

- 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^{ère} 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^{ère} 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^{ème} 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.

Objectifs à atteindre à court terme (2010-2012)

- Poursuite du financement conduisant à la mise en service de la 1^{ère} tranche de la branche est de la LGV Rhin – Rhône
- Maintien de la desserte TGV du Haut-Doubs en mobilisant les partenariats régionaux et nationaux

Objectif à atteindre à long terme (jusqu'à 2017) : participer à la poursuite de la dynamique TGV avec la mise en œuvre des branches nouvelles, dans le contexte d'un financement ne mobilisant pas le Conseil général

Repères pour une évaluation

- Exemple d'indicateurs de suivi
 - Investissement du Conseil général / aux enveloppes contractualisées
- Exemple d'indicateurs de résultat
 - Evolution des différents dossiers LGV

A33 - Recentrer le soutien aux deux infrastructures aéroportuaires départementales

En raison de leurs fonctions économiques et sanitaires, et bien qu'il soit clair qu'ils n'ont pas vocation à un réel développement, les **aérodromes d'intérêt départemental** (La Vèze et Courcelles-lès-Montbéliard) continueront d'être soutenus par le Conseil général, y compris pour les investissements de mise aux normes obligatoires en termes de sécurité et d'environnement. Ce soutien s'affirmera à travers la poursuite de la participation aux syndicats mixtes respectifs, dont il importera de mettre l'action en synergie, dans la perspective d'aboutir à une mutualisation de leur gestion, et à une complémentarité et une cohérence des services offerts.

Les études faites dernièrement sur les perspectives de l'aérodrome de Dole-Tavaux ne mettent pas en évidence un intérêt départemental pour le Doubs qui justifierait la poursuite d'une implication du Conseil général.

Objectifs à atteindre à court terme (2010-2012) : recentrage sur les deux aérodromes d'intérêt départemental

- Recentrer le soutien à La Vèze et à Courcelles-lès-Montbéliard
- Travailler à l'élaboration d'un partenariat entre les deux structures

Objectifs à atteindre à moyen terme (jusqu'à 2014) : vers une nouvelle gouvernance

- Mettre en œuvre une gouvernance des deux structures par un SMIX unique
- Mener les investissements de mise aux normes strictement nécessaires

Repères pour une évaluation

- Exemples d'indicateurs de suivi
 - Nombre d'utilisateurs de ces équipements et évolution par rapport à 2009
 - Niveau de la participation du Conseil général aux investissements et fonctionnement de ces deux structures