

SERVICE EXPRESS RÉGIONAL MÉTROPOLITAIN (SERM) DU NORD FRANCHE-COMTÉ

Dossier minute

Déposé en décembre 2025

Syndicat mixte de transport
Nord Franche-Comté
10, rue Frédéric Japy – le Quasar 2
25200 MONTBÉLIARD

Région
Bourgogne-Franche-Comté
4, square Raoul Castan
25000 BESANÇON

Table des matières

Préambule.....	4
1. Les périmètres.....	5
1.1. Un périmètre d'intervention prioritaire à l'échelle du bassin de mobilité Nord Franche-Comté.....	5
1.2. Un périmètre d'étude étendu aux territoires voisins.....	7
2. Une gouvernance pensée pour la réflexion, l'action et la coopération.....	11
2.1. Un comité de pilotage (COFIL) à visée décisionnaire.....	11
2.2. Un comité d'orientation stratégique (COSTRAT) ouvert aux partenaires de la mobilité.....	12
2.3. Des instances de réflexion et de concertation.....	13
2.4. Le portage opérationnel.....	14
3. Un état des lieux bien documenté.....	15
3.1. Les dynamiques territoriales.....	15
3.2. Les infrastructures et services de mobilité.....	21
3.3. Les pratiques de mobilité.....	29
3.4. Le recours aux services publics de la mobilité.....	34
3.5. Les relations avec les territoires voisins.....	39
3.6. Perspectives réalistes des mobilités de demain dans le Nord Franche-Comté : un état probable des besoins futurs.....	39
4. Des objectifs stratégiques et des pistes d'amélioration clairement identifiés.....	41
4.1. Des objectifs stratégiques ambitieux et raisonnés.....	41
4.2. Des pistes d'améliorations en faveur du report modal.....	43
4.3. Une place laissée à la réflexion pour faire émerger de nouveaux projets.....	50
4.4. Calendrier prévisionnel.....	51

Préambule

Dans le respect de la loi d'orientation des mobilités, la Région Bourgogne-Franche-Comté a délimité les périmètres des bassins de mobilité, périmètres au sein desquels sont élaborés et mis en œuvre les contrats opérationnels de mobilité (COM) et les Plans d'Action communs en faveur de la Mobilité Solidaire (PAMS).

Elle a défini un bassin de mobilité « Nord Franche-Comté » à l'échelle du Pôle métropolitain et du Syndicat mixte de transport de type SRU éponymes, structures qui ont permis de réfléchir et de développer des politiques de mobilité dans une logique interterritoriale. Aujourd'hui, le projet de SERM nord franc-comtois constitue un levier et un accélérateur pour proposer aux habitants une alternative crédible à la voiture individuelle, tout en garantissant la soutenabilité financière et la robustesse opérationnelle du système de transport.

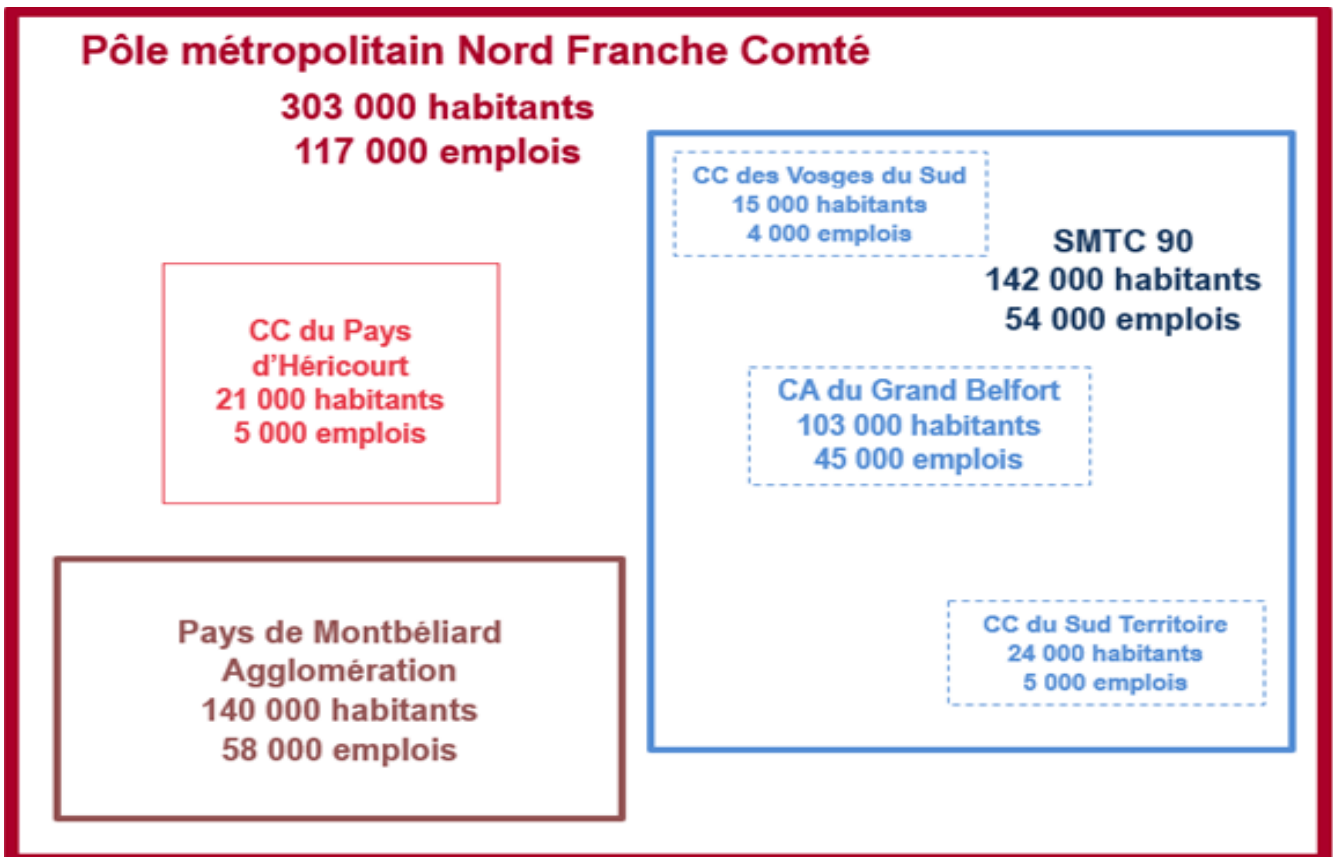
Le projet ambitionne de renforcer l'étoile ferroviaire de Belfort, en s'appuyant notamment sur la dorsale Montbéliard-Héricourt-Belfort et sur la ligne Belfort – Delle et en les articulant finement avec les territoires voisins et avec les réseaux urbains Optymo, évolitY, Hériva. Il prévoit également de développer d'autres actions favorisant le report modal. Le développement de l'intermodalité, l'amélioration de la desserte des pôles d'emploi, et le soutien aux mobilités douces et partagées constitueront ainsi des éléments importants du projet nord franc-comtois. Les acteurs du territoire feront également progresser la tarification combinée ou intégrée et renforceront les services numériques à l'échelle du bassin de mobilité. Cette montée en gamme globale de l'offre a vocation à contribuer à l'intensification urbaine et à favoriser le recours aux services publics de la mobilité.

1. Les périmètres

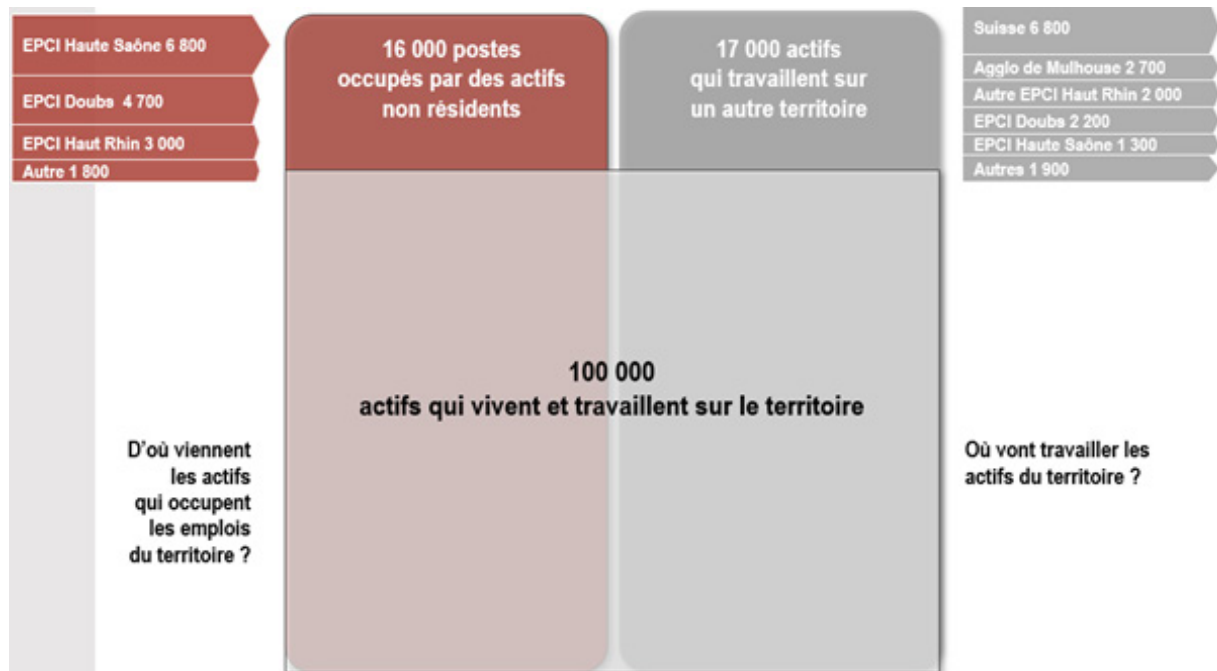
1.1. Un périmètre d'intervention prioritaire à l'échelle du bassin de mobilité Nord Franche-Comté

Le Nord Franche-Comté constitue, de longue date, un bassin de vie et d'emploi autour duquel s'est progressivement structurée une gouvernance politique. Cette gouvernance, qui a toujours eu en ligne de mire l'aménagement d'un territoire métropolitain, s'est traduite par la création de l'association Aire urbaine 2000 (dans les années 1980), puis du Syndicat mixte de l'aire urbaine (au début des années 2000) et plus récemment du Pôle métropolitain (2016).

De ce dernier, émane également un syndicat mixte de transport de type SRU, le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté (créé en 2019), qui regroupe les trois autorités organisatrices de la mobilité du Nord Franche-Comté : le Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort (SMTC 90 - réseau Optymo), Pays de Montbéliard Agglomération (PMA - réseau évolitY) et la Communauté de communes du Pays d'Héricourt (CCPH - réseau Hériva).



Si l'on considère l'ensemble des actifs qui ont un lien quotidien avec le territoire (résidence et/ou travail), 75% d'entre eux (soit environ 100 000 personnes) résident et travaillent au sein du Nord Franche-Comté, 13% (soit environ 17 000 personnes) résident dans le Nord Franche-Comté, mais travaillent dans un autre territoire (principalement en Suisse) et 12% (soit environ 16 000 personnes) résident hors du Nord Franche-Comté (principalement en Haute-Saône), mais viennent y travailler.



Cette cohérence interne a été reconnue par le Conseil régional de Bourgogne-Franche-Comté lorsque celui-ci a défini, en avril 2021, les périmètres des bassins de mobilité. Il apparaît souhaitable de retenir le périmètre du Pôle métropolitain Nord Franche-Comté comme territoire d'intervention prioritaire du SERM.

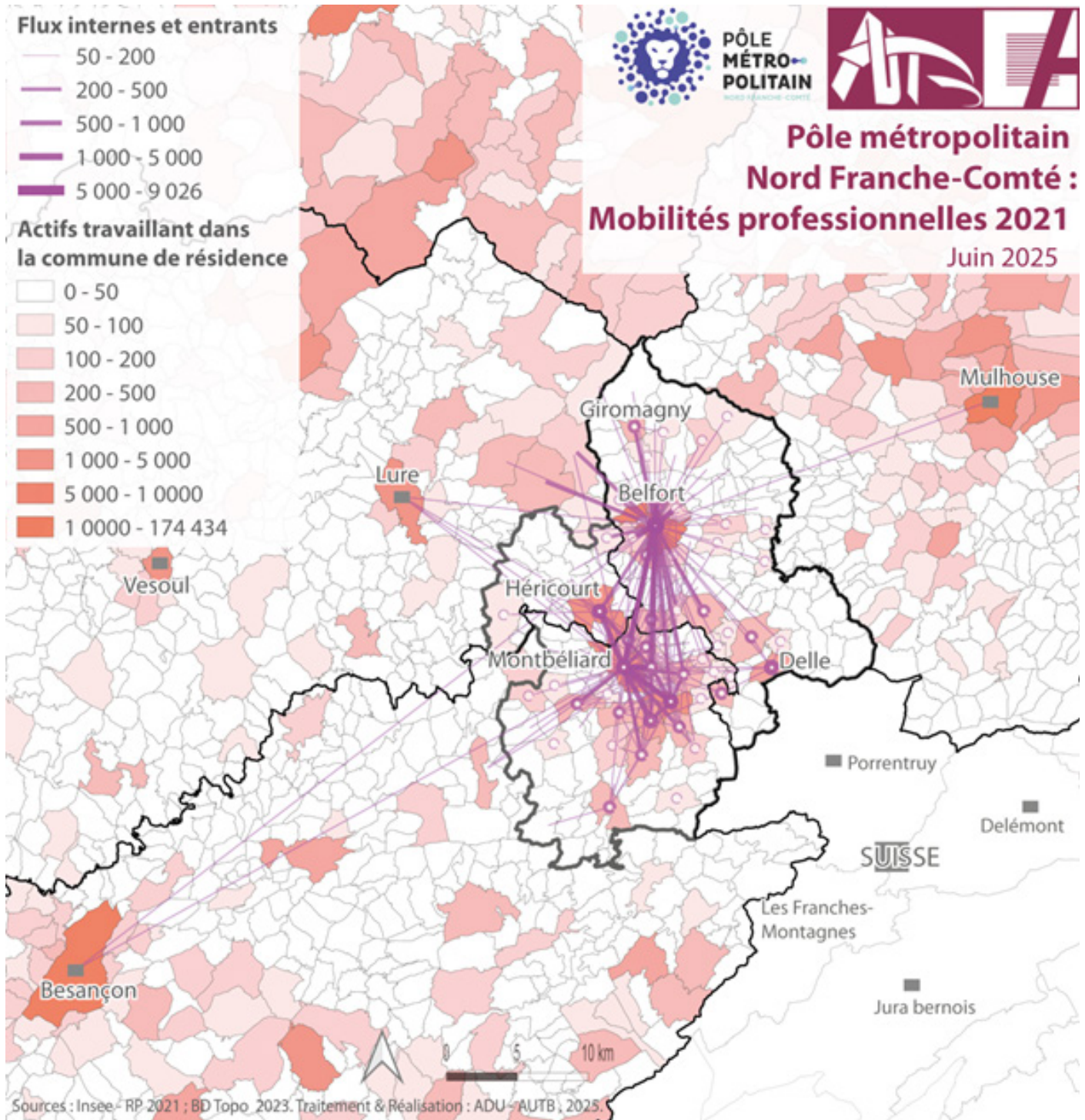
1.2. Un périmètre d'étude étendu aux territoires voisins

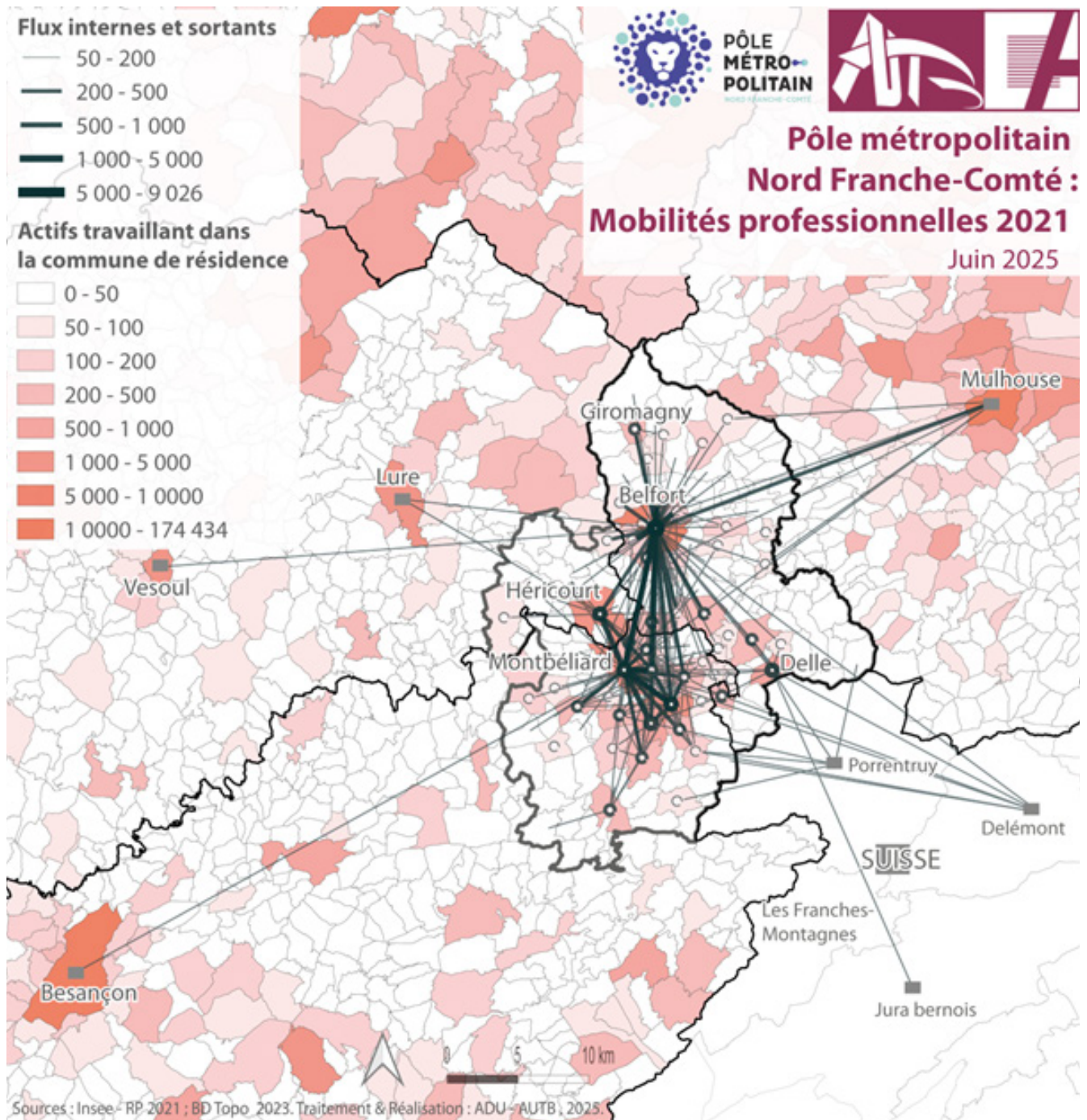
Si l'on considère les mobilités selon le prisme des trajets domicile-travail, un quart des flux (soit 33 000 personnes) qui parcourent le territoire n'ont pas pour origine ou destination le Nord Franche-Comté.

