



POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE
POSTULATS ET
PROPOSITIONS D' ACTIONS

FÉVRIER 2010

RENCONTRES,
DÉBATS ET PROJETS
FRANCO-SUISSES POUR
UN DÉVELOPPEMENT
RÉGIONAL TRANS-
FRONTALIER
FRANCHE-COMTÉ
ET ARC JURASSIEN
SUISSE

| POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE

| POSTULATS ET PROPOSITIONS | D' ACTIONS

| VU

- **la Convention**, signée à Genève le 5 novembre 1999, entrée en vigueur le 28 mars 2003, entre le Gouvernement de la République française et le Conseil fédéral suisse relative au raccordement de la Suisse au réseau ferré français, notamment aux liaisons à grande vitesse
- l'accord des parties contractantes à mettre en place des mesures coordonnées, en cohérence avec les besoins exprimés au niveau régional
- l'amélioration postulée de l'exploitation et/ou de l'infrastructure des liaisons entre Paris et la Suisse via l'Arc jurassien, dans le cadre de la réalisation de la branche Ouest de la LGV Rhin-Rhône
- la coordination des mesures nécessaires au développement du trafic combiné pour le transit marchandises
- le postulat d'un passage de la frontière pour un trafic ferroviaire direct

| VU

- **l'ouverture**, le 11 décembre 2011, de la première tranche de la branche Est de la LGV Rhin-Rhône, avec deux gares TGV à Besançon/Franche-Comté TGV et à Belfort/Montbéliard TGV, offrant donc l'accès rapide aux grands lignes transeuropéennes

VU

- **la libéralisation** du marché du transport ferroviaire, dès le 1er janvier 2010

Saisissant l'opportunité ainsi conférée aux collectivités territoriales comtoises et suisses de l'Arc d'un raccordement rapide aux grandes capitales européennes

- ***en reliant les villes de piémont (Bienne, Neuchâtel, Yverdon-les-Bains, Belfort/Montbéliard, Besançon, Dijon) en un peu plus d'une heure***
- ***en franchissant l'Arc jurassien par rail et/ou par route à Delle, Le Locle, Pontarlier et Vallorbe***
- ***et en maximisant les possibilités d'irrigation du territoire de l'Arc jurassien franco-suisse***

POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

Le Forum transfrontalier recommande à la CTJ, aux Gouvernements compétents nationaux, régionaux et locaux, à leurs hiérarchies, ainsi qu'aux Organisations transfrontalières, publiques et privées, l'affirmation et l'affichage d'une mobilité transfrontalière dans l'ensemble de l'Arc jurassien franco-suisse

- qui conduise à:
 - l'émergence, entre Rhône et Rhin, d'un réseau RER de l'Arc jurassien
 - l'articulation des projets intérieurs du réseau aux projets internationaux
 - l'avènement progressif d'agglomérations transfrontalières
- et qui garantisse, en réponse à des usagers, des cartes et des acteurs nouveaux
 - des infrastructures de qualité (réseau)
 - des temps de transports les plus brefs possibles (vitesse)
 - des fréquences les plus élevées possibles (cadencement)
 - des interconnexions avec délais d'attentes les plus brefs possibles (intermodalité).

Ce plan sera décrété expérimental à échelle européenne et se déclinera en cinq postulats visant à:

- Imposer une carte et une représentation transnationales à tous les projets transfrontaliers entre Rhin et Rhône;
- Créer un Réseau Express Régional, RER de l'Arc jurassien, développer un Schéma de MObilité Transfrontalière interne à ce réseau (SMOT), et favoriser, dans le calendrier de réalisation, le transport collectif ferré;
- Soutenir le développement d'un Réseau routier transfrontalier de l'Arc jurassien, en adéquation avec une offre de transports en commun plus étoffée;
- Assurer l'accessibilité du Réseau de l'Arc jurassien à l'aire internationale ferrée, routière et aérienne; finaliser les liaisons routière et ferroviaire de Bienne à Belfort/Montbéliard TGV; favoriser la liaison Neuchâtel-Besançon/Franche-Comté TGV par une poursuite de la liaison ferroviaire souterraine rapide que sera le Transrun de Neuchâtel à la Chaux-de-Fonds, et par un raccordement entre les deux autoroutes nationales qui butent à 12 km de la frontière (Fuans et La Chaux-de-Fonds); terminer l'axe Vallorbe-Pontarlier de la RN 57. La construction d'un pont sur le Doubs est de nature à favoriser cette accessibilité;
- Par décideurs institutionnels de part et d'autre de la frontière (Région, Préfecture et arcjurassien.ch), arbitrer les options souvent dispersées de l'offre issue de la libéralisation du marché.

POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

LE CADRE

QUELLE MOBILITÉ POUR DEMAIN DANS L'ARC JURASSIEN FRANCO-SUISSE ?

L'Arc jurassien est un territoire d'entre-deux. Entre deux systèmes de développement économique forts au Nord et au Sud, entre deux systèmes de densité différenciés à l'Ouest et à l'Est. Dans un contexte où les métropoles européennes se développent sur la base d'interconnexions de plus en plus nombreuses, comment y définir la place de l'Arc jurassien ? Assurément comme un nouveau centre à noyaux multiples, à sa propre échelle. Mais alors sur quelles propositions s'appuyer afin que la mobilité, moteur des multiples connexions entre les métropoles, puisse s'exprimer de la meilleure manière possible ? C'est cette entrée dans un ou plusieurs réseaux métropolisés qui est postulée par le Forum transfrontalier.

