

**Objectifs à atteindre à moyen terme (jusqu'à 2014) : consolider la mutation vers la « route de demain »**

- Mettre en service le projet complet de la RD 1
- Réévaluer régulièrement le plan pluriannuel des routes et les projets qui le composent
- Systématiser le cahier des charges « route de demain » à toutes les analyses de besoins

**Objectif à atteindre à long terme (jusqu'à 2017) : la « route de demain »**

- Lancer les opérations inscrites au plan pluriannuel des routes 2010 et 2014 pour lesquelles le cahier des charges « route de demain » aura conclu à la nécessité d'une telle réponse

**Repères pour une évaluation**

- Exemples d'indicateurs de suivi (pour chacune des orientations)
  - Engagement réel du Conseil général par rapport aux engagements pris dans le CPER 2000-2006 et l'avenant
  - Respect de la programmation
- Exemples d'indicateurs de résultat (pour chacune des orientations)
  - Mise en œuvre du plan pluriannuel des routes / plan initial
  - Respect du cahier des charges « route de demain » pour les opérations réalisées

**A31 - Améliorer le maillage du réseau de transports interurbains et sécuriser les services de transport**

**A31.O1 - Assurer, avec les autres collectivités organisatrices de transport, une desserte équitable du département**

Le schéma départemental des transports interurbains de 2009 prévoit, en complément des transports urbains relevant de la compétence des agglomérations :

- la création d'une armature de lignes régulières articulant de manière complémentaire des lignes départementales avec les lignes régionales (Transport Express Régional (TER), Livéo) entre Besançon, Pontarlier et Montbéliard. Afin d'amorcer un véritable développement de ces lignes dès leur mise en service, il conviendra de mettre en place des dispositifs d'accompagnement et de suivi des deux nouvelles délégations de service public pour les lignes de Besançon-Pontarlier et de Pontarlier-Montbéliard en complémentarité avec les réseaux de transports des autres AOT et d'adapter les lignes à l'ouverture des gares LGV,
- la mise en place de lignes régulières sur réservation après expérimentation dans un premier temps de trois lignes (Rougemont-Besançon via Baume les Dames, Mouthé-Pontarlier, Quingey-Besançon) afin d'aboutir à la création d'une dizaine de lignes de ce type,
- la généralisation des Transports A la Demande (TAD) délégués aux structures locales, dont les communautés de communes, afin de couvrir l'ensemble du territoire départemental d'une offre de transport.

## A31.O2 - Garantir une chaîne des déplacements plus satisfaisante, continue et accessible

L'offre performante du schéma départemental ne donnera son plein effet que si elle s'intègre dans un système global cohérent, au-delà des compétences strictes du Conseil général. La mise en place du nouveau schéma doit ainsi s'accompagner d'un travail sur l'ensemble de la chaîne de déplacement. Cela se fera notamment par la mise en place d'une nouvelle organisation (centrale d'information de la région, billettique, parkings relais, accessibilité...) et en intégrant l'ouverture de la ligne LGV et la desserte des deux gares franc-comtoises en lien avec les autres AOT.

## A31.O3 - Faciliter la mobilité franco-suisse

Deux démarches distinctes faciliteront la mobilité franco-suisse :

- pour les travailleurs transfrontaliers, mettre en place une politique volontariste d'offre de transport collectif s'appuyant sur les entreprises et l'accompagner par le soutien à la création par les autres collectivités et les EPCI de parkings relais sur leur territoire,
- pour les voyageurs, s'associer à la Région afin de développer des offres fer et route sur différents axes du département.