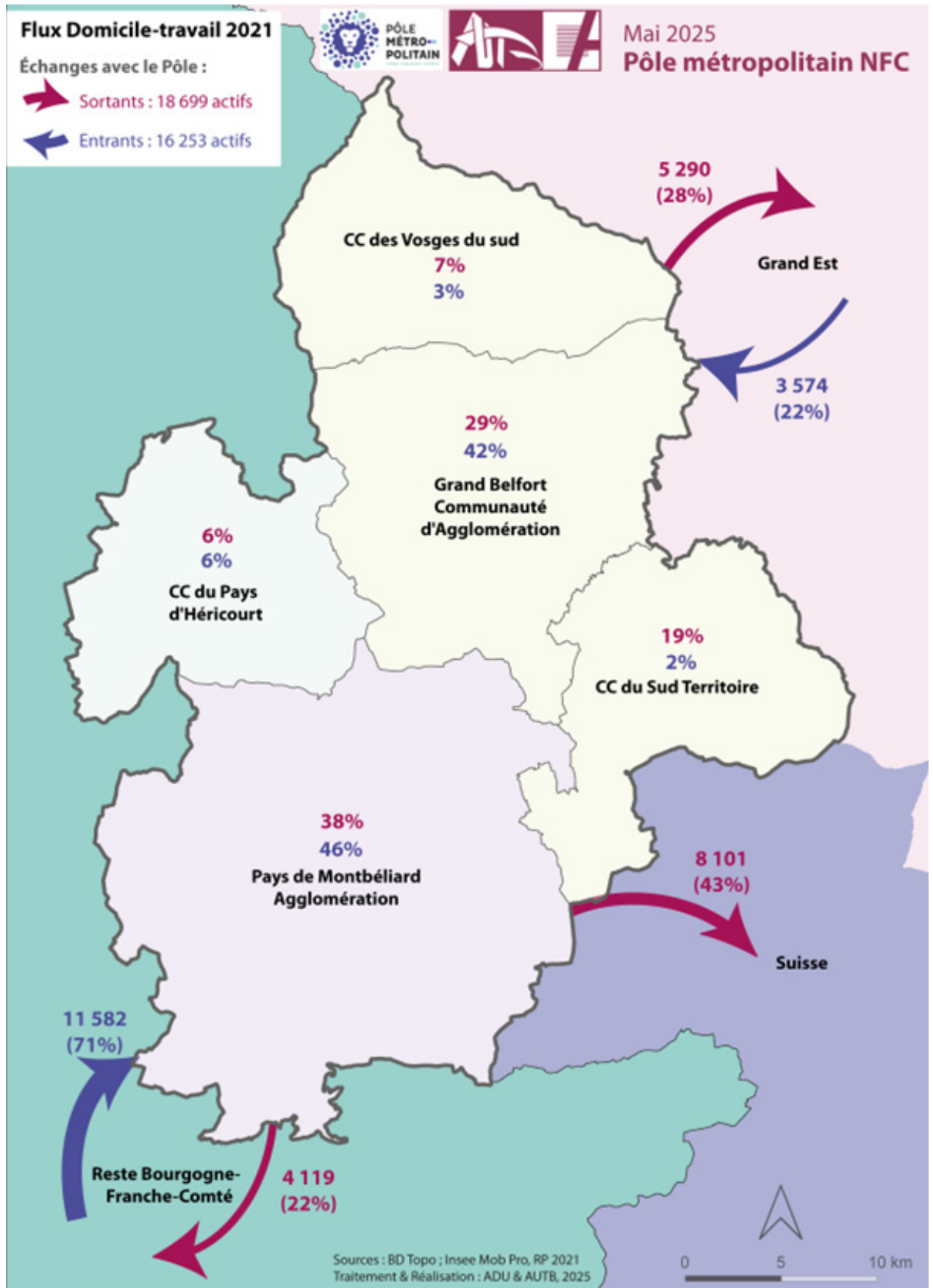
En conséquence, le périmètre d'étude se doit d'être plus large, en considérant notamment :

- La République et Canton du Jura (qui accueille la majorité des flux en direction de la Suisse).
- Le Sud Alsace, en lien avec le projet de SERM Mulhouse-Bâle, compte tenu de la forte connexion entre Belfort et Mulhouse.
- Les territoires de Haute-Saône et du Doubs, et en particulier les EPCI voisins du Pays d'Héricourt et du Pays de Montbéliard, ainsi que les secteurs de Besançon et de Lure.

Le périmètre d'études doit également tenir compte des infrastructures de transport existantes. En effet, la question ferroviaire nécessite de penser les lignes de manière systémique, toute évolution de l'offre interne entraînant nécessairement des répercussions sur le reste du réseau régional et, au-delà, du point de vue des contraintes d'exploitation d'une part, et des interfaces avec les autres projets de SERM connexes (Besançon et Mulhouse-Bâle) d'autre part.







2. Une gouvernance pensée pour la réflexion, l'action et la coopération

Il est fait le choix d'assurer une gestion du projet avec une gouvernance à plusieurs niveaux, adossés à des instances de réflexion et de concertation.

2.1. Un comité de pilotage (COFIL) à visée décisionnaire

Le comité de pilotage (COFIL) du projet de SERM nord franc-comtois est un comité à visée décisionnaire mobilisant les institutions dont les compétences sont au cœur du projet de SERM, ainsi que le Préfet de Région, représenté par la DREAL.

Ainsi, le comité de pilotage regroupe :

- La Région Bourgogne-Franche-Comté, collectivité cheffe de file des mobilités
- Le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté, syndicat qui regroupe les trois AOM urbaines du Nord Franche-Comté
- Les AOM du territoire, membres du SMTNFC à savoir :
 - Le Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort
 - Pays de Montbéliard Agglomération
 - La Communauté de communes du Pays d'Héricourt
- Le Grand Belfort (EPCI non AOM, mais disposant d'un schéma directeur cyclable)
- Les Communautés de communes du Nord Franche-Comté non AOM et ne disposant pas d'un schéma directeur cyclable, mais ayant exprimé leur souhait de prendre part à cette instance, à savoir :
 - La Communauté de communes du Sud Territoire
 - La Communauté de communes des Vosges du sud
- Le Préfet de la Région Bourgogne-Franche-Comté, représenté par la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL)
- Les Préfectures des trois départements concernés par le bassin de mobilité Nord Franche-Comté pourront également être associées

En raison de leur contribution majeure aux études menées dans le cadre du SERM, les agences d'urbanisme du Nord Franche-Comté (Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort et Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard) sont invitées à assister aux réunions du comité de pilotage.

2.2. Un comité d'orientation stratégique (COSTRAT) ouvert aux partenaires de la mobilité

Le comité d'orientation stratégique (COSTRAT) est non seulement un espace d'information et de dialogue permettant d'affiner le projet de SERM, mais également l'instance permettant à d'autres acteurs compétents en matière de la mobilité de formaliser des engagements qui s'inscrivent dans la logique développée par le SERM.

Dans un format plénier, cette instance regroupe :

- Les membres du comité de pilotage
- Les Départements concernés par le bassin de mobilité, à savoir :
 - Le Département du Doubs
 - Le Département de Haute-Saône
 - Le Département du Territoire de Belfort
- Les représentants des bassins de mobilité voisins, à savoir :
 - La Région Grand-Est
 - Le PETR des Vosges Saônoises
 - Le PETR Doubs central
 - Le PETR du Pays du Sundgau
 - Mulhouse Alsace agglomération (M2A)
 - La Communauté de communes Sud Alsace Largue
 - La Communauté de communes Sundgau
 - La Communauté de Communes du Pays de Maïche
- Les agences d'urbanisme du Nord Franche-Comté, à savoir
 - L'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort (AUTB)
 - L'Agence de développement et d'urbanisme du Pays de Montbéliard (ADU-PM)
- SNCF Réseau
- SNCF Gares & Connexions

En tant que de besoin, pourront également être associés :

- SNCF Voyageurs
- Les délégataires et affrétés des services de transports collectifs urbains
- La Société des Grands Projets (SGP)
- Autoroutes Paris Rhin-Rhône (APRR)
- Le syndicat mixte du SCOT du Territoire de Belfort
- Les syndicats d'énergie compétents en matière de schéma de déploiement des IRVE, à savoir :
 - Le Syded (25)
 - Le SIED (70)
 - Territoire d'énergie (90)
- L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME)
- Le Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA)

Le comité d'orientation stratégique pourra se réunir dans un format plus restreint, au regard des sujets inscrits à l'ordre du jour. Tout comme le comité de pilotage, il pourra être précédé d'un comité technique (COTECH) à vocation d'échanges préparatoires entre partenaires, à un niveau de représentation technique et non décisionnel.

Par ailleurs, des rencontres bilatérales pourront également être organisées afin de permettre une expression libre des partenaires et l'apport de précisions sur des points spécifiques qui n'auront pas pu être traités dans les autres instances.

2.3. Des instances de réflexion et de concertation

Le projet de SERM nord franc-comtois pourra s'appuyer sur des instances de concertation et de réflexion, qui auront vocation à nourrir le comité stratégique.

- **Les Conseils de développement**

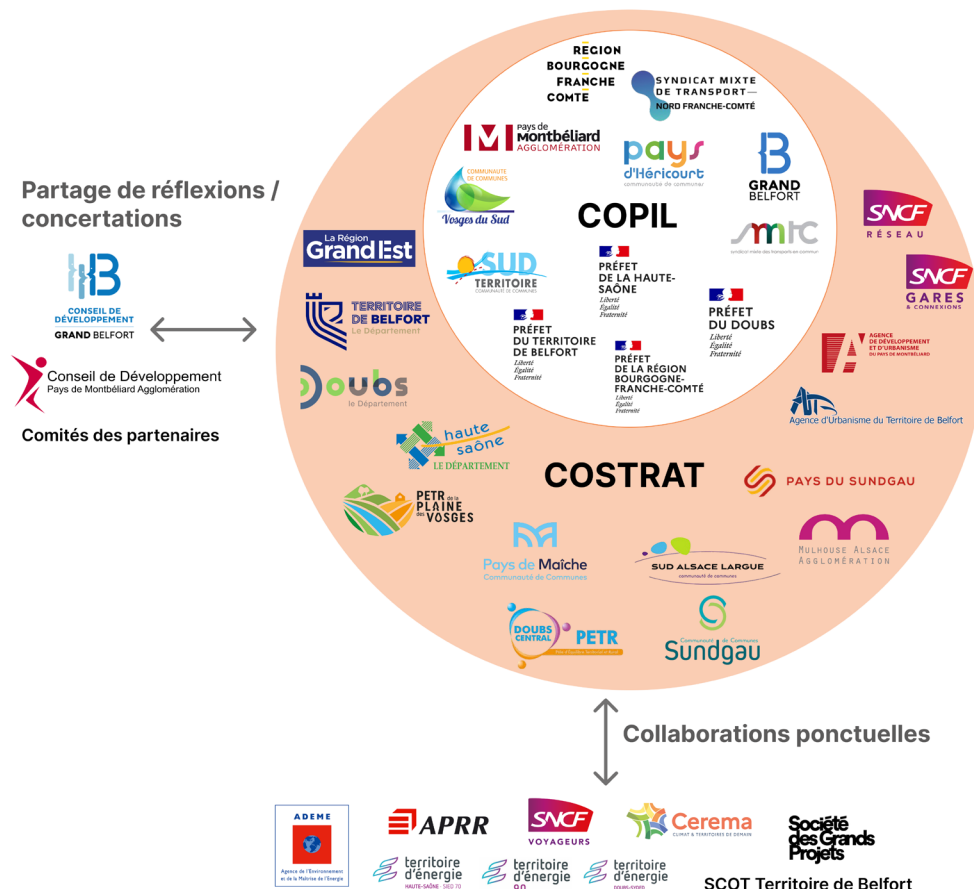
Considérant que le regard de la société civile est utile pour le projet au long cours et particulièrement stratégique qu'est le SERM, il est fait le choix – en accord avec leur EPCI de rattachement – de saisir les Conseils de développement du Pays de Montbéliard et du Grand Belfort.

Il leur est ainsi demandé de mener une réflexion commune sur ce que pourrait être le service express régional métropolitain nord franc-comtois.

- **Les comités des partenaires de la mobilité**

Les AOM urbaines du Nord Franche-Comté ont, conformément à la réglementation en vigueur, mis en place des comités des partenaires de la mobilité.

Dans le respect de l'article L1231-5 du Code des transports, lesdits comités seront saisis pour émettre un avis sur les évolutions induites par le projet de SERM nord franc-comtois.



2.4. Le portage opérationnel

Le portage opérationnel du SERM nord franc-comtois est assuré conjointement par la Région Bourgogne-Franche-Comté et le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté.

Ce binôme aura la charge d'assurer l'intendance du projet (séquençage des instances, définition des ordres du jour, envoi des invitations, etc.) et d'animer les temps techniques.

Les temps techniques s'organiseront selon deux formats :

- Un comité opérationnel (COMOP) dont le périmètre est équivalent à celui du comité de pilotage, avec une fréquence de rencontre régulière ;
- Un comité partenarial restreint (COPAR) resserré autour du binôme Région / SMTNFC et la DREAL, espace de dialogue au niveau direction générale, intermédiaire entre le COPIL et le COMOP ;
- Des groupes techniques (GT) et ateliers thématiques, mobilisés en tant que de besoin au regard des sujets à travailler.

3. Un état des lieux bien documenté

En novembre 2020, le Pôle métropolitain Nord Franche-Comté a décidé de mettre en place des comités de projets relatifs à ses axes de compétence. L'objectif de ces comités était de se doter d'un programme ambitieux, pour mettre en œuvre des réalisations concrètes immédiates, mais également se projeter à vingt ans.

Le comité en charge des transports et de la mobilité a missionné les agences d'urbanisme pour bénéficier d'un regard précis et récent des enjeux de mobilités et organiser deux « rendez-vous de la mobilité ». Sur cette base, le comité a élaboré une feuille de route, étayée par un diagnostic à 360 degrés, qui a été validée par délibération le 15 octobre 2021.

Les deux premières actions de la feuille de route visaient à parfaire la connaissance sur les mobilités au sein du territoire en réalisant une enquête mobilité certifiée par le CEREMA (EMC2) et en mettant en place un observatoire partenarial des mobilités.

L'EMC2 a été réalisée par le SMTNFC lors de l'hiver 2023-2024 et ses premiers résultats ont été livrés au dernier trimestre 2024. Les exploitations complémentaires ont démarré et se matérialiseront par la production de cahiers de la mobilité en 2025 et 2026. Ces cahiers permettront de mieux comprendre les logiques à l'œuvre.

En outre, l'observatoire des mobilités, animé par les agences d'urbanisme, permettra d'apporter, à court terme, des données supplémentaires tout aussi intéressantes sur les enjeux de mobilité.

Le diagnostic ci-après reprend les principaux éléments déjà connus. Il pourra être utilement complété par le diagnostic détaillé produit lors de la conception de la feuille de route transports et mobilité du Pôle métropolitain.

3.1. Les dynamiques territoriales

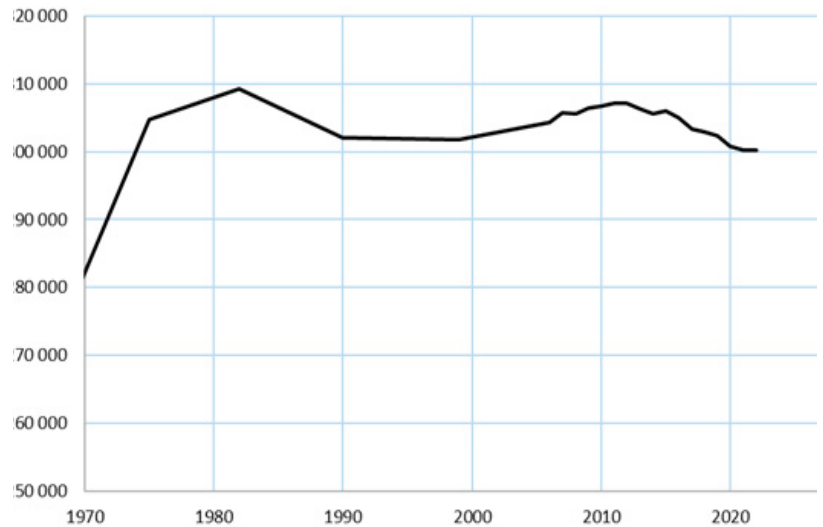
Concevoir un service express métropolitain suppose de prendre en considération les dynamiques territoriales. Certaines d'entre elles sont le fruit de tendances structurelles facilement observables.

- **Des dynamiques sociodémographiques défavorables**

Le Nord Franche-Comté voit s'opérer, depuis plusieurs années, voire plusieurs décennies, des phénomènes qui restreignent la capacité à intensifier le recours aux transports collectifs.

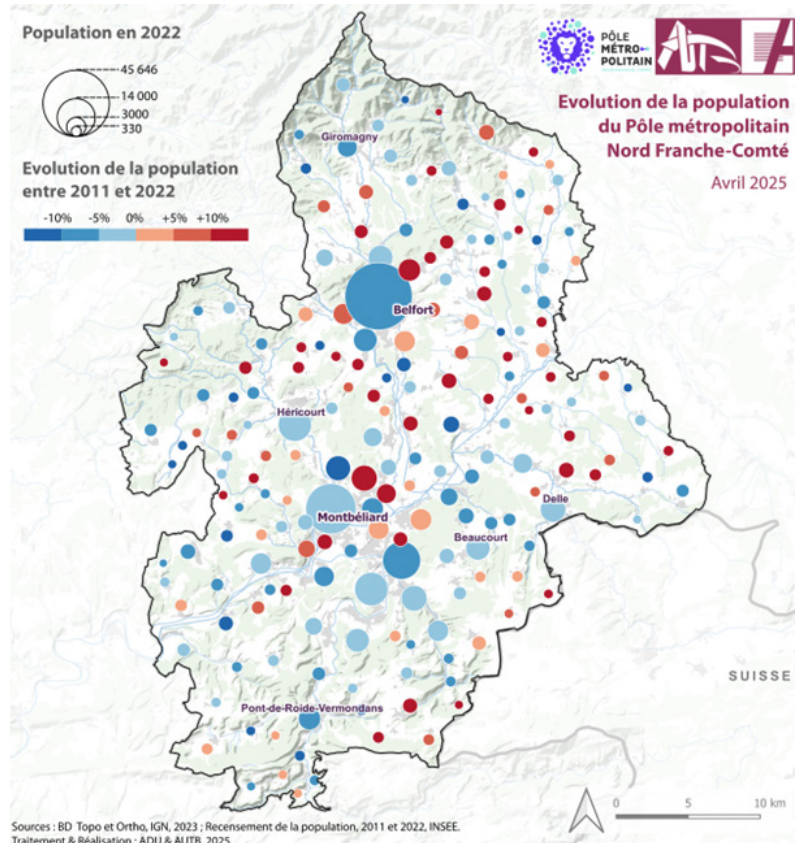
Une population qui diminue

Depuis 2011-2012, le Nord Franche-Comté perd des habitants. En effet, le territoire comptait 307 168 habitants en 2011 contre 300 239 en 2022, soit une perte d'environ 7 000 habitants en l'espace d'une dizaine d'années. Toutefois, ces pertes ne sont pas homogènes sur le territoire et des communes voient leur population croître. Les pertes les plus significatives concernent les grandes centralités alors que ce sont principalement de petites communes situées entre Belfort et Montbéliard et le long de la frontière suisse qui connaissent les plus fortes croissances.