Le territoire est un produit

Les systèmes de mobilité et les réseaux de transports associés influencent très fortement le devenir des territoires. Ceux-ci sont en effet le produit de divers facteurs issus d'une logique de système que n'expriment que très partiellement les cartographies transnationales. Autour de la problématique énoncée, s'expriment des besoins d'ouverture internationale, de proximité transfrontalière, de liaisons rapides de piémont, et de tourisme, que rend plus difficile la topographie de l'Arc jurassien. Parler de l'avenir d'un territoire, c'est nécessairement se poser la question de la mobilité qu'il supportera, qu'il autorisera, qu'il favorisera. Il apparaît dès lors indispensable de se demander quels peuvent être, quels doivent être la mobilité de demain, les publics et les usagers concernés, les destinations et les modes de transport plébiscités. Ces questions doivent être abordées aux différentes échelles du territoire transfrontalier de l'Arc jurassien.

Changer de lunettes

Or, les usagers changent, les organisations spatiales et les cartes associées changent, les partenaires changent. Ces trois mutations sous-tendent le programme d'actions transfrontalières que nous proposons.

a) Les usagers changent

Chaque jour, 18'000 navetteurs frontaliers franchissent la frontière par des routes souvent inadaptées, entraînant un engorgement ponctuel du trafic et des pics de pollution importants. Il s'impose la mise en place d'un Schéma de mobilité transfrontalière (SMOT), dont la réflexion est engagée dans le cadre de la CTJ autour de programmes d'actions concrètes, afin d'anticiper et d'organiser des flux pour usagers nouveaux (étudiants de la HE Arc, à Neuchâtel, et de l'UTBM, à Sévenans, par exemple) qui doivent plus que jamais s'exprimer dans un cadre multimodal et partagé. Initié par AUD (Agglomération urbaine du Doubs), un grand et nécessaire programme d'anticipation des flux s'impose.

POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

LE CADRE

b) Les cartes changent

Le 11 décembre 2011, 140 km de voie à grande vitesse entre Belfort et Auxonne vont être inaugurées (sur 500), premier tronçon de la première étape de la LGV Rhin-Rhône. Ceci va sans nul doute modifier très fortement les pratiques des uns et des autres, mais aussi les représentations qu'ils ont en matière de mobilités, régionales et interrégionales. Besançon sera à 2h de Paris, qui ne sera plus le centre unique du réseau TGV français, puisque les lignes ne seront plus seulement orientées Nord-Sud, mais également Est-Ouest. La Métropole Rhin-Rhône qui se crée entre Mulhouse et Dijon, avec la Franche-Comté pour centre, doit pouvoir s'appuyer sur les nouvelles mobilités qui seront ainsi rendues possibles au travers d'un accès direct à toute la grande Europe. Ainsi, l'espace se réorganise par le biais de ces aménagements, nos cartes se redessinent, et nos représentations vont s'y adapter. Côté helvétique, cette nouvelle donne ne passe pas inaperçue. Alors qu'il est hors question de faire circuler en Suisse un TGV à grande vitesse (le peuple suisse a refusé par référendum l'installation de LGV sur son territoire), il s'agit de se rattacher au plus vite à cet axe à grande vitesse européen, d'y articuler le système de mobilité romand, et de désenclaver l'Arc jurassien par des dessertes dont l'opportunité, le coût, la praticabilité seront variables. L'Arc jurassien, dans son acception globale, bénéficie de plusieurs opportunités afin d'accéder aux réseaux à grande vitesse, les gares sont en construction à Belfort/Montbéliard TGV et à Besançon/Franche-Comté TGV, il s'agit donc de les saisir localement. C'est en ce sens que le Forum transfrontalier propose de réfléchir à un Schéma directeur de désenclavement de l'Arc jurassien, par le rail, par la route et par les airs.

c) Les partenaires changent

Autrefois, on parlait SNCF, CFF, CJ, Val-de-Travers, mais ces opérateurs sont en train d'évoluer, notamment sous le coup de l'ouverture des marchés et de leur privatisation, à partir du 1er janvier 2010. Cette situation nouvelle, couplée avec la nécessité de nouvelles dessertes qu'implique le système TGV, mérite réflexion. Ainsi, des synergies seront à négocier entre divers parcours privatisés, par des mesures de cabotage petits parcours sur des tronçons grandes lignes et grands parcours. Il convient donc de réfléchir à une échelle régionale, mais également transfrontalière, en exprimant clairement les besoins spécifiques, en entrant dans les CA (Conseils d'administrations), en participant activement et financièrement aux projets, en faisant valoir la légitimité de multiples intérêts. Les nouveaux équilibres qui vont s'instaurer nécessitent, pour être compris, une prise de conscience du nouvel échiquier mis en place, et un engagement déterminé pour faire valoir et construire les intérêts régionaux et transfrontaliers, à l'image du Transrun, par exemple, projet en cours de ligne ferroviaire souterraine rapide reliant Neuchâtel au Locle, puis Morteau, à l'image de lignes comme celle de Bienne-Delémont-Delle-Belfort/Montbéliard TGV. Il convient donc de maximiser cette ligne TGV à grande vitesse en établissant un cabotage intérieur performant, aussi bien passagers que marchandises. Voilà donc le 3e programme que nous entendons développer, le schéma d'une articulation des projets intérieurs aux projets internationaux, afin de mettre en cohérence les réseaux locaux, trans-régionaux et transfrontaliers avec les nouveaux réseaux européens à grande vitesse.

POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

LE CADRE

La mobilité sous-tend le fonctionnement des territoires

Car, ce programme est l'énorme chance de l'Arc jurassien que de voir, sous ses fenêtres, se construire une Métropole, assise sur l'axe européen tout nouveau de la grande Europe. C'est une opportunité extraordinaire que le Forum transfrontalier entend saisir, c'est son rôle, afin de ne pas voir « passer les trains », mais au contraire de maximiser les possibilités d'irrigation de son territoire. Nous proposons donc de changer de lunettes, et de se projeter dans cette nouvelle Métropole Rhin-Rhône. C'est une chance et un défi possibles et très réalisables.

