



SCoTerrifortain 2045

Schéma de cohérence territoriale
du Territoire de Belfort

**Co-construire
le Projet d'Aménagement Stratégique**

Séminaire du 15 octobre 2024

3-Se déplacer aisément



Se déplacer aisément

Dans un espace structuré par les grandes infrastructures de transport, comment faciliter les déplacements de courte distance, et notamment ceux qui peuvent être réalisés à partir d'alternatives à la voiture ?

1/ Panorama des contributions des collectivités

Retour sur le questionnaire : Quels facteurs d'attractivité pour le Territoire de Belfort ?

Selon vous, qu'est ce qui rend notre territoire attractif ?

Les **infrastructures de transports** sont à de nombreuses reprises, citées comme un des principaux atouts du Territoire de Belfort :

- Les routes : l'A36, la RN1019 ;
- La LGV ;
- Un aéroport à 45 minutes.

Par conséquent, le Territoire de Belfort est considéré comme **bien desservi** par ces **infrastructures de transport efficaces**.

Le département est aisément ouvert sur d'autres territoires (espace Rhin-Rhône, la Suisse, etc.). Il y a aussi **une proximité entre les territoires qui composent le département**, même en dehors des grands axes grâce à un maillage important de routes départementales.

La mobilité douce et ses infrastructures (pistes cyclables et eurovéloroute) sont moins citées, malgré un réseau dense pour un territoire comme le département.

Quels sont les enjeux de notre territoire ?

La mobilité douce et les alternatives à l'autosolisme apparaissent être le principal enjeu. **Les infrastructures (liaisons, parkings, stations, etc.)** sont aussi un enjeu important et la formulation rédigée par une collectivité synthétise la réflexion « **Optimiser les infrastructures de transports existantes pour développer une politique de mobilité durable** ». Il y a aussi la notion de « **mobilité vers Belfort** » qui est importante, pour des déplacements de proximité, et quel que soit le mode de transport utilisé.

Il y a **l'ambition de sortir du « tout voiture »** et proposer des solutions efficaces de transport intermodal (ou multimodal) :

- **Une offre de transport à la demande (TAD) efficace**, notamment auprès des publics plus vulnérables (les jeunes et les personnes âgées) et ciblée sur des secteurs géographiques ; L'économie circulaire peut être un levier pour la mobilité de certains publics plus spécifiques,
- **Des travaux d'infrastructures qui reposent sur la réalité du territoire et des besoins** (aménagement cyclables par exemple).

Des enjeux sont identifiés sur **les jeunes et les stagiaires/alternants** (des voitures en autopartage type Citroën AMI pour les 14-18 ans).

Il y a également **des enjeux plus localisés** :

- **La liaison entre le nord du département et Belfort et l'autoroute** ;
- **La sécurisation/apaisement de la RD83** ; possibilité de l'étendre sur d'autres tronçons ;
- **Des itinéraires cyclables sécurisés pour rejoindre des hubs de transport** avec un parking vélo sécurisé (ex : relier Petitefontaine, Lachapelle et Felon à Saint Germain où on peut prendre des bus vers Belfort toutes les 30 minutes) ;
- **L'aménagement des diffuseurs dans la CCST** suite à la mise à 2x2 voies de la RN1019 ;
- **La réappropriation de la ligne Belfort-Delle** (temps de transport entre Delle et Belfort excessifs, coûts dissuasifs, horaires inadaptés, etc.) et **l'amélioration de la compétitivité de la ligne**, notamment pour le transport scolaire et les flux domicile-travail (cadencement), *un nouveau cadencement en 2025* ;
- **La réorganisation des transports en commun dans la CCST** pour rendre l'offre plus efficace, *un travail entrepris entre le SMTC et la CCST* ;
- **Des aires de covoiturage** (réduction de l'impact du développement des transports mais une consommation foncière pour créer ces espaces) dans la CCST (travail frontalier), aussi dans les 2 autres intercommunalités.

