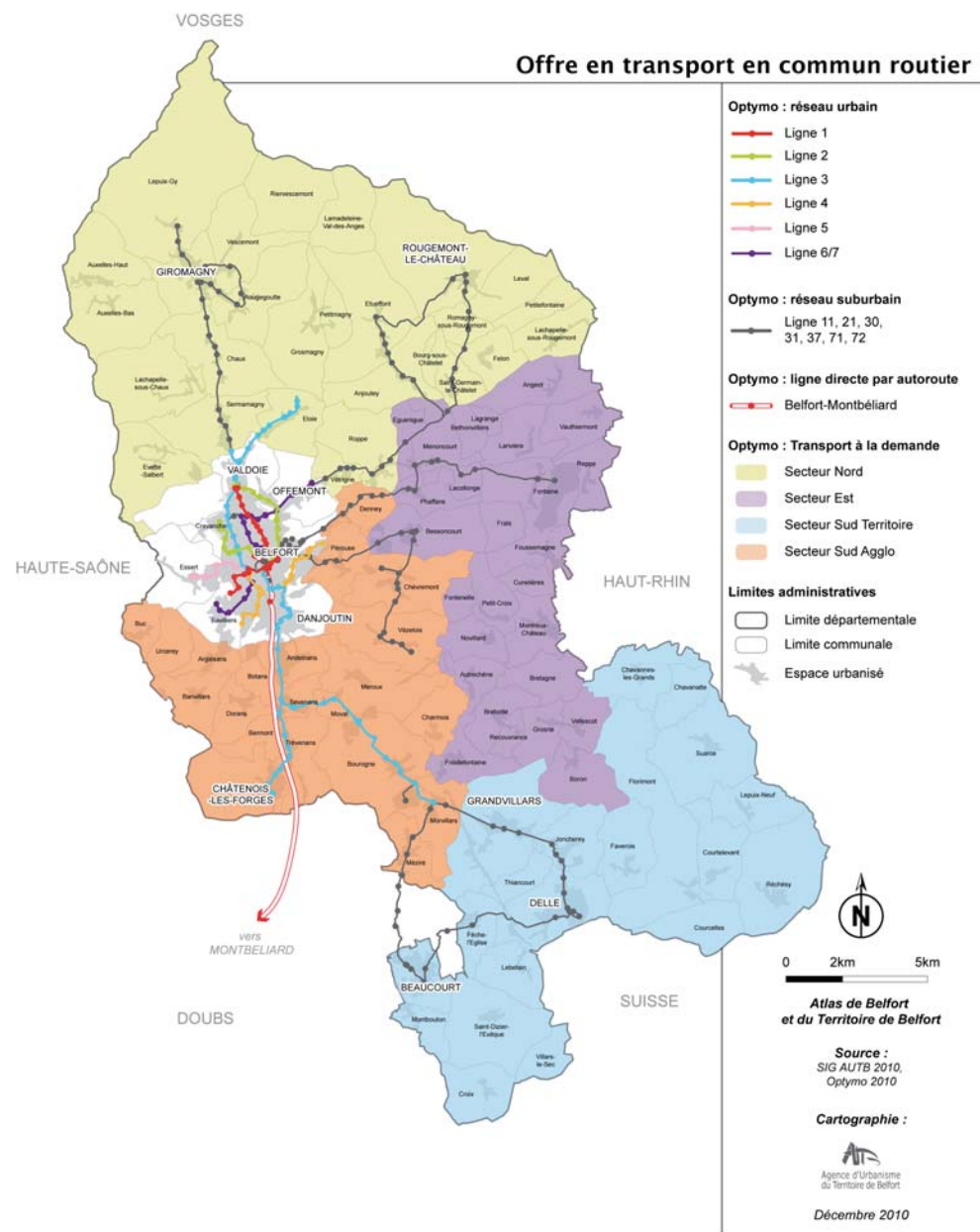
- un réseau de bus urbains, avec une fréquence de 10 minutes sur les lignes 1 à 7, complété par des services spéciaux circulant certains jours à certains horaires, en particulier aux heures de pointe ;

- un réseau de bus suburbains liant les principales zones agglomérées du département avec une fréquence à l'heure, complété par des lignes directes reliant Belfort à Montbéliard par autoroute (5 allers/retours par jour), Delle à Belfort et Beaucourt à Belfort (1A/R) ;

- un réseau de transports scolaires avec un accès gratuit pour tous les élèves scolarisés dans le Territoire de Belfort à raison d'un aller et retour par jour sur l'ensemble du réseau Optymo (urbain, suburbain, services spéciaux, bus scolaires) ;

- un service de transport à la demande (TAD), uniquement pour les communes non desservies par une ligne régulière, facilitant l'accès vers Belfort ou vers un secteur voisin (Secteurs Nord et Est par exemple, Est et Sud Agglo, Sud Agglo et Sud Territoire, Est et Sud Territoire) ;

- un service pour les Personnes à Mobilité Réduite (PMR) résidant dans l'une des communes du Territoire de Belfort et possédant une carte Cotorep 80%, mention « station debout pénible », une carte Cécité ou un certificat médical spécifiant l'impossibilité de se déplacer seul. C'est un service de proximité qui prend les personnes en charge à leur domicile et les mène au lieu de leur choix, sur simple demande. Les trajets sont effectués à bord de véhicules aménagés notamment pour les personnes en fauteuil roulant afin de permettre un accès direct, sans nécessité de transfert.



Le nouveau réseau de transports en commun s'est accompagné de mesures et d'aménagements visant à renforcer l'attractivité de l'offre et les performances, tels que :

- une meilleure adaptation des lignes aux attentes des usagers ;

- un cadencement horaire : des correspondances plus fréquentes, (toutes 10 minutes sur les lignes urbaines et toutes les heures sur le réseau suburbain) et une meilleure lisibilité des horaires ;

- une amélioration de la *vitesse commerciale** (21 km/h contre 14,5 km/h) : une circulation en sites propres, une priorité pour les bus aux carrefours et la suppression de la vente de tickets dans les bus permet de diminuer le temps d'attente lors de la montée dans le bus ;

- un matériel roulant conforme aux normes d'accessibilité selon la loi du 11 février 2005 et s'inscrivant également dans une logique de développement durable puisque les bus fonctionnent au GPL ;



Bus Optymo GPL

- une innovation billettique :

- une carte à post-facturation (les usagers détenteurs du Pass' Optymo ne paient que les trajets effectués, facturés au coût unitaire de 0,80 centimes d'euros) et le prix est plafonné à 31 euros prix maximum/mois (9 euros en tarif réduit), quelque soit le nombre de trajets effectués ;

- un ticket de bus par sms permet aux usagers belfortains ou de passage d'obtenir leur ticket par un simple message écrit sur leur téléphone mobile en envoyant BUS au 84100 (1,50 euros + coût du sms).

- une approche transterritoriale : le Pass' ok - titre de transport avec lequel les habitants de l'Aire urbaine peuvent profiter des réseaux de bus du Pays de Montbéliard (CTPM), du Territoire de Belfort (OPTYMO) et des TER Franche-Comté au sein du périmètre de l'Aire Urbaine - a été conforté avec la mise en place d'Optymo.