Transport et territoire

Un territoire est un produit qui évolue au travers de multiples facteurs qui interagissent. La topographie en est un, et l'Arc jurassien en est un bon exemple. En revanche, on ignore trop souvent que le réseau des transports et les systèmes de mobilité qu'il favorise en est un autre, extrêmement puissant. Alors parler de l'avenir, de l'évolution d'un territoire, c'est nécessairement se poser la question de la mobilité qu'il supportera, qu'il autorisera, qu'il favorisera.

Il apparaît dès lors indispensable de se demander quelle peut être, quelle doit être la mobilité de demain pour savoir comment évolueront les territoires. Cette question doit être abordée aux différentes échelles de ce territoire.

L'échelle métropolitaine conditionne les mouvements à l'échelle de l'Arc jurassien

Au sein du territoire de la Métropole Rhin-Rhône, auquel appartient l'Arc jurassien, le projet de développement de la ligne à grande vitesse aura nécessairement un effet très important, puisqu'il va offrir l'opportunité d'un raccordement rapide aux grandes capitales européennes. Mais il faut par ailleurs comprendre que cette ligne modifiera fondamentalement la mobilité au sein de la Métropole, et partant au sein de l'Arc jurassien. En effet, si des dispositions sont prises, visant une meilleure accessibilité à ce réseau grande vitesse, elles permettront des déplacements en son sein qui rendront ses parties atteignables de partout en très peu de temps. Les propositions émises à une échelle vont donc impacter notablement les mobilités à une autre échelle, si tant est que les acteurs soient sensibles à ces opportunités et à ce jeu complexe d'interactions.

Et à l'intérieur de l'Arc jurassien ?

Pour l'Arc jurassien, au-delà de la question de l'accès à cette ligne afin de bénéficier de cette infrastructure, doit donc se poser la question des opportunités à saisir afin de lier entre elles les villes françaises et suisses de l'archipel jurassien. Le système longitudinal européen mis en place constitue une donnée fondamentalement nouvelle, qui impose que l'on se demande comment l'on se raccorde à cette ligne, c'est-à-dire, comment se franchit le Jura, mais également, par contrecoup, comment on se lie mieux en interne de l'Arc jurassien. Ainsi, faut-il imaginer quatre points de franchissement seulement, Vallorbe, Pontarlier, Morteau, Delle ? Peuvent-ils tous se maintenir ? Sont-ils positionnés aux bons endroits ? Ne faudrait-il pas, par exemple, favoriser une desserte par les villes et entre les villes, en exploitant une poursuite de la liaison que créera le TransRUN à La Chaux-de-Fonds ?

POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

LE THÈME

Un TGV arrive, un autre s'en va. La première étape de la ligne Ligne à Grande Vitesse (LGV) Alsace-Bourgogne entrera en service le 11 décembre 2011 en créant de nouvelles correspondances à Belfort-Montbéliard TGV, Besançon/Franche-Comté TGV et Dijon; une liaison quotidienne TGV entre Berne et Paris s'est fermée en décembre 2009. En parallèle, les nombreux déplacements internes à l'Arc jurassien ne cessent de se développer ou, encore, peinent à émerger.

Quelle sera la mobilité de demain dans l'espace Rhin-Rhône ?

Ces questions qui impliquent plusieurs échelles et de nombreux acteurs, déterminent la réflexion relative à la mobilité dans l'Arc jurassien qui a fait l'objet d'une triple session au printemps 2009, avec un regard « grand angle » à l'échelle de l'Europe, et qui a donné sens à l'examen des projets locaux développés dans l'Arc jurassien.

Quel franchissement de l'Arc jurassien entre Rhône et Rhin ?

Selon quelle voies, autant pour le trafic voyageurs que pour le trafic marchandises ? Comment articuler les besoins de mobilité locale, avec la demande exprimée à l'échelle européenne ? Avec quels moyens de transports (rail ? route ? air ?) ? Où établir les connexions entre ces diverses logiques de transport ? Et pour quels usagers ? Quel est le temps supportable pour rallier deux points séparés par la chaîne de l'Arc jurassien ? Ce fut le regard « angle serré » du projet 2009 du Forum transfrontalier, dans le courant de l'automne 2009.

