



Révision du SCoT

Compte-rendu du 18 mars 2024

Atelier 1 : Capacités d'accueil – La mobilité dans le SCoT

ÉTAIENT PRÉSENTS

- Jean-Marie Herzog (Président du SCoT)
- Françoise Ravey (Vice-Présidente du SCoT)
- Sandrine Larcher ('Rapporteuse' CCST)
- Annie Baulay (GBCA)
- Dominique Jeannin (GBCA)
- Bernard Guerre-Genton (GBCA)
- Anne-Sophie Peureux-Demangelle (AUTB)
- Anne Quenot (AUTB)
- Pédro Hermenegildo (AUTB)
- Hélène Kauffmann (AUTB)
- Clara Richard (AUTB)

Verbatim : « La dispersion des habitants, des emplois, des commerces et des équipements accroît les déplacements quotidiens et l'usage de la voiture »

Cet atelier traite des capacités d'accueil du territoire, à l'appui de deux thématiques qui ont donné lieu à des échanges sur :

- La mobilité dans le Territoire de Belfort,
- La réflexion sur l'armature urbaine.

La présentation est téléchargeable au lien suivant : <http://scotbelfort.fr/revision>

Ce compte-rendu est un relevé des échanges et des interventions.

Concernant les prochaines étapes du SCoT, il est précisé que le comité de pilotage devra se réunir à l'issue des ateliers. Il conviendra de parvenir à un consensus pour construire un Projet d'Aménagement Stratégique (PAS) qui convienne à tous. La population sera également associée aux travaux, puis consultée et la décision finale sera prise par le comité syndical. Les enjeux et les orientations qui se dessinent sont encore à définir.

L'atelier du jour porte sur le sujet de la mobilité, thème majeur pour la définition de l'armature globale qui devrait être requestionnée dans le cadre du nouveau SCoT.

La mobilité dans le SCoT :

Madame Ravey rappelle, en préambule, qu'il est important de préciser les caractéristiques et le ou les rôles attribués aux pôles, mais aussi aux autres communes, sur la base d'enjeux interdépartementaux.

Mme Baulay souhaite aborder l'usage des pistes cyclables pour les trajets domiciles/travail, et pas uniquement sous l'angle des loisirs.

La qualité des infrastructures routières du territoire de Belfort :

M. Guerre-Genton souhaite savoir si des comptages en matière de trafic des poids lourds sont disponibles.

Mme Kauffmann soulève la difficulté d'obtenir des chiffres récents puisque les comptages routiers sont onéreux et ne sont fait qu'à la suite de demandes ponctuelles.

Les flux pendulaires domicile/travail :

Mme Kauffmann ajoute que l'enquête ménage (EMC²) en cours à l'échelle du pôle métropolitain apportera un éclairage supplémentaire ainsi que des données complémentaires à celles de l'INSEE. L'enquête permettra notamment de dresser un état des lieux de l'ensemble des déplacements des habitants du Nord Franche-Comté (travail, loisirs, commerce, ...).

M. Guerre-Genton souhaite savoir s'il est possible de réaliser une comparaison avec les territoires limitrophes concernant les kilomètres moyens parcourus pour le trajet domicile/travail. Cette demande sera étudiée et incluse dans le diagnostic.

Les infrastructures cyclables et ferroviaires :

Les échanges montrent différents problèmes liés aux trains, notamment la problématique de la ligne Belfort/Delle. La tarification mais aussi les horaires, ainsi que la mauvaise coordination avec les autres moyens de transports, sont des difficultés qui impactent négativement les usagers ou potentiels usagers. Mme Larcher signale que le plan de mobilité a évolué en Suisse du côté de Bienne, engendrant, par conséquence, un stationnement anarchique dans la commune de Delle où l'aire de covoiturage est maintenant saturée. Elle suggère de **travailler autour d'enjeux réels et notamment sur les déplacements des lycéens qui ne fréquentent pas cette ligne de train aujourd'hui.**

Mme Ravey évoque **la concurrence entre le bus et le TER alors qu'il faudrait tendre à une complémentarité.** La tarification est aujourd'hui trop élevée.

Mme Kauffmann précise qu'une étude mandatée par le SMTC est en cours à l'échelle du Sud Territoire, dans le but de repenser l'offre de transport.