Pass' Optymo

Depuis juin 2010, des aménagements ont de nouveau été apportés au réseau Optymo afin de répondre au mieux aux attentes des usagers :

- les horaires de soirées sont améliorés (jusqu'à 23h30 pour les lignes urbaines au lieu de 20 h) ;

- les horaires du samedi modifiés (cadencés à 20 minutes le matin et 10 minutes l'après-midi) ;

- une meilleure desserte le dimanche ;

- un nouveau tracé pour la ligne 2 ;

- une jonction des lignes 6 et 7 afin d'offrir une desserte sans rupture sur l'axe Offemont-Bavilliers.



Forfait mensuel plafonné à 31 euros/mois



Ticket de bus par sms

Des mesures sont également programmées pour améliorer l'accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite (PMR) selon la loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation à la citoyenneté des personnes handicapées. Notamment des mesures pour améliorer l'accès :

- à l'information dans les bus, aux arrêts de bus et dans les points de vente (plans, fiches horaires) ;

- aux points de vente (guichets à une hauteur de 80 cm, amélioration de l'information, cheminement extérieur donnant accès au point de vente) ;

- aux arrêts de bus (hauteur des quais, largeur devant l'abri bus,...).

Après trois années d'exploitation, le réseau Optymo est plus attractif, statistiques à l'appui :

- une croissance de 50 % de sa fréquentation en moins de 3 ans : 7,6 millions de voyageurs annuels en 2010 contre 4,8 millions en 2006 (CTRB) ;

- 36 000 voyageurs par jour (les meilleures journées) ;

- 40 000 détenteurs du Pass' Optymo ;

- 10 000 tickets vendus tous les mois ;

- 10 000 tickets sms également vendus par mois.

Optymo 2 pour un système de transport en commun encore plus attractif

Le SMTC souhaite dans le cadre d'Optymo 2 répondre aux différents engagements définis en 2008 dans le Contrat de mobilité durable :

- Augmenter le pouvoir d'achat des ménages ;
- Renforcer les solidarités territoriales entre l'agglomération et l'ensemble du département ;
- Offrir à tous le droit à la mobilité et notamment favoriser l'accessibilité pour les personnes handicapées (schéma directeur d'accessibilité) ;
- Proposer un centre-ville apaisé et attractif avec des espaces qualifiés.

Ainsi, différentes actions seront engagées afin de répondre à l'ensemble de ces engagements :

- En augmentant le nombre de kilomètres parcourus ;
- En intensifiant la fréquence des lignes structurantes du réseau ;
- En créant au sein de la ville de Belfort, 4 km de lignes de transport en commun en site propre issu du concept *Bus à Haut Niveau de Service** (BHNS) ;
- En renforçant les dessertes sur l'axe nord-sud et autour de

l'espace médian (gare TGV, hôpital médian, ZAC TGV) en lien avec la ligne ferroviaire Belfort-Delle ;

- En améliorant le service de « Transport à la Demande » (lignes préfixées avec un délai de réservation réduit) ;
- En développant un certain nombre de services (location de vélo, autopartage,...) afin de renforcer la qualité de l'*intermodalité**.

Ces diverses actions permettront d'améliorer l'attractivité du réseau Optymo avec l'ambition d'atteindre le seuil de 15 millions de voyages annuels contre 7 millions à l'heure actuelle.



Logo Optymo 2

Le contrat de mobilité durable

Le SMTC a souhaité proposer une approche globale de la mobilité en relation avec la restructuration du réseau de bus. Finalisé début 2008, « un contrat de mobilité durable pour le Territoire de Belfort » expose les constats, les enjeux, les choix et les différents objectifs comme base commune de solutions pour modifier les parts modales entre la voiture, les transports en commun, la marche à pied et le vélo.

Ce document est le socle de départ d'une politique de mobilité « durable », coordonnée à l'échelle du Territoire de Belfort et adaptée aux différents territoires (urbain, suburbain, rural).

Le SMTC poursuit cette démarche, en déclinant le contrat de mobilité à l'échelle locale. Ainsi, un travail de diagnostic, de définition d'enjeux et de plan d'actions est engagé pour chaque intercommunalité du Territoire de Belfort.



Organiser la mobilité, ce n'est pas seulement gérer des flux. C'est agir au cœur du système complexe que constituent nos sociétés développées. Au-delà des routines quotidiennes de circulation, faire les constats qui s'imposent, comprendre les enjeux qui mobilisent nos concitoyens sont indispensables pour faire des choix justes.



5

Le réseau cyclable

Le réseau cyclable au sein de l'agglomération belfortaine mais également à l'échelle du département se structure afin d'offrir une réelle alternative aux déplacements en véhicules motorisés sur de courtes distances (inférieures à 5 km) et de proposer des aménagements adaptés pour une pratique de loisirs.

Un réseau cyclable qui se structure

Ces dernières années, la politique menée en partenariat avec la Ville de Belfort, la Communauté de l'Agglomération Belfortaine, les communes du Territoire de Belfort et le Conseil Général a permis de réaliser un véritable réseau de proximité et d'intérêt local à l'échelle du département :

- la coulée verte le long du canal de Montbéliard à la Haute-Saône ;
- une liaison cyclable entre Belfort, Valdoie et le lac du Malsaucy ;
- un axe en site propre vers Offemont, Vétrigne, Roppe ainsi qu'en direction de Valdoie-Eloie ;
- et particulièrement au sein de la principale ville du Territoire : Belfort.

En effet, les différents aménagements cyclables (piste cyclable, bande cyclable, supports vélos) ainsi que les espaces de voirie spécifiques (zones 30, zones de rencontre, aire piétonne) développés au sein de Belfort, permettent d'offrir une réelle alternative aux modes motorisés pour des déplacements dits « utilitaires » (se rendre à son travail, à l'école, effectuer des achats, des démarches administratives, ...) sur de courtes distances (inférieures à 5 km).