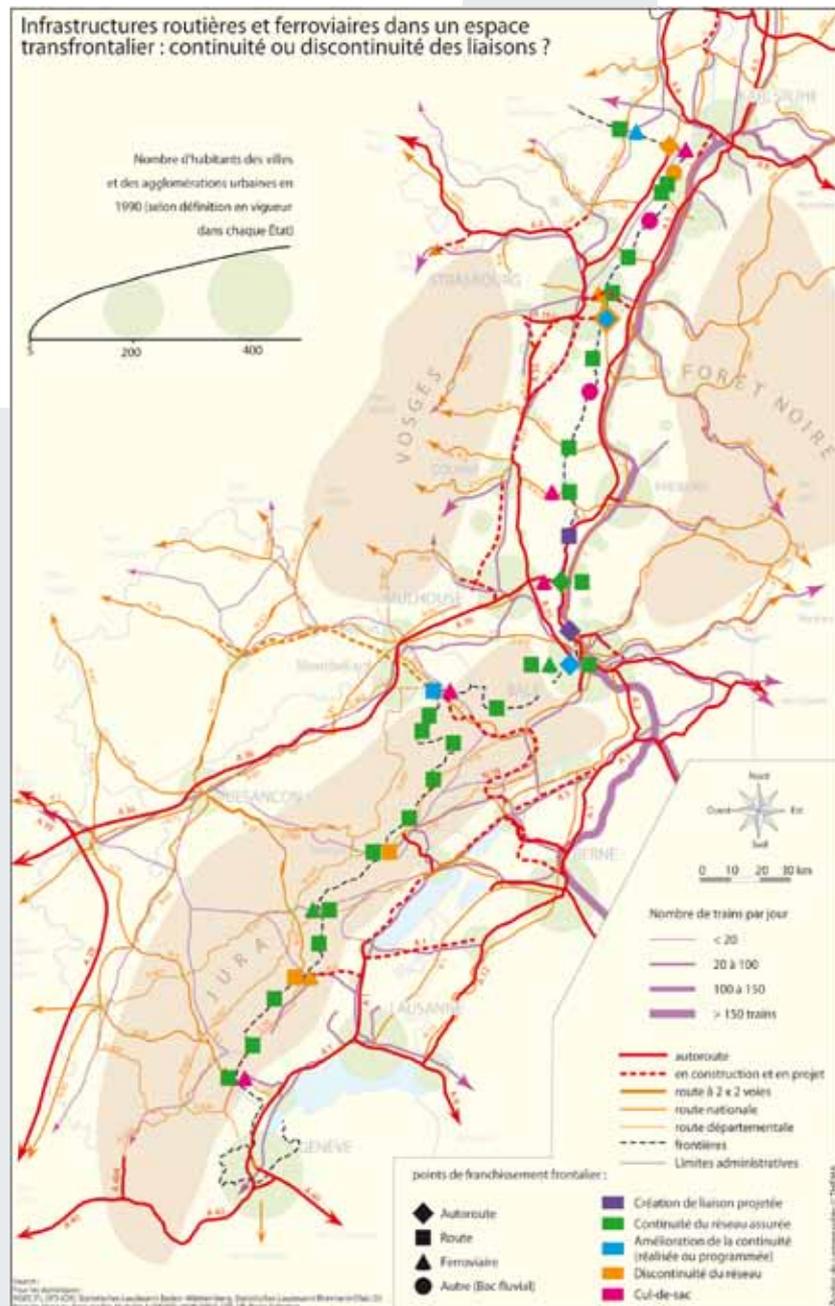
Ce regard croisé est fondamental, car il est fondateur de notre territoire transfrontalier franco-suisse, mais il n'est pas habituel. C'est ce regard qui s'est posé en deux temps et six manifestations, en Franche-Comté et en Suisse, au cours de l'année 2009.

POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 1

Imposer une carte et une représentation transnationales à tous les projets transfrontaliers, entre Rhin et Rhône



POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 1

Exposés à l'école pendant des années aux cartes de la Confédération suisse et de l'Hexagone français, les enfants suisses et comtois devenus adultes ont des référentiels spatiaux d'abord nationaux, conformément aux référentiels utilisés dans les structures scolaires. Les écoliers suisses et français sont donc confrontés à un système de représentation de l'espace qui est singulièrement connoté. Cette imprégnation est telle que les intervenants, suisses et comtois, des diverses manifestations transfrontalières s'expriment souvent - mais de moins en moins - avec des supports géographiques nationaux. Les cartes qu'ils produisent se terminent ainsi fréquemment par un vague libellé tel que « vers la Suisse », ou « vers la France », comme si l'espace du partenaire ne relevait pas des mêmes logiques de développement et d'aménagement.

Schéma de développement

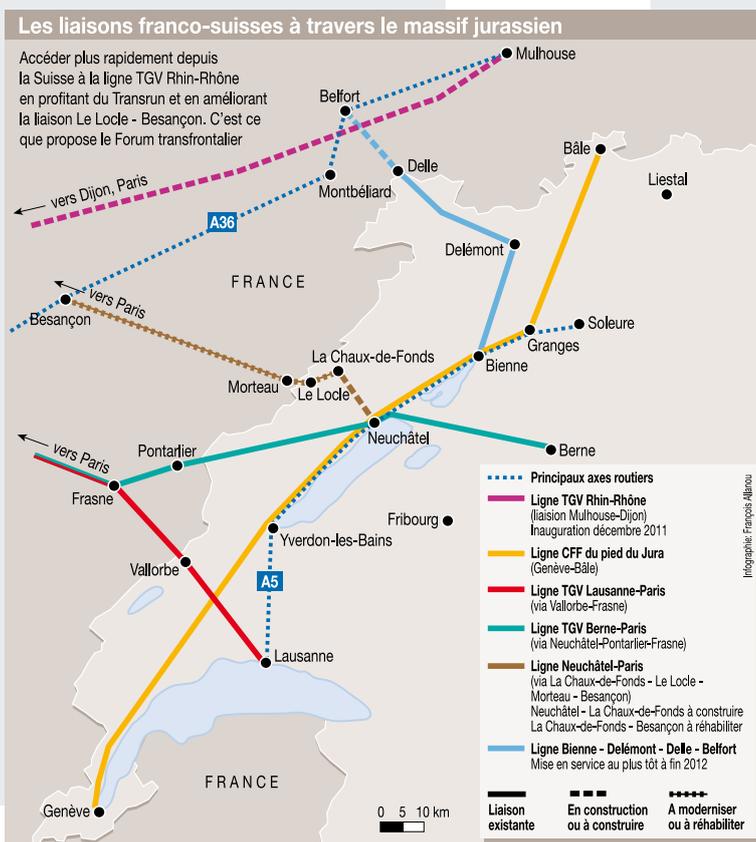
- Il convient d'homogénéiser les représentations publiques de l'espace transfrontalier et de proposer une carte et une représentation transnationales à tous les projets transfrontaliers
- La CTJ sera le partenaire de référence qui propose aux différents acteurs institutionnels et privés, dans l'Arc jurassien, deux types de supports cartographiques : un support technique à différentes échelles et un support plus général à destination des actions de promotion
- Une attention particulière sera vouée à cette exigence par les pouvoirs publics dans leur diffusion propre, ainsi que dans leur diffusion touristique (Offices de tourisme), culturelle (cartes de sites culturels), naturelle (cartes de sites naturels), et scolaires (CRDP, centres de documentation pédagogique)
- Les cartes mettront en évidence les diverses superpositions des fonctions liées aux mobilités (trafics combinés d'emploi, d'études, de tourisme, de liaison de villes de piémont, accès au TGV, etc)