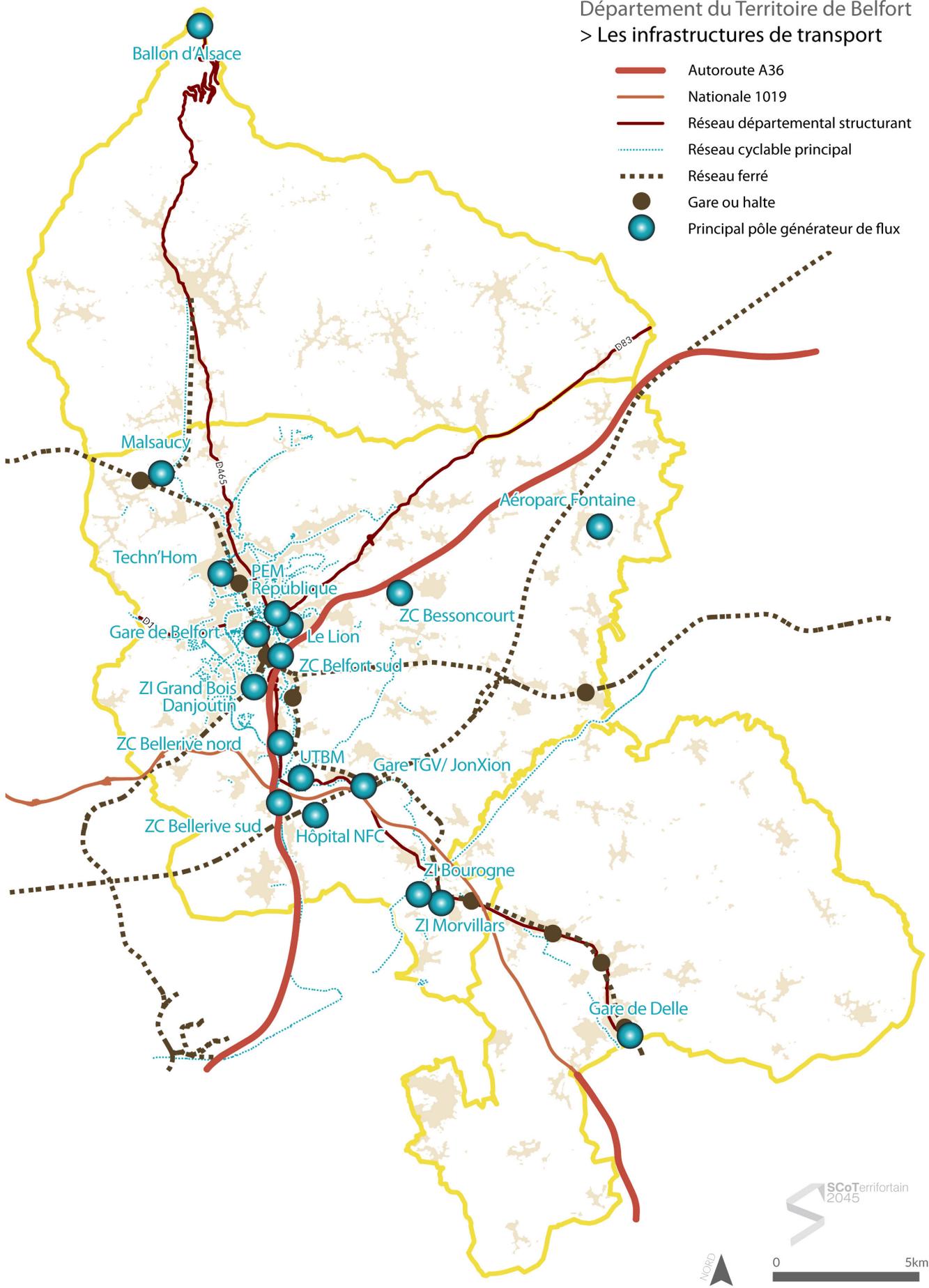
Un enjeu plus transversal va rejoindre les réflexions sur l'armature urbaine : **la création d'un maillage de commerces (alimentaires) et services essentiels, afin de réduire l'utilisation de la voiture (concept de la ville du quart d'heure).**

2/ Synthèse des ateliers du printemps : quels enjeux retenir ?