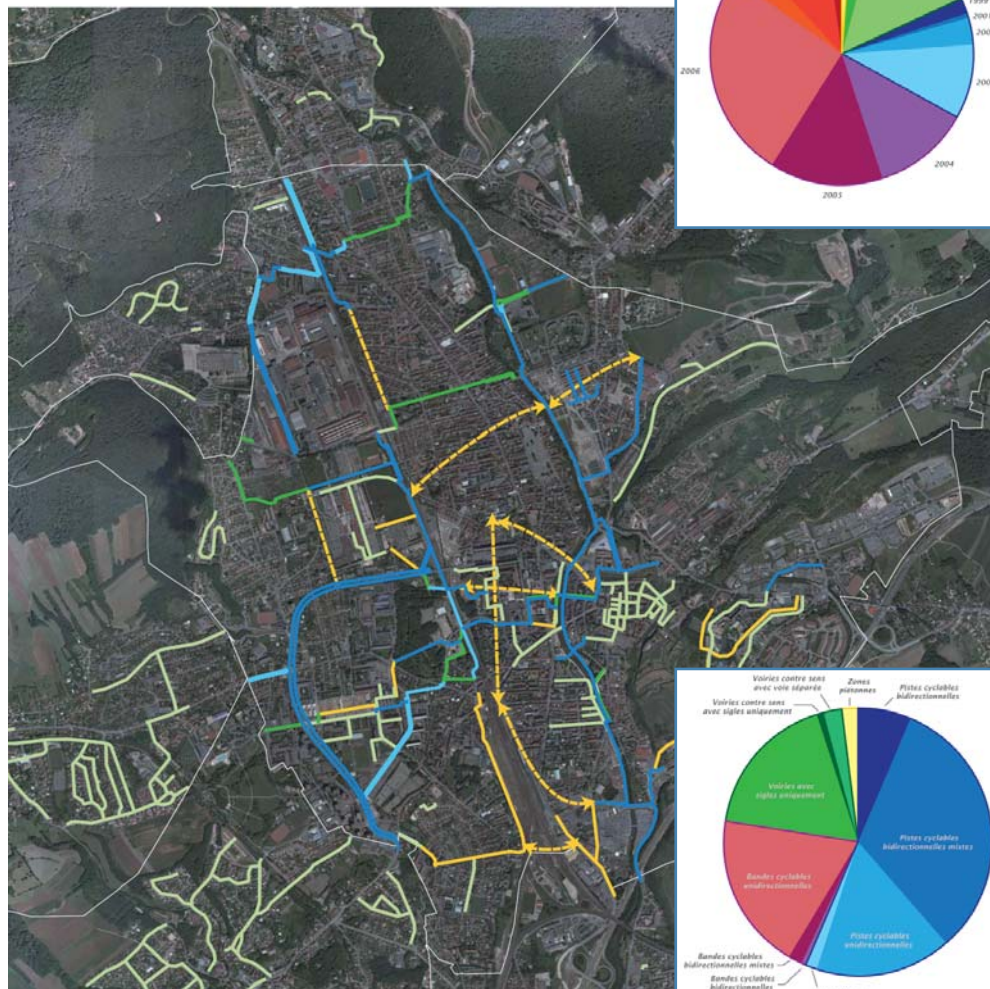
Support vélo



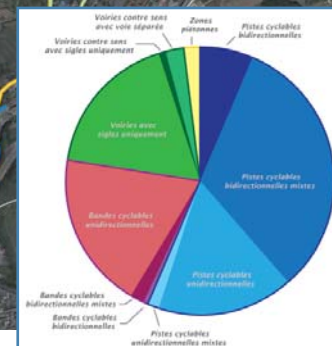
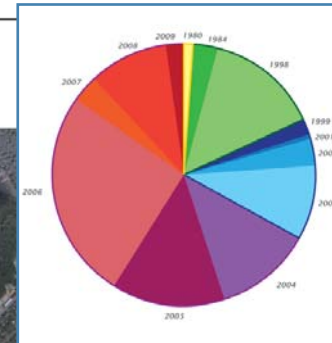
Coulée Verte - Bavilliers

BELFORT
> Typologie des liaisons cyclables

- pistes cyclables
- bandes cyclables
- itinéraire sur voirie
- espace partagé / mixte (zones piétonnes, zones 30)
- projet à l'étude
- projet à court et moyen terme



Historique des aménagements réalisés à Belfort



Répartition selon le type d'aménagement réalisé à Belfort

Autour de ce réseau local, s'est structuré deux principaux axes pour une pratique essentiellement de loisirs :

- un axe est-ouest, le long du canal du Rhône au Rhin : l'Eurovéloroute 6 reliant Budapest à Nantes ;

- un axe nord-sud : la liaison franco-suisse qui permettra à terme (horizon 2012-2013) de relier Belfort à Porrentruy (en Suisse) en passant par Danjoutin, Sévenans (jonction avec la coulée verte), Moval, la future gare TGV localisée à Meroux, Bourgne (jonction avec l'Eurovéloroute 6) et Delle.



Eurovéloroute 6 - Froidefontaine



FrancoVeloSuisse - Andelnans/Sévenans



FrancoVeloSuisse - Delle/Thiancourt (source :CG90)



 page vierge utile pour l'impression du document en **recto-verso**

(ce message n'apparaît pas à l'impression)



6

Enquête Ménages Déplacements & Mobilité professionnelle

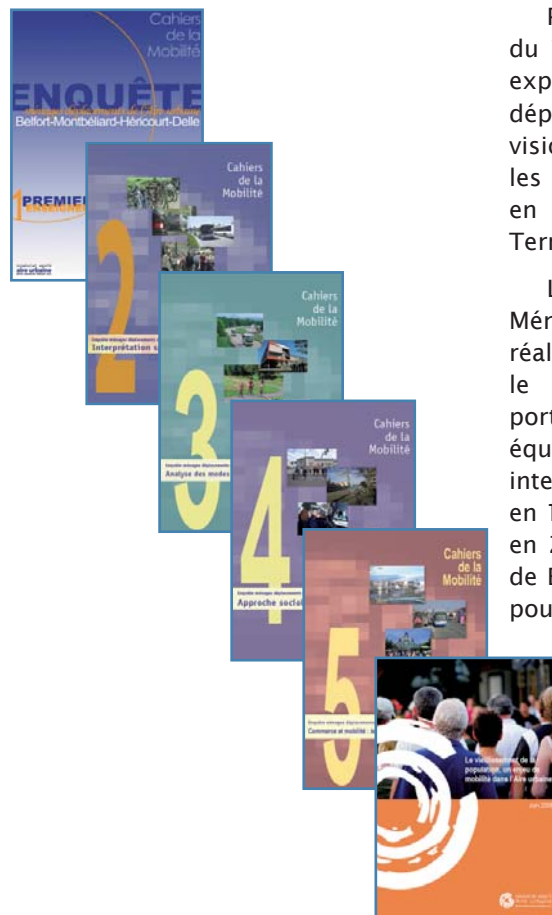
L'Enquête Ménages Déplacements (EMD) menée à l'échelle de l'Aire urbaine, en 2004/2005, permet aux acteurs du territoire de mesurer dans le temps les habitudes de déplacement des ménages. Les données issues du recensement de la population et des DADS (Déclarations annuelles de données sociales) complètent l'EMD en apportant des informations plus récentes.*

L'Enquête Ménages Déplacements (EMD)

Fin 2004 et début 2005, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD), réalisée dans l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle auprès de 2 625 ménages* a permis de connaître les pratiques de déplacements des habitants. Toutes les personnes de plus de 5 ans des 2625 ménages ont été interrogées sur l'ensemble de leurs déplacements* de la veille. Les résultats de cette EMD ont été redressés (exploitation statistique) afin d'appréhender la mobilité* des 293 332 résidents principaux de l'Aire urbaine.

L'exploitation de l'Enquête Ménages Déplacements de l'Aire urbaine a donné lieu à la diffusion des « Cahiers de la mobilité » :

- n°1 : Premiers enseignements ;
 - n°2 : Interprétation spatiale des déplacements ;
 - n°3 : Analyse des *modes** et *motifs** de déplacements ;
 - n°4 : Approche sociologique des déplacements ;
 - n°5 : Commerce et mobilité, les déplacements de semaine pour « achats ».
- Etude complémentaire : Le vieillissement de la population, un enjeu de mobilité dans l'Aire urbaine.