Une population qui se disperse

En outre, depuis 1999, le phénomène de périurbanisation a pour conséquence de dédensifier les principaux pôles urbains dans lesquels l'intensité de l'offre de transports en commun est la plus forte (plus de lignes, cadencement plus important...). Le corollaire est l'augmentation de la population dans de nombreuses communes de plus petite taille, ce qui équivaut à une dispersion des populations sur le territoire métropolitain.



Une population qui se motorise

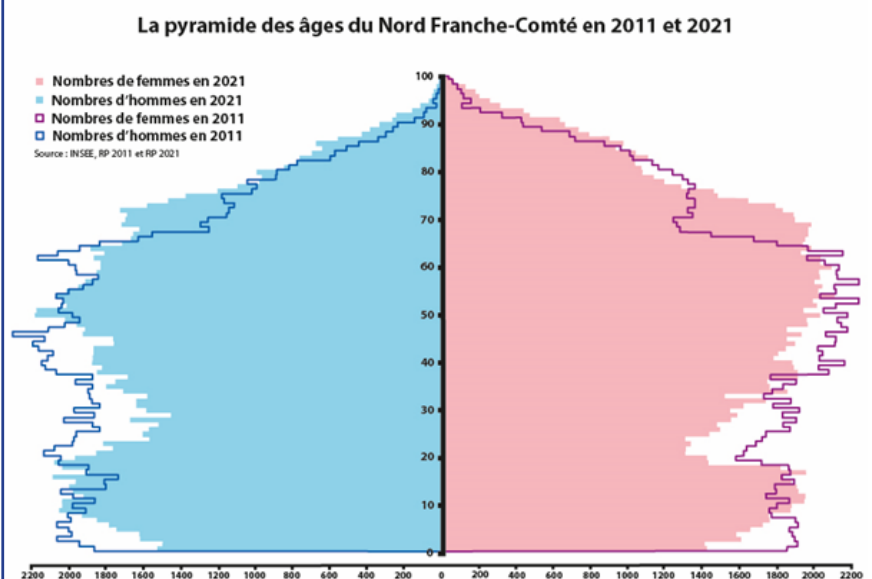
Cet éloignement des pôles urbains se traduit par une diminution en volume et en pourcentage du nombre de ménages ne disposant d'aucun véhicule. A contrario, le nombre de ménages possédant deux voitures et plus, progresse tant en volume qu'en pourcentage.

Nombre de ménages selon le nombre de voitures	2010		2021	
	En volume	En pourcentage	En volume	En pourcentage
Aucune voiture	21 411	16 %	19 656	14 %
Une voiture	62748	47 %	64 028	47 %
Deux voitures et plus	49007	37 %	52 818	39 %
Total	133 165	100%	136 502	100%

Une population qui vieillit

Structurellement, la population du Nord Franche-Comté vieillit, à l'instar du reste du territoire régional. Ainsi, alors que la classe d'âge médiane était celle des 35-39 en 2008, la classe d'âge médiane de 2020 était celle des 40-44 ans.

Ce vieillissement s'opère par le haut (augmentation du nombre de seniors), par le milieu (moins de population en âge d'avoir un enfant) et, incidemment, par le bas (moins d'enfants), comme en témoigne l'évolution de la pyramide des âges entre 2011 et



De fait, les besoins de mobilité évoluent. Selon les données de l'enquête mobilité, les seniors se déplacent moins. D'après les données de l'EMC², ils ont la mobilité la plus faible (2,7 déplacements par jour pour les seniors contre une moyenne de 3,3 pour l'ensemble de la population) et la part d'immobiles la plus élevée (25,6% pour une moyenne de 13% sur l'ensemble de la population). Cette mobilité plus faible s'explique notamment par l'absence de déplacements « contraints » pour cette tranche d'âge (travail ou scolarité). Ils sont également moins autonomes dans leurs déplacements.

- **Une recomposition des pôles générateurs de flux qui fragilise l'armature urbaine**

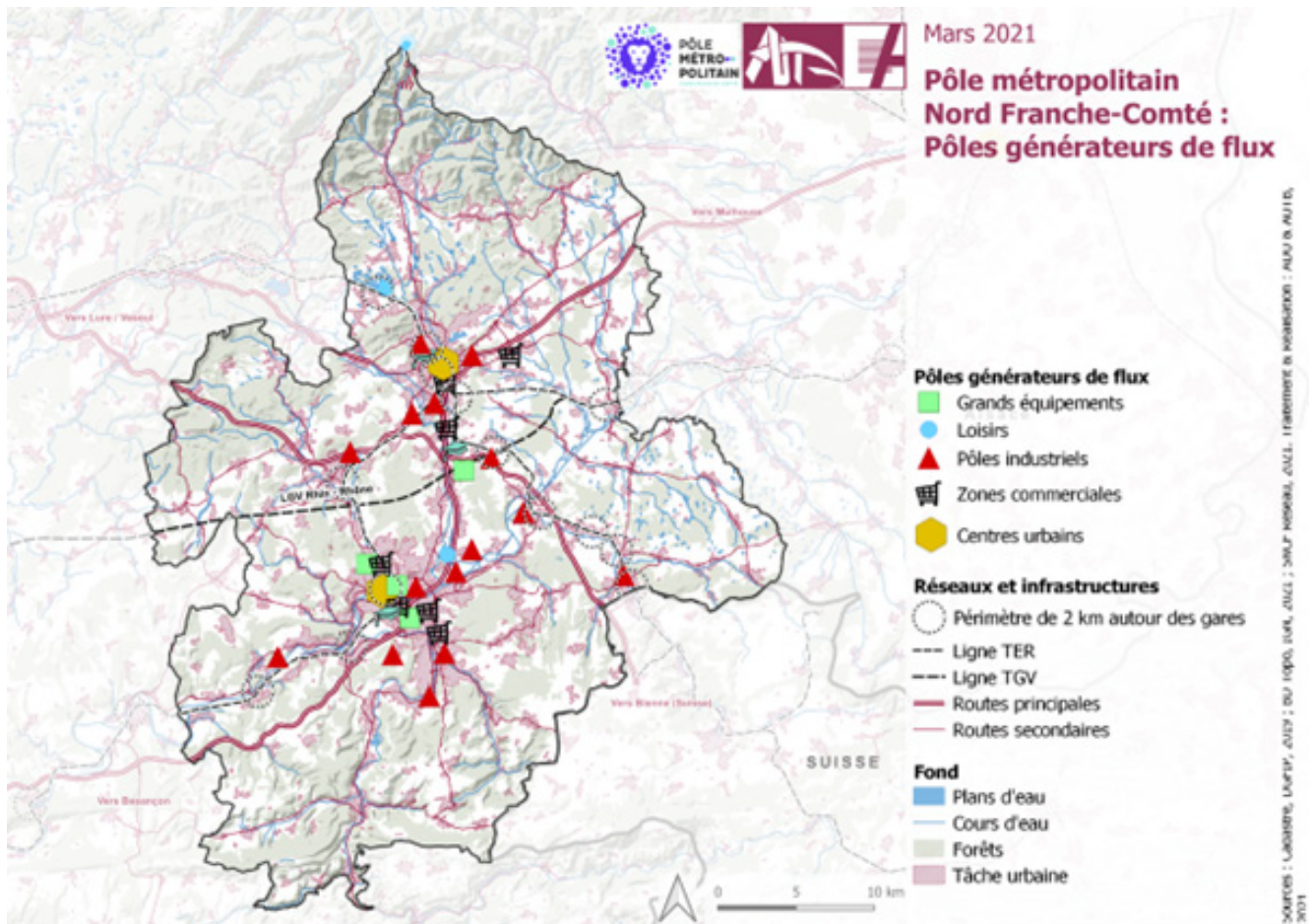
Outre la dissémination de la population sur l'ensemble du territoire métropolitain, la création ou le renforcement de pôles générateurs de flux situés hors des zones les plus urbanisées sont susceptibles d'avoir un impact sur les mobilités.

Dans la conurbation de Montbéliard, les pôles générateurs les plus récents sont les plus éloignés des gares, ce qui conduit à aggraver la dépendance du territoire à la voiture, tandis que réciproquement, les gares existantes n'ont aucunement servi d'armature pour l'accroche de pôles générateurs. La gare de Voujeaucourt, par exemple, n'accueille aucun de ces pôles générateurs de flux alors que sa situation le permettrait aisément (4 minutes de trajet depuis l'hypercentre de Montbéliard, 20 minutes depuis Belfort). A contrario, la zone d'activité de Technoland facilement accessible depuis l'A36, apparaît déconnectée des zones urbaines et son insertion dans le réseau des transports en commun est faible (uniquement desservie par une ligne du réseau évolutif).

Dans le Territoire de Belfort, la zone commerciale de Bessoncourt, la zone d'activité de Fontaine et l'espace médian, qui constituent des Pôles générateurs de flux importants (saliariés et clients ou usagers), sont particulièrement excentrés et encouragent le recours à la voiture individuelle, pour des raisons différentes. En ce qui concerne la zone commerciale, il est nécessaire de disposer d'un coffre pour transporter les achats effectués sur place.

La zone d'activité de Fontaine qui, pour les mêmes raisons que la zone Technoland, a une insertion dans le réseau de transports en commun faible, a également la particularité d'accueillir une plateforme logistique qui ajoute aux flux domicile-travail des flux liés aux livraisons. Pour l'espace médian, la nature des équipements justifie en grande partie le recours à la voiture individuelle. Le temps d'accès à la gare TGV, par les transports en commun, peut être rédhibitoire pour certains usagers dont l'objectif est de passer le minimum de temps dans les transports.

En ce qui concerne l'accès à l'hôpital, celui-ci est assuré par les trois réseaux urbains avec un cadencement élevé et les amplitudes horaires les plus importantes.



Ainsi, les pôles générateurs de flux créés hors de l'enveloppe urbaine dense représentent un défi pour l'organisation d'une offre de transport suffisamment attractive pour garantir le report modal.

- **Une dynamique de l'emploi qui suit globalement la même tendance que la démographie**

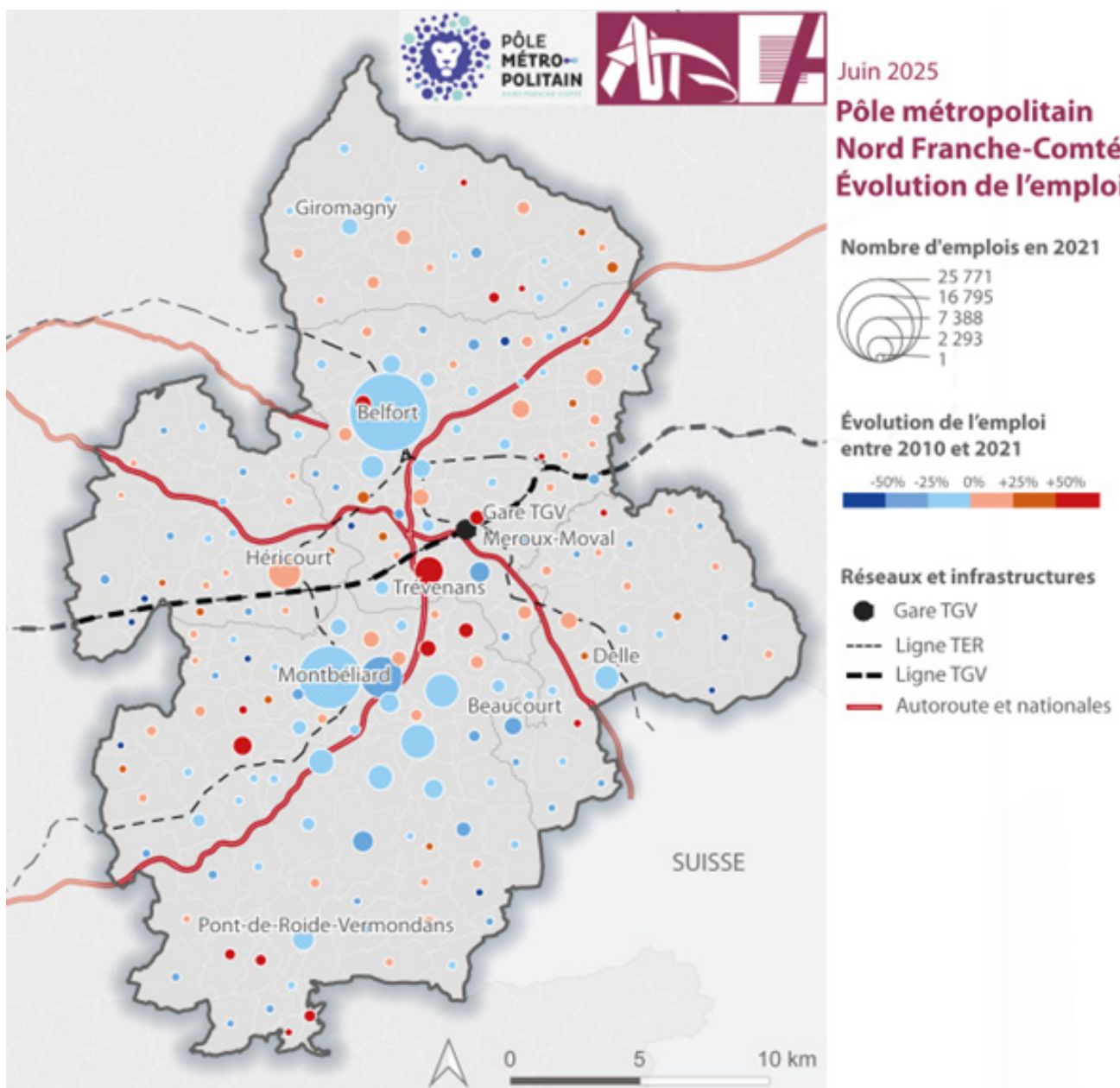
La dynamique de l'emploi est un paramètre important des politiques de mobilité, non seulement en matière de répartition spatiale (pour apporter l'offre de service), mais également en termes de volume, de catégorisation des entreprises et de masse salariale (pour financer les politiques de mobilité). En effet, dans le Nord Franche-Comté, le financement des services de transport urbain repose à plus de 75 % sur le versement mobilité (VM), une contribution due par les entreprises comptant au moins onze salariés.

Ainsi, les AOM du Nord Franche-Comté sont particulièrement attentives à la dynamique économique au sein de leur ressort territorial.

En l'occurrence, le Nord Franche-Comté a perdu 11 300 emplois entre 2010 et 2021, passant de 125 860 emplois à 114 550 emplois. La perte d'emploi a été plus rapide entre 2010 et 2015 (- 8 000 emplois) qu'entre 2015 et 2021 (- 3 316 emplois).

Cette diminution globale de l'emploi masque également des disparités et des recompositions. Si Belfort et Montbéliard perdent respectivement 4 717 et 1 051 emplois, Trévenans en accueille 2 968 de plus, ce qui traduit la fusion des hôpitaux.

Les communes qui accueillent les nouvelles zones d'activités voient également progresser le nombre d'emplois qui y sont implantés (ex. : Brognard + 675 emplois, Allenjoie + 509 emplois, Meroux- Moval + 462 emplois, Fontaine + 169 emplois) tandis que les communes historiquement industrielles en perdent (ex. : Sochaux - 5 612 emplois) à l'exception de Cravanche (+ 363 emplois).



3.2. Les infrastructures et services de mobilité

L'offre en matière de mobilité est relativement riche dans le Nord Franche-Comté, tant en ce qui les infrastructures qu'en termes de services.

Pour autant, le SERM pourra encore apporter des améliorations.

• L'offre ferroviaire

Le Nord Franche-Comté compte 14 gares ou haltes, dont 13 sont desservies par une offre Train Mobigo. La gare de Petit-Croix est desservie uniquement par l'offre de la Région Grand Est (TER Fluo).

L'étoile ferroviaire de Belfort est desservie par les relations suivantes :

Relation	Typologie de sillon	Cadence de trame	Offre au SA 2025 (A = aller, R = retour)		
			Semaine	Samedi	Dimanche
Belfort - Vesoul	Omnibus	1h	9 AR	3 AR	2 AR
Belfort - Épinal	Omnibus	2h	4 AR	2 AR	3 A 2 R
Belfort – Meroux – Delle**	Omnibus	1h	16 AR	14 AR	14 AR
Belfort – Montbéliard – Besançon (-Lons-le-Saunier - Lyon)	Intervilles	1h	14 A 13 R	7 A 5 R	6 A 7 R
Belfort – Montbéliard – Besançon	Omnibus	1h*	12 A dont 6 terminus à Besançon 13 R dont 7 originaires de Besançon	9 A dont 5 terminus à Besançon 10 R dont 6 originaires de Besançon	5 A 4 R
Paris - Mulhouse***	Intervilles	2h	5 A 4 R	3 AR	3 A 5 R
Belfort – Mulhouse***	Omnibus****	1h	18 A 19 R	9 A 8 R	8 A 5 R

* Renforts hors-trame en HP

** Offre prévue au SA 2026

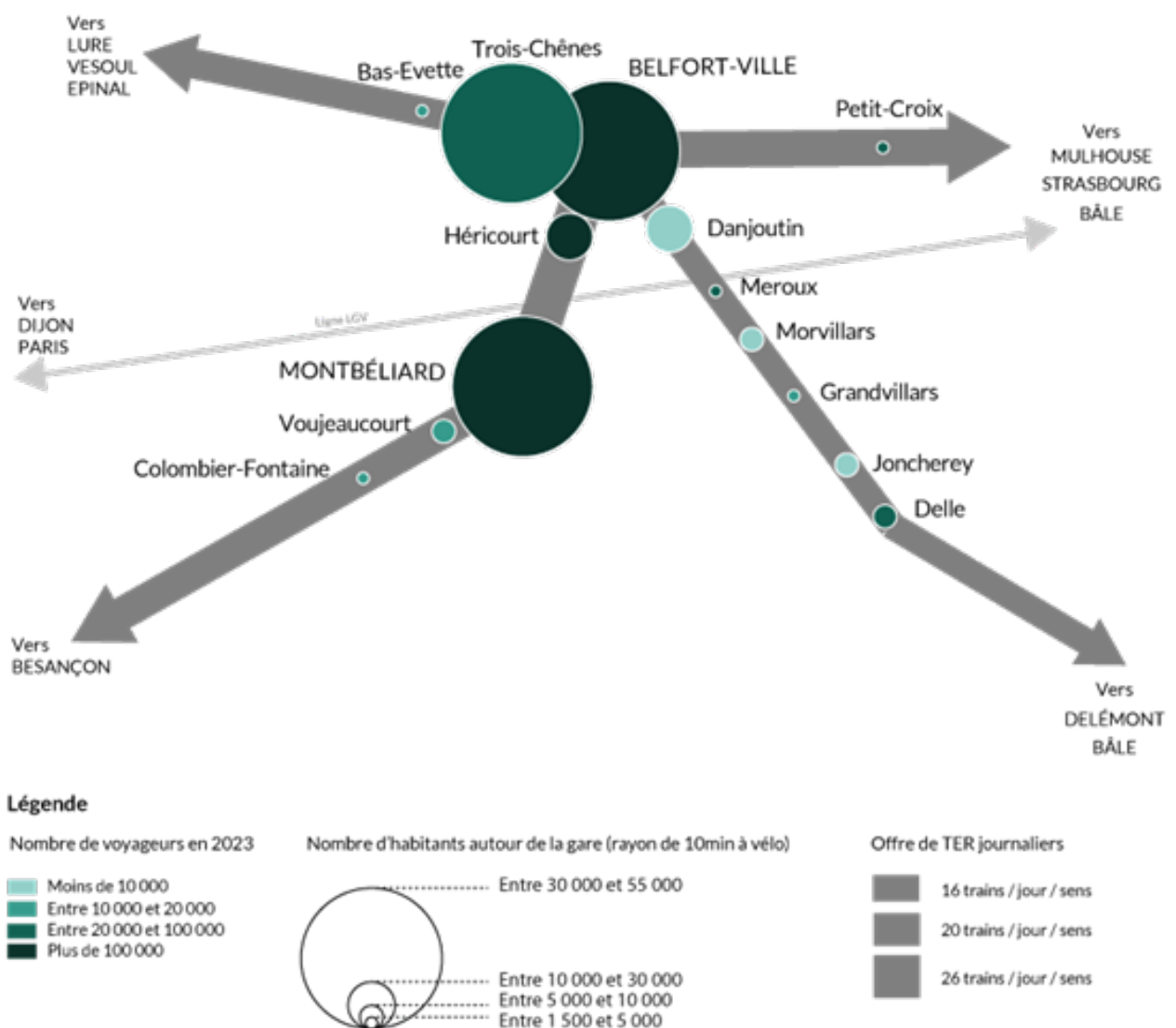
*** Offre organisée par la Région Grand Est

**** Offre très dérogatoire

Les gares de Belfort et de Belfort-Montbéliard TGV constituent des ruptures de charge lorsqu'un trajet nécessite d'y transiter. Ainsi, il n'existe pas de liaison directe entre Montbéliard et Mulhouse ou entre Delle et Héricourt.

