

Révision du SCoT

Atelier n°1

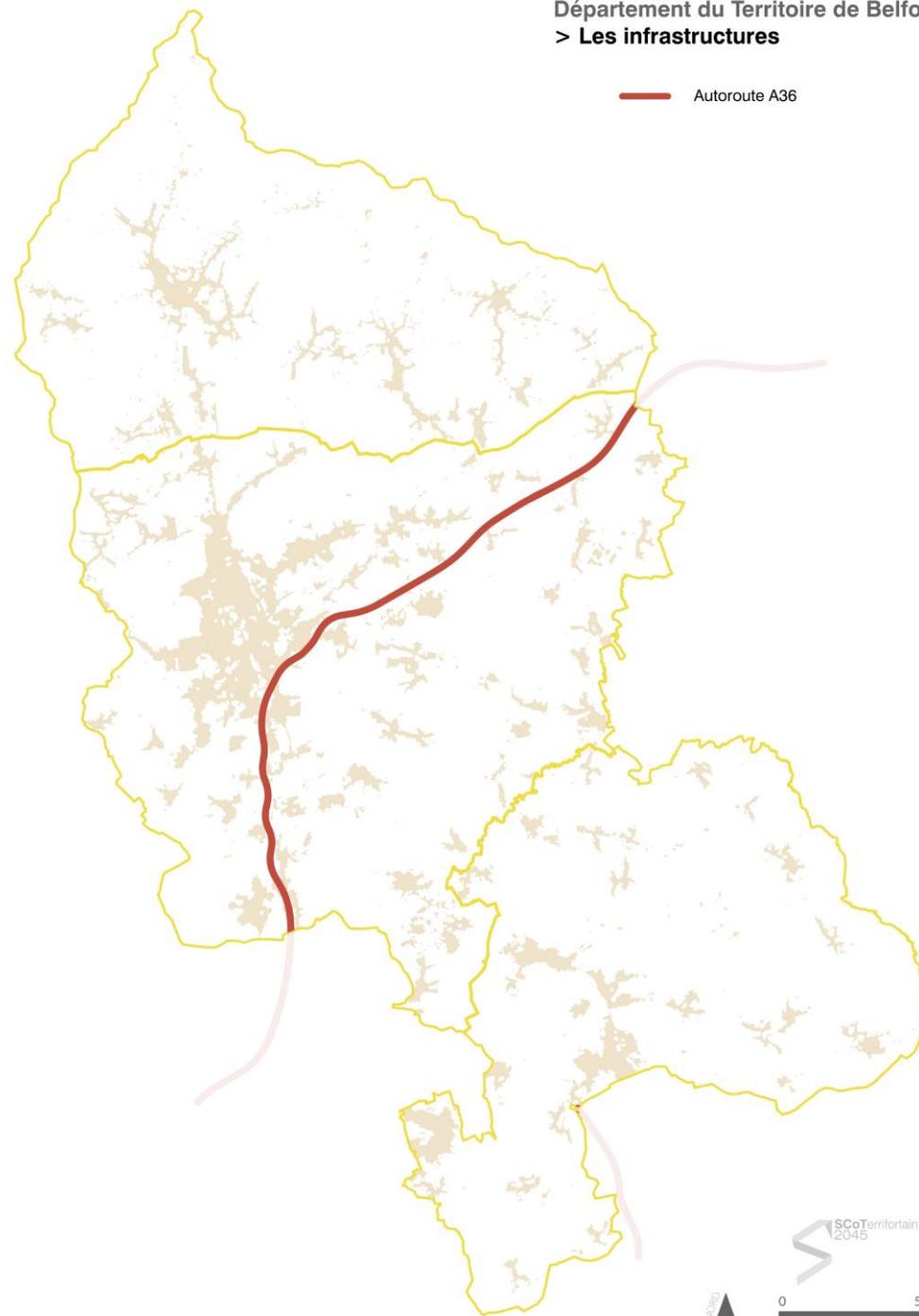
Les capacités d'accueil

La mobilité dans le SCoT

La qualité de nos infrastructures



Département du Territoire de Belfort
> Les infrastructures



- 25 km dans le département
- 60 000 véhicules/jour en moyenne, observés ces dernières années
- 5 échangeurs/sorties
- De l'engorgement en heure de pointe à l'échangeur de Sevenans