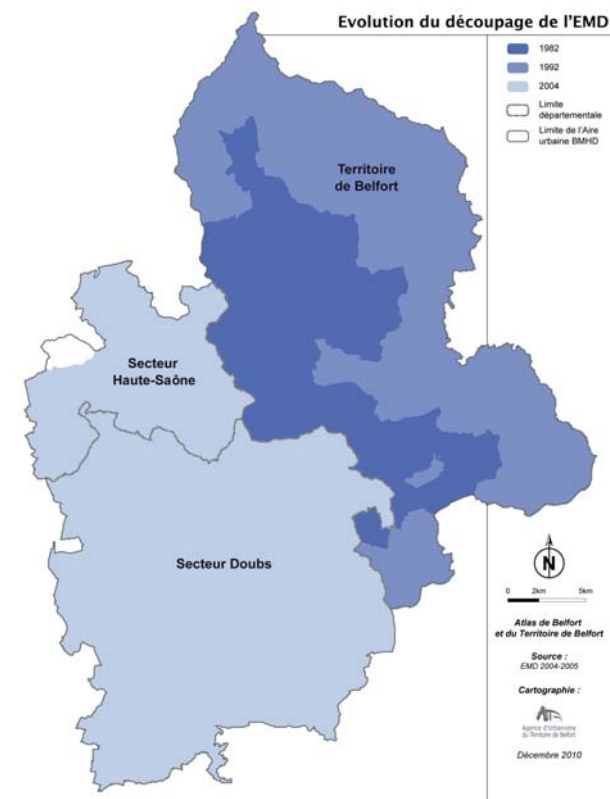
Il est possible de consulter les Cahiers de la mobilité sur le site internet de l'AUTB.

Plus de 500 000 déplacements réalisés par jour par les habitants du Territoire de Belfort

Parallèlement, l'Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort a réalisé des exploitations spécifiques à l'échelle départementale, afin d'obtenir une vision plus locale et de comparer les résultats aux enquêtes réalisées en 1982 et 1992 sur le Territoire de Belfort.

Les différentes Enquêtes Ménages Déplacements réalisées depuis 1982 sur le Territoire de Belfort portaient sur un nombre équivalent de ménages interviewés : 1 000 ménages en 1982, 1 200 en 1992 et en 2004 pour le Territoire de Belfort (2 625 ménages pour l'Aire urbaine).

Cependant, les découpages ont évolué passant de 39 communes au périmètre de l'Aire urbaine (198 communes). Ainsi, certaines comparaisons restent délicates et ne sont donc publiés que des résultats comparables.



Evolution depuis 20 ans

Ces données sont issues des redressements des différentes Enquêtes Ménages Déplacements.

Avec 132 882 habitants en 2004, le Territoire de Belfort représente 45 % de la population de l'Aire urbaine (293 332). La population du Territoire de Belfort se concentre à 67 % dans la Communauté de l'Agglomération Belfortaine dont 37 % dans la ville de Belfort.

Si les ménages sont de plus en plus nombreux, ils sont à fortiori de plus en plus petits. Ainsi, 60 % des ménages du département sont de petite taille (une à deux personnes).

Principales évolutions depuis 1982

| | Population totale* | Ménages* | Nombre moyen d'individus par ménage * | Nombre moyen de véhicules par ménage* | Nombre de déplacements par jour et par personne* |
|------|--------------------|----------|---------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1982 | 106 483 | 40 450** | 2,63 | 0,98** | 3,55** |
| 1992 | 127 353 | 50 102 | 2,54 | 1,14 | 3,44 |
| 2004 | 132 882 | 55 837 | 2,38 | 1,36 | 3,83 |

* chiffres EMD

** périmètre de 39 communes uniquement

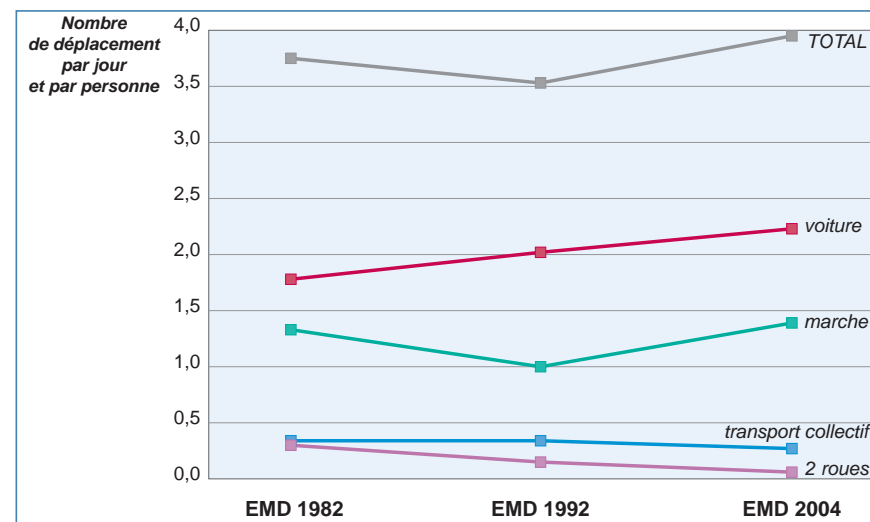
En 2004, le nombre de déplacements par personne et par jour est de 3,83 sur le Territoire de Belfort. Il atteint 3,95 déplacements par jour et par personne sur l'ensemble de l'Aire urbaine.

Dans le département, 15 000 personnes déclarent ne pas s'être déplacés la veille de l'enquête.

Le niveau de motorisation des ménages a augmenté de 39 % entre 1982 et 2004.

Si en 2004, un peu plus de 7 000 ménages (13 %) ne possèdent pas de véhicules, ils sont près de 40 % à être "surmotorisés" (possession d'au moins deux véhicules).

Depuis 1982, les individus sont de plus en plus mobiles. En effet, ils réalisent 14 % de déplacements quotidiens en plus depuis 1992.



Evolution de la mobilité sur Belfort et sa première couronne

Des déplacements réalisés essentiellement dans le Territoire de Belfort

Sur 1 159 569 déplacements dans l'Aire urbaine, un peu plus de 500 000 déplacements sont générés chaque jour par les habitants du Territoire de Belfort. Parmi eux, 88 % ont pour origine et destination le département et 45 % sont internes aux secteurs. Ce phénomène se vérifie également sur le Pays de Montbéliard, mettant en évidence deux bassins assez indépendants.

Les principaux échanges entre secteurs se font entre Belfort et la Communauté d'Agglomération Belfortaine, avec plus de 80 000 déplacements par jour. Belfort, par sa densité de population et d'activités, est le secteur qui émet et réceptionne le plus de flux : 3/4 des flux du département ont pour origine ou destination la cité du lion.