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 2

Créer un Réseau Express Régional, RER de l'Arc jurassien, développer un Schéma de Mobilité transfrontalière interne à ce réseau (SMOT), et favoriser, dans le calendrier de réalisation, le transport collectif ferré

Le réseau ferré de l'Arc jurassien a été considéré pendant longtemps comme une fin de ligne, une destination-butoir, un finistère ; les lignes CFF s'arrêtent à Vallorbe, à Fleurier, au Locle et à Boncourt/Delle ; et les lignes comtoises s'interrompent elles aussi à quelques kilomètres de la frontière suisse. Au mieux ces lignes sont considérées comme des lieux de transit douanier à Vallorbe, Pontarlier, Le Locle ou Boncourt/Delle. Il est donc indispensable de réorienter les finalités en terme d'aménagement et de replacer la focale à la bonne échelle, soit un développement transfrontalier de proximité incluant les logiques de développement des piémonts. La valorisation de ce territoire conçu dans une perspective transfrontalière ne viendra ni de Paris, ni de Berne. En revanche, des possibilités pourraient exister du côté européen, à condition d'élaborer un projet transfrontalier commun solide, exemplaire, avec suivi garanti dans la durée. Par ailleurs, l'interopérabilité des réseaux actuellement trop complexes et souvent anciens n'est pas assurée. S'il perdure, ce handicap péjorera la mutualisation des efforts.



POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 2

Schéma de développement

- Un Réseau Express Régional, RER de l'Arc jurassien franco-suisse, doit relier par le rail ou par la route, les divers éléments de l'armature urbaine de l'Arc jurassien franco-suisse, selon une chaîne de transport à horaire cadencé avec nœuds de correspondance liant les trafics locaux aux départs internationaux
- Ce RER de l'Arc jurassien structurera par quatre liaisons d'approche rapide des grands axes européens, quatre binômes sans rupture de charges : Bienne-Belfort/Montbéliard TGV ; Neuchâtel-Besançon/Franche-Comté TGV via Le Locle; Berne-Pontarlier-Dôle-Dijon ; Lausanne-Vallorbe-Dôle-Dijon
- Ces quatre lignes d'approche rapide déboucheront sur les nouvelles artères du RER Arc jurassien franco-suisse, soit les deux lignes de piémont, celle du pied du Jura suisse de Genève à Bâle, et celle de la LGV Rhin-Rhône ouvrant Paris en 2 heures, mais aussi l'Europe transeuropéenne de Londres, Copenhague, Budapest et Madrid
- Les habitants de l'Arc jurassien disposeront d'un service de cabotage ferré, transfrontalier, régulier, performant et durable, articulé au trafic régional et interrégional. Il doit favoriser le rabattement vers les transports en commun, notamment par le biais de la construction de parkings relais (intermodalité)
- Une recherche d'harmonisation des réseaux trouvera les opportunités et les dispositifs mis en place, avec interopérabilité des infrastructures aussi bien que des matériels roulants
- La mise à l'étude de matériels bimodaux (électriques multi-courants et thermiques) sera privilégiée. De tels matériels roulants pourraient intéresser d'autres trafics transfrontaliers aussi, entre France et Belgique, par exemple
- Le cadencement de chaque ligne sera déterminé par une demande diversifiée selon les besoins des usagers (emploi, études, tourisme, liaison de villes de piémont, accès aux gares TGV, etc), et superposée. A minima, il est demandé la possibilité d'effectuer trois aller-retour dans la journée entre deux villes de piémont franco-suissees (Belfort-Bienne, Besançon-Neuchâtel, Besançon-Lausanne)
- Une superposition des fonctions rentabilisera chaque ligne par un usage combinant à la fois l'emploi, les études, le tourisme, la liaison de villes de piémont, l'accès au TGV, etc
- Les relations transfrontalières de proximité seront articulées à ce dispositif
- Une offre touristique transfrontalière UNESCO de produits ferrés ainsi qu'un Réseau de Manifestations communes UNESCO s'intégreront à cette réflexion (circuit des six sites UNESCO: Arc-et-Senans, Besançon (Vauban), Belfort (Vauban), Ronchamp et La Chaux-de-Fonds (Le Corbusier), La Chaux-de-Fonds et Le Locle (sites industriels urbains), Ville de Berne

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

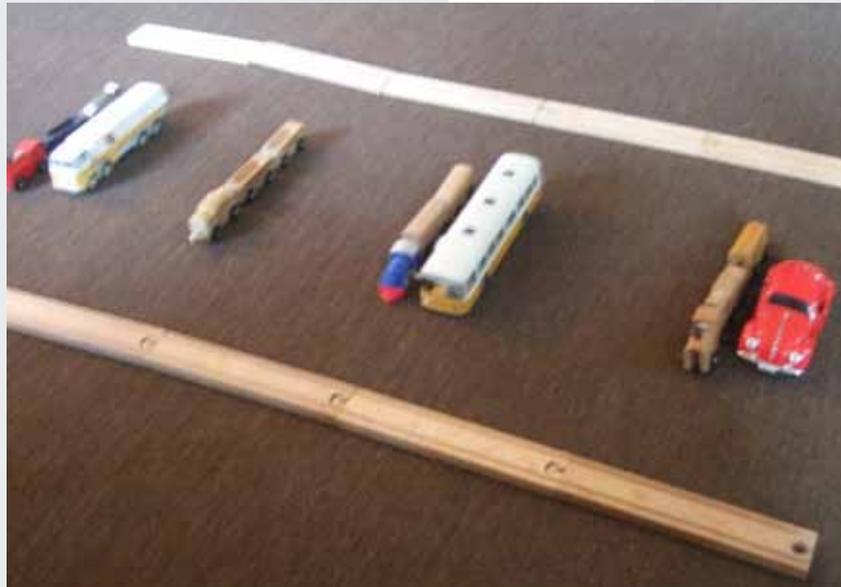
POSTULAT NO 3

Soutenir le développement d'un Réseau routier transfrontalier de l'Arc jurassien, en adéquation avec une offre de transports en commun plus étoffée