Département du Territoire de Belfort
> Les infrastructures

- Autoroute A36
- Nationale 1019

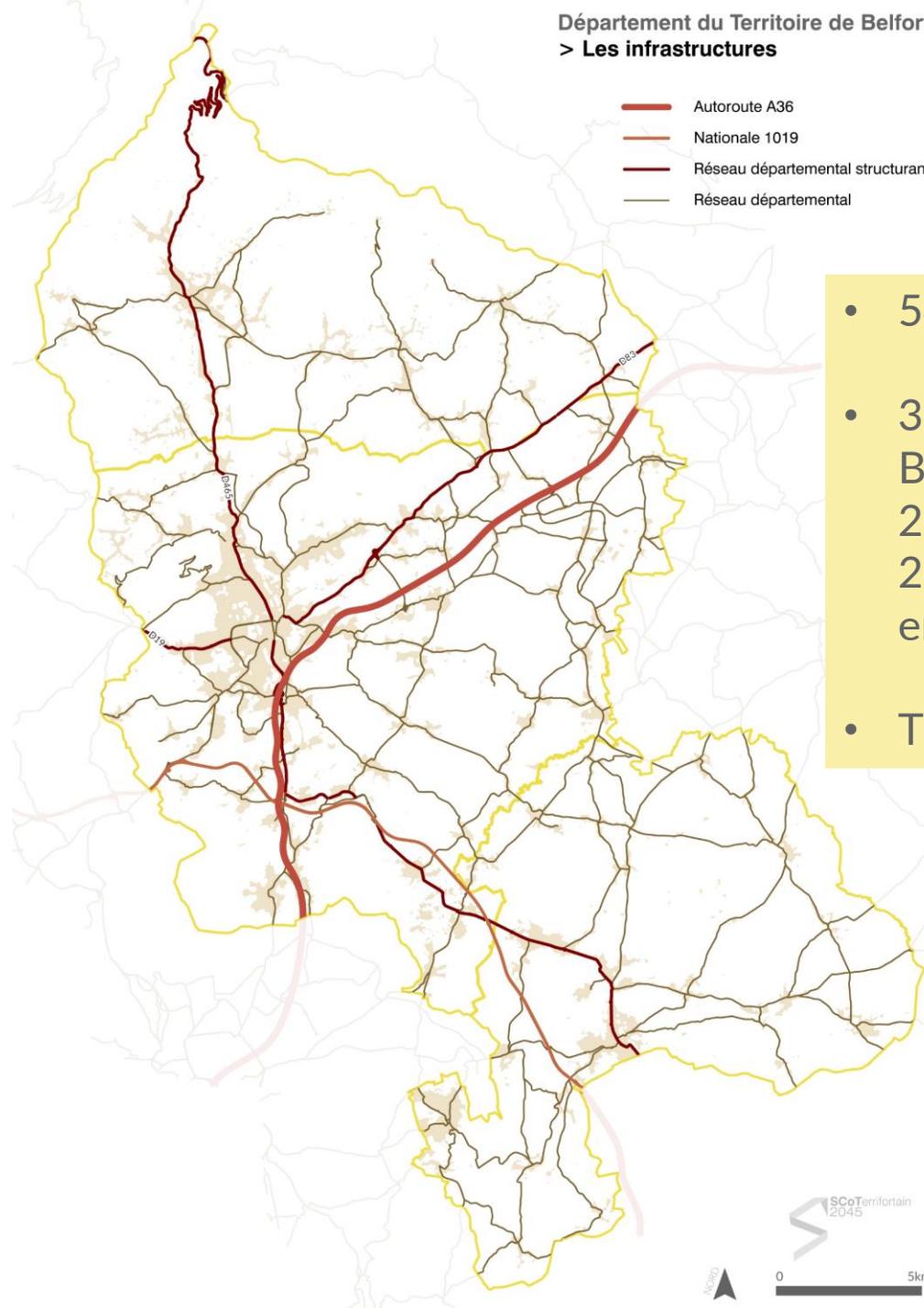


- 22 000 véhicules/jour en 2022
- Une vingtaine de km dans le département
- Accès rapide à la Suisse et à l'A36
- Un projet de deux fois deux voies pour fluidifier le trafic