La ligne Belfort – Delle, rouverte en décembre 2018, et connectée au réseau ferré suisse, verra son offre de transport simplifiée en décembre 2025, avec une meilleure lisibilité horaire, et des correspondances optimisées à Belfort, Belfort-Montbéliard et Delle.

Potentiel et fréquentation des gares TER du Pôle métropolitain Nord Franche-Comté



• L'offre urbaine et suburbaine

Les trois AOM locales assurent le transport scolaire et proposent un service de TAD pour les personnes à mobilité réduite. Elles organisent chacune un réseau de transport en commun.

Le réseau Optymo, piloté par le SMTC 90, adapte son offre de transport en fonction de la densité du territoire. En zone urbaine, les bus circulent avec une fréquence soutenue, variant de 7 à 15 minutes. Dans les secteurs périurbains, cette fréquence s'établit entre 30 et 60 minutes, assurant une continuité de service adaptée aux besoins locaux. L'ensemble des communes du département bénéficie d'une desserte, même les plus isolées, avec un minimum de trois allers-retours quotidiens, garantissant un maillage territorial homogène.

Le réseau évolitY de PMA comprend 4 lignes à très haut niveau de service en cœur d'agglomération et 10 lignes cadencées toutes les 20 à 60 minutes. Dans les secteurs périurbains et ruraux, le réseau propose également un service de transport à la demande avec un système de rabattement sur des pôles d'échanges de Montbéliard, Audincourt et Pont-de-Roide à raison de 6 allers-retours par jour. Ce système permet également de relier entre elles les communes d'un même secteur de rabattement.

Une ligne commune aux réseaux Optymo et évolitY permet de relier les gares de Montbéliard et Belfort directement par autoroute.

Le réseau Hériva de la CCPH est un système de TAD zonal disposant de 88 points d'arrêt dont 2 permettent de se raccorder aux réseaux des autres AOM du Nord Franche-Comté. En outre, une ligne virtuelle, activée à la demande, permet de réaliser 4 voyages A/R par jour pour rejoindre l'espace médian depuis Héricourt avec deux points d'arrêt supplémentaires permettant de faire la liaison avec les réseaux Optymo et évolitY (arrêts HNFC et gare TGV).

Les AOM proposent également des services complémentaires détaillés ci-après.

- **Le transport scolaire**

Les trois AOM assurent un service de transport scolaire.

- **Le réseau Optymo**

Le SMTC 90 propose un service desservant les Regroupements Pédagogiques Intercommunaux (RPI), ainsi que les collèges et lycées du Territoire de Belfort. Ces services de transport sont organisés par le SMTC et assurés par des transporteurs locaux, sélectionnés dans le cadre de marchés publics. Sur le Territoire de Belfort, on dénombre 28 circuits pour les RPI, 121 circuits pour les collèges et 98 circuits pour les lycées.

L'ensemble du dispositif dessert 23 RPI, 16 collèges et 9 lycées, permettant le transport quotidien de 1 150 élèves en RPI, 6 965 collégiens et 3 831 lycéens.

À noter : tous ces services, à l'exception de ceux dédiés aux RPI, sont également accessibles aux titulaires d'un Pass Optymo.

- Le réseau évolitY

Le réseau évolitY dessert l'ensemble des RPI, collèges et lycées du Pays de Montbéliard. Les dessertes sont assurées à la fois par les lignes régulières et par des circuits scolaires spécifiques.

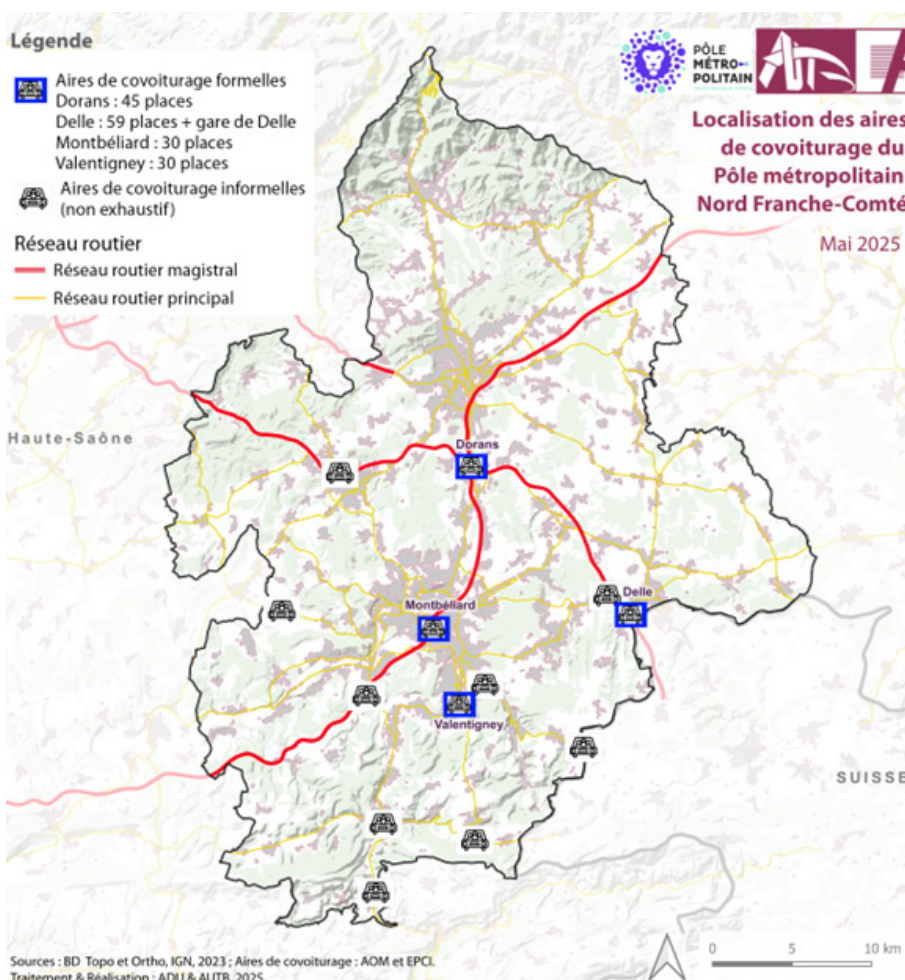
Ainsi, 14 RPI, 16 collèges et 6 lycées sont desservis quotidiennement. 10 525 scolaires et étudiants sont transportés chaque mois.

Tous les élèves bénéficient d'un aller-retour gratuit par jour scolaire (2 pour les élèves des RPI).

- Le réseau Hériva

La Communauté de communes du Pays d'Héricourt dessert des établissements scolaires de la maternelle au lycée en proposant 90 circuits bénéficiant à 1 100 élèves.

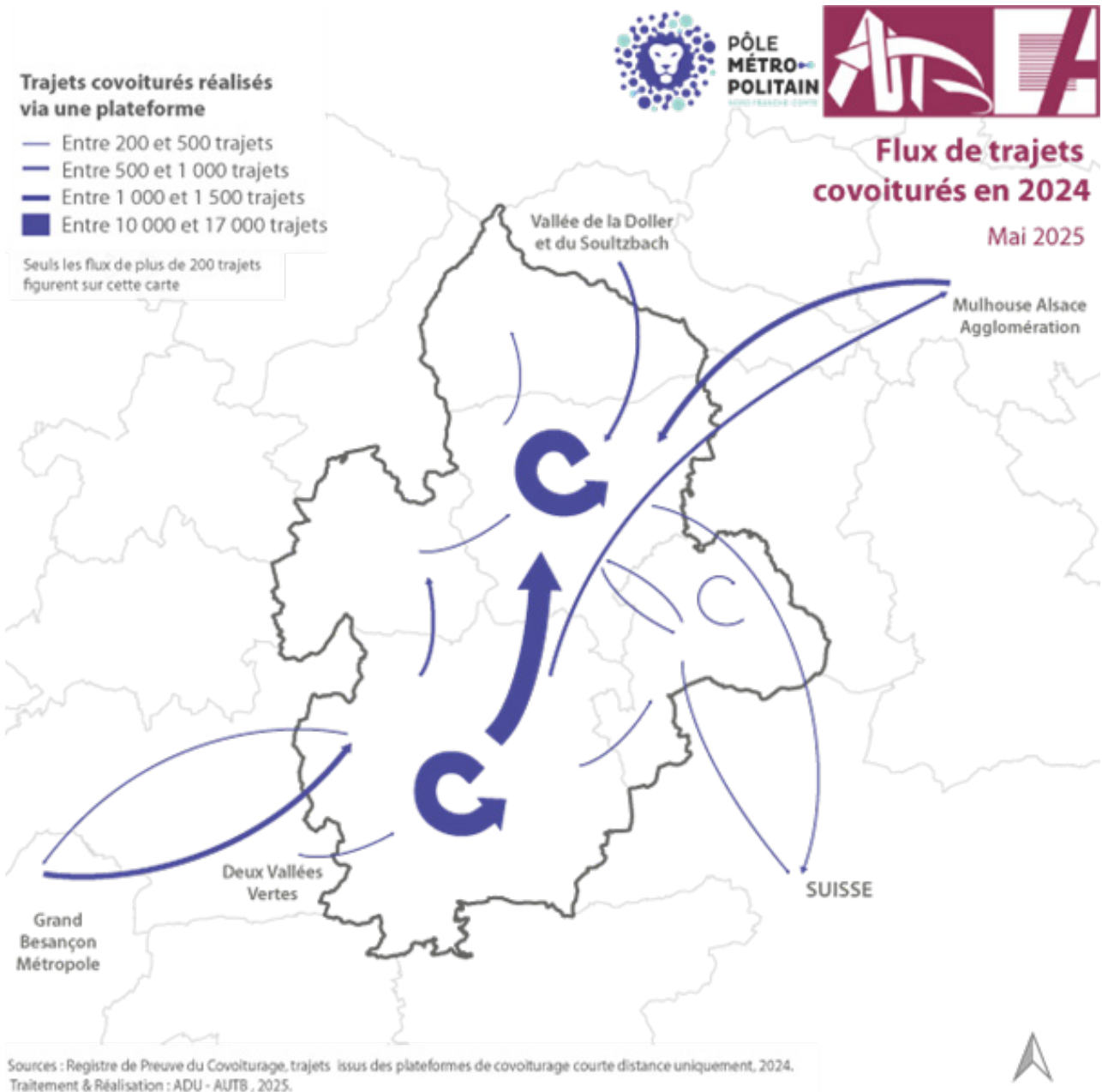
• Le covoiturage organisé et le réseau viaire



Aujourd'hui, le covoiturage dans le Nord Franche-Comté peut s'appuyer sur quatre aires dédiées, situées à Dorans-Sevenans, Delle, Montbéliard et Valentigney.

Il est à noter qu'il existe des aires de covoiturage de fait sur certains axes majeurs, notamment sur ceux qui permettent d'accéder à la Suisse. Les aires informelles au sein du Territoire de Belfort sont en cours d'identification.

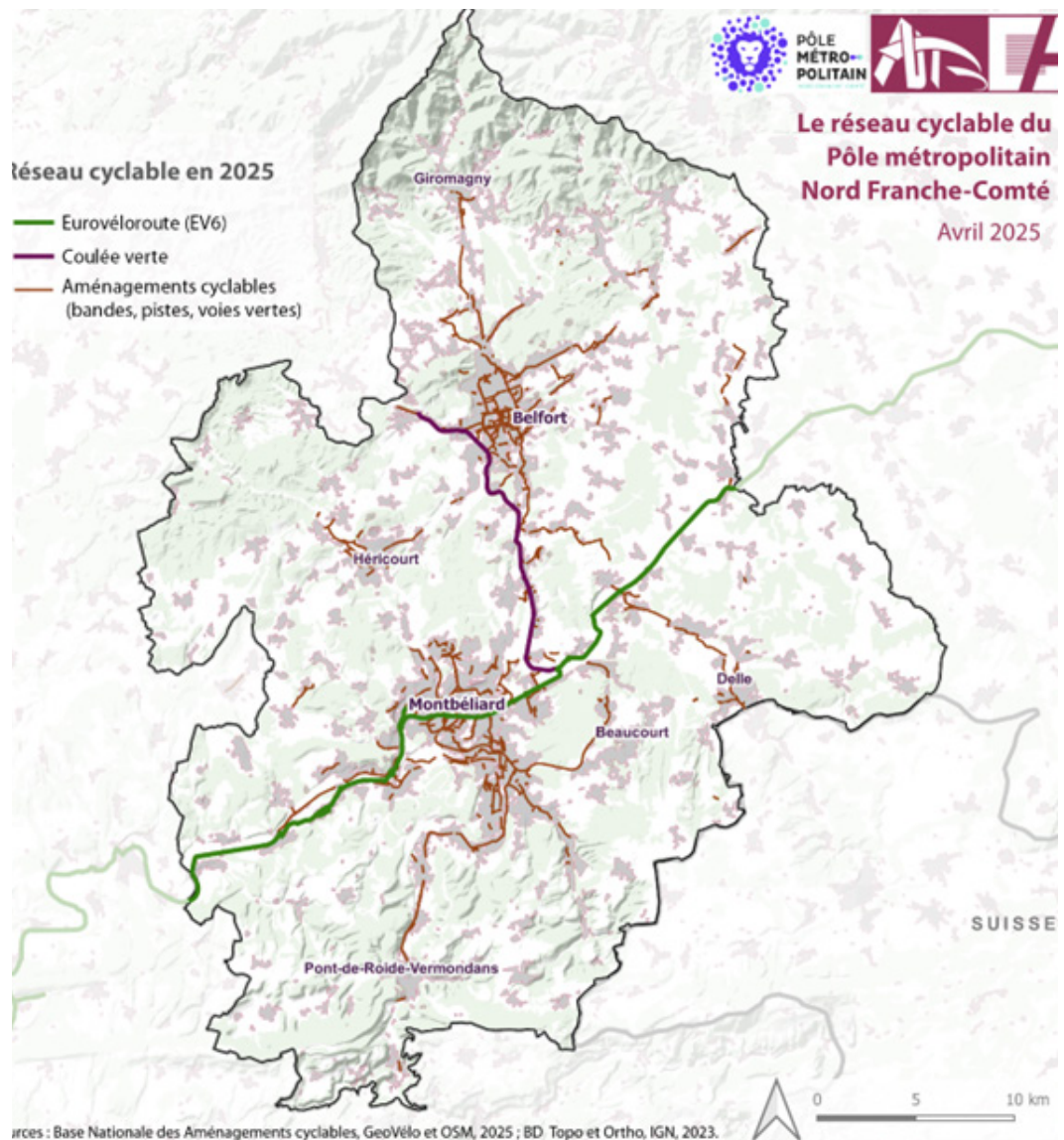
Par ailleurs, Pays de Montbéliard Agglomération et le Syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort ont mis en place un système de covoiturage subventionné pour les trajets réalisés à l'intérieur de leur ressort territorial (ainsi qu'à destination de l'Hôpital Nord Franche-Comté et de la gare TGV, également proposé au covoiturage dans le cadre du soutien au covoiturage apporté par Pays de Montbéliard Agglomération à ses habitants).



• Les autres mobilités douces et partagées

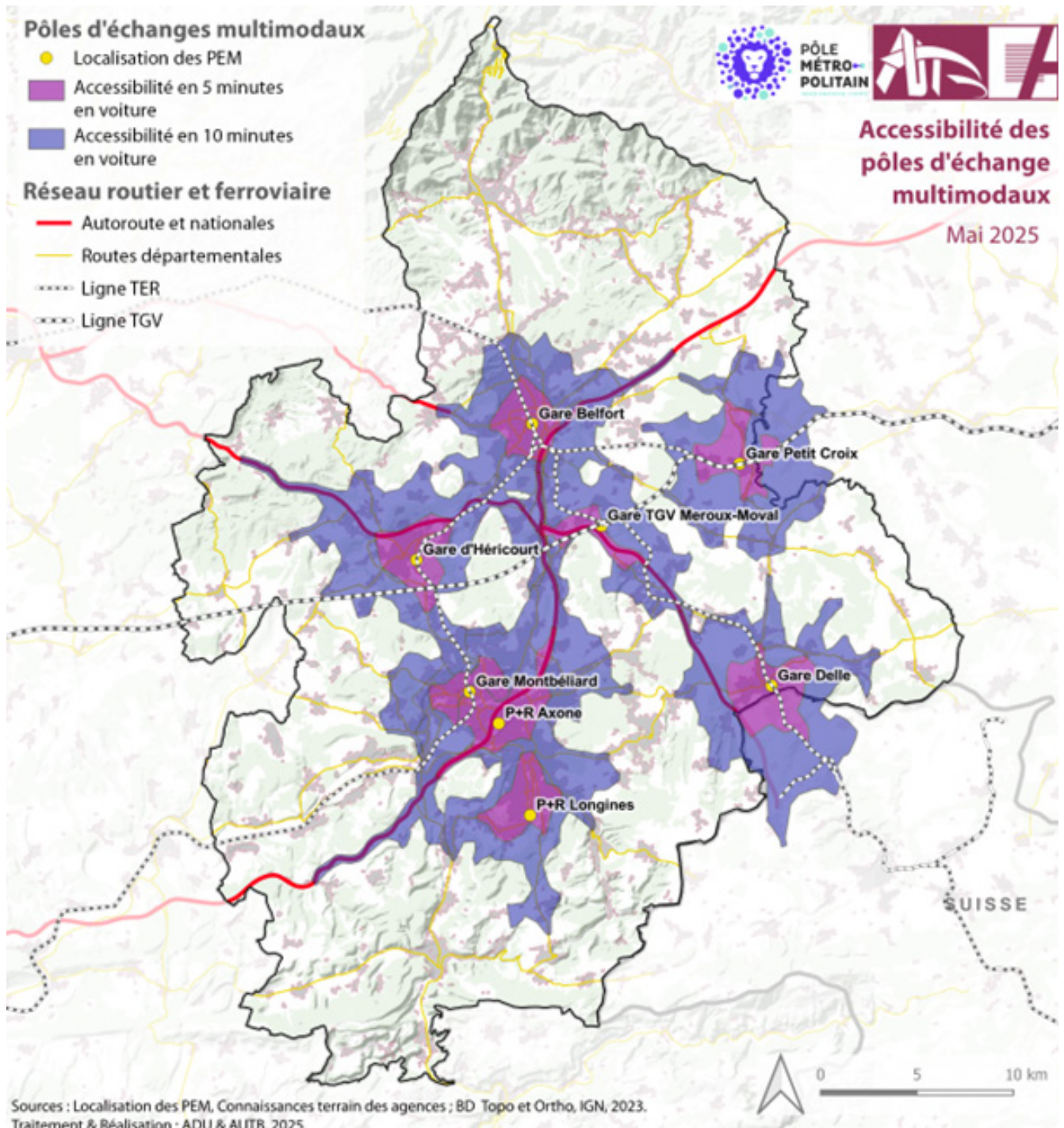
Le SMTC 90 met à disposition un service d'autopartage composé de véhicules de gabarits variés, afin de répondre aux divers usages de mobilité. Ce parc, constitué de 65 voitures, est réparti sur 53 stations à travers l'agglomération du Grand Belfort. En complément, un service de vélos en libre-service est déployé dans la première couronne de l'agglomération belfortaine. Il comprend 270 vélos répartis sur 32 stations. Ce dispositif fera l'objet d'un renouvellement complet : l'intégralité de la flotte sera électrifiée et remise en circulation depuis le 7 juillet 2025. Parallèlement, 100 vélos à assistance électrique sont proposés à la location de longue durée, avec des formules de 3, 6 ou 12 mois, offrant une solution souple et durable aux usagers réguliers.