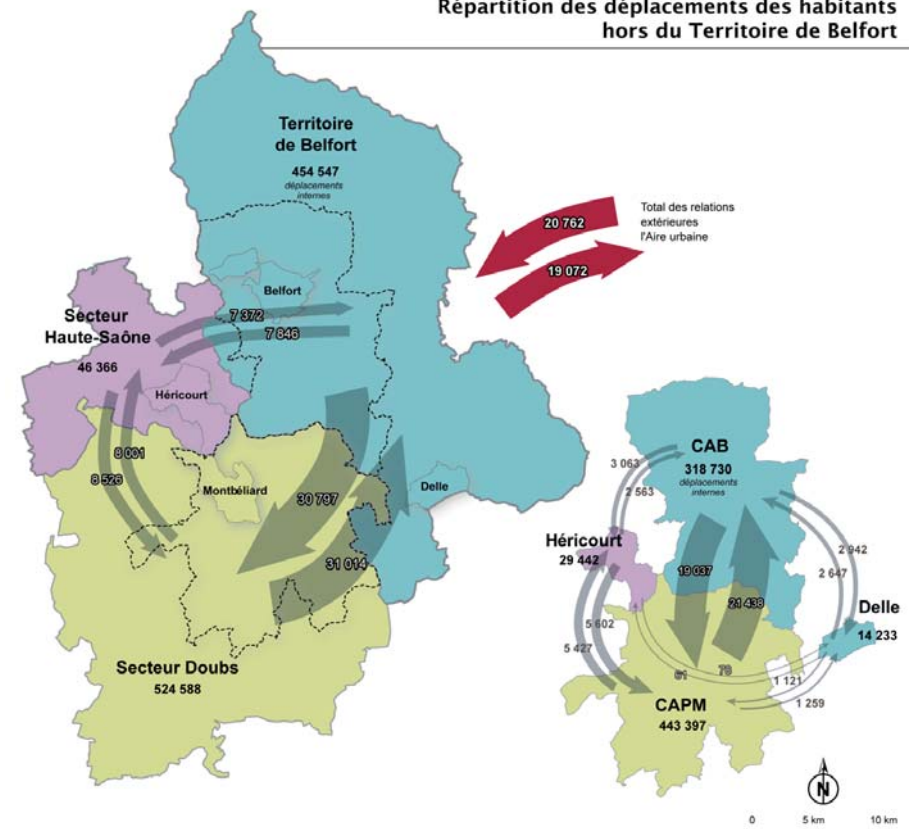
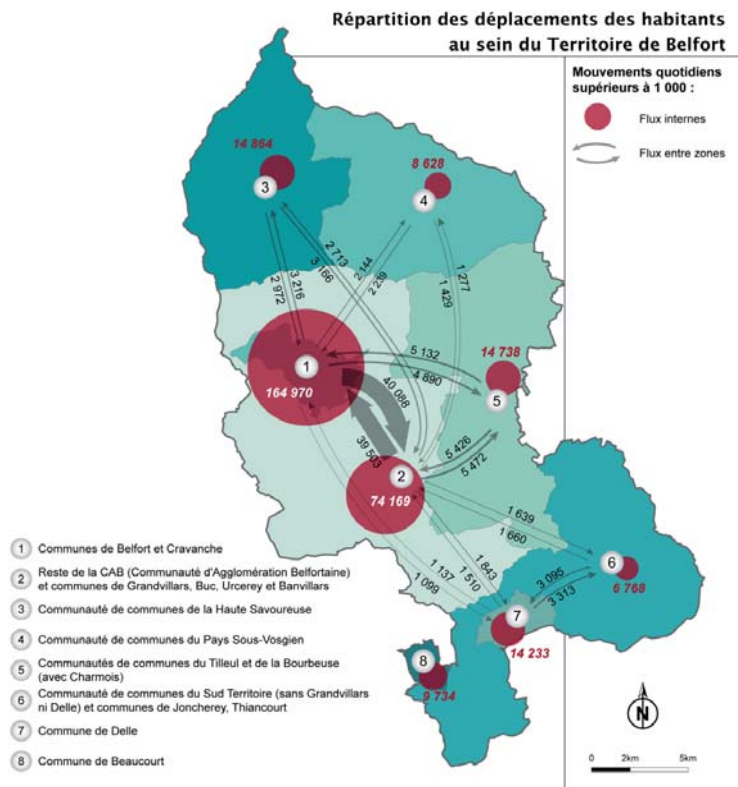
On recense environ 77 000 déplacements entre le Territoire de Belfort et le reste de l'Aire urbaine, soit moins de 15 % de l'ensemble des déplacements ayant pour origine ou destination le département.

De plus, la moitié de ces déplacements (environ 40 000) se font entre les deux communautés d'agglomérations (Communauté de l'Agglomération Belfortaine et

Communauté d'Agglomération du Pays de Montbéliard).

Les échanges avec l'extérieur de l'Aire urbaine, plus de 20 000 déplacements, se font essentiellement avec le Haut-Rhin et la Suisse.

(Ne consultant que les habitants de l'Aire urbaine, l'Enquête Ménages Déplacements ne permet pas de connaître les déplacements entrants des personnes résidant à l'extérieur de cette zone.)



Plus de 65 % des déplacements réalisés en voiture ...

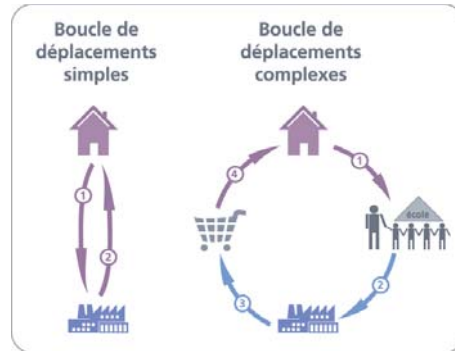
L'usage de la voiture est dominant dans les déplacements et en représente près des deux tiers. Malgré tout, la marche à pied tient une place non-négligeable, notamment dans la ville de Belfort où plus de 50 % des déplacements internes sont réalisés à pied. Les transports collectifs sont empruntés dans un peu moins de 6 % des cas. Tandis que le vélo représente moins de 1 % des déplacements. (La réalisation de l'EMD en période hivernale peut expliquer ce faible taux).

Toutefois, la répartition modale varie en fonction des individus et de leur secteur d'origine. Ainsi, l'usage de la voiture est plus élevé dans les secteurs périphériques, tandis que les modes doux (marche, vélo) sont plus nombreux en milieu urbain.

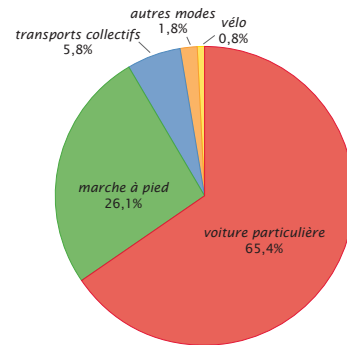
En 2004, sur l'ensemble du Territoire de Belfort, on dénombre en moyenne par jour et par personne :

- 2,5 déplacements en voiture,
- 1 déplacement à pied,
- 0,23 déplacement en transports collectifs,
- 0,05 déplacement en deux-roues,
- 0,05 déplacement par d'autres modes.

85 % des déplacements réalisés entre le départ et le retour au domicile (boucle de déplacement*) se font en utilisant un seul mode.