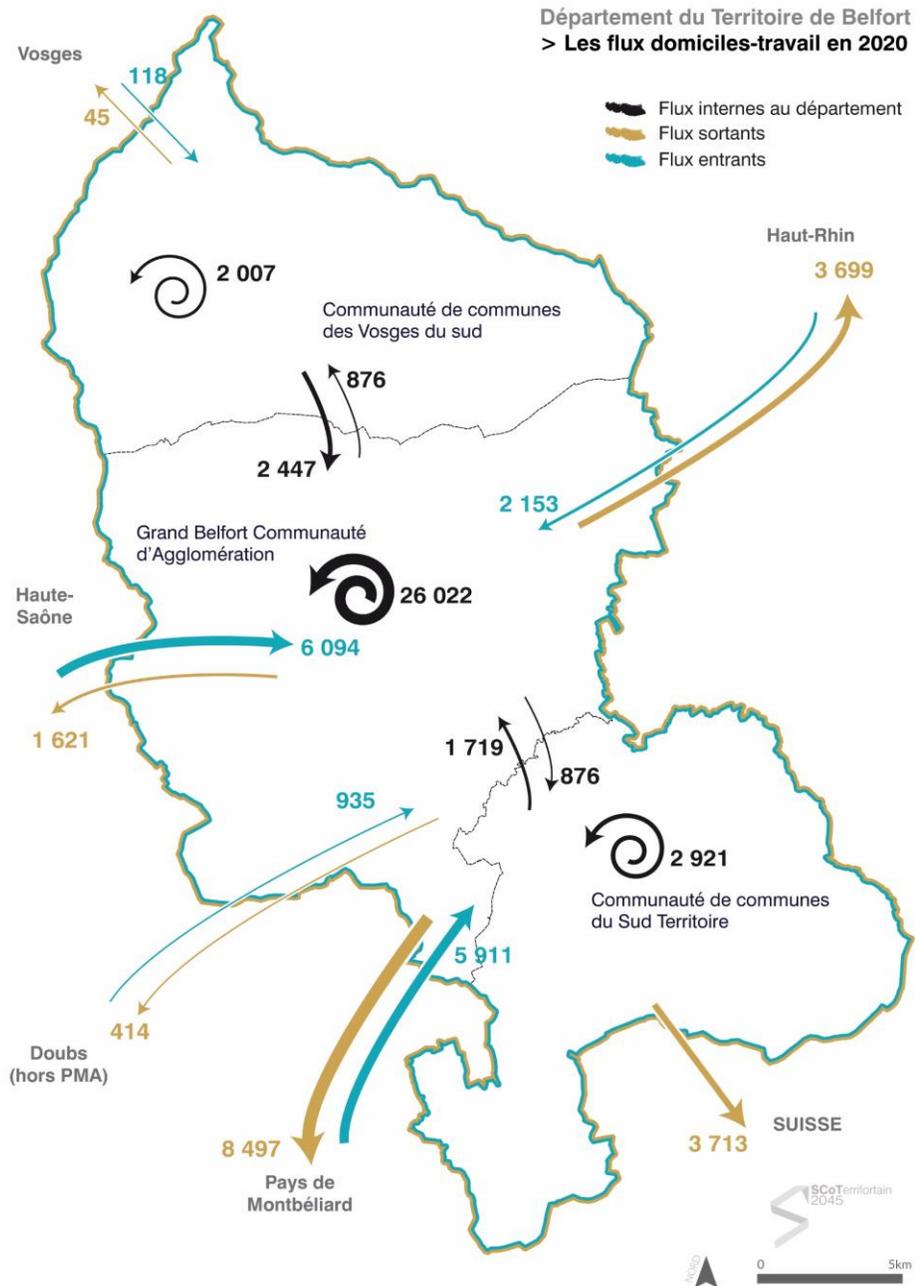


Département du Territoire de Belfort
> Les infrastructures

- Autoroute A36
- Nationale 1019
- Réseau départemental structurant
- Réseau départemental



- 548 km de départementales
- 3 RD structurantes desservant Belfort : RD19 (19 500 véh/jour en 2019) ; RD83 (11 200 véh/jour en 2015) ; RD465 (14 000 véh/jour en 2015)
- Toutes les communes desservies



- Des disparités entre EPCI
- 22 km entre le domicile et le lieu d'emploi en moyenne
- Des trajets principalement réalisés en voiture
- 756 véhicules pour 1000 habitants