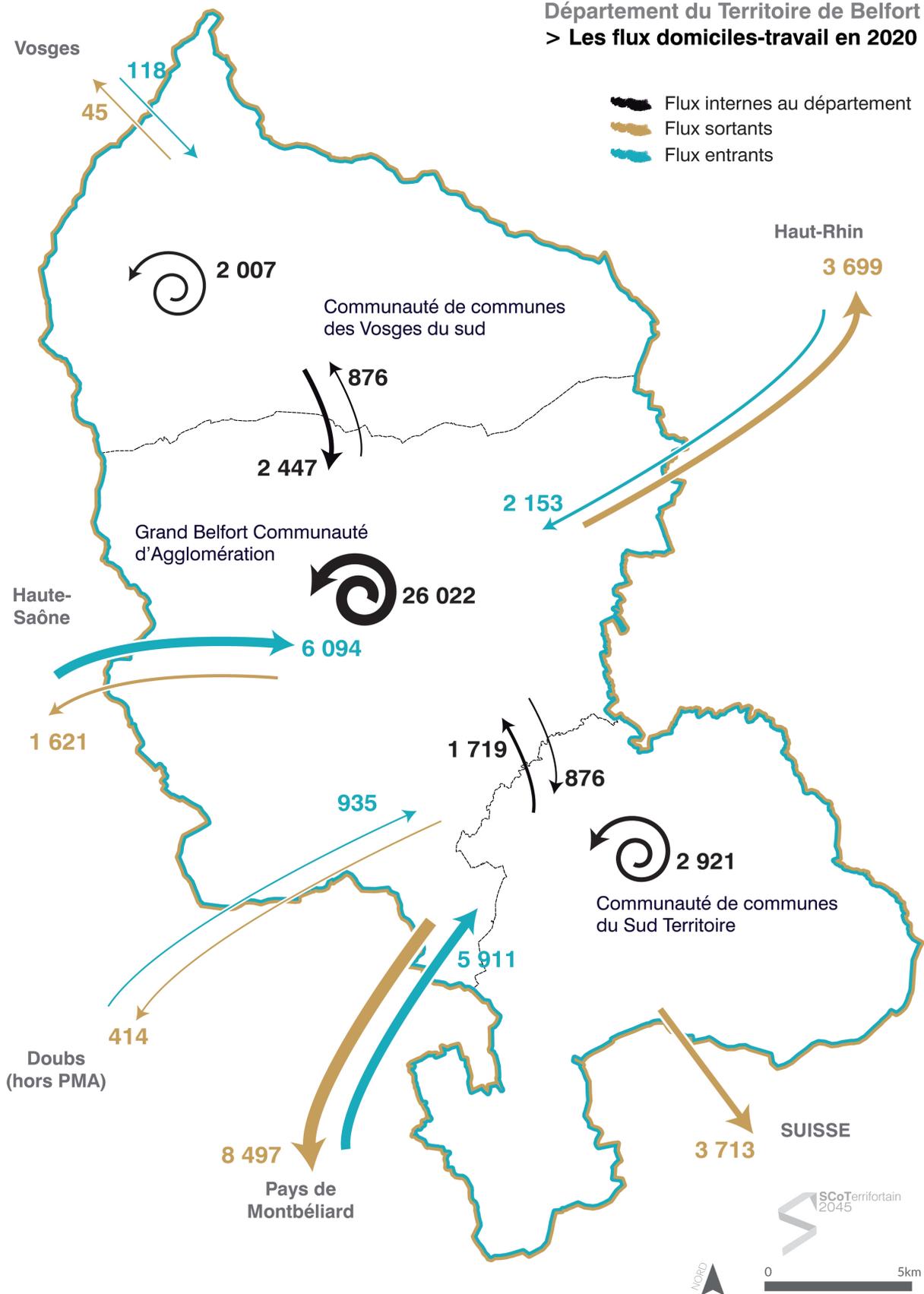
CONSTATS / ÉTAT DES LIEUX	QUESTIONS / PISTES DE RÉFLEXION
<p>Un bon maillage routier, favorable à l'utilisation de la voiture comme principal mode de déplacement</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un maillage routier complet, avec notamment les artères structurantes de l'A36 (25 km) et la RN1019 ainsi un réseau départemental dont la RD19, la RD83, la RD465. - Un trafic en hausse (près de 70 000 véhicules/jour A36, plus de 20 000 v/j RN1019, RD19, plus de 10 000 v/j D83, D465) et un engorgement aux heures de pointe. - La voiture électrique est encouragée et cela ne va pas dans le sens d'une réduction de l'usage de la voiture, notamment en ville. - La nécessité de limiter les flux liés à la voiture pour la transition écologique. 	<p>Les manques et les difficultés pour fluidifier le trafic routier (entrées de ville).</p> <p>La réduction des nuisances face à l'accroissement du transit.</p> <p>La place de la voiture, notamment en ville (stationnement, partage avec les espaces publics, etc.).</p> <p>Quelles solutions pour réduire l'autosolisme (plate-forme, encouragements, aides, etc.) ?</p>
<p>Des alternatives à la voiture avec des marges de progression</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 gare TGV, 10 gares ou haltes ferroviaires en service hétérogènes. - Plusieurs lignes TER aux fréquentations inégales (Belfort-Besançon, Belfort-Delle, etc.) marquées par des dysfonctionnements. - Des problèmes liés aux trains, notamment