- Bien que d'altitude modeste, la chaîne jurassienne n'en est pas moins un obstacle dissuasif ; en certains points, le franchissement du Doubs par exemple, est un problème. Le franchissement de la chaîne se pose en termes différents selon les quatre axes de pénétration.
- L'effort principal étant mis sur le transport public ferré, l'économie du transport routier ne peut être faite pour autant, car:
 - les villes souhaitent désengorger leur trafic de transit urbain (Le Locle, Morteau, Pontarlier)
 - l'organisation en archipels du territoire conduit 25'000 automobilistes à rejoindre les voies de communication ferrée de manière rapide (amélioration du réseau routier) et aisée (zones de modulation de trafics combinés rail-route)
 - la connexion routière à bout touchant de Fuans et du Crêt-du-Loclc, à 12 km de la frontière, est une opportunité à saisir.

En forme d'échelle,
quatre voies de liaison
(rail et/ou route)
des villes de piémont
de l'Arc jurassien

*Photo: Romane et
Jacques-André Tschoumy*



POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 3

Schéma de développement

- Dans tous les cas, seront privilégiées dans le calendrier de construction des voies de transport public ferré
- L'axe autoroutier de Bienne-Belfort est terminé côté comtois; en Suisse, il se termine actuellement entre Tavannes et Courrendlin et entre Courtedoux et Boncourt; le franchissement par Boncourt/Delle sera considéré comme acquis lorsque la Transjurane aura rejoint la Queue-aux-Loups, près de Boncourt
- L'axe autoroutier Neuchâtel-Besançon est l'axe prioritaire des décisions à prendre: la liaison Neuchâtel-Besançon par la route en 1h 15 mn est postulée, à l'instar du trajet Neuchâtel-Genève. Dans cette optique, le raccordement est à trouver entre les deux voies rapides en France, et en Suisse, et qui butent l'une et l'autre à une douzaine de kilomètres de la frontière. l'une, celle des Microtechniques, à Fuans, et l'autre au sortir du Tunnel de la Vue-des-Alpes. Une étude comparative des avantages/désavantages et de faisabilité de liaison de ces deux tracés est postulée par le Forum transfrontalier. Cette étude a été initiée par l'Etat de Neuchâtel, dans le cadre de son étude globale des transports. Cinq ou six variantes sont à l'examen, dont celle du pont sur le Doubs, les unes passant par Le Locle et Morteau et d'autres évitant Le Locle et Morteau.

Une étude privée de Bureaux d'ingénieurs suisses de l'EPFL conduit à recommander une ligne évitant les villes du Locle et de Morteau, et reliant par une voie plus courte les deux bras d'autoroute de Fuans et de La Chaux-de-Fonds. Ce tracé s'élancerait du Crêt-du-Locle, par deux tunnels et un pont sur le Doubs, à l'Est du barrage du Châtelot, et, par le Pissoux, rejoignant Fuans. Il offrirait une économie telle qu'il gommerait les frais déjà engagés par le tracé passant par les villes; il éviterait les villes et ses traditionnels bouchons, sources d'humeurs déclarées à Genève récemment; il serait plus court; il profiterait d'un pont facile à réaliser sur une largeur aussi étroite; il conférerait un gain de temps de 20 mn; il profiterait aux frontaliers motorisés; il serait un répondeur touristique à la passerelle du Saut-du-Doubs. Le Forum transfrontalier a retenu l'idée du pont sur le Doubs comme pertinente en regard des divers trafics transfrontaliers en enjeux.

- L'axe par Vallorbe: l'autoroute Lausanne-Vallorbe est ouverte. Son prolongement vers Pontarlier est partiellement réalisé; son achèvement est attendu par la RN 57. Il s'agit d'un axe qui supporte en certains points, notamment au niveau de la frontière entre Vallorbe et Pontarlier, un triple trafic, international, transfrontalier et local. Le trafic marchandises est très important. Sur cet axe n'existe pas d'agglomération transfrontalière; une offre s'impose de transports en commun destinée aux frontaliers, par le rail ou la route

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 4

Assurer l'accessibilité du Réseau de l'Arc jurassien à l'aire internationale, ferrée, routière et aérienne, soit:

- finaliser les liaisons routière et ferroviaire de Bienne à Belfort/Montbéliard TGV
- favoriser la liaison Neuchâtel-Besançon/Franche-Comté TGV par une poursuite de la liaison ferroviaire souterraine rapide que sera le Transrun de Neuchâtel à la Chaux-de-Fonds, et par un raccordement entre les deux autoroutes nationales qui butent à 12 km de la frontière (Fuans et La Chaux-de-Fonds) ; la construction d'un pont sur le Doubs est de nature à favoriser cette accessibilité
- maintenir une liaison quotidienne du TGV Berne-Paris
- terminer le détournement de Pontarlier et la liaison routière Vallorbe-Pontarlier



POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 4

2,312 milliards d'Euros (dont 316 millions à la charge de la Franche-Comté) sont consacrés aux travaux, très avancés, de la LGV Rhin-Rhône, entre Mulhouse et Dijon. Cette ligne se ramifiera en trois branches, l'une vers Zurich, Francfort, Copenhague (branche Est), une autre vers Paris, la Belgique et la Grande-Bretagne (branche Ouest), une troisième vers Lyon, Marseille, Madrid et la Méditerranée (branche Sud). Les essais se feront à l'été 2011 pour ce qui concerne la première tranche, avec une mise en service prévue le 11 décembre 2011. Les gares de desserte de Besançon-Franche-Comté TGV (au nord de Besançon) et de Belfort/Montbéliard TGV (entre Belfort et Montbéliard) ouvriront simultanément. La durée de parcours Besançon – Paris dans un premier temps ne sera plus que de 2h00, celle de Belfort – Paris de 2h20, celle de Porrentruy à Paris de 2h45.

