

*Club***HNFC**

**Atelier « Accessibilité et rayonnement » du 26 septembre 2016**

**Présents :**

Madame Annabelle KILNGELSCHMITT, Gérante – Pharmacie du Viaduc (Trévenans)  
Madame Corinne LAKOUISS, Conseillère entreprise – CCI du Doubs  
Madame Isabelle MOUGIN, Conseillère départementale – Conseil Départemental 90  
Madame Laurence VURPILLAT, Chargée d'affaires entreprises – CIC EST  
Madame Marie-Laure SCHNEIDER, Présidente – CNDL 90/SYNDARCH  
Madame Delphine DECK, Chef du service mobilité – Pays de Montbéliard Agglomération  
Monsieur Denis VUILLEMINÉY, Directeur Général Adjoint-services techniques – Pays de Montbéliard Agglomération  
Monsieur Éric KOEBERLÉ, Président/Vice-Président – SMAU/Conseil Départemental 90  
Monsieur Jean-Marc BLANC, Chargé de mission Grands Projets – Direction Départementale des Territoires 90  
Monsieur Marc ROVIGO, Directeur – SMTC 90  
Monsieur Yannick MONNIER, Directeur – RTTB  
Monsieur Bruno VIDALIE, Directeur – AUTB  
Monsieur Denis BARRET, Dirigeant – Management Consulting System  
Monsieur Michel CROS, Intervenant -Flying Change  
Monsieur Daniel HAUGER, Président – Réseau GESAT  
Monsieur Jean GRENIER GODARD, Directeur – ESTA  
Monsieur Thierry BRETEY, Responsable développement – BIOM  
Monsieur Alain SEID, Président de la CCI du Territoire de Belfort  
Monsieur Jean-Paul LENFANT, élu – CCI du Territoire de Belfort  
Madame Stéphanie CHARMOILLAUX, Service proximité – CCI du Territoire de Belfort  
Madame Marlène RASPILLER, Chargée de mission - CCI du Territoire de Belfort

**Excusés :**

Madame Nathalie GRIESBECK, Députée Européenne France/Grand Est - ADLE/MoDem  
Monsieur Michel ZUMKELLER, Député-Maire de Valdoie  
Monsieur Paul LESLIE, Secrétaire Général - Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée  
Monsieur Jean-Pierre Raze  
Monsieur Hacine REBRAB  
Monsieur François SOLMON, Architecte – GROUP 9025

## Introduction du Président SEID – présentation de la suite de la dynamique

- **Remerciements**
- **Tour de tables et présentation des participants**
- **Objectifs de la rencontre :**

### L'accessibilité du site du nouvel hôpital

Quels moyens d'accès (train, voies rapides et autoroutes, bus, parking, accès des Secours...) ?  
Quelles nécessités ?

Quels besoins et possibilités de liaisons avec l'existant : la Jonxion, la Gare TGV, la proximité de la Suisse...

Pour info : les entreprises participent à 73% au fonctionnement du SMTC (taxe sur les transports)

### Le rayonnement du site du nouvel hôpital

Quels rayonnements sur les villes de Montbéliard, Héricourt et Belfort ?

Un rayonnement sur la Suisse ?

Comment Belfort et Montbéliard peuvent agir pour créer des attractivités nouvelles ? Quelles synergies ?

→ Quel rôle du pôle métropolitain ?

Il existe une réelle interdépendance entre l'attractivité et la mobilité. Il faut agir par étape en prenant en compte les besoins d'aujourd'hui mais également en anticipant au maximum ceux de demain. L'objectif est de se projeter, d'être propulseur d'idées, d'énergies. Essayer de définir comment se développer pour l'avenir ?

On ne peut pas éviter les changements, mais il faut les anticiper. « L'objectif est de contribuer au changement pour construire ensemble quelque chose qui nous ressemble. »

---

## Présentation des réseaux de transports dans le Nord Franche-Comté et de la future desserte de l'HNFC

### Présentation du réseau de transport du Territoire de Belfort – Monsieur Rovigo, Directeur SMTC 90

L'HNFC sera desservi par la ligne 3, la colonne vertébrale du réseau qui relie les 3 pôles : Valdoie, Gare Belfort, TGV.