L'intermodalité est essentiellement liée à la combinaison d'un mode mécanisé avec la marche à pied.

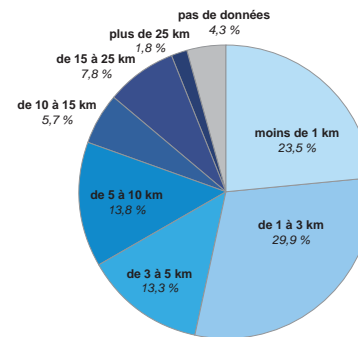


Modes de déplacement

... alors que plus de la moitié des déplacements font moins de 3 km

La moitié des déplacements des habitants du Territoire de Belfort sont inférieurs à 3 km. Les habitants du Territoire de Belfort réalisent donc majoritairement des déplacements de proximité, seulement un quart d'entre eux sont supérieurs à 10 km.

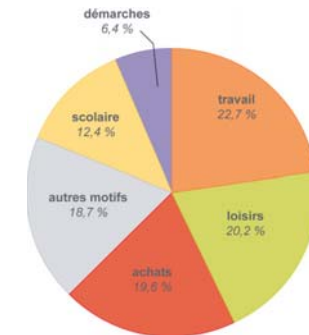
Il existe donc un potentiel de *report modal** vers les modes alternatifs à la voiture : marche à pied, deux-roues et transports collectifs.



Distance des déplacements

Des motifs de déplacements variés

En dehors du motif « retour au domicile » (motif obligatoire et non provoqué), la répartition des motifs de déplacements met en évidence une homogénéité entre les motifs « travail », « achats », « loisirs » et autres (accompagnement).



Motif de déplacement

La mobilité professionnelle

Les données issues du *Recensement Rénové de la Population** (RRP) en particulier celles sur la mobilité professionnelle permettent de disposer d'informations plus actualisées sur les pratiques de déplacement lié notamment au travail.

Belfort et son agglomération (notamment les communes de la première couronne) concentrent la majorité des emplois, ainsi de nombreux actifs viennent y travailler. C'est l'ensemble de l'agglomération belfortaine qui concentre la plupart des flux.

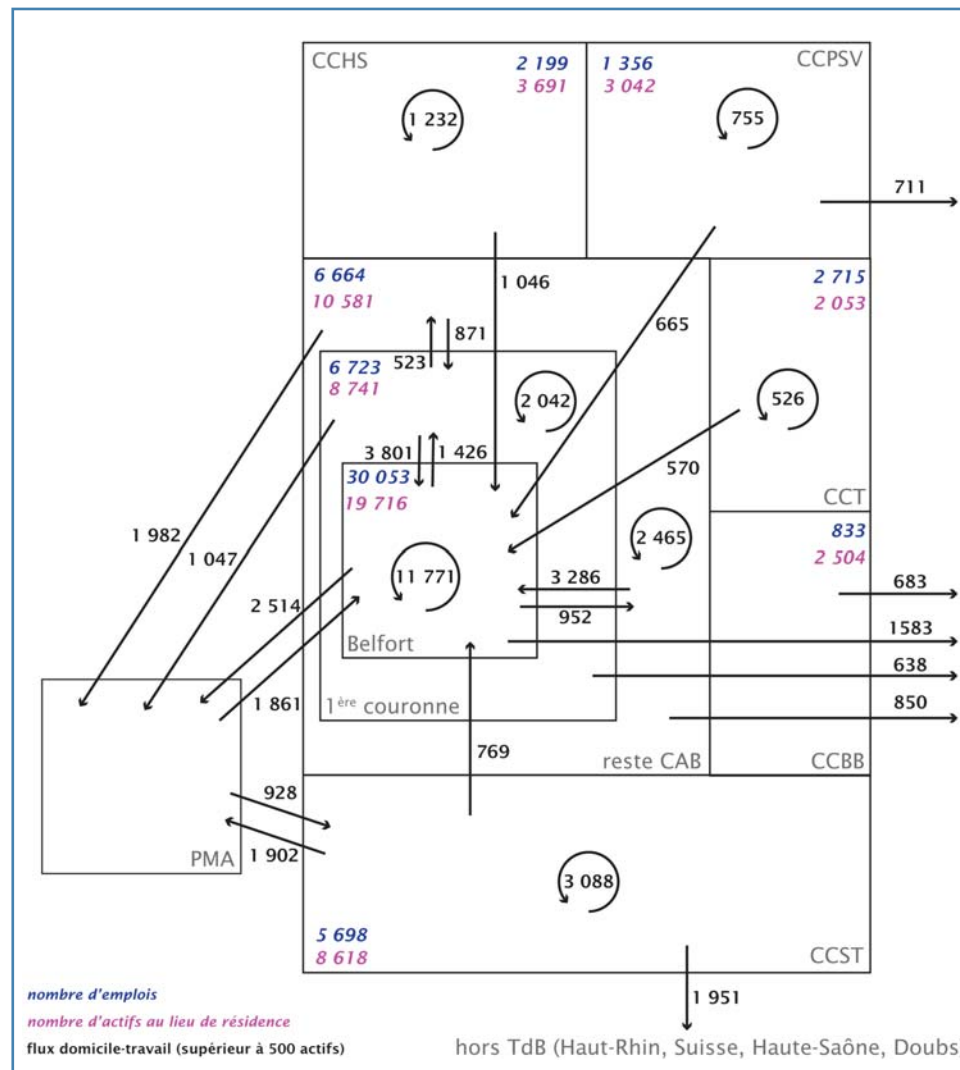
A noter que la Communauté de Communes du Sud Territoire est le second pôle économique après la CAB en nombre d'emplois et d'actifs stables (lieu de résidence = lieu de travail).

En dehors du Territoire de Belfort, les principaux flux se font à destination ou en provenance de l'agglomération de Montbéliard. En effet, à l'échelle de l'Aire urbaine, les agglomérations de Belfort et Montbéliard polarisent 75 % des navettes domicile-travail.

De plus, les données du recensement confirment que la Suisse et le département du Haut-Rhin sont les destinations privilégiées hors Aire urbaine des actifs résidant dans le Territoire de Belfort.

➡ Le document réalisé conjointement par les agences d'urbanisme de Montbéliard et du Territoire de Belfort sur les déplacements domicile-travail au sein de l'Aire urbaine sera consultable sur le site internet de l'AUTB courant 1^{er} trimestre 2011

➡ Le document réalisé conjointement par les deux agences d'urbanisme et l'INSEE « Pays de l'Aire urbaine de Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle : les salariés résident de plus en plus en dehors des pôles d'emploi » est consultable sur le site internet de l'AUTB.



Source : RRP 2007, mobilité professionnelle

 **Lexique**

Boucle de déplacements : Combinaison des déplacements réalisés entre le départ du domicile et le retour au domicile.