A ce dispositif s'ajoute la décision du Conseil régional de Lorraine, d'ouvrir l'axe Belfort-Nancy-Bruxelles en provenance de Bâle, Zurich et Berne.

Les 2èmes Rencontres de la Grande Vitesse à Besançon se sont conclues sur l'affichage d'une volonté comtoise commune, au-delà des particularismes et des identités locales à gommer, à transformer en aspirateur une arrivée TGV qui pourrait n'être qu'un ventilateur. Ainsi se mettront en place un réseau de dessertes de qualité, une attribution de mêmes trajets à différentes fonctions de mobilité, à divers usagers, à divers cadencements. A ce titre une intensification du périmètre TER est envisagée. Les acteurs de l'Arc jurassien ne peuvent laisser passer cette opportunité de rallier très vite les principales villes européennes. La communauté de destin franco-suisse de l'Arc jurassien doit se mobiliser de manière à tirer doublement profit de celle-ci, en adaptant la desserte locale à un accès à la grande vitesse, tout en améliorant les connections internes entre les villes de l'archipel jurassien.

Schéma de développement

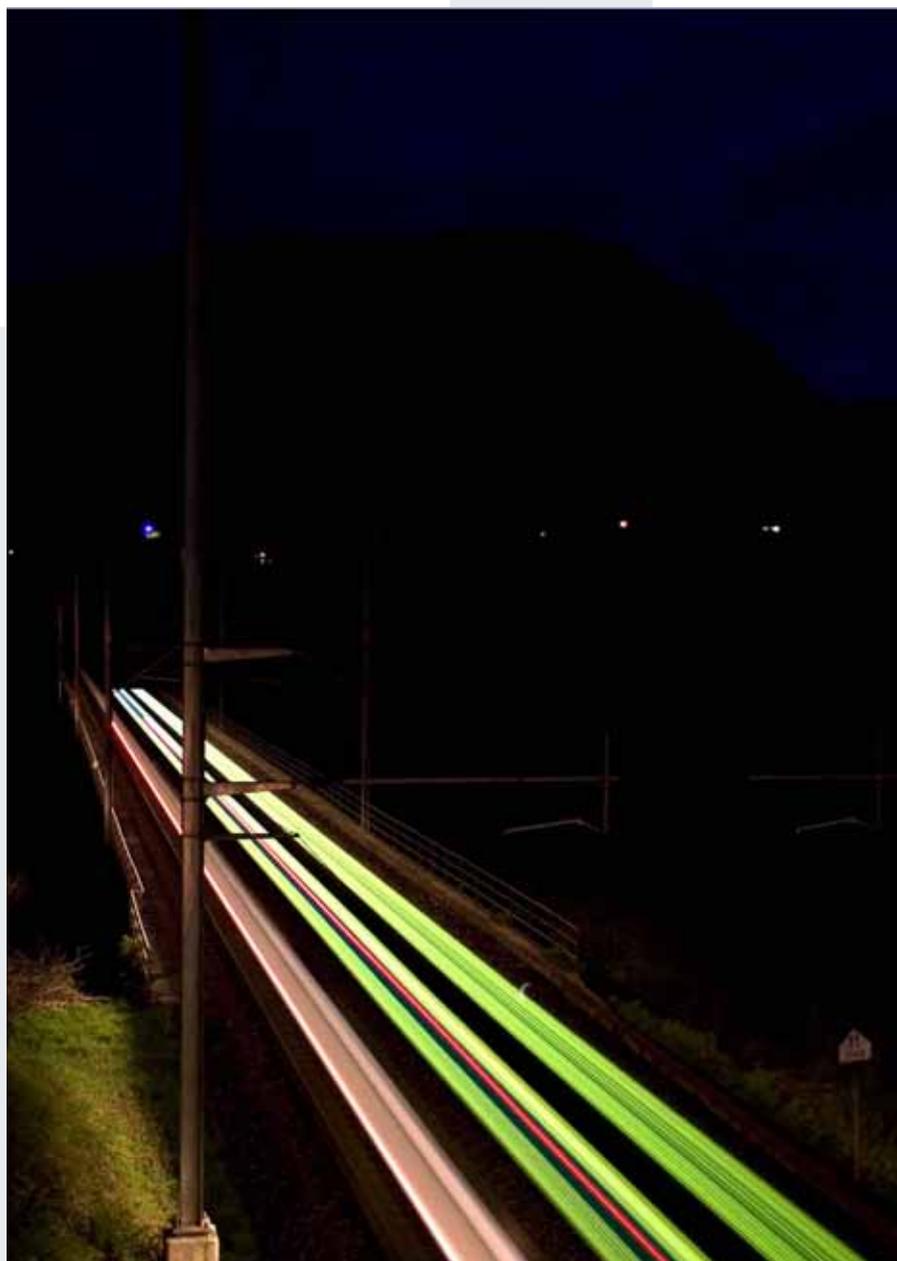
- Il appartient aux acteurs suisses et francs-comtois de proposer un plan de desserte ferroviaire favorisant tous les types d'usagers, imposant l'intermodalité, le cadencement, et un usage non exclusif des réseaux en tenant compte du marché concurrentiel à venir
- Il appartient aux acteurs suisses et francs-comtois de proposer un plan de desserte ferroviaire, afin de créer les liaisons rapide avec les grands courriers des aéroports nationaux et internationaux; avec l'Euro-Airport de Bâle-Mulhouse, Lyon-Saint-Exupéry et Genève-Cointrin
- Les projets d'accès aux réseaux ferrés, autoroutiers et aériens transeuropéens sont à impulser dès maintenant, avec un temps d'accès visé à un peu plus d'une heure
- Assurer à la branche Sud de la LGV Rhin-Rhône-Méditerranée la performance d'une grande vitesse commerciale, soit 320 km/h et plus

| POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE
| POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

| **POSTULATS ET SCHÉMAS**
| **DE DÉVELOPPEMENT**

| **POSTULAT NO 5**

| Par décideurs institutionnels de part et d'autre de la fron-
| tière (Région, Préfecture et arcjurassien.ch), arbitrer les
| options souvent dispersées de l'offre issue de la libérali-
| sation du marché