Le fait de desservir l'HNFC engendre un détour de la ligne par course de 4km ce qui représente à l'année 170 000 kms.

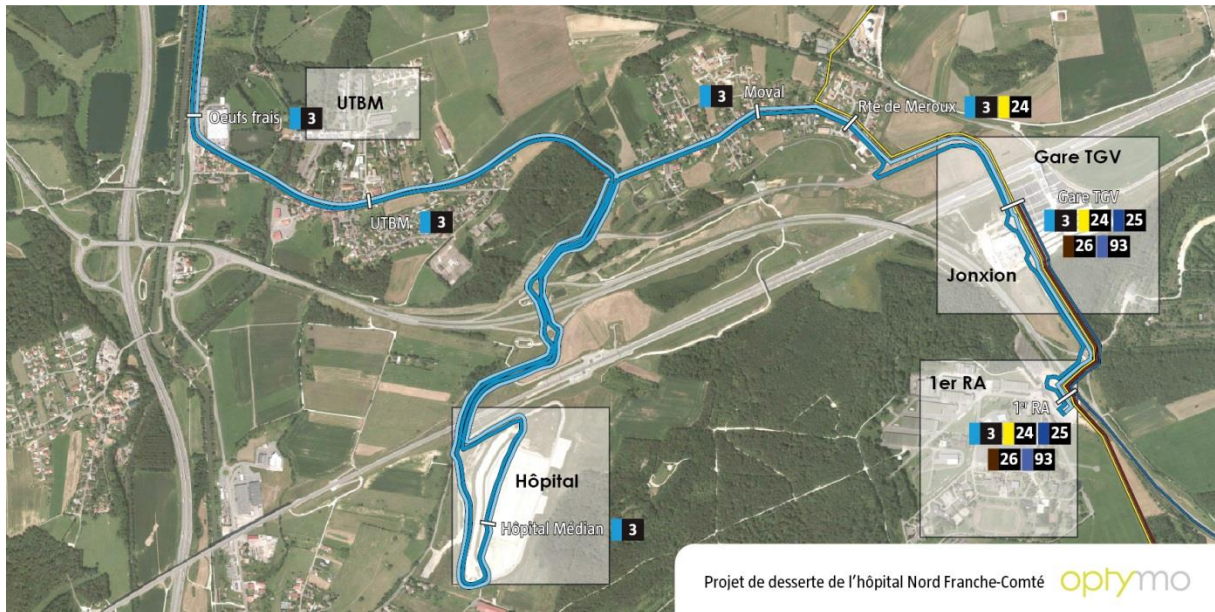
L'objectif d'Optymo est que toute la population ait un accès à l'Hôpital.

De Lepuix à Beaucourt, 75 % de la population du Territoire sera raccordée à la gare TGV, à l'HNFC, à l'Utbm et à la Jonxion par un réseau de transport à une fréquence de 7 à 30 minutes

En période estivale, il y a en effet moins de cadence mais un bus toutes les 14 minutes au lieu de 7.

Proposition de desserte : 1 bus toutes les 12 à 15 mn et des services de 5h30 à 23h

Il n'y aura pas de couloir particulier pour les bus même si cela permettrait un gain de temps.



Pour créer un réseau unique il y a des contraintes avec les limites administratives mais depuis plusieurs années des groupes de travail y réfléchissent.

Le quai de 50 mètres sera d'ailleurs commun aux réseaux de transports. Il sera situé juste devant l'entrée de l'hôpital c'est-à-dire à 30/40 mètres de l'ouverture des portes.

Les AOT sont bloqués car ils n'ont pas connaissance de la date d'ouverture effective de l'hôpital.

Avec les offres de PMA et d'Optymo, il y aura un bus tous les moins de 10 minutes. Héricourt est en phase d'appel d'offre afin de proposer également des navettes jusqu'à l'HNFC.

#### Présentation du réseau de transport du Pays de Montbéliard – Madame Deck, Chef du service mobilité PMA et Monsieur Vuilleminy, DGA des services techniques PMA

Dans le Pays de Montbéliard a été créé un THNS, un transport à haut niveau de service. Les choses évoluent. Il y a déjà une ligne qui dessert la gare TGV dont les horaires sont calés sur les départs et les arrivées des trains, il y en a à tous les flux entrants et sortants.