Pays de Montbéliard Agglomération, quant à elle, propose un système de location de longue durée de vélos à assistance électrique (1, 3, 6 ou 12 mois). Un parc de 120 VAE est disponible à ce jour. Les cyclistes peuvent profiter d'une offre de pistes cyclables de plus de 100 km en réseau structurant, complétés par le maillage communal. L'Eurovélo 6 Nantes-Budapest qui traverse le Nord Franche-Comté est la colonne vertébrale de l'armature cyclable locale et la coulée verte permet d'assurer la liaison entre les agglomérations de Belfort et de Montbéliard.



• Les pôles d'échanges multimodaux

Côté Pays de Montbéliard Agglomération, le principal pôle d'échanges (Acropole) se situe à Montbéliard au droit de la gare. Il permet les échanges intermodaux entre le train, les bus urbains, les bus régionaux, les cars grandes lignes et est bordé d'une piste cyclable. 3 parkings relais situés à Audincourt, Montbéliard Axone, et Valentigney complètent le dispositif intermodal.



• Les services numériques de mobilité

Outre les sites, dont dispose chaque AOM, certaines ont mis en place des applications dédiées.

Ainsi, dans le cadre de la modernisation de ses outils numériques de mobilité, le SMTC 90, sous la bannière de sa marque Optymo, déploiera prochainement une nouvelle application mobile multimodale. Conçue pour centraliser l'ensemble des services de mobilité du Territoire de Belfort, cette plateforme offrira une expérience utilisateur unifiée et simplifiée. Elle intégrera notamment un calculateur d'itinéraire multimodal, la possibilité d'acheter des titres de transport, de réserver des véhicules en autopartage, de louer des vélos en libre-service, ainsi que d'accéder aux offres de covoiturage. L'application permettra également de consulter les plans et horaires des lignes en vigueur, tout en fournissant des informations en temps réel sur les éventuelles perturbations du réseau.

Pays de Montbéliard Agglomération dispose également de plusieurs applications :

- évolitY : un système d'information des voyageurs
- évolitY Pass : un système de billettique
- évolitY Tad'Y : un système de réservation pour le transport à la demande

Le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté propose quant à lui l'application Nord Franche-Comté Mobilités, un système de billettique permettant de distribuer les titres des réseaux membres ainsi que les titres métropolitains.

Enfin, la Région Bourgogne-Franche-Comté propose l'application Mobigo. À la fois système d'information des voyageurs et outil de billettique, elle permet, dans une logique intermodale, de rechercher les meilleurs itinéraires pour ses déplacements, d'acheter ses titres de transport Train et Car Mobigo, et de suivre l'information sur son trajet en temps réel. Parallèlement, l'application Covoiturage Mobigo permet aux usagers de proposer ou de choisir un trajet partagé, et de créer des communautés spécifiques à une entreprise ou un territoire, ou autour d'événements, afin de favoriser les déplacements en covoiturage.

• L'accessibilité vis-à-vis des personnes vivant avec un handicap

Les AOM du Nord Franche-Comté œuvrent à la mise en accessibilité de leurs points d'arrêts et de leur matériel roulant et tiennent à jour ces informations sur le portail national de l'open data.

À ce jour 530 arrêts sont accessibles sur 1 047, sur les réseaux urbains et suburbains du Territoire de Belfort. En plus des travaux d'opportunité, le SMTC a mené, en soutien technique aux collectivités, un Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SD'AP) permettant d'être conforme à la législation.

Le SMTC 90 assure également un service à destination des personnes à mobilité réduite sur réservation et en porte à porte.

Pays de Montbéliard Agglomération s'est également engagée dans la mise en accessibilité de son réseau de bus dès les années 2000 et a élaboré, en 2015, un SD'AP décliné sur 3 années permettant de prioriser les interventions. Les efforts se poursuivent annuellement. Une carte du réseau affichant les arrêts accessibles est disponible sur le site internet évolitY.

Tous les bus urbains sont accessibles (rampe, information visuelle et sonore), de même que les 2 agences commerciales.

PMA met également à disposition des personnes à mobilité réduite (personnes détentrices de la carte d'invalidité à 80% et + , ou d'une Carte de Mobilité Inclusive (CMI) ou encore ayant plus de 90 ans), un service dit TPMR (Transports des Personnes à Mobilité Réduite) sur réservation, disponible tous les jours de la semaine en porte à porte.

3.3. Les pratiques de mobilité

L'enquête mobilité certifiée par le CEREMA réalisée à l'hiver 2023-2024 permet de connaître les motifs de déplacement et leur organisation.

Ainsi, 82% des déplacements réalisés par les résidents du territoire ont pour origine ou pour destination le domicile, qui apparaît comme une plaque tournante déterminante dans le choix du mode de transport.

- **Les achats**

Avec 21% des déplacements réalisés un jour moyen de semaine, les achats constituent le premier motif de déplacement des résidents du Nord Franche-Comté.

À l'échelle des EPCI, les résidents du Pays de Montbéliard et du Grand Belfort réalisent presque exclusivement (94%) leurs achats au sein de leur EPCI de résidence. Pour le Pays d'Héricourt, le Sud Territoire et les Vosges du sud, la dépendance aux agglomérations est plus importante. Le Pays d'Héricourt se tourne plutôt vers le Pays de Montbéliard, tandis que les 2 autres se dirigent vers le Grand Belfort.

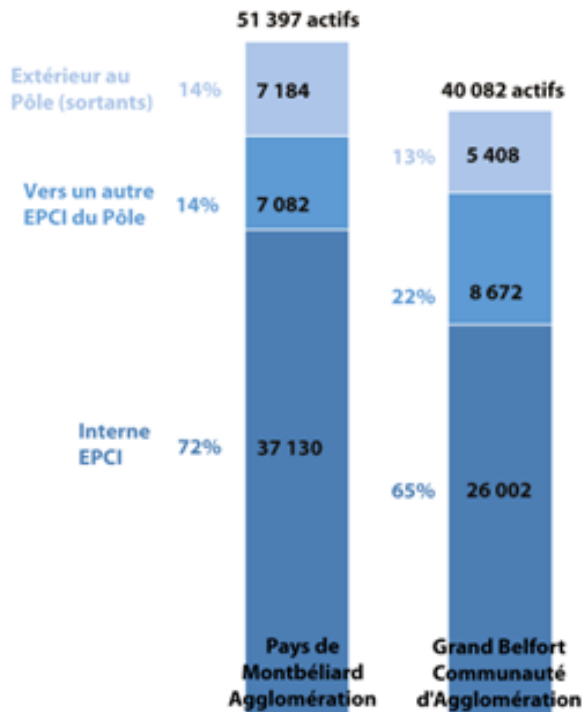
En semaine, les achats sont principalement réalisés par les 65 ans et plus (36% alors que cette tranche d'âge représente 21% de la population) et sont réalisés en grande partie en dehors des heures de pointe (entre 9h et 11h et entre 14h et 16h).

70% de ces déplacements sont réalisés en voiture et 25% à pied et 3% en Transport Collectif Urbain (TCU).

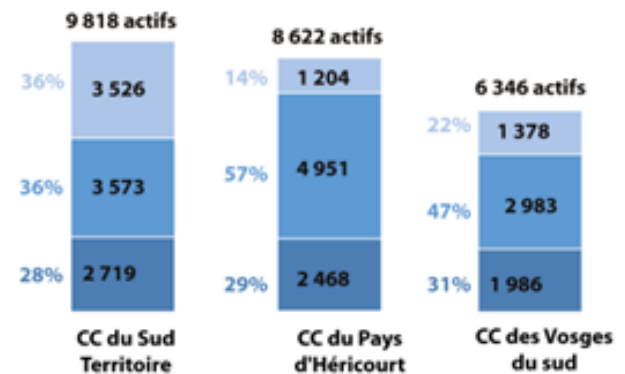
- **Les trajets domicile-travail**

Les trajets domicile-travail constituent le deuxième motif de déplacement (20% des déplacements). À l'échelle des EPCI, les données de l'INSEE montrent qu'en moyenne, la majorité de ces déplacements s'effectuent au sein de l'EPCI de résidence (62%). En revanche, on constate également que certains flux importants s'affranchissent des ressorts territoriaux des AOM et ne peuvent donc que difficilement s'opérer en transport en commun. 21% des 100 000 déplacements domicile-travail réalisés intégralement au sein du Nord Franche-Comté se traduisent par le franchissement d'un ressort territorial d'AOM.

➤ Les agglomérations de Belfort et Montbéliard sont fortement autonomes avec entre 2/3 et 3/5 de leurs actifs qui vivent et travaillent au sein du territoire.



➤ Les trois autres CC du Pôle sont plus « extraverties » et dépendantes des emplois extérieurs avec seulement 30% des actifs internes à leur territoire.



➤ Ce sont en tout près de 46 000 actifs qui traversent chaque jour leur territoire pour aller travailler dans un autre. Parmi eux, 18 699 sortent du Pôle métropolitain, et 27 262 vont dans un autre EPCI du Pôle (soit plus d'un quart des actifs qui vivent et travaillent au sein du Pôle).

À titre d'exemple, 30% des actifs du Pays d'Héricourt travaillent dans le Pays de Montbéliard alors qu'ils ne sont que 29% à travailler au sein de leur intercommunalité de résidence. On peut également noter que 25% travaillent dans le ressort du Grand Belfort.

Si les actifs du Sud Territoire privilégient un emploi au sein de leur EPCI de résidence, ils sont plus nombreux à travailler dans le Pays de Montbéliard (18%) qu'au sein d'une commune du Grand Belfort (17%).

Il convient ainsi de noter un fort niveau d'attractivité du Pays de Montbéliard. Celui-ci conserve 72% de ses actifs résidents (soit 37 000 personnes). En revanche, les actifs résidents ne représentent que 67% des actifs qui travaillent dans le Pays de Montbéliard, car celui-ci accueille environ 18 500 actifs issus d'autres territoires (dont 11 000 issus d'autres EPCI du Nord Franche-Comté).

Il est à noter que la distance moyenne d'un trajet domicile-travail est de 6 km. Parmi les déplacements à destination du travail, 79% se font à partir du domicile. À l'inverse, 74% des déplacements ayant pour origine le travail ont pour destination le domicile. Ce sont donc environ 3 quarts des déplacements en lien avec le travail qui ne sont pas contraints (pas d'enfants à déposer quelque part ou à récupérer le soir par exemple). Le potentiel pour le report modal est donc conséquent.

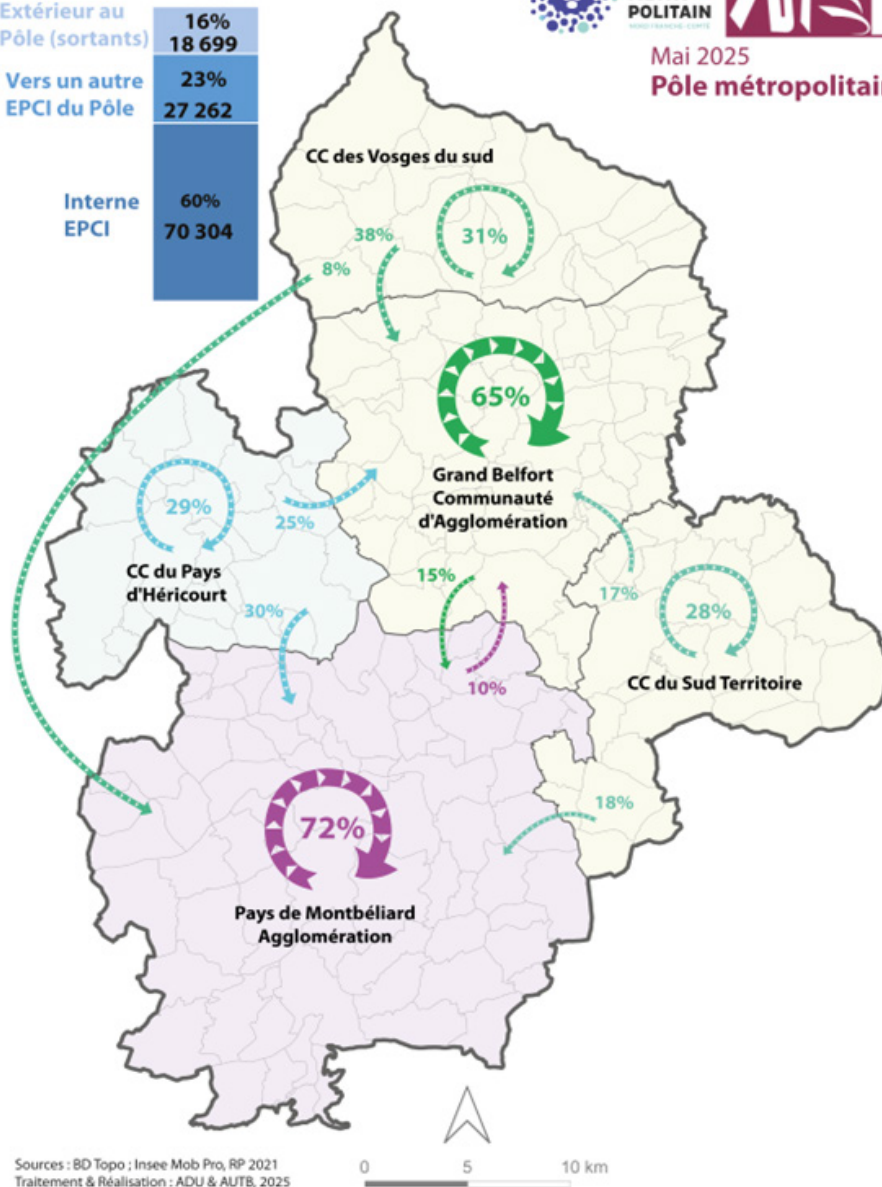
Part et nombre d'actifs du Pôle en 2021

Extérieur au Pôle (sortants)	16%	18 699
Vers un autre EPCI du Pôle	23%	27 262
Interne EPCI	60%	70 304

PÔLE
MÉTROPOLITAIN

Mai 2025

Pôle métropolitain NFC



- **L'accompagnement, troisième motif de déplacement**

Avec 17% des déplacements, l'accompagnement constitue le troisième motif de déplacement chez les habitants du Nord Franche-Comté.

Ces déplacements sont majoritairement liés à la scolarité des enfants (déposer/récupérer des enfants à la crèche, école ou collège/lycée), aux loisirs des enfants et dans une moindre mesure à l'accompagnement d'un proche à un rendez-vous médical.

20% de ces déplacements se font à pied et 77% se font en voiture, souvent car ils précèdent ou font suite à un autre déplacement (liés au travail par exemple). Ils sont effectués majoritairement au sein de l'EPCI de résidence.

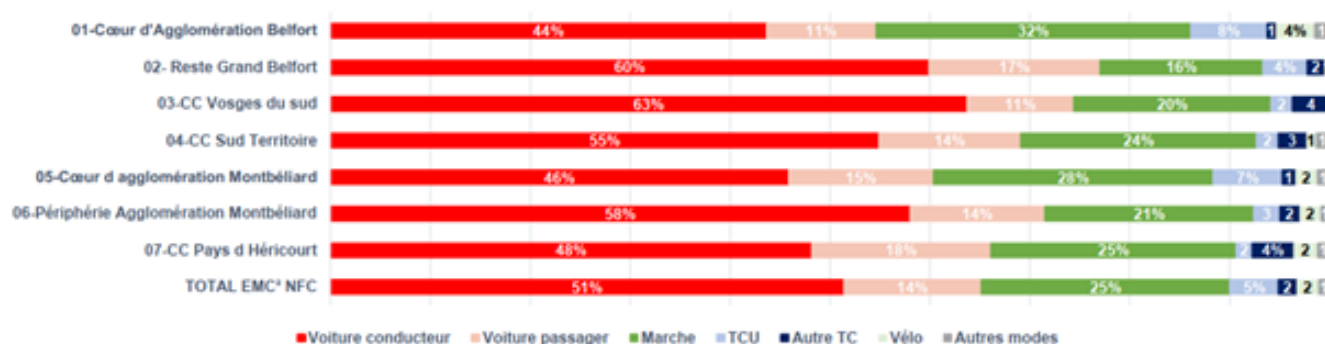
67% de ces déplacements d'accompagnements sont réalisés par des femmes, et concernent principalement des personnes âgées de 25-34 ans et entre 35 et 49 ans.

• Des parts modales qui restent favorables à la voiture

D'après les données de l'enquête mobilisé réalisée lors de l'hiver 2023-2024, 65% des déplacements sont réalisés en voiture, contre 68% en 2004. La marche est le deuxième mode de déplacement le plus utilisé (25% en 2024 contre 24% en 2004) et les transports en commun ont connu une légère progression (5% en 2024 contre 3% en 2004).

Cela s'explique notamment par la transformation du réseau de TCU qu'a connu le territoire, dès 2007 pour Optymo sur le Territoire de Belfort, et par la création d'Hériva en 2014 sur le Pays d'Héricourt, la transformation du réseau évolitY en 2019 et l'élargissement du TAD sur le Pays de Montbéliard notamment du fait de la fusion des EPCI suite à la loi NOTRe. Ainsi, la proportion de personnes couvertes par le réseau urbain a augmenté depuis 2004.

Répartition du nombre de déplacements (hors externes) selon le mode principal
EMC² NFC 2024



Par ailleurs, si environ un tiers des déplacements font moins de 2 km, la voiture est utilisée pour réaliser 56% des déplacements compris entre 1 et 2 km, là où le vélo représente 4% des déplacements (par modale la plus élevée).

