



AVIS DU CONSEIL DE DEVELOPPEMENT TERRITORIAL SUITE A LA SAISINE DU PRESIDENT DU PETR DU PAYS DE LANGRES AU SUJET DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE

AVIS FORMALISE SUITE A UNE REUNION DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DU 25 AVRIL 2022

Philippe GIRAULT (Collège 2), Patrick VARNEY (Collège 1), Christophe MINOUX-FEVRE (Collège 1), Paul HENRY (Collège 2), Alain MARCHAL (Collège 3), Philippe VIGNOT (Collège 1), Jean-Pierre BRUNSEAUX (Collège 1), Claude PIQUARD (Collège 1), Guy COLLIER (Collège 1), Bernard CLEMENT (Collège 1), Marie-Christine BLONDELLE (Collège 1), André KUNZELMANN (Collège 4), Eric MARECHAL (Association DPLACE), Vincelette COMMERCON (Collège 4), Marc DEBRET (Collège 1), Mathieu THIEBAUT (ASSHM)

Après échanges, le Conseil d'administration donne un avis favorable au projet de Plan de mobilité simplifié, conditionné par des réponses aux points mentionnés ci-dessous :

Axe B, adapter l'offre Transport Urbain (B1)

Revoir les dessertes TU Langres qui est incomplète :

- Plus de desserte du quartier Citadelle, du centre-ville de Langres, de la gare SNCF, de la zone Tuilerie, de St Gilles, EHPAD et hôpital.
- Pas de desserte de la zone d'activité des Franchises
- 2 services TAD (pôle d'activité et gare SNCF) peu attractifs car trop contraignant pour réserver et inadaptés pour les personnes extérieures (touristes arrivant à la gare).
- Dessertes insuffisantes des quartier neufs
- Informations via la SNCF (gare, trains) et moyen de rentrer en relation avec le prestataire depuis la gare (multi langue)
- Itinéraire piétons à créer et signaler (multi langue)

Renforcement de l'attractivité de la ville de langres, du Pays de Langres et de la gare en mettant en place une navette (mode crémaillère) en correspondance avec les trains et à destination du centre-ville.

Mesure 3 incompréhensible dans sa rédaction et d'une utilité discutable :

- Une ligne de Langres à Culmont ne peut plus être considérée comme du TU mais comme de l'interurbain (ressort Région GE) et en contradiction avec l'objectif environnemental car desserte routière et en concurrence avec le train.
- Dessertes dans le ressort des TU et du PETR pour ce qui concerne la ZA Franchises, POINFOR et DEFI en partie couvertes ou proposées dans ce document (Centre-Ville, gare, ZA, POINFOR).
- Replacer la desserte du lac de la liez dans la fiche tourisme axe A.

Propositions :

- Compléter le réseau TU et créer un Point d'Echange Multimodal (PEM) à la gare SNCF pour les usagers du train Origine/Destination Culmont-Chalindrey ou autres. Une deuxième ligne de TU serait utile ainsi que la création d'arrêts au centre-ville.



Axe B, Transport à la demande (B2)

TAD hors Langres :

- Améliorer les conditions de réservation pour plus de souplesse, aujourd'hui, réservation la veille pour le lendemain ou le Vendredi pour les Samedis, Dimanches et Lundi. Possibilité de réservation le jour même.

Mesure 3 :

- Quel intérêt de cette mesure ? Pour quel public ? A préciser !

Offre de mobilité inclusive proposée par l'association DEFI non repris dans l'étude (axe E) :

- Location de vélos électriques, scooters, voitures
- Garage solidaire
- Aide au permis de conduire

Offre mobilité inclusive sans doute à renforcer et adapter aux besoins (nombre de véhicules et lieux d'accès, en particulier, sur le volet touristique ou professionnel pour répondre à l'objectif économique et écologique (moins cher et moins polluant). Renforcer le partenariat avec DEFI qui a l'expérience dans ce domaine. S'appuyer sur les maisons de service au public ou maison France services.

Axe B, Transport des élèves (B3)

- Une mesure 4 chiffrée mais absente

Axe C, Schéma Directeur cyclable (C1)

- Trouver une solution au bouchon du tunnel de Balesmes stoppant la voie bleue entre Champagne et Bourgogne.
- Relier la voie bleue et la voie verte
- Prolonger les aménagements futurs RD122 vers les points d'attractivité touristiques (sources de la Marne, accrobranche Saints-Geosmes, Cohons, lac de la Vingeanne, Montsaugeon et PNF.