Aujourd'hui, la principale contrainte est l'échangeur de Sévenans et les travaux à venir. Il faut donc mettre en place des navettes provisoires pendant 4 ans durant les travaux et allonger les temps de parcours afin de prendre en compte les difficultés liées à la surcharge du trafic. 20 min ont été ajoutées à chaque trajet, les 20 minutes ont été déterminées en se basant sur les retards observés à Montbéliard lors des travaux. Ces 20 minutes peuvent paraître insuffisantes mais sans informations précises cela sera expérimental. L'échangeur de Sévenans avec le décalage des travaux et les dates incertaines est un vrai problème.

Il y a également des trajets qui ont été rajoutés en fonction des heures de services du personnel soignant (infirmières). Rajouts d'une navette vers 11h, vers 6h30 et vers 13h30.

La grosse contrainte de mise en œuvre réside dans le fait que le réseau de bus de PMA n'est pas présent sur le 90 alors que celui d'Optymo si et le fait de desservir l'hôpital ne rajoute « qu'un détour de 4 kms » ce qui est déjà plus simple.

La ligne passera par Audincourt – PSA Montbéliard (car beaucoup de déplacements de cadres en TGV) – HNFC (par autoroute A36) – Gare TGV en terminus.

Plusieurs scénarii ont été étudiés et celui-ci semble le plus pertinent. Les horaires restent calés sur ceux des TGV.

Pour aller à l'hôpital il faudra environ 40 minutes de trajet en bus.

### Présentation du futur réseau de transport unique du pôle métropolitain – Monsieur Koeberlé, Président du SMAU

Le pôle métropolitain a été créé à PMA suite à une volonté politique de réflexion à l'échelle de l'Aire Urbaine Belfort-Héricourt-Delle-Montbéliard.

La question des transports est une compétence du pôle métropolitain avec une ambition de créer un réseau de transport unique, unifié dans le Nord Franche-Comté.

Le site doit être un des sites les mieux desservis et l'objectif est qu'un voyageur du Doubs puisse se rendre à Belfort et inversement.

Les choses sont en train de se mettre en place mais vont encore évoluer avec la loi NOTRE qui modifie les champs de compétences des EPCI.

Les réflexions sont donc en cours et l'application arrivera une fois que les barrières administratives seront dépassées.

---

## **Inquiétudes – débats**

### Temps de parcours

Attention aux temps de parcours pour aller jusqu'à l'hôpital 1h depuis Giromagny avec qu'en TGV 2h30 Belfort-Paris. Beaucourt-Giromagny : 2h de trajet

Il faut également faire attention au cadencement ce qui a été pris en compte mais si l'on veut réduire les temps de transports en bus il faut créer une voie dédiée mais si l'on crée une voie particulière pour les bus, il y aura augmentation des impôts.

### Echangeur de Sévenans

La situation de l'échangeur est dans un état lamentable. Il y a déjà un vrai problème de circulation routière sans l'augmentation future des flux. Augmentation des flux égale augmentation de la mobilité, il faut donc réfléchir aux évolutions futures.

Il y a un manque d'anticipation du réaménagement de l'échangeur de Sévenans avec une ouverture prévue début 2020.

La réflexion de l'échangeur était nécessaire mais aurait due être pensée en amont. Il faut maintenant aider à ce que ces modifications se fassent au mieux et anticiper pour l'avenir.

Attention toutefois, regarder l'avenir ce n'est pas prendre ce qu'il se fait ailleurs dans les grandes métropoles et le transposer à Belfort.

Il faut répondre aux besoins présents et essayer de répondre à ceux à venir sachant que l'on manque de points pour l'avenir. Il faut apprendre à faire simple.

La mobilité étant aujourd'hui en mouvement, les entreprises peuvent faire des offres car la mobilité est un métier.

Les Services de l'Etat – la Ddt 90 travaillent également sur la question des flux et de l'échangeur. Il y a effectivement des contraintes budgétaires à prendre en compte.