Bus à Haut Niveau de Service : Ligne de bus conçue et exploitée dans le but de garantir un service proche du tramway mais dans un moindre coût. Le BHNS se caractérise par une fréquence élevée, une régularité des temps de parcours, une amplitude horaire plus importante, un système d'information aux usagers amélioré. La mise en place de lignes BHNS s'accompagne d'aménagements particuliers par rapport aux lignes classiques : aménagements de voirie pour une circulation en site propre, une priorité aux feux, une plus grande visibilité des lignes grâce à la signalétique, la conception des arrêts,

Cadencement horaire : Un réseau de transport en commun (ferroviaire ou routier) est cadencé lorsque les véhicules circulent à intervalles réguliers (toutes les 10 minutes, toutes les ½ heure, toutes les heures). Ce système offre aux usagers une lecture plus simple des horaires et facilement mémorisable. De plus, l'offre est généralement renforcée et permet ainsi des correspondances régulières avec d'autres lignes de bus ou d'autres trains.

Contrat de mobilité durable : Document définissant les engagements à prendre en vue de réorganiser les modes de déplacements pour un meilleur équilibre entre la voiture, les transports en commun, la marche et le vélo. La mise en application du contrat de mobilité se traduit par un nouveau réseau qui se construit en deux étapes : Optymo (depuis le 1er janvier 2008), et Optymo 2 (2010-2013).

Déplacement : Mouvement d'une personne (de plus de 5 ans), effectué pour un certain motif, sur une voie publique, entre une origine et une destination, selon une heure de départ et une heure d'arrivée, à l'aide d'un ou plusieurs moyen(s) de transport.

Enquête Ménages Déplacements : Enquête menée auprès des ménages de l'Aire urbaine pour mieux connaître leurs pratiques de déplacements (origine, destination, modes, motif).

Fret : Transport de marchandises par voie routière, ferroviaire, maritime ou par avion.

Intermodalité : Utilisation de plusieurs modes au cours d'un même déplacement

Ménage : Ensemble des personnes qui habitent un même logement, sans notion d'appartenance à une famille.

Mobilité : Tous les déplacements effectués par les personnes âgées d'au moins 5 ans.

Mode : Moyen(s) de transport(s) utilisé(s) pour réaliser un déplacement.

Motif : Raison pour laquelle est effectué le déplacement.

Multimodalité : Utilisation de plusieurs modes de déplacement (voiture, bus, train, marche à pied, ...)

Recensement Rénové de la Population (RRP) : Chaque début d'année, l'INSEE publie les résultats du recensement renouvelé de la population (RRP), issues des cinq années précédentes (2005 à 2009), notamment des données sur la mobilité professionnelle (déplacements domicile-travail), la mobilité scolaire (déplacements domicile-études) et la mobilité résidentielle (changement de domicile).

Report modal : Changement d'un mode de déplacement vers un autre.

Schéma de cohérence territoriale : Document d'urbanisme précisant à l'échelle du Territoire de Belfort les orientations majeures en matière d'organisation territoriale afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles.

Train d'équilibre du Territoire : Lignes Intercités, Corail, Lunéa, Téoz, déficitaires pour la SNCF mais subventionnées par l'Etat afin de pérenniser ces différentes liaisons interrégionales (40 au total). Exemple : ligne 4 « Paris-Mulhouse »

Vitesse commerciale : Vitesse moyenne d'un moyen de transport en commun, tenant compte de la vitesse de pointe, des arrêts, des ralentissements (embouteillages).

 **Annexes**

Annexe 01 Horaires TGV Rhin-Rhône au 11 décembre 2011



Belfort-Montbéliard

La nouvelle gare TGV de l'Aire urbaine Belfort – Montbéliard – Héricourt – Delle bénéficiera de 28 arrêts lors de son ouverture le 11 décembre 2011.

Régime de circulation au lancement

Belfort-Montbéliard TGV > Paris / Lille

| | | | | | | | | | |
|----------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------|
| Belfort Montbéliard TGV (D) | 06:08 | 06:16 | 08:08 | 09:20* | 10:08 | 13:20* | 16:08 | 18:08 | 19:20* |
| Besançon Franche-Comté TGV (A) | 06:29 | 06:39 | 08:29 | | 10:29 | | 16:29 | 18:29 | |
| Dijon Ville (A) | 06:58 | 07:10 | 08:58 | | 10:58 | | 16:58 | 18:58 | |
| Montbard (A) | | 07:46 | | | | | | | |
| Paris gare de Lyon (A) | 08:37 | 10:37 | 11:37 | 12:37 | 15:37 | 18:37 | 20:37 | 21:37 | |
| Marne-la-Vallée TGV (A) | | 08:44 | | | | | | | |
| Aéroport CDG TGV (A) | | 08:58 | | | | | | | |
| Lille Europe (A) | 09:53 | | | | | | | | |
| Jours de circulation : LUN à JEU | | | | | | | | | |
| | VEN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | SAM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | DIM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Régime de circulation au lancement

Lille / Paris > Belfort-Montbéliard TGV

| | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Lille Europe (D) | | | | | | | | | 19:02 |
| Aéroport CDG TGV (D) | | | | | | | | | 19:57 |
| Marne-la-Vallée TGV (D) | | | | | | | | | 20:10 |
| Paris gare de Lyon (D) | 06:15 | 07:23 | 11:23 | 14:23 | 16:23 | 17:23 | 19:23 | 20:23 | |
| Montbard (D) | | | | | | | | | 21:09 |
| Dijon Ville (D) | | 09:01 | 13:01 | | | 19:01 | 21:01 | 21:46 | 22:01 |
| Besançon Franche-Comté TGV (D) | | 08:17 | 09:30 | 13:30 | | | 19:30 | 21:30 | 22:18 |
| Belfort Montbéliard TGV (A) | 08:39* | 09:51 | 13:51 | 16:39* | 18:39* | 19:51 | 21:51 | 22:41 | 22:51 |
| Jours de circulation : LUN à JEU | | | | | | | | | |
| | VEN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | SAM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | DIM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

VERS PARIS

Avec Paris, trois des huit liaisons A/R seront effectuées en près de 2h15 et les cinq autres en 2h30. Le premier départ à la nouvelle gare Belfort-Montbéliard TGV est fixé à 6h08 et le dernier retour quittera Paris à 20h23. Dans l'autre sens, les voyageurs au départ de Paris pourront arriver dans l'Aire urbaine dès 8h39 en prenant le premier train à 6h15 et retourner à la gare TGV en début de soirée pour prendre le dernier retour à 19h20.

Une liaison A/R est également prévue avec Lille par Marne-la-Vallée et Aéroport Charles de Gaulle.

VERS LE SUD

Cinq liaisons A/R sont programmées avec Lyon, dont trois avec un temps de parcours de 2h23 ; trois de ces cinq TGV rejoindront Marseille et un autre Montpellier. De bonnes correspondances TGV – TGV à Dijon en milieu de matinée et d'après-midi permettront d'améliorer encore la fréquence des relations vers Lyon et Montpellier.