pour la ligne Belfort/Delle : la tarification, les horaires, ainsi que la mauvaise coordination avec les autres moyens de transports. - Un réseau de transport en commun « Optymo » avec 3 types de lignes et un service efficace sur Belfort et sa première couronne. Des difficultés identifiées et un travail entrepris entre le SMTC et la CCST. - Une application en cours de développement par le SMTC pour faciliter l'usage de différents modes de transport. 	<p>Des trajets plus efficaces et compétitifs vers Belfort (temps de parcours plus rapides), des liaisons plus directes ?</p> <p>La ligne Belfort <> Delle, un nouvel élan ? Un cadencement en 2025 avec plus de trains ainsi qu'une possibilité de relier Delle à Belfort directement. Suffisant ? L'écart tarifaire (avec Optymo), comment rendre la ligne attractive ?</p> <p>L'intermodalité, une coordination des différents modes de transport ; difficile en raison de la facilité à se déplacer en voiture (le parking-relais n'a pas fonctionné par le passé). Promouvoir, sensibiliser : gains pour le portefeuille, la planète et la santé ?</p> <p>Le rabattement vers les lignes structurantes, la solution pour améliorer l'offre en réseau de transport en commun ? Le principe de la ville du ¼ d'heure et rabattre sur les bourgs-centre.</p> <p>Le déploiement du transport à la demande bien que le coût soit important. Un équilibre à trouver et dans la logique de rabattement ? Un travail entrepris entre le SMTC et la CCST (plateau de Croix, secteur Réchesy par exemple).</p>