Un comité de pilotage réfléchit à la situation de l'échangeur. Un groupe de travail "chantier et sécurité" piloté par la DDT en lien avec APRR, associant notamment le SDIS et la Gendarmerie s'est réuni en juillet. Ce groupe va se réunir à nouveau mi-octobre. Une instance visant à assurer l'information des usagers sera par ailleurs mise en place. Le chantier occasionnera en effet des coupures, notamment sur la RN1019 courant 2017.

La DDT travaille avec la préfecture sur ces sujets.

#### Inciter les personnes à prendre les transports en commun

Qu'est ce que l'on peut faire pour inciter les personnes à utiliser les transports en commun ?

Il faut réfléchir à des moyens d'inciter la population à prendre les transports en commun afin de ne pas saturer le trafic avec des véhicules individuels.

#### Espace médian, évolution en devenir (Monsieur Vidalie – AUTB) : comment prendre en compte l'évolution future des flux liés au développement des sites sur le secteur

Comment envisage t-on la densité des entreprises sur ce secteur plus tard ?

Le SCoT a donné forme à l'espace médian. Les différents sites sont nés des infrastructures. En effet, les infrastructures sont des dispositifs qui facilitent les endroits où l'on positionne des fonctions supérieures.

Mobilité et attractivité sont liées. Il est aujourd'hui difficile de donner le poids à termes car les sites sont entrain de se développer.

Il faut prévoir ce développement : on ne veut pas que la population se déplace, il y a la problématique des équilibres. Il ne faut pas que ce soit du résidentiel. Il ne s'agit pas non plus de dépouiller les centres-villes existants et d'en créer un.

Plusieurs ZAC ont été créés. Il va y avoir des évolutions dans la façon de desservir car les ZAC vont évoluer.

Il ne faut pas se projeter en étant trop limité et essayer d'anticiper les enjeux de demain. La difficulté actuelle est la multimodalité. De plus, les transports varient en fonction de l'utilisateur ; suivant ce qu'il va être installé sur le site, les usages des transports seront différents.

Pourrons-nous mutualiser la mobilité avec des PDE (Plan de Déplacement Entreprise) /PDA (Plan de Déplacement Administration) ?

Les technologies sont également à prendre en compte pour la mobilité de demain.

Le flux des véhicules de secours est également à anticiper.

Le pôle médian va devenir dans quelques années un pôle important. Ainsi, la gare TGV ne sera pas une gare betterave mais imbriquée dans un secteur regroupant un pôle santé, un pôle d'affaires,...ce dernier va d'ailleurs s'étendre prochainement avec la création de la Jonxion 2.

L'enjeu : se projeter

- ➔ Il faut se projeter sur l'avenir, dans les 10 prochaines années et anticiper
- ➔ Bus, voitures mais peut-être autre chose ?
- ➔ Il faut passer par des étapes

#### Penser à l'échelle de l'Aire Urbaine : une volonté mais des difficultés opérationnelles

L'aire urbaine est la richesse du dynamisme et il faut apprendre à construire ensemble en prenant les spécificités de chacun. Il faut penser le système de « l'aire urbaine intelligente » et non pas de la ville, ce qui rajoute des contraintes administratives.

Belfort 50 000 habitants - Bassin de vie (aire urbaine) 300 000 habitants

L'enjeu est donc différent et ce n'est pas une vision unitaire de réflexion mais une vision globale : un bassin de vie sur 3 départements et aujourd'hui certains problèmes opérationnels viennent de ces contraintes.

Il faut réfléchir à la mobilité en tenant compte des contraintes économiques et financières :

Optymo phase 2 33 millions - THNS 120 millions - Ligne Belfort-Delle 120 millions

Avec ces sommes réunies, un mode de transport « de demain » pourrait être mis en place comme par exemple un tram-train. Certes ce mode de transport est couteux mais avec l'argent dépensé par chacun il peut être possible de créer un outil adapté à la situation de demain et non à celle d'aujourd'hui.

Il est bien de réfléchir à l'instant T mais quand cela va évoluer il faudra encore réfléchir alors pourquoi ne pas réfléchir directement à l'évolution plus lointaine car on sait déjà que la situation va évoluer et entraîner un nombre de flux croissants et un recours à la voiture exponentiel.

Services de secours : gros problème comment anticiper ? On se doit d'alerter sur cette question.