Régime de circulation au lancement

Belfort-Montbéliard TGV > Lyon > Marseille / Montpellier

| | | | | | |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Belfort Montbéliard TGV (D) | 07:33 | 12:32 | 14:33 | 17:33 | 20:33 |
| Lyon Part-Dieu (A) | 09:56 | 15:26 | 16:56 | 19:56 | 23:12 |
| Valence TGV (A) | | 16:11 | | | |
| Avignon TGV (A) | | 16:45 | | 21:08 | |
| Aix-en-Provence TGV (A) | 11:31 | | | 21:31 | |
| Marseille Saint-Charles (A) | 11:46 | 17:16 | | 21:46 | |
| Nîmes (A) | | | 18:25 | | |
| Montpellier Saint-Roch (A) | 18:53 | | | | |
| Jours de circulation : LUN à JEU | | | | | |
| | VEN | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | SAM | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | DIM | ■ | ■ | ■ | ■ |

Régime de circulation au lancement

Montpellier / Marseille > Lyon > Belfort-Montbéliard TGV

| | | | | | |
|------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Montpellier Saint-Roch (D) | | | | | 17:02 |
| Nîmes (D) | | | | | 17:29 |
| Marseille Saint-Charles (D) | 08:14 | 10:44 | 15:14 | | |
| Aix-en-Provence TGV (D) | | 08:29 | 15:30 | | |
| Avignon TGV (D) | | 08:51 | 11:14 | | |
| Valence TGV (D) | | | 11:49 | | 18:15 |
| Lyon Part-Dieu (D) | 06:04 | 10:04 | 12:34 | 17:04 | 19:04 |
| Belfort Montbéliard TGV (A) | 08:46 | 12:27 | 15:28 | 19:27 | 21:27 |
| Jours de circulation : LUN à JEU | | | | | |
| | VEN | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | SAM | ■ | ■ | ■ | ■ |
| | DIM | ■ | ■ | ■ | ■ |

*TGV Lyria



VERS LE NORD-EST

Vers Zurich ce sont trois liaisons directes qui seront proposées quotidiennement en 1h45 environ sachant qu'il y aura également deux fréquences supplémentaires pour cette relation via des correspondances en gare de Mulhouse. Les gains de temps avec Strasbourg ne sont logiquement pas très importants par rapport à l'offre actuelle (15 min.) en raison de la proximité de la gare TGV avec l'extrémité de la ligne à grande vitesse située à Petit-Croix. Une extension vers Francfort est en cours de discussion avec la DB sans que les horaires puissent être annoncés à ce stade.

Régime de circulation au lancement

| Belfort-Montbéliard TGV > Zurich / Strasbourg | | | | | | | | | | | | | | |
|---|--------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Belfort Montbéliard TGV (D) | 08:42* | 08:49 | 09:54 | 12:30 | 13:54 | 15:31 | 16:42* | 18:42* | 19:30 | 19:54 | 21:30 | 21:54 | 22:44 | 22:54 |
| Mulhouse Ville (A) | 09:04 | 09:12 | 10:17 | 12:53 | 14:17 | 15:53 | 17:04 | 19:04 | 19:53 | 20:17 | 21:53 | 22:17 | 23:06 | 23:17 |
| Bâle (A) | 09:26 | | | | | | 17:26 | 19:26 | | | | | | |
| Zurich (A) | 10:26 | | | | | | 18:35 | 20:26 | | | | | | |
| Colmar (A) | 09:40 | | | | | | 16:21 | | | | | | 22:21 | |
| Strasbourg (A) | 10:10 | | 13:44 | | | | 16:49 | | 20:44 | | | | 22:49 | |
| Jours de circulation : LUN à JEU | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| VEN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| SAM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| DIM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

Régime de circulation au lancement

| Strasbourg / Zurich > Belfort-Montbéliard TGV | | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|
| Strasbourg (D) | 06:11 | | | 11:11 | 13:16 | 16:16 | | | | | | | 19:11 | |
| Colmar (D) | 06:38 | | | | 11:38 | | | | | | | | 19:38 | |
| Zurich (D) | | | | 07:34 | 11:34 | | | | | | | | 17:27 | |
| Bâle (D) | | | | 08:34 | 12:34 | | | | | | | | 18:34 | |
| Mulhouse Ville (D) | 05:43 | 05:51 | 07:07 | 07:43 | 08:55 | 09:43 | 12:07 | 12:55 | 14:07 | 15:43 | 17:07 | 17:43 | 18:55 | 20:07 |
| Belfort Montbéliard TGV (A) | 06:05 | 06:13 | 07:30 | 08:05 | 09:18* | 10:05 | 12:29 | 13:18* | 14:30 | 16:05 | 17:30 | 18:05 | 19:18* | 20:30 |
| Jours de circulation : LUN à JEU | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| VEN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| SAM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |
| DIM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ |

* TGV Lyria

VERS LE RÉSEAU MÉTROPOLITAIN

Avec un trajet inférieur à 1h, Dijon sera plus proche de l'Aire urbaine que Strasbourg, avec la possibilité de prendre un dernier train de retour au départ de la capitale bourguignonne à 22h01.

Régime de circulation au lancement

| Belfort-Montbéliard TGV > Dijon > Mâcon | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--|
| Belfort Montbéliard TGV (D) | 06:08 | 06:16 | 07:33 | 08:08 | 10:08 | 12:32 | 14:33 | 16:08 | 17:33 | 18:08 | 20:33 | |
| Besançon Franche-Comté TGV (A) | 06:29 | 06:39 | 07:56 | 08:29 | 10:29 | 14:56 | 16:29 | 17:56 | 18:29 | 20:56 | | |
| Besançon Viotte (A) | | | | | 13:00 | | | | | | | |
| Dijon Ville (A) | 06:58 | 07:10 | | 08:58 | 10:58 | | 16:58 | 18:58 | 21:37 | | | |
| Chalon-sur-Saône (A) | | | | 08:54 | | | | 18:54 | | | | |
| Mâcon (A) | | | | | | | 16:18 | | 22:34 | | | |
| Jours de circulation : LUN à JEU | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| VEN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| SAM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| DIM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |

Régime de circulation au lancement

| Mâcon > Dijon > Belfort-Montbéliard TGV | | | | | | | | | | | | | |
|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Mâcon (D) | | | | | 10:41 | | | | | | | 19:41 | |
| Chalon-sur-Saône (D) | | | | 07:06 | | | | 18:06 | | | | | |
| Dijon Ville (D) | | | | 07:52 | 09:01 | | 13:01 | | 19:01 | 21:01 | | 21:46 | 22:01 |
| Besançon Viotte (A) | | | | | | | 14:57 | | | | | | |
| Besançon Franche-Comté TGV (D) | 08:17 | 08:24 | 09:30 | 12:04 | 13:30 | | 19:04 | 19:30 | 21:30 | 21:04 | 22:18 | 22:30 | |
| Belfort Montbéliard TGV (A) | 08:39 | 08:46 | 09:51 | 12:27 | 13:51 | 15:28 | 19:27 | 19:51 | 21:51 | 21:27 | 22:41 | 22:51 | |
| Jours de circulation : LUN à JEU | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| VEN | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| SAM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |
| DIM | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | ■ | |

 page vierge utile pour l'impression du document en **recto-verso**

(ce message n'apparaît pas à l'impression)



« Mobilité et Transports »
constitue la sixième partie thématique de :

Atlas

Atlas du Territoire de Belfort

édition 2010

une réalisation de :



Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort

en partenariat avec :