CONSTATS / ÉTAT DES LIEUX	QUESTIONS / PISTES DE RÉFLEXION
<p>Les mobilités douces</p> <p><i>La mobilité douce englobe les modes de mobilité dits 'actifs' qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (marche à pied, vélo, trottinette, etc.) mais aussi tout moyen de mobilité, collectif ou individuel, contribuant à une baisse des émissions de CO2.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Un réseau cyclable de 75 km linéaires avec des voies cyclables structurantes (EuroVéloroute, Franco VéloSuisse, Coulée verte, Nord Territoire, etc.) complété par un maillage cyclable d'initiative communale. - Des aménagements réalisés et en projet pour favoriser la pratique vélo : stations vélos en libre-service, des aménagements pour stationner (abris, box, arceaux, signalétiques, etc.). - Des vélos électriques en libre-service, action phare que le SMTC souhaite concrétiser. 	<p>Les priorités pour conforter le réseau cyclable ? Des projets engagés. Des chaînons manquants ?</p> <p>Pour les territoires non desservis par une infrastructure cyclable, comment rejoindre facilement les axes existants (en vélo, autre moyen avec parking relais, etc.) ? Quelles solutions ?</p> <p>Le vélo au cœur de l'intermodalité : une coordination des différents modes de transport (bus, TER, vélo station). Prochainement, le VLS électrique par Optymo ?</p> <p>L'usage des pistes cyclables pour les trajets domicile/travail, et pas uniquement pour les loisirs.</p> <p>Les équipements suffisants ? box, arceaux, local vélos (domicile, travail, loisir, etc.).</p>
<p>Des changements de comportements de mobilité à provoquer/inciter</p> <ul style="list-style-type: none"> - Des distances domicile-travail toujours plus élevées (22 km en moyenne) en raison d'une dissociation croissante entre lieu de résidence et lieu d'emploi. - Des boucles de déplacements plus complexes (se former, travailler, se soigner, s'approvisionner, se divertir, etc.) - La qualité des infrastructures routières facilite cette dispersion. - La pratique du covoiturage dans le département : 2 aires de covoiturage matérialisées avec un fort taux d'occupation et des aires « anarchiques ». - Une population vieillissante et davantage celle située en périurbain, les personnes à mobilité réduite, les personnes isolées et parfois sans permis ou n'ayant plus les capacités de conduire. - 40 % des trajets effectués en voiture font moins de 3 km ; les personnes peuvent utiliser un mode de déplacement actif jusqu'à 10 minutes à pied et moins de 15 minutes à vélo et plus généralement pour une distance de moins de 5 km (sondage atelier). Des potentialités d'accroître la part des modes doux sont élevées. 	<p>Des pôles générateurs pour les déplacements quotidiens, support de la définition de l'armature urbaine et la base de l'intermodalité (TAD, parkings relais, covoiturage).</p> <p>Le développement des aires de covoiturage dans les trois EPCI : localisation, services à associer ? Au plus près des lieux de résidence et non du lieu d'emploi.</p> <p>La réduction des distances quotidiennes entre domicile, travail et services (baisse des coûts de transport et du bilan GES, concentre les flux et permet le développement de lignes de transport collectif) ; « Près de chez soi tout ce qui est essentiel sans prendre la voiture ou le moins possible ».</p> <p>La désirabilité des modes doux, de l'intention à la pratique ? Le déploiement du VLS électrique.</p> <p>Les déplacements des personnes les plus vulnérables, l'enjeu de la mobilité solidaire et la place de l'économie sociale et solidaire.</p>

Département du Territoire de Belfort > Les infrastructures de transport



Département du Territoire de Belfort
 > Les flux domiciles-travail en 2020



3/

Les enjeux : tendre vers une mobilité durable et de proximité

Les enjeux « supra » :

- La réduction de l'empreinte énergétique des mobilités.
- L'adaptation le réseau d'infrastructures aux besoins des usagers.
- Assurer une mobilité durable pour tous.

Y répondre dans le SCoT :

- La diminution de l'usage individuel de la voiture par des aménagements qui incitent d'autres modes de déplacement.
- La densification (habitat, commerces, services, etc.) autour des axes TC et selon l'armature urbaine.
- La poursuite du développement des mobilités actives et de l'intermodalité.

La ville du quart d'heure et la mobilité de proximité, une réponse aux enjeux ?



4/

Selon vous, quels sont les principaux enjeux à retenir et quelles sont les orientations stratégiques à inscrire dans le SCoT ?