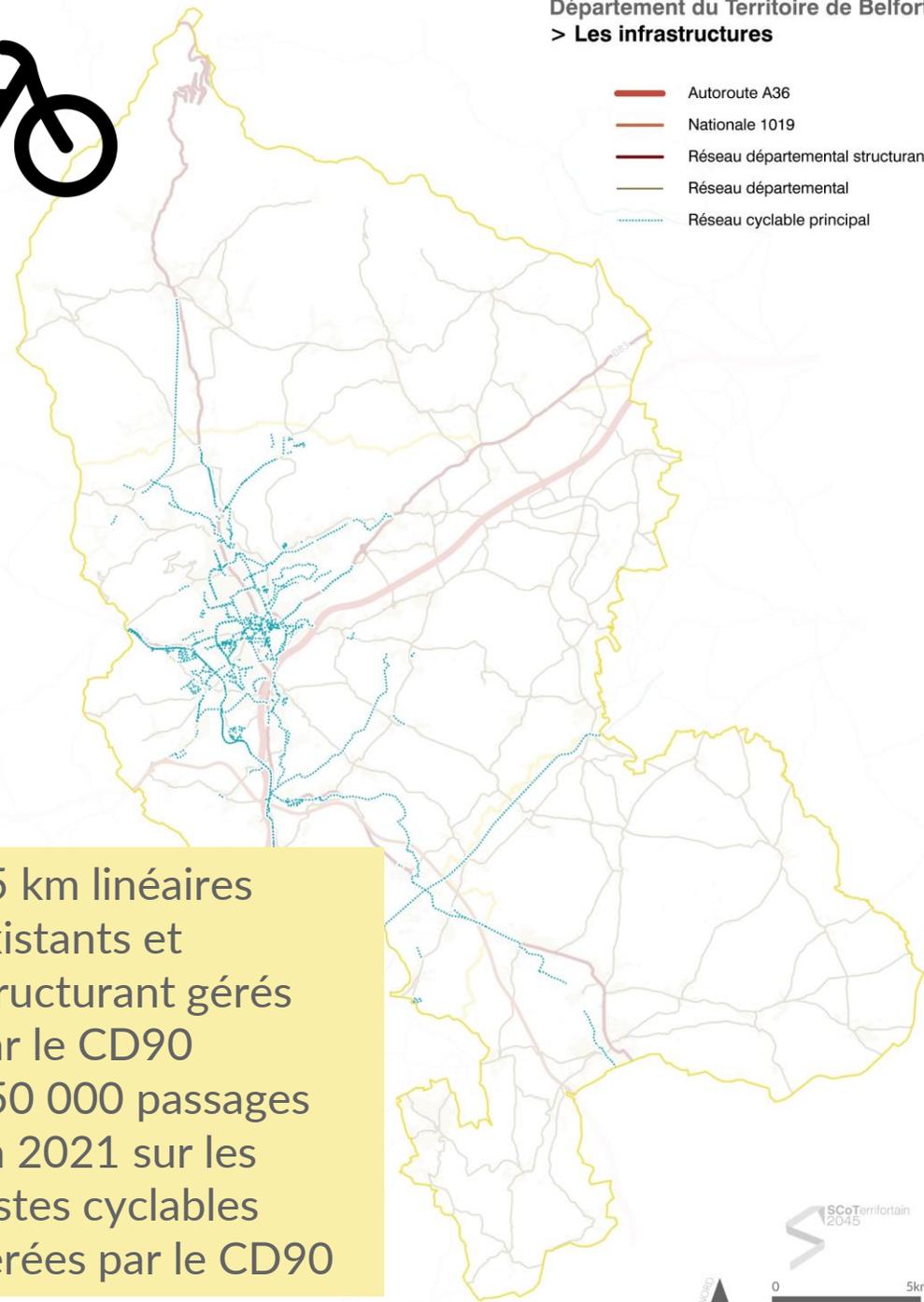


- Des pôles générateurs pour les déplacements professionnels et de loisirs
- A quantifier en analysant l'EMC²
- Une aide à la définition de l'armature urbaine