M. Guerre-Genton et Mme Larcher s'accordent à dire que **la ligne Belfort/Delle est une ligne compliquée mais importante et qui mérite d'être repensée**. Celle-ci ne pouvant qu'apporter une plus-value aux communes desservies ; une réflexion à long terme pourra certainement déboucher sur une augmentation de sa fréquentation.

Mme Baulay suggère de prendre exemple sur l'Alsace qui possède une politique beaucoup plus axée sur la coordination de tous les réseaux de mobilité. Selon elle, le Territoire de Belfort manque d'ambition en la matière et un changement de mentalité est nécessaire pour inciter davantage les citoyens à se déplacer en transport en commun au lieu de prendre leur voiture. Il est toutefois compliqué de comparer le Territoire de Belfort aux territoires urbains plus denses.

Les données d'Optymo :

Mme Quenot remarque qu'il est **important de prendre en compte la situation des personnes vulnérables** (population vieillissante et plus particulièrement celle située en ruralité, les personnes à mobilité réduite, les personnes isolées et parfois sans permis ou n'ayant plus les capacités de conduire). Le sujet de **la mobilité solidaire est aussi un réel enjeu dans notre département**.

Les politiques publiques actuelles vont dans le sens d'une disparition des véhicules diesel et les participants s'accordent sur la nécessité de limiter les flux liés à la voiture. La voiture électrique est plébiscitée et cela ne va pas dans le sens d'une réduction de l'usage de la voiture, notamment en ville.

Bien que la moitié de la population possède un Pass Optymo et que les transports en commun soient efficaces sur Belfort et sa première couronne, le service de transport diffère sur le reste du département, en raison notamment d'une plus faible densité. Il pourrait être intéressant de déployer un service de transport à la demande pour certaines communes bien que le coût soit important. Un équilibre est donc à trouver.

Les données sur les vélos en libre-service (VLS) :

Présents à Belfort (et 1^{ère} couronne) et à Delle, ces services donnent satisfaction aux usagers. L'équipement d'autres communes en VLS semble difficile de par le coût généré et l'organisation de rééquilibrage des stations. L'enquête ménage apportera des informations quant au souhait de la population à pouvoir accéder à des vélos électriques en libre-service, action phare que le SMTC souhaite concrétiser à moyen terme.

Mme Quenot indique qu'une association, basée à Audincourt, restaure les vélos pour les mettre ensuite en vente ou en location. Elle aide également les employeurs à s'équiper de vélo électrique en les renseignant sur les aides existantes. M. Herzog ajoute, qu'à Belfort, la municipalité a équipé sa propre flotte de vélos électriques depuis 2014 et qu'il y a de moins en moins de véhicules thermiques.

Afin de dynamiser la séance, un quizz est proposé aux participants sur le thème de « la ville du quart d'heure » :

[Rappel du concept de la ville du quart d'heure : trouver près de chez soi tout ce qui est essentiel (pour faire ses courses, pour travailler, pour pratiquer des loisirs, pour se cultiver, pour se soigner, ...) en moins de 15 min à pied.]

Question : Jusqu'à quelles distances (temps ou km) êtes-vous prêts à utiliser un mode actif ?

Les différents échanges montrent que majoritairement 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 5km.

Question : Que pensez-vous nécessaire de trouver dans un rayon de 10 km de votre domicile ?

Les réponses sont les suivantes (exprimées à la majorité) :

- *Oui : généraliste, primeur, zone de loisirs, zone naturelle ombragée, atelier de réparation de cycle, pharmacie, café-bar, librairie*
- *Non : magasin de bricolage, médecine douce, salle de sport, coopérative agricole*
- *Oui et non (moitié-moitié) : étendues d'eau*

Les participants pensent qu'il est important de trouver également la poste, une bibliothèque et une maison France Service à moins de 10km de chez soi.

Question : A quelle fréquence pratiquez-vous un mode actif pour un motif de déplacement utile/essentiel ?

- *Tous les jours : 3 personnes*
- *3 fois par semaine : 2 personnes*
- *Une fois par semaine : 1 personne*
- *2 fois par mois : /*
- *1 fois par mois : /*
- *Encore moins souvent : 1 personne*

Mme Kauffmann termine cette 1^{ère} partie de réunion en rappelant qu'en agglomération, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de 3 km. En moyenne, un déplacement à pied dure 14 minutes, et à vélo 18 minutes. Il apparaît donc **nécessaire de rendre les modes doux accessibles mais aussi désirables**.