La voiture connaît par ailleurs un taux d'occupation relativement faible avec 1,34 personne par véhicule par déplacement. Ce taux descend à 1,03% pour les déplacements ayant pour destination le travail.

• Des horaires de déplacement légèrement atypiques

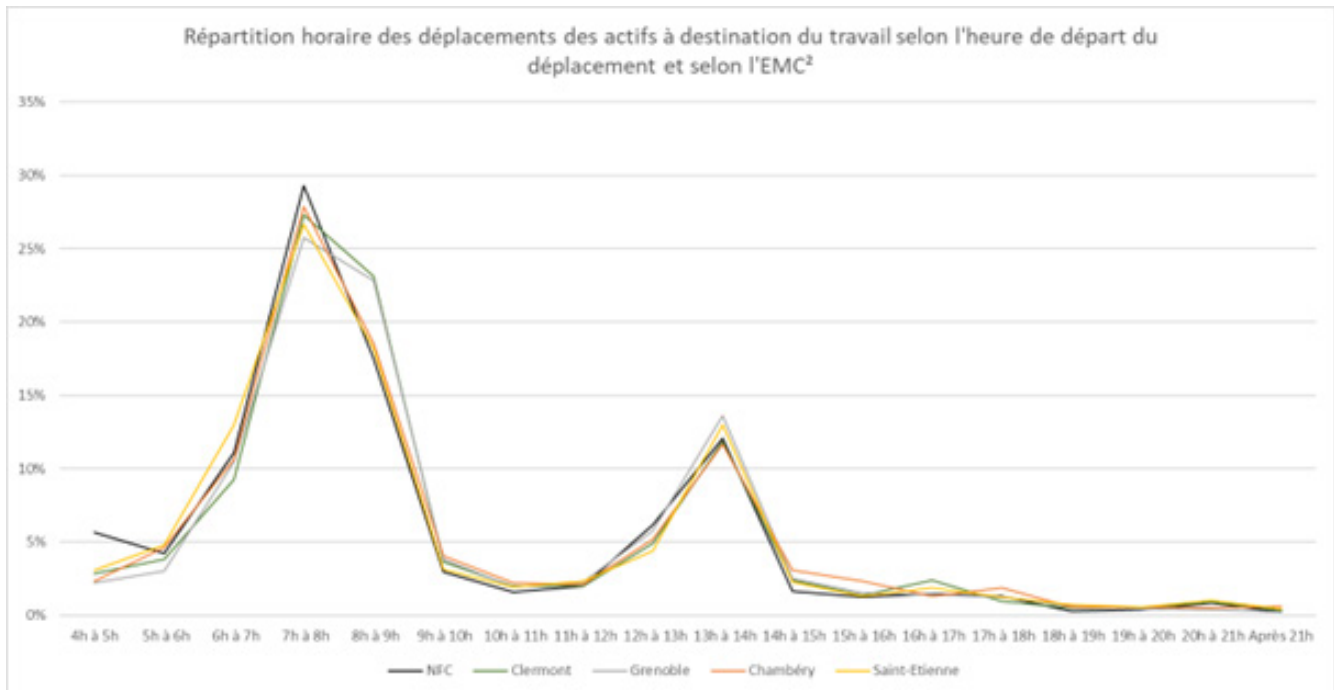
D'après les données de l'enquête mobilité, 2% des déplacements se font en dehors des heures de service des transports en commun (6h-22h en moyenne). Ce sont notamment les déplacements pour se rendre au travail qui ne correspondent pas aux horaires de fonctionnement des services de transport en commun.

Ainsi 10% des trajets sont réalisés avant la mise en service des transports en commun. Cela peut s'expliquer par le caractère industriel du territoire (fonctionnement en 3x8 dans certaines usines) et par les trajets réalisés par les travailleurs frontaliers soumis à une durée hebdomadaire légale du travail plus importante qu'en France et réalisant des trajets généralement plus longs que ceux des salariés résidant dans le territoire.

Par rapport à d'autres territoires ayant réalisé une enquête mobilité récemment, on constate que cela se traduit par un écart significatif (3 à 4 points de pourcentage) de trajets réalisés avant 5h.

De fait, ces trajets se font presque exclusivement en voiture, le report modal vers les transports en commun étant aujourd'hui impossible.

Il convient également de noter que le volume de déplacements des actifs lors de la pause méridienne s'est réduit par rapport à 2004 et correspond globalement aux taux observés dans les territoires de comparaison.



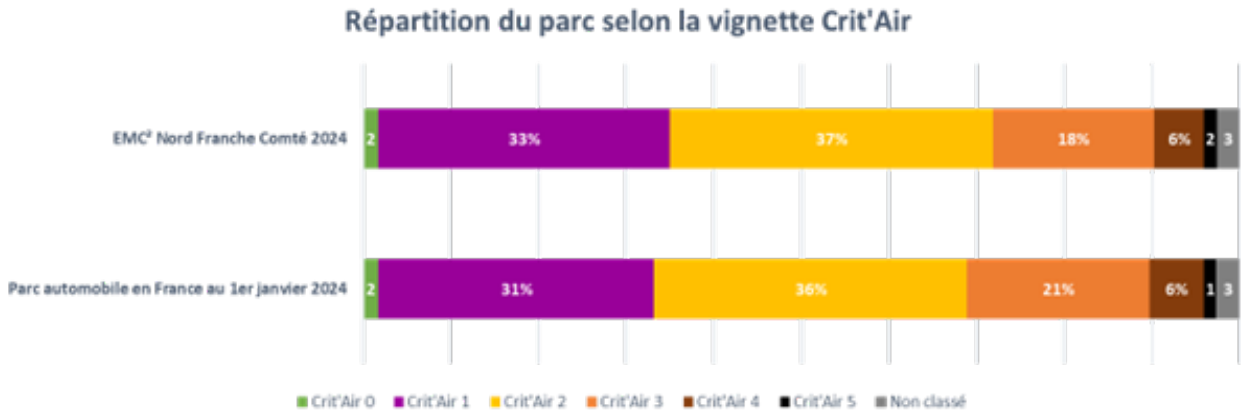
• Des enjeux d'amélioration de la qualité de l'air

Dans le cadre de l'enquête mobilité certifiée par le CEREMA conduite récemment, un diagnostic émissions-énergie mobilité a été réalisé et permet notamment de comparer le Nord Franche-Comté à d'autres territoires ayant réalisé une enquête équivalente récemment.

Ainsi, avec 190 tonnes d'équivalent pétrole consommées par jour et 604 tonnes d'équivalent CO₂ émises, le Nord Franche-Comté se situe dans la fourchette basse des territoires les plus émissifs.

	Grenoble 2020	Reims 2022	Chambéry 2022	Clermont 2023	NFC 2024
EquivCO₂/j/pers	3 054	2 403	3020	3 210	2 793
GEP/j/pers	954	753	943	1 020	882

Par ailleurs, si la composition du parc automobile nord franc-comtois est relativement similaire au parc automobile français, il dispose d'une part légèrement plus importante de véhicules assimilés aux vignettes Crit'Air 1 et 2.



3.4. Le recours aux services publics de la mobilité

Dans le cadre de l'EMC², 72% des résidents de 5 ans et plus (soit 200 190 personnes) ont déclaré ne jamais prendre les transports collectifs urbains (Optymo, Evolity ou Hériva) et 80% ne jamais utiliser le TER. Cela concerne principalement les personnes à partir de 35 ans, les plus jeunes ayant un usage plus fréquent des transports collectifs urbains comme du train. Ce sont majoritairement les travailleurs (temps plein ou partiel) et les retraités qui n'utilisent jamais les transports collectifs urbains. Il convient d'y ajouter les personnes restant au foyer parmi les non utilisateurs du TER.

Pour les transports collectifs urbains, les principaux freins relevés par l'enquête sont la perte de temps par rapport à un autre mode de déplacement et l'absence de desserte sur le lieu de départ ou d'arrivée. 10% des répondants indiquent néanmoins qu'ils n'utiliseront jamais les TCU, quelle que soit l'offre proposée.

Pour le TER, le principal frein à l'utilisation est l'éloignement à une gare ou la difficulté de s'y rendre. 20% des répondants indiquent également ne pas avoir l'occasion et / ou l'utilité ou le besoin de prendre le TER. Enfin, 15% indiquent également qu'ils n'utiliseront jamais le TER, quelle que soit l'offre proposée.

- **Le recours actuel aux services de mobilité**

Les services ferroviaires :

Si entre 2015 et 2019, les gares de Belfort, Héricourt et Montbéliard ont connu une diminution de leur fréquentation sans que l'on puisse l'attribuer à un facteur spécifique, elles ont connu un regain de fréquentation de 25% entre 2019 et 2024 à offre constante.

Le regain de croissance du trafic ferroviaire post-COVID, est constaté dans toutes les Régions à des degrés divers. Il semble porté par la hausse du coût des déplacements en voiture individuelle (prix des carburants, coût à l'achat des véhicules neufs ou d'occasion, inadéquation du type de véhicules sur le marché par rapport aux besoins), la possibilité d'exploiter le temps de trajet grâce aux outils numériques (à des fins professionnelles ou de divertissement) et l'attrait du mode de transport ferroviaire découlant de la prise de conscience climatique.

Jour-type	Offre (SA 2025) Nombre de solutions horaire par sens	Nombre estimé de montées et de descentes chaque jour Belfort, Héricourt et Montbéliard (automne 2024)
Semaine	26 à 28	4 500 à 5 900
Samedi	15 à 16	2 200
Dimanche	11	2 100

Par ailleurs, la réouverture de la ligne Belfort – Delle, connectée au réseau ferré suisse, ne connaît actuellement pas la fréquentation escomptée et la rupture de charge imposée aux flux frontaliers rend l'utilisation du train encore peu compétitive face à la voiture.

Les services urbains et suburbains :

Depuis le Covid, les usages et les pratiques ont évolué.

Toutefois, depuis 2 ans, les réseaux retrouvent globalement leurs usagers.

- Le réseau Optymo

Pour Optymo, 37 491 personnes ont eu recours au moins une fois aux transports collectifs urbains en 2024 pour un total de 7 640 576 trajets, soit 1% de plus qu'en 2023. Les étudiants et scolaires représentent 38% des usagers. Les bénéficiaires de tarifs sociaux sont légèrement moins nombreux (29%) que les usagers auxquels sont appliqués les tarifs normaux (33%).

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de voyages	8 635 439	8 667 429	5 281 422	6 254 990	7 125 337	7 566 178	7 640 576

- Le réseau évolitY

Concernant le réseau évolitY, le nombre de voyages connaît une bonne dynamique de remontée depuis la fin de la crise sanitaire de 2020, avec une nouvelle augmentation de 5,7% entre 2023 et 2024. La forte hausse de cette dernière année s'explique en partie par un renforcement des opérations de contrôle notamment sur le réseau scolaire. En 2024, 14% des voyages sont réalisés avec des titres tous publics. 72% sont réalisés avec des titres scolaires. Les bénéficiaires des tarifs sociaux représentent un peu plus de 5% du trafic

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de voyages (clés de mobilité)	8 270 032	7 988 066	6 321 493	6 852 846	7 754 116	8 302 348	8 773 614

Le transport à la demande :

Le transport à la demande, hors personnes à mobilité réduite, est proposé au sein du Pays d'Héricourt et du Pays de Montbéliard.

- Le TAD dans le Pays d'Héricourt

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre d'usagers actifs										212	192	237
Dont PMR										49	42	77
Nombre de trajets	10 145	11 827	9 578	9 642	10 264	8 074			7 604	8 264	7 355	8 186

- Le TAD dans le Pays de Montbéliard

Sur le Pays de Montbéliard, la progression du transport à la demande est significative depuis son lancement à l'échelle des 73 communes. Une légère baisse des courses réalisées en tad'Y est constatée pour l'année 2024. Cela est lié à la fois au lancement du nouveau logiciel de réservation qui est venu perturber les habitudes de réservation et à une saturation des services notamment en heures de pointe

	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de trajets tad'Y	4 633	5 945	7 972	8 848	7 605	7 294
Nombre de trajets PMR	5 956	2 825	4 940	6 441	6 658	9 856
Nombre total de trajets	10 589	8 770	12 912	15 289	14 263	17 150

Le vélo en libre-service :

Dans le Territoire de Belfort, en 2024, 2 750 clients uniques ont utilisé le service. En moyenne, 780 clients mensuels ont été recensés, chacun réalisant environ 6 locations.

Au total, 57 360 locations ont été effectuées, représentant 123 126 kilomètres parcourus. Les trajets ont duré en moyenne 18 minutes pour une distance de 2,1 kilomètres.

Années	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Nombre de locations	91 465	90 436	100 117	97 726	59 789	57 952	69 615	64 365	57 360

L'auto en Libre-Service :

Depuis la fin de la crise sanitaire, le service d'autos en libre-service proposé par le SMTC 90 connaît un véritable essor. S'il n'a pas retrouvé son nombre de locations d'avant crise, la mobilisation du parc est plus importante qu'en 2019, tant en termes de kilomètres parcourus qu'en termes d'heures de location.

Année	Nombre de locations	Nombre d'heures de location	Nombre de km parcourus
2019	26 970	100 920	964 664
2020	17 483	62 577	560 237
2021	22 320	87 390	705 550
2022	24 042	106 476	869 378
2023	24 197	119 841	971 057
2024	24 698	127 377	1 054 640

Le vélo à assistance électrique en location longue durée :

- Le réseau Optymo

Sur le réseau Optymo, les 100 vélos disponibles sont loués en permanence, avec une liste d'attente de 25 personnes.

En 2024, 140 locations ont été enregistrées, réparties comme suit : 41 % pour 12 mois, 39 % pour 6 mois et 20 % pour 3 mois. 56 % des utilisateurs sont des femmes et plus de 38 000 km ont été parcourus.

- Le réseau évolitY

Sur le réseau évolitY, 120 vélos sont disponibles. En 2024, 123 contrats de location ont été souscrits. 64 % des vélos ont été loués pour des périodes de 6 à 12 mois. De façon schématique, la moitié de la flotte est louée pendant la période hivernale et la totalité du parc durant l'été (4 mois).

Le covoiturage :

- Le réseau Optymo

L'offre de covoiturage a connu un excellent démarrage en 2024, avec une forte adhésion des clients, et 2025 s'annonce tout aussi prometteuse.

Après un an d'exploitation, le SMTC 90 enregistre environ 2 000 trajets par mois au dernier trimestre, dont 1 100 trajets cofinancés. À l'avenir, une attention particulière devra être portée aux dépenses de cofinancement afin d'accompagner le développement du service tout en maîtrisant leur impact sur le budget.

En 2024 : 12 248 covoiturages dont 8 130 cofinancés par le SMTC 90

En 2025 (5 mois) : 9 158 covoiturages dont 5 815 cofinancés par le SMTC 90

Une moyenne de 1 021 covoiturages chaque mois qui reste une valeur stable.

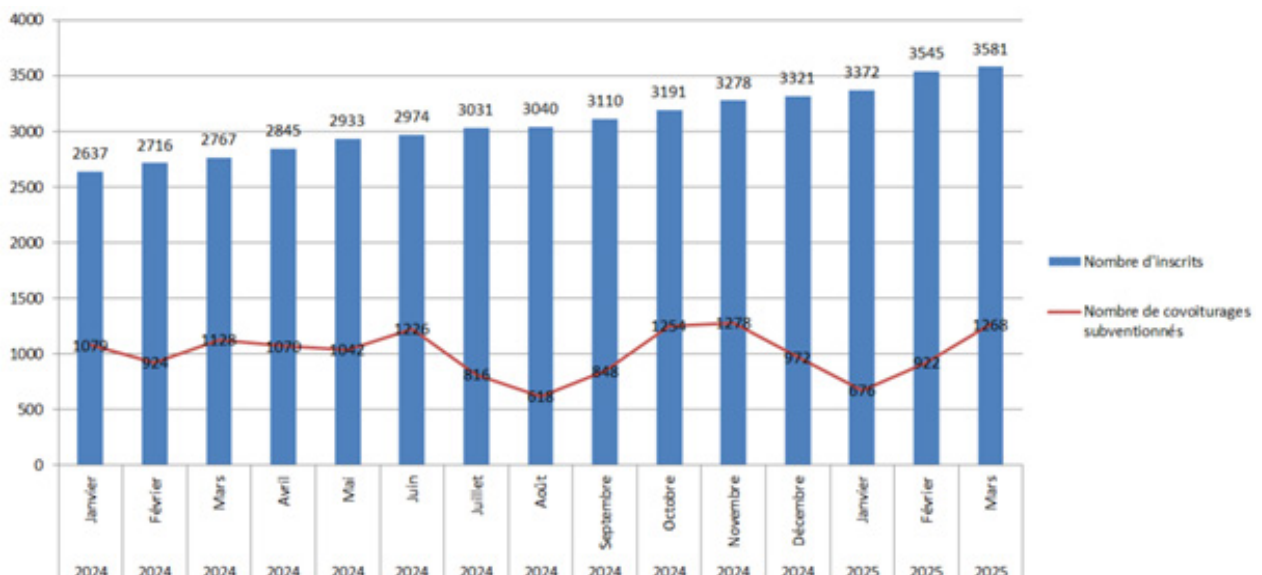
Sur 2024, une baisse logique est constatée sur juillet, août avec une remontée progressive sur les derniers mois de l'année.

La fin des aides de l'État marque une baisse des covoiturages, mais les actions entreprises par Karos auprès des étudiants et des entreprises ont porté leurs fruits sur les premiers mois 2025.

On peut noter en complément une distance moyenne de 10 km par covoiturage.

Un profil plutôt jeune avec une majorité de 18-40 ans.

Le covoiturage est subventionné par PMA à hauteur de 1€ par course à la condition que celle-ci soit réalisée sur le territoire de PMA (ouvert à l'espace médian).



3.5. Les relations avec les territoires voisins

Une réflexion commune avec le canton du Jura suisse a été engagée dès 2013 afin de créer une ligne de transport en commun Porrentruy – Audincourt. L'impact budgétaire étant relativement conséquent, aucune suite n'a été donnée. Toutefois, dans le cadre du plan de mobilité de PMA, l'action 5 vise à réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy afin de faciliter le lien entre les 2 pays et insuffler le report modal chez les frontaliers. En complément, des aires de covoiturage, notamment à Abbévillers et Villars-les-Blamont, sont fléchées pour faciliter les déplacements transfrontaliers.

Des échanges réguliers sont par ailleurs à noter entre PMA et le PETR Doubs central afin de développer d'éventuels points de connexion pour le service de transport à la demande et de partager les connaissances sur les différents modes de transport alternatifs à la voiture individuelle.

3.6. Perspectives réalistes des mobilités de demain dans le Nord Franche-Comté : un état probable des besoins futurs

La prospective en matière de mobilité repose sur plusieurs paramètres, parmi lesquels :

- La structure de la population (âge, catégories sociales, ...)
- La structure de l'armature urbaine
- Le coût des énergies et leur incidence sur les mobilités au regard du type de motorisation du parc des véhicules
- Les dynamiques de l'emploi
- La qualité de l'offre publique de transport proposée (tarifs, dessertes, cadencement, ...) et la qualité de sa promotion

L'évolution de certains de ces paramètres est particulièrement difficile à qualifier alors que pour d'autres, des tendances structurelles peuvent se dégager.