### ***Objectif à atteindre à court terme (2010-2012) : accompagner la mise en place des lignes régulières départementales et expérimenter les lignes sur réservation***

- Participer avec les autres AOT à la définition des complémentarités entre les services offerts et notamment participer à la centrale d'information régionale et à l'étude de son évolution vers une centrale d'information et de réservation

### ***Objectif à atteindre à moyen terme (jusqu'à 2014) : aboutir à une offre de transport desservant l'ensemble du territoire (lignes sur réservation et transports à la demande)***

### ***Objectif à long terme (jusqu'à 2017) : définir un nouveau schéma départemental des transports interurbains***

- Par un bilan du schéma actuel et une analyse de l'évolution des besoins en mobilité et des pratiques observées, lancer les réflexions pour définir le contenu d'un nouveau schéma départemental des transports interurbains avant le renouvellement des délégations de service public et des marchés de service

### ***Repères pour une évaluation***

- Exemples d'indicateurs de suivi
  - Nombre de lignes mises en place (DSP, sur réservation, TAD, transfrontalières)
  - Nombre de places de parking relais créées soutenues
- Exemples d'indicateurs de résultat
  - Nombre de voyageurs
    - Sur les lignes départementales par rapport aux objectifs fixés lors de la mise en œuvre (DSP, réservation)
    - Sur les transports à la demande relevant des communautés de communes
  - Nombre de TAD mises en place par les communautés de communes par rapport aux objectifs fixés (15 en 2012)

- Nombre de transfrontaliers transportés
- Participation annuelle du Conseil général aux DSP par rapport aux objectifs financiers initiaux

## ***A32 - Améliorer la desserte ferroviaire du département***

### **A32.O1 - Poursuite de la participation à la mise en service de la 1<sup>ère</sup> tranche de la Branche Est**

Compte tenu de l'intérêt majeur de cet aménagement pour l'avenir du Doubs, le Conseil général finance la construction de la 1<sup>ère</sup> tranche de la branche est de la LGV Rhin-Rhône entre Villers-les-Pots et Petit-Croix, dont la mise en service est prévue fin 2011. Le Département ira au terme de cet engagement, y compris la réévaluation probable à plus de 42 M€, contre 39 M€ prévus initialement, qui induit un complément qu'il conviendra de régler en fin d'échéancier.

Au-delà de cette importante participation, le Conseil général est très actif dans l'accompagnement de la mise en service de cet équipement, par son impulsion institutionnelle autant qu'au titre de ses différentes politiques (accès routier à la gare de Besançon – Franche-Comté TGV, transports publics départementaux, soutien à la zone d'activité d'Auxon).

### **A32.O2 - Affirmation de l'intérêt stratégique des autres branches et de la place de l'Etat dans le financement d'un réseau national et international, dans une démarche de financement décroisé**

La LGV Rhin – Rhône est une étoile à trois branches, dont seule la construction complète produira tous les effets positifs escomptés. Il importe notamment de ne pas laisser la « dynamique TGV » s'essouffler, en exigeant le plus rapidement possible l'engagement de la 2<sup>ème</sup> tranche de la branche est vers Genlis à l'ouest et vers Lutterbach à l'est. Les études de la branche sud doivent également rapidement se poursuivre, car c'est sa construction qui donnera toute sa richesse au positionnement du Doubs sur un axe Francfort – Barcelone.

Ces investissements doivent toutefois s'envisager selon un plan de financement où l'Etat et RFF retrouveront complètement leur place, aux cotés de l'Union Européenne. Il incombe en effet d'autant moins aux collectivités de continuer à se substituer à l'Etat sur un champ de responsabilité qui n'est pas de leur échelle, que l'Etat s'est lui-même déchargé au détriment des Départements des infrastructures – les routes nationales d'intérêt local – qu'il a considérées comme ne relevant plus de son niveau, dans une logique de décroisement des financements.

### **A32.O3 - Affirmation de la nécessité de la conservation d'un maillage ferroviaire du Doubs**

Le plein bénéfice de la LGV Rhin – Rhône renforce la nécessité du maintien d'un maillage ferroviaire du Doubs et d'une desserte effective de ses gares.

A ce titre, le maintien de la desserte TGV du Haut-Doubs, qui est manifestement menacée bien que complémentaire de la LGV Rhin – Rhône à l'échelle du territoire du Doubs, doit faire l'objet d'un soutien résolu.