FORUM TRANSFRONTALIER

LES PORTEURS DU PROJET

CONCEPTION, ORGANISATION,
MISE EN ŒUVRE ET PUBLICATION

JACQUES-ANDRÉ TSCHOUMY

jatschoumy@maisondeleurope.ch

MARCEL SCHIESS

marcel.schiess@bluewin.ch

JEAN-JACQUES DELÉMONT

delemont.j-j@bluewin.ch

BERNARD WOEFFRAY

bernard.woeffray@ne.ch

en partenariat d'accueil avec
le Club 44, La Chaux-de-Fonds

Avec la contribution conceptuelle et rédactionnelle de **Michel Béguelin**, a. conseiller aux Etats (sénateur), Lausanne; et d'**Alexandre Moine**, géographe et professeur des Universités, Besançon, membre du Comité de pilotage du Forum transfrontalier, co-rédacteur.

Ces propositions ont été débattues en Atelier de travail à La Chaux-de-Fonds, le samedi 14 novembre 2009

Outre les personnes citées ci-dessus, ont participé et contribué à l'Atelier: **Rémi Dormois**, directeur du pôle Stratégies et Territoire au Grand Besançon, Besançon; **Nicolas Grandjean**, conseiller en gestion de projets et communication, Auvemier; **Laurent Kurth**, conseiller communal, La Chaux-de-Fonds; **Patrick Real**, directeur-délégué TER Franche-Comté, Dijon; **Jean-Claude Schneider**, ingénieur, La Chaux-de-Fonds; **Thierry Zettel**, secrétaire général de l'Association Trans Europe TGV Rhin-Rhône-Méditerranée, Belfort.

Et, à titre personnel et sans engagement sur les conclusions:

Mireille Gasser, secrétaire générale d'arcjurassien.ch, La Chaux-de-Fonds; **Pierre Loesener**, secrétaire général de la CTJ, Besançon.



MAISON
de l'EUROPE
transjurassienne

L'Agence

Avec le soutien de la



Forum transfrontalier, Neuchâtel,
La Chaux-de-Fonds, Belfort et
Besançon, le 31.12.09

POUR UNE MOBILITÉ TRANSFRONTALIÈRE POSTULATS ET PROPOSITIONS D' ACTIONS

POSTULATS ET SCHÉMAS DE DÉVELOPPEMENT

POSTULAT NO 5

Un plan directeur de mobilité suscite à l'évidence des conflits d'intérêts, il s'agit donc d'arbitrer et de prioriser les choix tant sous l'angle des usagers, des flux, des gabarits, des fréquences et des modes de circulation. Cet arbitrage est d'autant plus nécessaire que l'intérêt général peut entrer en contradiction avec des choix souvent conduits par des intérêts plus particuliers. Dans cet espace devenu pertinent pour et par une mobilité transfrontalière dynamique, il appartient désormais aux autorités des collectivités locales transfrontalières d'assurer cet arbitrage, en:

- imposant une carte et une représentation transnationales à tous les projets transfrontaliers entre Rhin et Rhône
- créant un Réseau Express Régional, RER de l'Arc jurassien, et de développer un Schéma de MObilité Transfrontalière interne à ce réseau (SMOT)
- assurant l'accessibilité du RER de l'Arc jurassien à l'aire internationale, ferrée, aérienne et routière
- combinant l'effort mis sur la route et /ou sur le rail de chacune des quatre voies de franchissement de l'Arc jurassien (Delle-Boncourt, Villers-le-Lac-Le Locle, Pontarlier, Vallorbe);
 - finalisation des liaisons routière et ferroviaire de Bienne à Belfort/Montbéliard TGV
 - rattrapage du retard pris par la liaison Neuchâtel-Besançon/Franche-Comté TGV par une poursuite de la liaison ferroviaire que créera le Transrun à la Chaux-de-Fonds, et par un raccordement entre les deux autoroutes nationales qui butent à 12 km de la frontière (Fuans et La Chaux-de-Fonds) ; le pont sur le Doubs est de nature à favoriser cette liaison
 - maintien de la ligne TGV Berne-Paris
 - achèvement de la liaison routière Vallorbe-Pontarlier
- articulant les options dans le RER de l'Arc jurassien, compte tenu des évolutions de l'offre (par exemple la réduction progressive de la fréquence TGV sur la ligne Berne-Paris)
- créant les conditions de financement permettant que s'imposent des scénarios d'intérêt général (par exemple, connexion des flux TER et TGV à l'endroit de la gare Belfort/Montbéliard TGV). Les retards d'investissements sont une péjoration des systèmes mis en place
- faisant valoir l'effet-réseau des pôles d'échanges dans le cadre de certains projets de collectivités locales opérant trop souvent isolément
- déterminant les critères de décision qui présideront aux choix : soutien des migrations alternantes, contournement urbain, plateforme multimodale, accès à la grande vitesse, création de maillons manquants sur un type de réseau (branche sud du TGV, connexion Fuans-Crêt-du-Locele)