L'armature territoriale dans le SCoT :

M. Herménégildo indique que la question de l'armature est importante dans le SCoT et qu'elle est définie ici comme « la structuration du territoire avec une hiérarchisation des pôles ». Il s'agit des prémices de la réflexion à ce sujet.

Le bilan du SCoT actuel permet d'affirmer que les pôles sont aujourd'hui fragilisés, notamment par les pertes d'habitants et d'emplois entre 2009 et 2020 et par le phénomène de « périphérisation » de l'emploi et des commerces (avec des zones 'extérieures aux communes' qui concentrent la majorité des emplois, comme l'hôpital, la JonXion...). Une dissociation entre le domicile, le lieu de travail et la localisation des services, qui dégrade l'offre en services et oblige les habitants à faire usage de leur véhicule pour chaque besoin.

Mme Quenot note que cet état des lieux est aujourd'hui l'inverse de la ville idéale et vertueuse dans laquelle les habitants n'ont pas besoin de prendre la voiture car tout se trouve sur place. Ceci remonte peut-être aux années 90, période où chaque collectivité souhaitait avoir sa propre zone d'activité.

Mme Larcher prend l'exemple de la ville de Delle qui possède la plupart des services recherchés par les habitants (commerces divers, collèges, lycée etc), et qui est proche de Beaucourt et de Grandvillars lesquelles vont compléter l'offre ; les habitants sont ainsi à moins de 10 minutes de tout.

On note ici l'attachement des élus à leur intercommunalité qu'ils ont à cœur de préserver. Ces communes s'apparentent donc aux villes du quart d'heure.

M. Guerre-Genton estime que **la véritable difficulté sera de mettre les transports en commun au centre de ces déplacements entre communes car aujourd'hui la voiture reste le mode de transport le plus rapide.**

M. Herménégildo explique que c'est pour cela que le territoire doit se doter d'une armature. Cela servira à réduire les distances quotidiennes entre domicile, travail et services, permettra aux différents territoires d'avoir des services en plus et surtout de réduire la fuite des consommateurs.

Mme Larcher pense que la ville de Beaucourt doit être conservée comme pôle même si cette ville profite davantage de l'aire d'attraction de Montbéliard et d'Audincourt.

La question est posée pour Bourogne, a-t-elle besoin d'être un pôle au vu de sa proximité avec Morvillars et de Grandvillars ?

Se pose aussi la question de Rougemont-le-Château et d'Etueffont également désignées comme pôle. Pour Rougemont-le-Château, il est répondu que son statut de pôle est légitime au vu notamment de sa capacité à éviter la fuite de consommation des habitants vers l'Alsace. Il ne faut pas oublier qu'en effet, certaines communes ont été retenues comme pôle en raison de leur situation géographique. La polarité est moins évidente pour Etueffont. A-t-elle besoin d'être un pôle au vu de la dynamique observée et du statut de sa voisine, Rougemont-le-Château.

La nouvelle armature devra faire consensus et il est proposé que chacun réfléchisse à une nouvelle proposition.

M. Guerre-Genton clôt les échanges en constatant que la ville de Belfort est en train de créer une véritable attractivité pour les habitants en améliorant son cadre de vie. Mme Ravey remarque qu'il lui manque encore de belles boutiques pour vraiment devenir attractive car beaucoup de locaux sont vacants dans le centre-ville.

Que retenir de cet atelier au regard des raisons pour lesquelles le territoire doit se doter d'une armature ?

1. Réduire les distances quotidiennes entre domicile, travail et services (réduit les coûts de transport et le bilan GES, concentre les flux et permet le développement de lignes de transport collectif).
2. Permettre aux territoires d'avoir davantage de services (développement ou maintien de services dépendant des équipements présents, tend à l'hyper-proximité des commerces et services essentiels, favorise la mixité des fonctions au sein des pôles).
3. Réduire la fuite des consommateurs (facilite les consommations sur place et encourage le recours à des alternatives à la voiture pour chaque besoin).