Ainsi, à moins d'un fort regain de l'attractivité du territoire, le Nord Franche-Comté devrait continuer à voir sa population vieillir, tant par le haut que par le bas. Cela se traduira naturellement par une diminution de la population captive des transports en commun que constituent les scolaires. Par ailleurs, le besoin de mobilité des retraités étant moins élevé que celui des actifs, le nombre global de déplacements au sein du territoire devrait encore diminuer.

Par ailleurs, à plus long terme et de manière plus lissée - étalée sur 15 à 25 ans - le territoire pourrait connaître une sorte de thanato-boom* dont l'impact sur le parc résidentiel est inconnu et difficilement mesurable.

* Terme néologique désignant l'augmentation massive et prévisible du nombre de décès dans une population, en particulier dans les sociétés vieillissantes, conséquence directe du vieillissement des générations issues du baby-boom.

Le thanato-boom se manifeste généralement sur une période de 15 à 25 ans et entraîne des impacts importants sur les systèmes de santé, les régimes de retraite, les services funéraires, l'économie, ainsi que sur les représentations sociales de la fin de vie.

En 2011, le nombre des personnes âgées de 64 ans et plus était de 56 828. En 2021, il s'élevait à 68 776. Ainsi, il n'est pas à exclure que la libération de maisons dans les zones pavillonnaires du périurbain et du rural constitue un appel d'air pour des populations urbaines aujourd'hui contraintes par le marché immobilier. Dans cette hypothèse, la dédensification des centres et le renforcement de la dispersion des populations rendraient encore plus complexe l'organisation des transports en commun.

A contrario, les politiques de renouvellement urbain (en particulier dans les quartiers de gare) et de lutte contre l'étalement urbain pourraient favoriser une revitalisation (au moins démographique) des villes et bourgs centres. De même, une tendance émergente chez les jeunes consistant à ne pas chercher à obtenir le permis de conduire, couplé au développement des voiries douces, peut favoriser la recherche de trajets courts pour les actes de la vie courante (travail, achats, etc.) et, incidemment, l'implantation de ce public au cœur des agglomérations.

Il est également compliqué de se projeter sur la manière dont le coût des énergies pourrait se traduire sur les déplacements et sur les modes utilisés pour les réaliser. Il est probable que de plus en plus de ménages tiennent compte de ce paramètre dans leurs choix résidentiels, mais une fois installés, l'élasticité-prix doit être forte. Autrement dit, malgré un coût des déplacements élevé, la probabilité de déménager reste faible. En revanche, l'élasticité est peut-être plus faible en ce qui concerne le mode. Un coût des carburants élevé pourrait se traduire par du report modal et/ou un changement de motorisation.

L'orientation vers un report modal dépendra également de la qualité de l'offre publique de transport proposée. Celle-ci devra vraisemblablement être adaptée à des usages de plus en plus atomisés. Il s'agira alors d'exploiter au mieux le potentiel des services de transport, en captant les différents publics (séniors, personnes aux revenus modestes, jeunes, actifs). Cela devra nécessairement se traduire par une mobilisation accrue des entreprises, dont il s'agira de sensibiliser les salariés.

Enfin, le devenir des politiques publiques de mobilité restera tributaire de la dynamique de l'emploi (que ce soit en termes de dessertes, mais également de recettes permettant de financer les transports publics). Aussi, il sera nécessaire de préserver et même d'améliorer l'attractivité du territoire vis-à-vis des entreprises.

4. Des objectifs stratégiques et des pistes d'amélioration

4.1. Des objectifs stratégiques ambitieux et raisonnés

L'état des lieux montre que l'offre publique de mobilité est relativement riche au regard de la population et de l'armature urbaine du territoire. Pour autant, des améliorations sont encore possibles.

Ces améliorations, qui ont vocation à s'inscrire dans le projet de Service express régional métropolitain, doivent répondre à une logique ambitieuse, mais raisonnable. Ainsi, les différentes actions qui s'inscriront dans le projet de SERM doivent contribuer à plusieurs objectifs stratégiques :

1) Répondre aux besoins des populations et des entreprises

Quelle que soit la manière dont les collectivités traitent des mobilités – par le biais de l'offre de service, ou de l'aménagement du territoire – elles doivent impérativement répondre à un besoin. En effet, il serait inefficace et coûteux de proposer des solutions qui ne seraient pas pertinentes vis-à-vis du public cible.

Cette réponse aux besoins devra s'inscrire dans une logique de long terme, en anticipant et en préparant les évolutions sociodémographiques prévisibles.

Vis-à-vis des voyageurs, il s'agira de pérenniser et d'accentuer les politiques de lutte contre l'isolement territorial et social.

Vis-à-vis des entreprises, il s'agira non seulement d'accentuer l'intérêt qu'elles peuvent trouver aux politiques publiques de mobilité mises en œuvre en faveur de leurs salariés, mais également de veiller à préserver – et même à exploiter davantage – le potentiel de développement du fret ferroviaire.

2) Garantir un coût supportable par tous

Les actions inscrites dans le projet de SERM devront se traduire par un coût supportable par tous, qu'il s'agisse des entreprises (par le biais de leur contribution au versement mobilité), par les usagers (les tarifs des titres et abonnements devront être accessibles et attractifs vis-à-vis des différents publics), par l'ensemble des ménages qui contribuent, par la fiscalité, aux recettes des collectivités locales et par les collectivités elles-mêmes qui cherchent à exercer au mieux leurs compétences à des coûts limités.

3) S'inscrire dans une démarche favorable à l'environnement et à la santé

Le service express régional métropolitain du Nord Franche-Comté devra s'inscrire dans une démarche « une seule santé », en participant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et des particules fines, en facilitant le recours aux mobilités actives, en améliorant l'articulation entre urbanisme et transport et en améliorant les dessertes des pôles de soin.

4) Proposer une offre unique et lisible pour tous afin de susciter l'intérêt pour les alternatives à l'autosolisme

Le Nord Franche-Comté bénéficie d'une offre de mobilité remarquable et singulière à l'échelle nationale, compte tenu de la taille de son territoire. Le déploiement du Service Express Régional Métropolitain représente une opportunité majeure pour harmoniser l'ensemble de ces services et en faciliter l'accès.

L'objectif est clair : offrir aux usagers une expérience plus simple, plus rapide et plus économique, en proposant un titre unique – physique ou dématérialisé – valable sur l'ensemble des services de mobilité du périmètre SERM. Associé à une tarification unifiée, ce dispositif contribuera à renforcer l'attractivité des transports collectifs, tout en redonnant du pouvoir d'achat aux usagers et en réduisant la dépendance à la voiture individuelle.

La qualité de service des offres de mobilité proposées sur le territoire devra être appréhendée de manière ambitieuse et intermodale, avec une logique de convergence, de manière à fiabiliser les parcours des voyageurs.

Le projet de SERM vise ainsi à susciter l'intérêt pour les alternatives à l'autosolisme. La réponse aux trois objectifs précédents y contribuera naturellement. Toutefois, son impact ne trouvera sa pleine mesure que par une démarche de communication valorisant la nouvelle offre de service proposée.

5) Le SERM, un levier de coordination des politiques d'aménagement

La dissociation de plus en plus marquée entre lieux de vie, lieux de travail et d'équipements du Nord Franche-Comté, combinée à un vieillissement et une fragilisation économique des ménages, a des impacts de plus en plus lourds sur la cohésion sociale du territoire et des incidences fortes sur l'environnement et la qualité de vie. Face aux enjeux actuels de sobriété foncière et de transition écologique de nos modèles d'aménagement, le SERM offre une opportunité unique de mettre en dialogue les territoires du Nord Franche-Comté autour des impératifs liés à une meilleure coordination entre développement territorial et amélioration de l'offre de mobilité structurante.

La réorientation et l'intensification de l'urbanisation et du renouvellement de la ville autour d'un système de transport efficace visera non seulement à en renforcer l'usage, mais surtout à en faire un levier incontournable d'une stratégie de transition écologique socialement intégrée.

Cela suppose de porter les réflexions sur l'accompagnement économique et urbain d'un projet de SERM, avec deux orientations principales :

- L'identification du potentiel d'intensification des fonctions et de l'occupation humaine autour des points d'accès structurants aux services de mobilité (gare, PEM, arrêts BHNS) et l'émergence de projets urbains adaptés à leur qualité de desserte. Cette réflexion permet de préfigurer une planification territoriale davantage articulée à un service mobilité structurant (massification des flux, renforcement de l'accessibilité aux polarités) ;

- Inversement, certains espaces urbanisés présentant une certaine intensité urbaine existante ou en devenir et pour lesquels le renforcement de l'offre de mobilité pourrait apporter un effet levier seront identifiés. Des études comparatives des coûts de différents modes de transports possibles pourront être menées pour évaluer la faisabilité de leur desserte ou de l'amélioration du service préexistant.

L'analyse de l'accessibilité à ces nœuds modaux et de leur adaptation à l'intermodalité est également à étudier pour programmer des aménagements permettant d'élargir leur aire de chalandise. Cette réflexion concerne différentes échelles, de la proximité (cheminements complémentaires, qualité et sécurité d'accès, organisation des stationnements tous modes...) à celle des espaces périurbains et ruraux très dépendants de la voiture et pour lesquels se posent des enjeux de coordination des rabattements vers les offres de transports urbains ou d'extension de services de mobilité alternatifs à la voiture.

4.2. Des pistes d'améliorations en faveur du report modal

Pour répondre aux objectifs et bénéficier du statut de SERM, il est nécessaire de faire progresser l'offre de service dans ses différentes dimensions (ferroviaire, transports urbains, intermodalité, covoiturage, etc.).

Le projet de SERM nord franc-comtois ne fait pas exception et l'ensemble des acteurs compétents en matière de mobilité ont vocation à être mobilisés pour faire progresser l'offre de service et favoriser le report modal.

Ainsi le présent dossier-minute s'appuie sur les réflexions conduites par les collectivités parties prenantes dans le cadre de leurs compétences respectives et certaines des actions envisagées sont d'ores et déjà inscrites dans des documents de planification (ex. plan de mobilité).

- **L'offre ferroviaire, une colonne vertébrale à consolider**

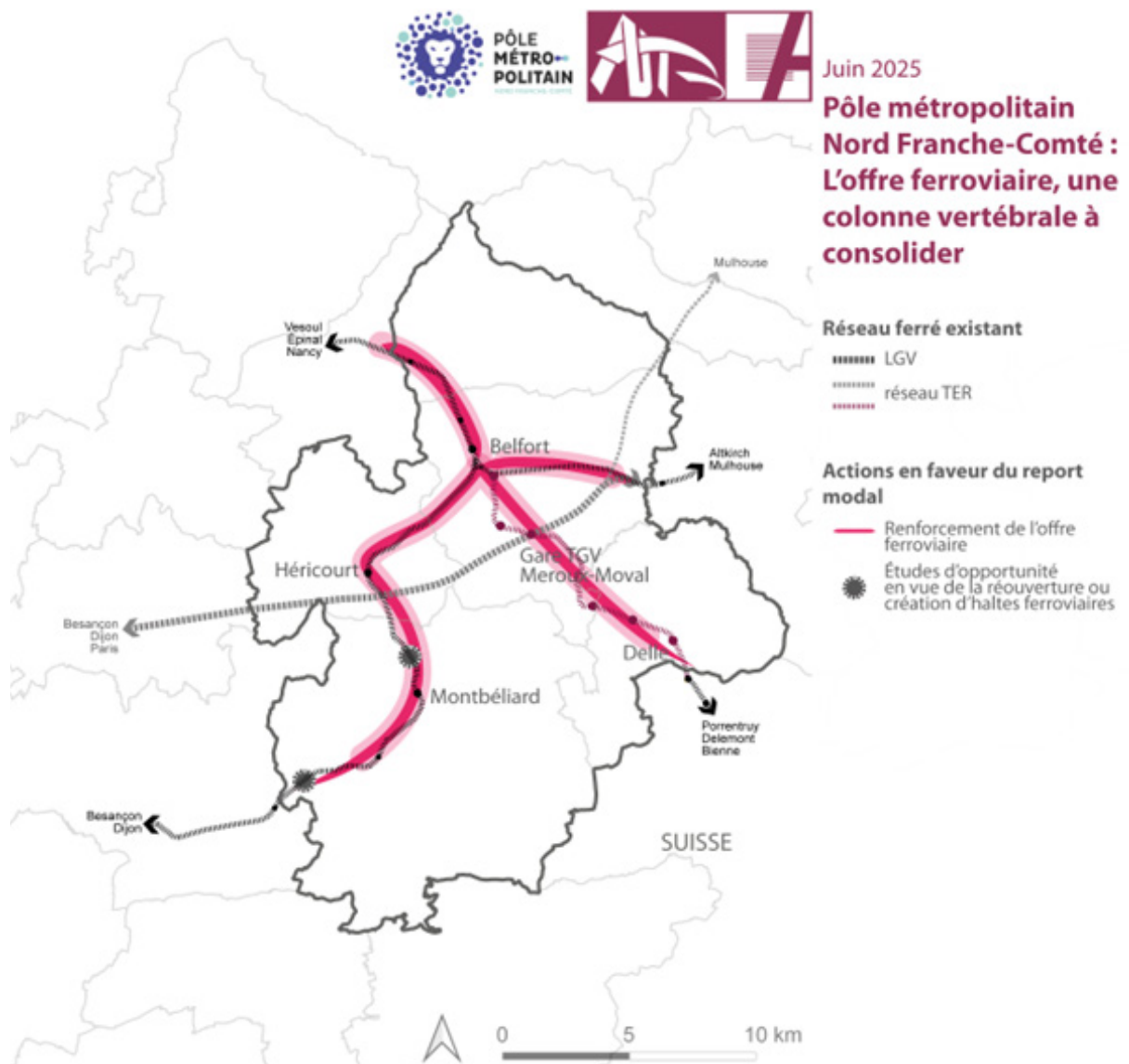
L'offre ferroviaire régionale Train Mobigo, autour de l'étoile belfortaine, et notamment les liaisons Montbéliard – Héricourt – Belfort, et Belfort – Delle, fera l'objet d'une attention particulière. L'enjeu est de renforcer l'offre de service autour de ces axes par la mise en place d'une offre ferroviaire à haute fréquence.

Les perspectives à étudier concernent la densification de l'offre (prioritairement en heures creuses et le week-end) et l'amélioration de son amplitude. Il s'agit également de proposer une offre plus performante pour accompagner les flux de Montbéliard vers l'ensemble des branches de l'étoile ferroviaire de Belfort (Delle, Mulhouse et Lure ; et au-delà), sans rupture de charge ou avec des correspondances optimisées.

Ainsi, une réflexion sur les interfaces et les synergies de l'offre ferroviaire du fuseau Belfort – Delle avec l'offre urbaine, en correspondance ou en rabattement, et les autres services ferroviaires connexes (régionaux à Belfort, TGV à Meroux-Moval, CFF à Delle) devra être conduite.

Les réflexions concernant le développement d'une logique d'offre ferroviaire à haute fréquence, pourraient également être l'occasion d'étudier l'opportunité et la faisabilité de rouvrir ou de créer des haltes ferroviaires, en interface avec les autres offres de mobilité. En outre, un travail devra s'ouvrir avec la Région Grand Est – autorité organisatrice des trains des lignes Paris – Mulhouse et Belfort – Mulhouse, lignes structurantes pour l'exploitation du nœud de Belfort – et SNCF Réseau afin d'améliorer les correspondances inter-AOM régionales actuellement peu performantes, et dissuasives du point de vue du temps de parcours. À cet égard, les travaux autour du SERM connexe de Mulhouse-Bâle sont une opportunité pour améliorer l'interface.

Enfin, les acteurs du territoire considèrent également que le projet de SERM ne doit pas empêcher les entreprises de recourir au fret ferroviaire, faute de capacité disponible. Aussi, une attention particulière devra y être apportée dans les études à mener, en lien notamment avec les travaux des plateformes Est et Saône-Rhône pour l'élaboration des Plans d'exploitation de référence (PER) et émergents (PEE) menés par SNCF Réseau sous l'égide de l'État.



- **La tarification combinée, une convergence nécessaire**

Si l'on considère que le SERM a vocation à être intermodal, il doit s'appuyer sur des titres qui permettent cette intermodalité. Aujourd'hui, seul le Pass'OK permet d'accéder non seulement aux réseaux urbains, mais également au Train Mobigo, sauf entre Belfort et Delle. En outre, son niveau de prix peut être questionné pour les jeunes (étudiants, en particulier), qui ne bénéficient pas du remboursement des frais de transport par l'employeur. Dans le cadre du projet de SERM, une réflexion générale intermodale autour de la tarification et la distribution devra être conduite sur l'ensemble du périmètre dans une logique de convergence, afin d'améliorer les conditions d'utilisation et l'attractivité des offres de service.

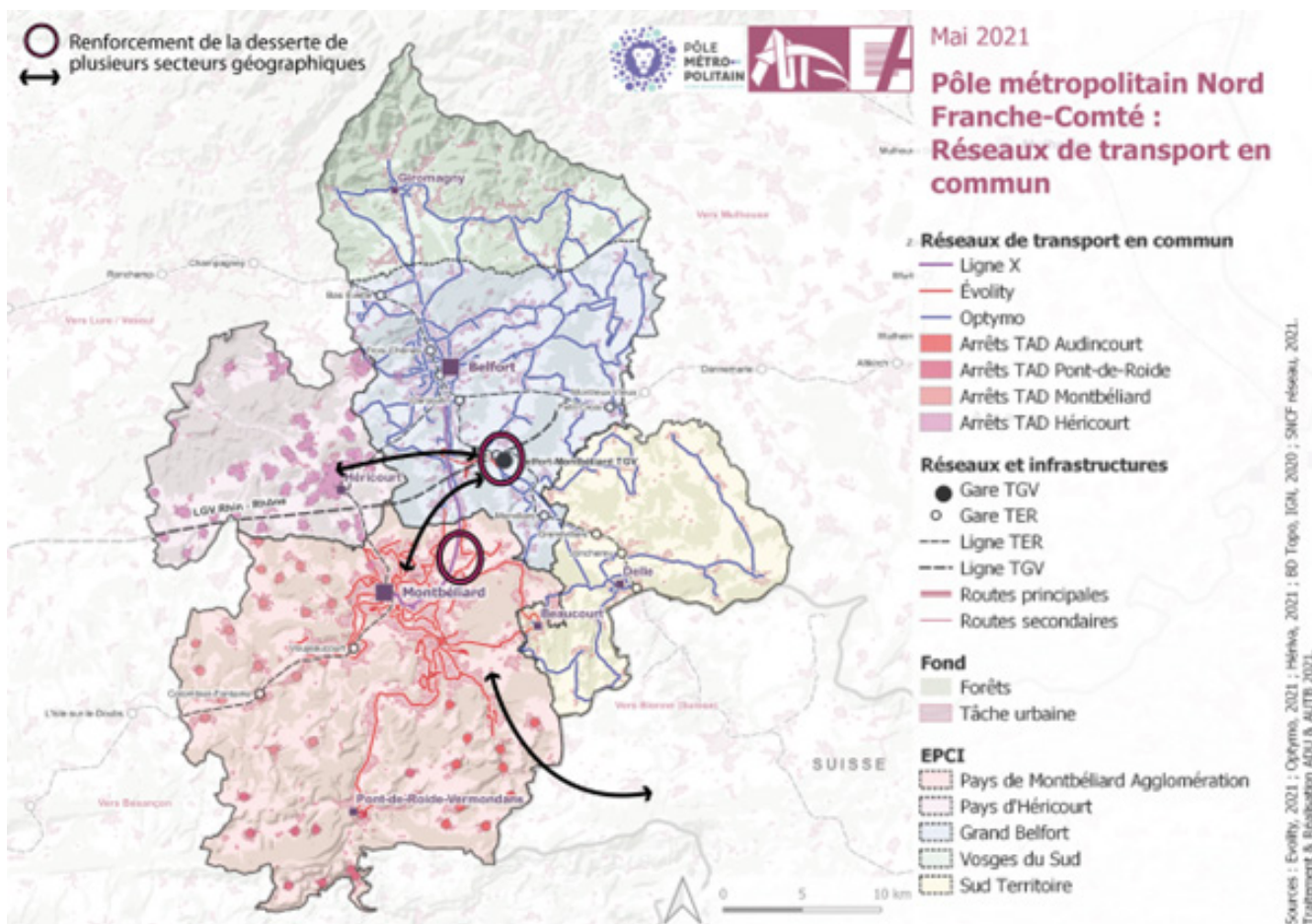
- **L'interopérabilité, une simplification attendue par les usagers**

Aujourd'hui, le seul titre interopérable est le Pass'OK. Dans le cadre de la réflexion générale mentionnée ci-avant, l'amélioration de l'interopérabilité pourrait permettre de proposer d'autres types d'abonnements, notamment ceux permettant l'accès aux réseaux urbains uniquement, et de faciliter la gestion d'un autre abonnement existant, l'abonnement Campus, réservé aux étudiants, et qui permet de circuler sur les réseaux évolitY et Optymo. Enfin, s'il est prévu, à court terme, de renforcer l'application Nord Franche-Comté Mobilités en lui adossant un système d'information des voyageurs, le projet de SERM pourrait être l'occasion de travailler à la mutualisation des outils numériques d'information des voyageurs, de billettique et de gestion de services connexes tels que le TAD ou l'autopartage.