Axe D

Idee de ligne dynamique de covoiturage entre Langres et Dijon à contre-courant :

- Concurrence avec le train et car TER
- Augmentation de la circulation de voitures sur un axe déjà chargé
- Doublon avec offres du site de covoiturage
- Complémentarité mais pas concurrence

Propositions :

- Rabattement sur les gares SNCF de Langres, Culmont-Chalindrey et Vaux-Sous-Aubigny (dès sa réouverture) pour privilégier un mode économique, écologique et sûr. A savoir qu'un car circule matin et soir entre Culmont-Chalindrey et Is-Sur-Tille en desservant finement le territoire et en permettant des correspondances à Is avec les TER Bourgogne Franche Comté (BFC).

Axe E, faciliter la mise en œuvre de service itinérant (E4)

- S'appuyer sur les Mairies pour offrir ces services avec permanences des services publics qui s'éloignent de la population. Remettre de la proximité, réduire les déplacements et répondre aux besoins des personnes dépendantes (âgées ou jeunes).
- Accès à l'auto partage en s'appuyant sur les maisons de service au public pour un maillage fin (aide à l'accès par le personnel de la MSAP, rôle de l'ambassadeur de la mobilité). Prévoir des moyens de recharge adaptés (charge rapide) sur le lieu de location.
- Sortir de l'isolement des jeunes qui n'ont pas de moyen de déplacement

Axe F :

- Amélioration de l'offre sur les 3 transversales croisant à Culmont-Chalindrey (L10 Reims-Dijon, L4-155 Paris-Dijon et L15 Nancy (Metz)-Dijon et Méditerranée TER, TGV et TET de jour et de nuit.
- Créer un axe spécifique « intermodalité » en lieu et place de l'axe F

Axe intermodalité :

- Reprendre le contenu de l'axe F complété par la création de PEM en dehors des gares SNCF entre différents modes routiers et dans des lieux stratégiques (place Bel'Air, bourgs centres, pôle d'attractivité touristiques, économiques, etc.).
- Développer des PEM ailleurs que dans des gares SNCF

Autres points à éclaircir :

- La place de la Région Bourgogne Franche-Comté et de la métropole de Dijon dans les réflexions et prise de décisions (comité de partenaires) ?
- Rôle des maisons de service au public pour la mise à disposition des véhicules en location (vélos, scooters, voitures, voitures sans permis, etc.) et favoriser un maillage fin ?
- Prise en compte l'étude de Mobili'Terre et du retour du questionnaire sur les habitudes de déplacements des habitant(e)s dans cette étude ?
- Intégrer dans l'étude les mobilités existantes, mutualisation des véhicules sur le territoire.

Exemple :

- Véhicules équipés pour transports de personnes handicapées dans les EHPAD qui pourraient être mutualisés. Faibles heures d'utilisation et des besoins assurés par le département de façon onéreuse.

Financement :

Il serait utile d'ajouter un tableau récapitulatif des recettes et dépenses pour plus de lisibilité, en particulier sur ce qui est déjà en place en y ajoutant les propositions d'amélioration des offres :

- Recettes et dépenses transférées au PETR actuelles (Région, collectivités locales, ville de Langres et Saints-Geosmes, usagers)
- Recettes et dépenses attendues par le PETR pour financer les améliorations en prévision

Volet santé :

- Le rapport mentionne bien le soucis mobilité dans le champ de la santé sur notre territoire mais nous considérons que l'ensemble des informations est dilué dans les différents chapitres : cela rend cette thématique très peu lisible et compressible. Il est à noter que la population considère cette problématique comme prioritaire. Nous suggérons de consacrer un chapitre complet sur cette thématique avec deux sous parties à savoir soins de proximité libérale – hôpital et soins inter régional notamment en lien avec le CHU de Dijon et privé avec le parc Valmy.
- Actuellement nous assistons à une volonté de l'ARS de redéployer territorialement cette offre de soins hospitalières de médecine et de chirurgie. Nous craignons à juste titre que le pays de Langres soit dépourvu de structure digne de ce nom obligeant la population à davantage de déplacements longs et coûteux. Nous assistons à un abandon de soins faute de moyen de transport accessible d'une partie de la population dite fragile – précaire.
- Nous constatons que la population utilise très peu les transports en commun pour se rendre dans ces structures hospitalières sauf en intra-muros pour la ville de Langres pour des raisons évidentes de mobilité et de temporalité. La CPAM selon nos informations va se désengager progressivement sur le financement des transports sanitaires, c'est un élément majeur à retenir pour les futures actions sur cette problématique de mobilité
- Page 32 : « Malgré une offre diversifiée » ce terme nous paraît inapproprié, mention de télé médecine ? (page 33)
- Faut il mentionner la problématique d'accessibilité aux bâtiments accueillant des usagers de la santé ?
- Plusieurs fiches actions consacrées uniquement à cette thématique nous semblent indispensables afin de cibler au mieux les temps de parcours et les flux.
- Il convient également de prendre connaissance du rapport de l'association des maires de France « accès aux soins en milieu rural la bombe à retardement ?

Le Président du Conseil de Développement Territorial du Pays de Langres
Christophe Minoux fèvre