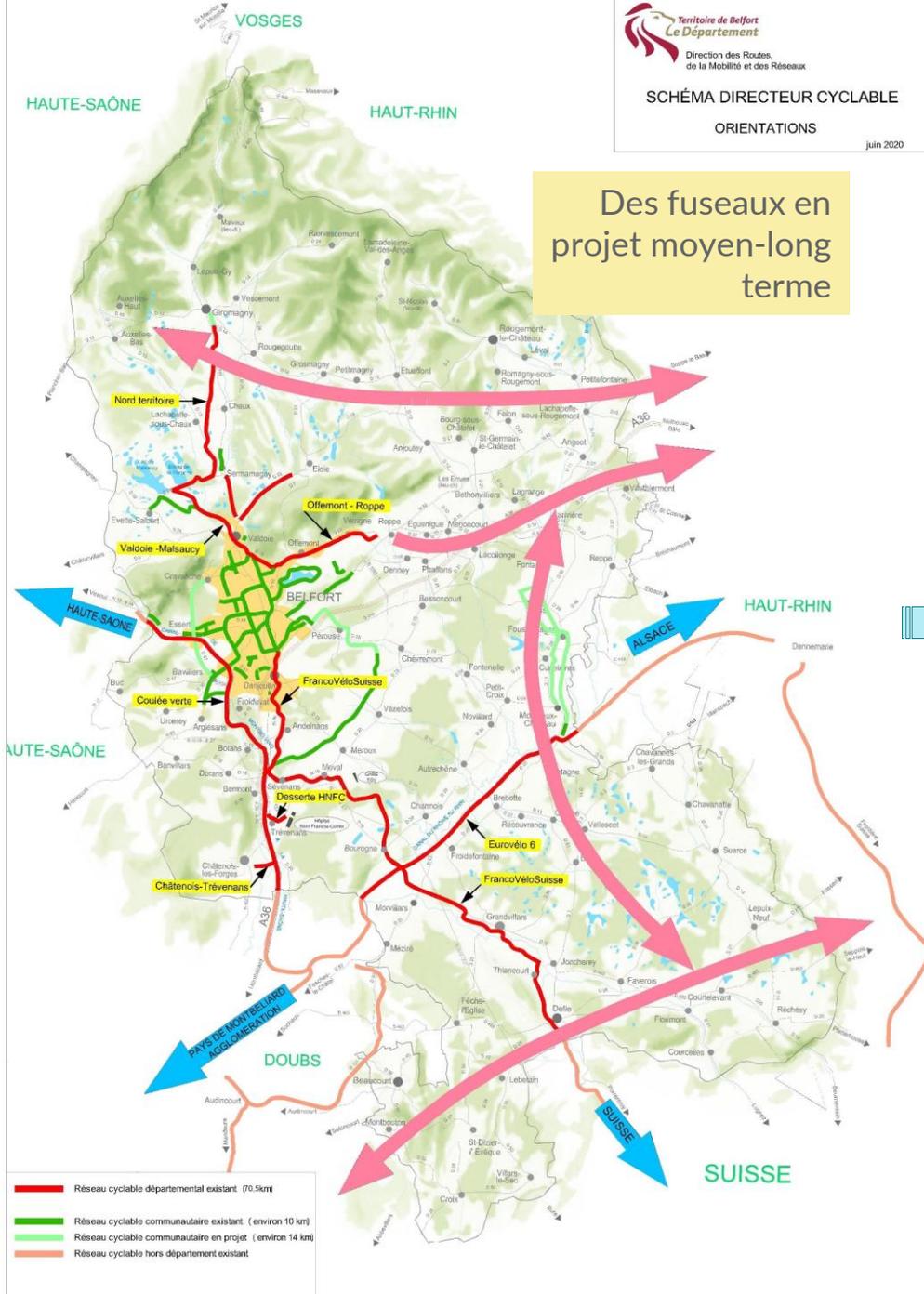
Département du Territoire de Belfort > Les infrastructures

- Autoroute A36
- Nationale 1019
- Réseau départemental structurant
- Réseau départemental
- Réseau cyclable principal



- 75 km linéaires existants et structurant gérés par le CD90
- 250 000 passages en 2021 sur les pistes cyclables gérées par le CD90

