

Séminaire SCoT : Élaborer un projet pour un territoire de qualité et attractif

Mardi 15 octobre 2024

COMPTE-RENDU TABLE 3 « Se déplacer aisément »

RAPPORTEUR :

- Maxime CUCHEROUSSET – Chargé de mission Pôle métropolitain Nord Franche-Comté

ANIMATEURS

- Pedro HERMENEGILDO – Chargé d'études (AUTB)

PERSONNES EGALEMENT PRESENTES A LA TABLE

- Emmanuel FORMET – Maire de Danjoutin
- Alain SALOMON – Maire d'Eguenigue
- Rafael RODRIGUEZ – Maire de Méziré
- Jean-Louis HOTTLET – Maire de Grosne
- Gilles COURGEY – 1^{er} Adjoint au Maire de Beaucourt
- Bernard GUERRE-GENTON – Maire de Lagrange

Verbatim :

- « *Quand je suis arrivée dans le Territoire de Belfort, j'ai été impressionnée par le nombre et le poids des infrastructures de transport pour un si petit territoire. Peut-être qu'il faudrait s'en tenir à ça et ne pas développer encore les routes. »*
- « *Les grands axes structurants sont construits. Il faut dorénavant mailler le territoire d'alternatives à la voiture pour permettre aux habitants (consommateurs, patients, salariés, etc.) de rejoindre la polarité la plus proche pour s'éduquer, s'approvisionner, se soigner, se divertir... »*
- « *La dissociation entre le domicile, le lieu de travail et la localisation des services, oblige les habitants à faire usage de leur véhicule pour chaque besoin. C'est l'inverse de la ville vertueuse dans laquelle on n'a pas besoin de prendre la voiture car tout se trouve sur place. »*
- *Ce qui manque dans le Territoire de Belfort, c'est une coordination de tous les réseaux de mobilité. »*

Une meilleure connaissance de la mobilité

Une connaissance des déplacements est essentielle pour toute politique en la matière. Il y a trop peu de relevés de trafic. L'EMD (Enquête Ménages Déplacements) pourra sans doute apporter des éléments de compréhension des déplacements et de comportements des habitants.

Cette connaissance est d'autant importante que la mobilité est très large en fonction des publics : personnes âgées, jeunes, actifs, etc.

Une réflexion est à mener à l'échelle des ZA, centres-villes (pôles d'emploi, flux générateurs, etc.).

Un travail sur des potentiels sites intermodaux et sur le covoiturage pourrait aider à la décision.

Le covoiturage

Le covoiturage a une marge de progression dans le Territoire de Belfort et doit s'appuyer sur les infrastructures routières existantes et sur la localisation des populations concernées par les flux (lieu de résidence, lieux générateurs de flux, etc.). Le choix de l'emplacement de ces aires est important. Le SCoT pourrait travailler et définir des secteurs à privilégier pour y implanter des aires de covoiturage.

Il y a aussi la possibilité du covoiturage autre que pour travailler (s'approvisionner, se soigner, se divertir, se former, etc.). Le TAD (transport à la demande) semble être la solution la plus adaptée. Des communes proposent ce service à ses habitants (exemple Beaucourt, Danjoutin). L'accessibilité à des solutions adaptées aux besoins et notamment par des applications covoiturage : mobijob, carrosse, etc.

Le SCoT et les territoires pourraient définir des réserves d'emprises foncières pour les aires de covoiturage.

Pour le développement d'alternatives à la voiture

Le territoire doit poursuivre le maillage d'alternatives à la voiture (réfléchir : études) et cibler les manques pour rejoindre les structurantes (plus finement) : des liaisons douces de proximité en s'approchant du concept de la ville du quart-heure (proximité).

Le développement d'alternatives à la voiture doit s'appuyer sur une stratégie différenciée selon les secteurs géographiques ; en cœur d'agglomération, plus opportun (et rentable) de proposer des alternatives tandis qu'en ruralité, les solutions sont plus difficiles. Il y a un gros travail de prospective à faire notamment sur les communes rurales. TAD (exemple : Pays Baumois).

La ligne Belfort-Delle est à améliorer pour la rendre plus attractive : horaires, tarif, etc. et une coordination avec l'offre du SMTC.

Pour le vélo, un réseau cyclable se structure dans le département. Il y a dorénavant de nombreuses pistes cyclables. Néanmoins, il y a des manques de liaisons notamment pour le travail.

Une offre nouvelle avec les vélos libre-service (VLS) est proposée par Optymo depuis 2013. En 2025, la flotte de vélos musculaires sera remplacée par des vélos à assistance électrique (VAE). Cette alternative allonge les distances potentielles parcourues et peut se positionner comme un complément au réseau TC (transport en commun) d'Optymo hors du réseau urbain.

Plus de sensibilisation et de communication

La sensibilisation est essentielle et dès le plus jeune âge. Les jeunes enfants sont les futurs utilisateurs des réseaux de transport. Des initiatives locales existent comme le pédibus, la rosalie (Beaucourt), le permis cycliste enfant en école primaire.

Des comportements générationnels différents sont à tenir compte dans les politiques publiques.

La sensibilisation passe aussi par les habitants et les entreprises en appuyant sur une communication des dispositifs ou actions (prise en charge de l'abonnement transport par l'employeur, aide pour l'achat d'un vélo à assistance électrique VAE), des gains potentiels (budget, santé, temps, etc.).

Cela passe aussi par le besoin de faciliter/encourager la visibilité de l'offre existante, des dispositifs et des aides mobilisables : développement d'une plate-forme pour encourager les déplacements autre que l'autosolisme (visibilité d'une application), et voire une complémentarité avec l'économie solidaire.

La prise en compte des modes doux (actifs) dans tous aménagements et projets urbains

Le SCoT et les territoires pourraient encourager une intégration de la mobilité douce dans les aménagements routiers et urbains (voirie, place, espace public, etc.) et projets urbains (usages, modes) et en associer les différents acteurs, financements FEDER-Région (travailler sur la localisation ; études).

Des pistes ont été identifiées :

- L'anticipation d'équipements pour les modes doux lors de rénovation/construction d'équipements publics, pôles commerciaux, etc.
- Un état des lieux des manques d'équipements dans les pôles générateurs de mobilité (gare, ZA, etc.) / partager avec les entreprises.
- La réserve d'emprises foncières pour les aménagements en faveur des déplacements doux (autres alternatives).

Les orientations retenues :

- **Intégrer les modes doux dans tous les aménagements et projets urbains.**
- **Décarboner la mobilité par des alternatives à l'autosolisme : covoiturage, modes actifs, etc.**
- **Sensibiliser et communiquer sur les gains (financiers, environnementaux et sanitaires).**