- **Le renforcement des dessertes des transports urbains, une étape dans la construction d'une offre urbaine métropolitaine**

Les réseaux urbains du Nord Franche-Comté ont d'ores et déjà identifié des pistes d'amélioration et des études sont en cours ou ont vocation à être conduites pour :

- Améliorer la desserte de la zone d'activité de Technoland (Pays de Montbéliard Agglomération)
- Améliorer la desserte de l'espace médian (Pays de Montbéliard Agglomération et Pays d'Héricourt)
- Engager ou réengager une réflexion pour l'extension de lignes urbaines au-delà du périmètre des AOM urbaines dans les secteurs pertinents et à potentiel (notamment à destination de la République et Canton du Jura)
- Révision des dessertes assurées par le SMTC 90 dans la Communauté de communes du Sud Territoire



Il convient également de noter qu'au-delà des évolutions de dessertes, les AOM travaillent au verdissement de leurs flottes de bus.

- **La densification du maillage cyclable, une politique volontariste pour sécuriser et encourager les déplacements doux**

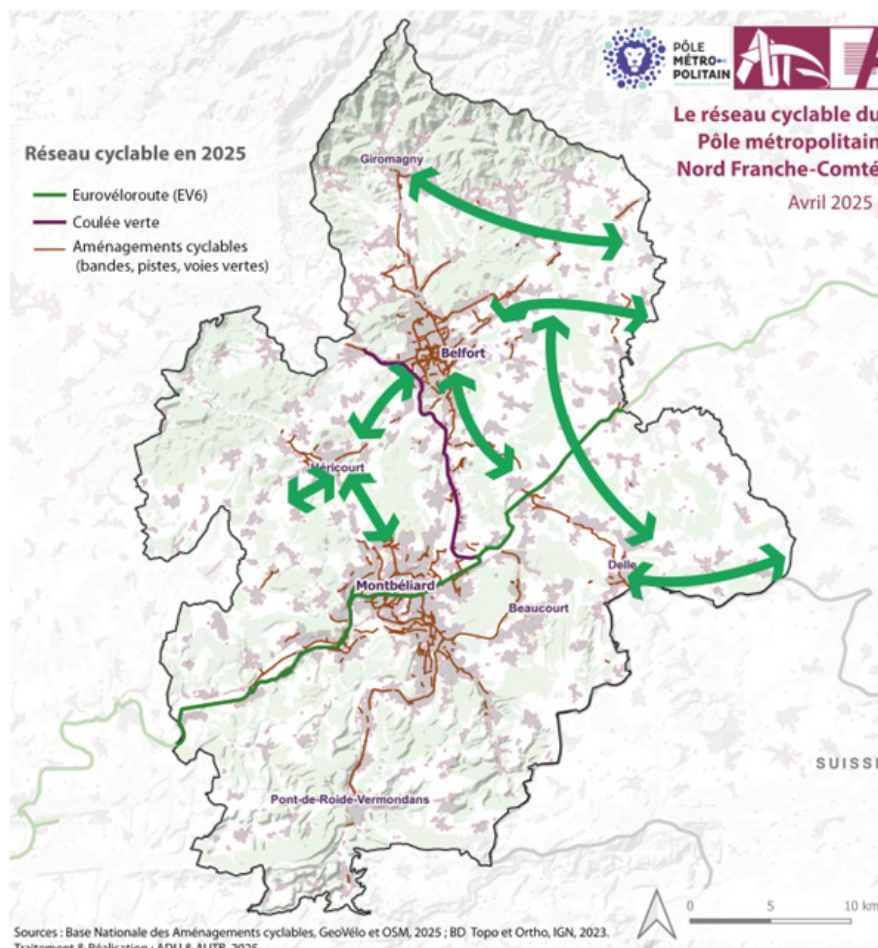
Plusieurs niveaux de collectivités sont compétents en matière de développement du réseau cyclable (départements, EPCI, communes) et certains projets relèvent d'un niveau stratégique dans le développement cyclable à l'échelle du Nord Franche-Comté :

- **« Voie du tram » - Phase 2** : 9 km entre Couthenans-Champey-Saulnot (CCPH)
- **Connexion à la Coulée verte** : 9,5 km entre Luze-Mandrevillars-ESSERT-Belfort (CCPH – Grand Belfort)
- **Connexion au Pays de Montbéliard** : 6 km entre Héricourt–Bussurel – Bethoncourt (CCPH - PMA)
- **Liaison Brevilliers – Argiésans** : 5 km sécurisés en site propre en parallèle du réaménagement en cours de la RN 19. (CCPH – Grand Belfort ?)
- **Liaison Denney-Offemont** : 2,4 km, liaison projetée par phases entre 2026 et 2028 (Grand Belfort)
- **Liaison Perouse-Chevremont** : 3,4 km, réalisation par phases débutée en 2022. À ce jour, seul le tronçon entre les communes de Perouse et Chevremont reste à réaliser. Les transactions foncières sont engagées. Le projet devrait être terminé en 2027. (Grand Belfort)

- **Liaison Morteau-Montbéliard** : 65 km portés par le CD25 pour relier PMA au territoire voisin de la communauté de communes du Pays de Maïche dont une liaison de 6 km environ entre Saint-Hippolyte et Pont de Roide-Vermondans.

La révision du schéma directeur cyclable de l'agglomération du Grand Belfort (2026 / 2032) permettra d'afficher les nouvelles ambitions de GBCA, en intégrant les projets faisant l'objet d'une attente sociale marquée :

- **Requalification de la RD 437 et création d'une voie verte** : la voie jouxte la chaussée (communes de Dorans, Sevenans et Bermont) : financement Grand Belfort / CD 90. Réalisation en cours d'achèvement (2024 – 2025) sur 730 mètres. Projet qui a permis de compléter le réseau cyclable au sein d'un secteur en pleine mutation, au carrefour des grandes infrastructures routières et cyclables (accès au site médian, desserte par la piste FrancoVéloSuisse et la coulée verte entre Belfort et Montbéliard)
- **Raccordement de Belfort à l'Hôpital Nord Franche-Comté via Sevenans** : Il s'agit d'aménager un barreau de raccordement depuis Sevenans pour gagner en temps de parcours, comparativement à la solution actuelle (liaison entre la coulée verte et le village de Trévenans). Cette liaison permet de raccorder la coulée verte à la gare TGV. (Grand Belfort)



Le schéma directeur cyclable 2022-2026 de PMA met en avant une trentaine de projets dont dix-huit relèvent de l'intérêt communautaire (représentant environ cinquante kilomètres). Les aménagements retenus correspondent à la résorption de points noirs et discontinuités cyclables, à des connexions inter-villages ou à des liaisons plus structurantes telles que celles permettant de rejoindre l'Eurovéloroute. Comme indiqué dans le PDM, la révision du schéma directeur cyclable identifiera une quarantaine de kilomètres supplémentaires de liaisons de principe, en particulier en direction des communes péri-urbaines et rurales de l'agglomération.

L'objectif est également de déployer des services connexes (abris sécurisés, bornes de recharge, bornes ou ateliers de réparation, emport vélo dans les bus, ...), les compétences (programme « savoir rouler à vélo ») et, dans certains cas, des aides à l'acquisition de vélos à assistance électrique (Grand Belfort, PMA).

Le SMTC 90 et PMA envisagent également d'étendre et de diversifier la flotte de vélos en location longue durée.

Enfin, il pourrait s'avérer utile de conduire une étude à l'échelon métropolitain pour identifier les interconnexions manquantes entre les différents territoires / EPCI qui composent le Nord Franche-Comté.

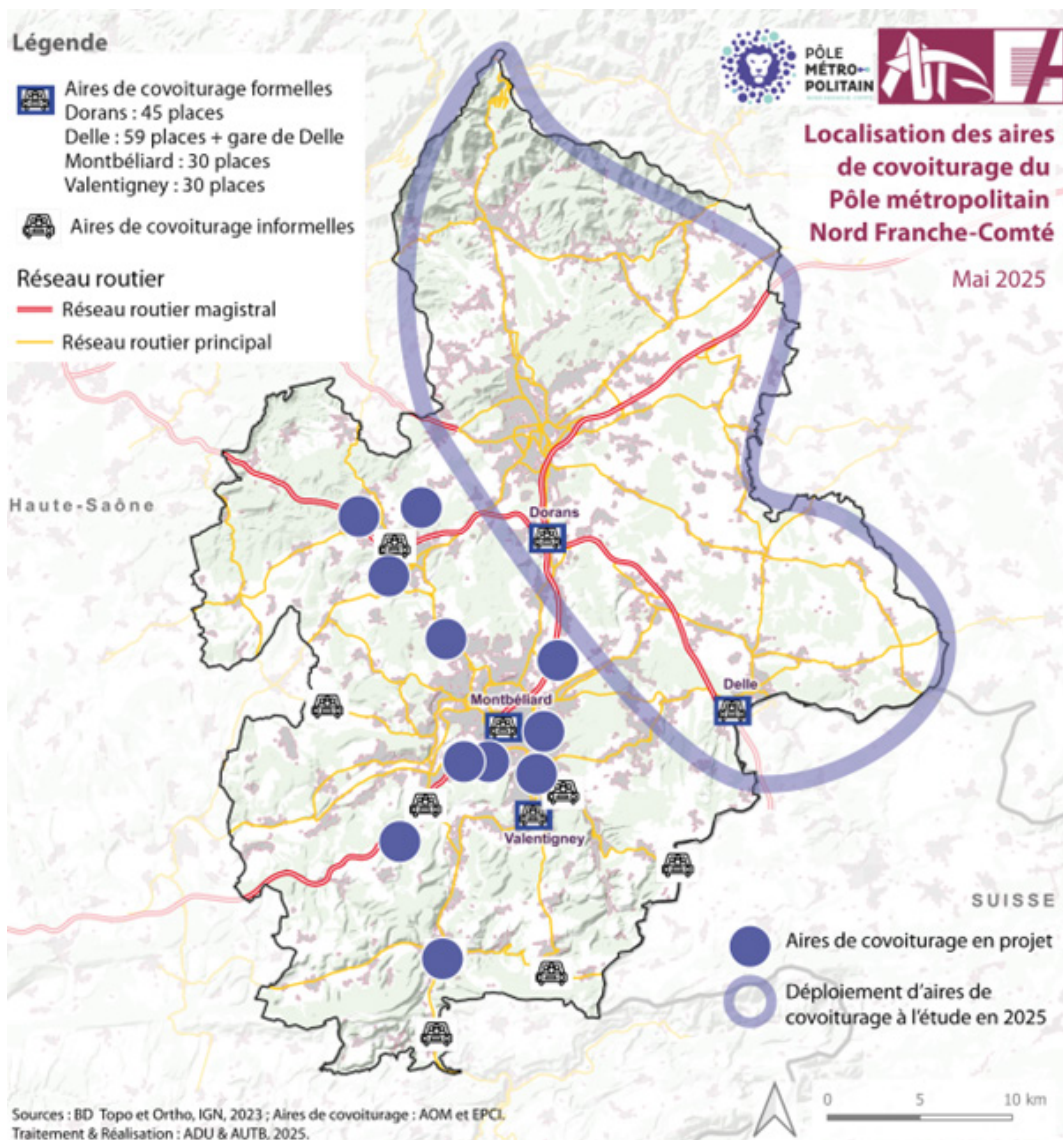
- **Les perspectives en matière de covoiturage (et d'autopartage ?)**

Face à l'accroissement des déplacements réalisés en covoiturage, les collectivités prévoient la création d'aires de covoiturage supplémentaires :

- Brevilliers : le long de la RD 683 (Axe Brevilliers – Argiésans) (CCPH)
- Héricourt : ancienne déchèterie (le long RN19) (CCPH)
- Couthenans : aire des bois de vaux (le long RN19) (CCPH)
- Mathay / Voujeaucourt : à proximité du giratoire
- Montbéliard : Axone (P1)
- Sochaux / Exincourt : délaissés des giratoires
- Brognard : échangeur A36 / base nautique
- Audincourt : place du marché
- Pont-de-Roide : allée Jean Moulin
- Bethoncourt : ZA de la Prusse
- Signalement ou aménagement de 9 aires locales informelles du Pays de Montbéliard (PMA)
- Dans le Territoire de Belfort, une étude d'opportunité et faisabilité est prévue à court terme pour déterminer les besoins avec l'objectif de compléter l'offre initiée avec le parking de covoiturage de Sevenans. À ce jour, la demande concerne surtout le secteur des Glacis / Fontaine (diffuseurs n° 13, 14) pour les déplacements pendulaires vers L'Alsace.

En outre, dans une logique de facilitation des mobilités et de report modal, le déploiement d'un service de covoiturage subventionné à l'échelle du Nord Franche-Comté pourrait également, sous certaines conditions, être mis en œuvre.

Par ailleurs, les AOM sont également susceptibles de faire évoluer leurs politiques en matière d'autopartage, que ce soit par la création de ce type de service (PMA) ou par l'électrification du parc, en appui du déploiement des infrastructures de recharge de véhicule électrique porté par les syndicats d'énergie. Concernant ce dernier point, PMA lancera d'ici la fin de l'année un AMI IRVE (approbation du projet au Conseil communautaire du 26 juin) permettant à la fois de se conformer aux réglementations imposées aux parkings de 20 places et plus et de mailler finement le territoire. 3 lots sont à ce jour prévus : pour les véhicules légers électriques, pour les vélos et trottinettes électriques, pour les poids lourds électriques.



- **Porter une attention particulière à l'aménagement et à l'équipement du territoire pour faire évoluer les pratiques de mobilité**

Globalement, une meilleure prise en compte de la mobilité sera recherchée dans les politiques d'aménagement. Cela se traduit d'ores et déjà par des objectifs de densification autour des gares dans le SCOT du Pays de Montbéliard et les réflexions engagées dans le cadre de la révision du SCOT du Territoire de Belfort suivent également cette logique.

Au-delà de la densification des quartiers de gare, les collectivités du Nord Franche-Comté pourront utilement prolonger leurs actions en matière de renouvellement urbain pour diversifier les fonctions que l'on trouve dans ces quartiers (jusqu'à 800m autour des gares). Il s'agira également de développer l'accessibilité des gares et leur équipement. Plusieurs projets sont ainsi à l'étude :

- Aménagement visant à renforcer l'accessibilité de la gare d'Héricourt (CCPH)
- Réflexion pour une Maison des mobilités en gare d'Héricourt (CCPH)
- Renforcement des services autour du PEM de Delle ? (CCST)
- Végétalisation du parvis de la gare de Belfort et aménagement de la halle Sernam (Ville de Belfort / Grand Belfort)
- Renforcement des services vélos en gare de Montbéliard (PMA)

En complément, autour du réseau routier structurant existant, il s'agira également de développer des nœuds d'intermodalités avec des parkings de type P+R (Hérimoncourt, Sainte-Suzanne, Colombier- Fontaine, secteur des Glacis à Belfort, ...).

Par ailleurs, certaines communes développeront la piétonnisation aux dépens des infrastructures dédiées à l'automobile et à son stationnement, avec un objectif d'incitation au report modal.

- **Le renforcement de la communication**

Le projet de SERM devra intégrer une composante forte en ce qui concerne la communication. Elle pourra notamment passer par un renforcement de l'action des AOM vis-à-vis des entreprises, dans une logique de conseil.

4.3. Une place laissée à la réflexion pour faire émerger de nouveaux projets

L'enquête mobilité menée lors de l'hiver 2023-2024 n'a pas encore rendu tous ses résultats. Les exploitations en cours et à venir, menées en 2025, 2026, voire 2027, sont susceptibles de mettre en lumière des besoins d'ajustement de l'offre publique de transport existante.

En outre, qu'il s'agisse de la mobilisation des Conseils de développement ou des autres instances de réflexion et de concertation, les porteurs de projets de SERM sont convaincus que des besoins invisibles ou des idées nouvelles pourraient voir le jour à court terme.

Ainsi, entre le dépôt du présent dossier et la « synthèse du projet » à produire pour solliciter l'arrêté ministériel d'obtention du statut de SERM, des perspectives complémentaires à celles identifiées ci-après pourraient émerger.

4.4. Calendrier prévisionnel

L'atteinte des objectifs affichés dans la sous-partie 4.2 doit s'accompagner d'une démarche globale d'animation autour du projet de SERM nord-franc-comtois.

Ainsi, le phasage retenu pour franchir les différentes étapes relève de différentes temporalités.

À court terme

Mobilisation de l'ensemble des partenaires

Information des Maires (cf. article L1215-6 du Code des transports)

Saisine des Conseils de développement

Poursuite des groupes de travail déjà engagés (ex. Pass'OK)

Livraison progressive des cahiers de la mobilité issus de l'exploitation de l'enquête mobilité certifiée par le CEREMA menée sur le territoire lors de l'hiver 2023-2024

Étude pour l'évolution de l'offre de transport de l'étoile ferroviaire de Belfort

Évaluation de la trajectoire de réduction du trafic routier au regard des capacités d'emport présentes et futures des transports ferroviaires et routiers ainsi que de l'évolution du covoiturage, notamment par la création de lignes de covoiturage express, et des mobilités actives. (cf. article L1215-6 du Code des transports)

Étude d'opportunité et de faisabilité de la conversion d'une voie en voie réservée au covoiturage et aux transports collectifs sur le tronçon en 2x3 voies de l'A36 au regard de la prévision de trafic routier établie. (cf. article L1215-6 du Code des transports)

À moyen terme

Lancement d'une offre de covoiturage unifiée dans le Nord Franche-Comté

Lancement d'un calculateur d'itinéraire multimodal unique

À long terme

Déploiement progressif de l'offre de service et des éventuelles infrastructures afférentes, déterminées par les études préalablement conduites.