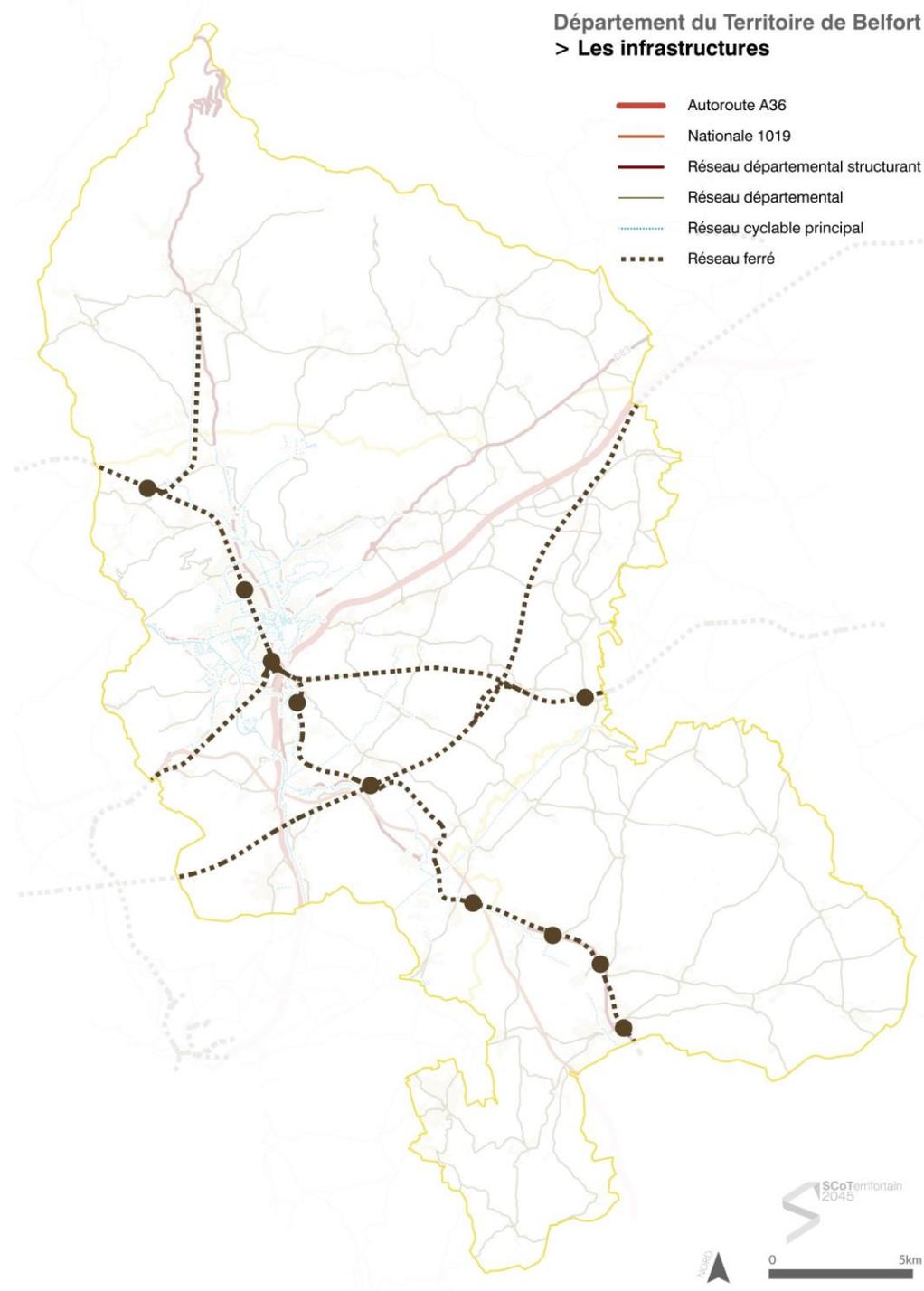
Des fuseaux en projet moyen-long terme



Enjeu : maillage communal pour relier les axes structurants



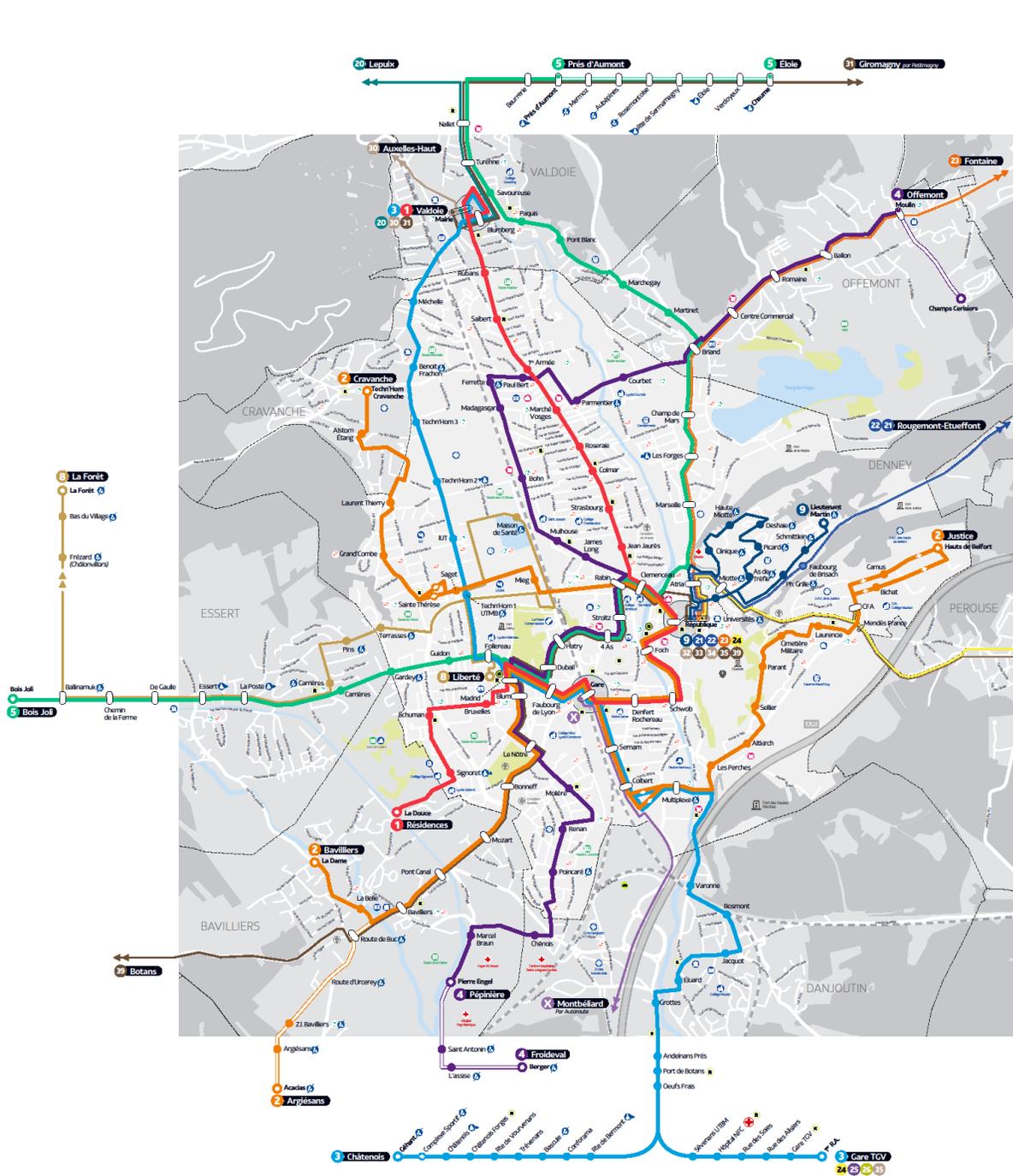
- 11 gares ou haltes + 1 hors-service
- 740 000 voyageurs à la gare TGV en 2022
- 1 276 840 voyageurs à Belfort et Delle en 2022
- 1 ligne ferroviaire désaffectée mais toujours dans le patrimoine SNCF Réseau



Enjeu : augmentation de la fréquentation de la ligne Belfort <> Delle

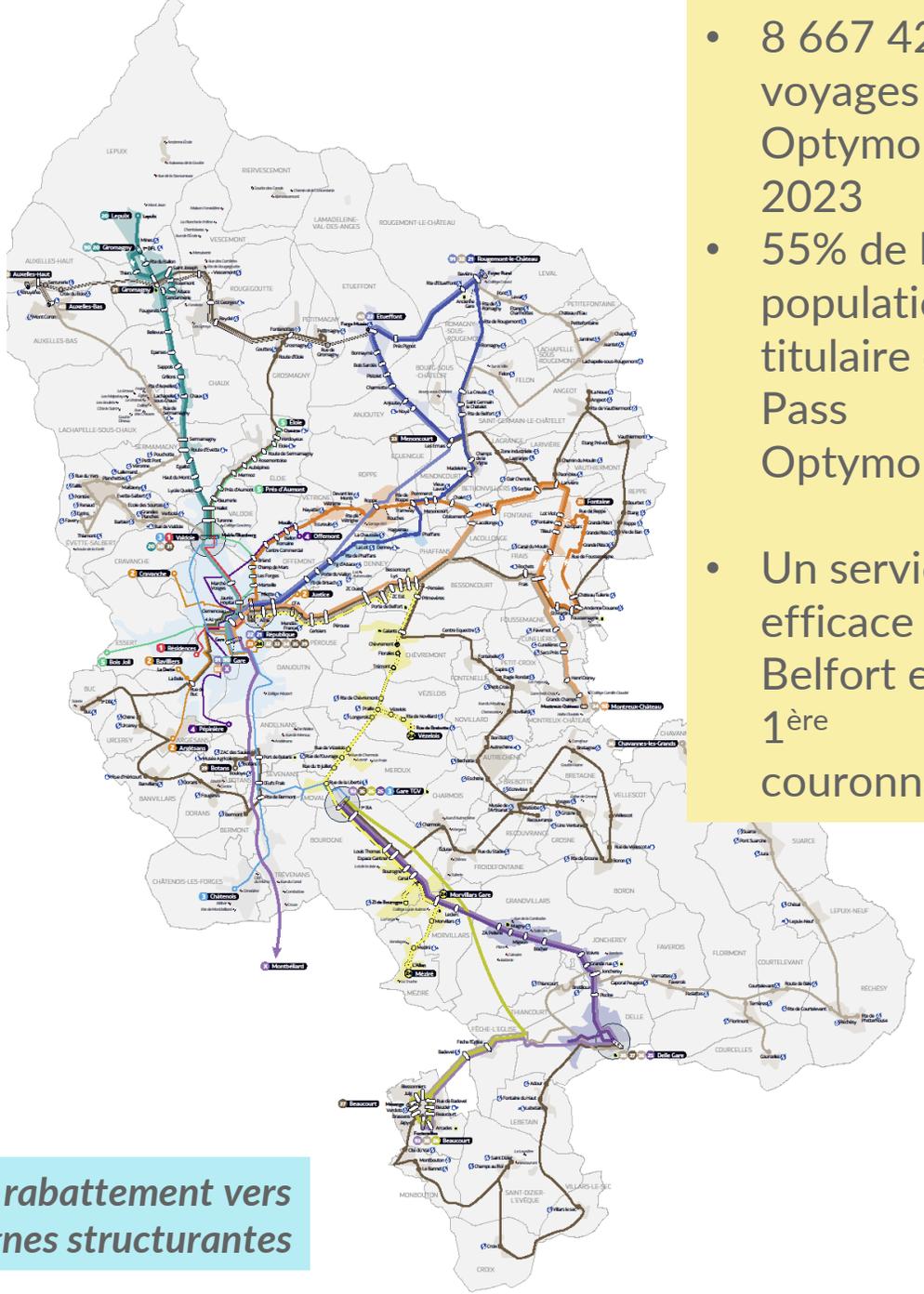
La mobilité dans le SCoT

Les services de mobilité existants



24	Wizelais-Morvillars
25	Rougemont-Étueffont
26	Moncourt
27	Montreux-Château
28	Mereux Gare TOV

Enjeu : rabattement vers les lignes structurantes



- 8 667 429 voyages Optymo en 2023
- 55% de la population titulaire du Pass Optymo
- Un service efficace à Belfort et 1^{ère} couronne

Mais aussi les vélos en libre-service, les autos en libre-service et des aires de covoiturage

Les services mobilités du SMTC :

VLS



ALS

Le développement des aires de covoiturage



- Un nombre de locations stabilisé (97 726 locations VLS – 270 vélos 35 stations / 26 970 locations ALS pour 78 autos)
- Un potentiel de développement des aires de covoiturage dans les trois EPCI ; deux aires au fort taux d'occupation (Belfort sud et Delle)

Enjeu : l'intermodalité

Le concept de la ville du quart d'heure : de nos infrastructures et services à une mobilité de proximité



La ville du quart d'heure, qu'est-ce que c'est ?

De 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.*

Sans prendre la voiture ou le moins possible



Et les modes actifs ?

La mobilité douce englobe les modes de mobilités 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.

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 nécessaire de rendre les modes doux accessibles mais aussi désirables

Comment concilier SCoT et mobilité de proximité ?

A ne pas oublier :

CAP 2045 :

- Maintenir le TdB à 140 000 habitants
- Repenser l'armature urbaine

Les enjeux « *supra* » :

- Baisser l'empreinte énergétique des mobilités
- Adapter le réseau d'infrastructures aux besoins des usagers
- Garantir la mobilité durable pour tous et partout

Y répondre dans le SCoT :

- Diminuer l'usage individuel de la voiture
- Densifier autour des axes TC et selon l'armature urbaine
- Poursuivre le développement des mobilités actives
- Améliorer l'intermodalité



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

A vous !

1 Pour quel(s) commerce(s) et service(s) êtes-vous d'accord de vous déplacer en mode actif depuis le domicile ?



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

- 10 minutes à pied
- 15 minutes à vélo
- 5 minutes à vélo
- 5 minutes à pied
- etc.

Ou

- Moins de 5 kilomètres
- Entre 5 et 10 kilomètres
- etc.

A vous !

3 Que pensez-vous nécessaire de trouver dans un rayon de 10 km de votre domicile ?
oui/non

- Généraliste
- Primeur
- Magasin de bricolage
- Zone de loisirs
- Zone naturelle ombragée
- Étendues d'eau
- Atelier de réparation cycle
- Pharmacie
- Médecine douce
- Salle de sport
- Café-bar
- Librairie
- Coopérative agricole

- autres idées ?*

4 A quelle fréquence aujourd'hui, pratiquez-vous un mode actif pour un motif de déplacement UTILE/ESSENTIEL ?



- Tous les jours
- 3 fois par semaine
- Une fois par semaine
- 2 fois par mois
- 1 fois par mois
- Encore moins souvent

L'armature territoriale dans le SCoT

Polycentrisme équilibré : une fragilisation des pôles

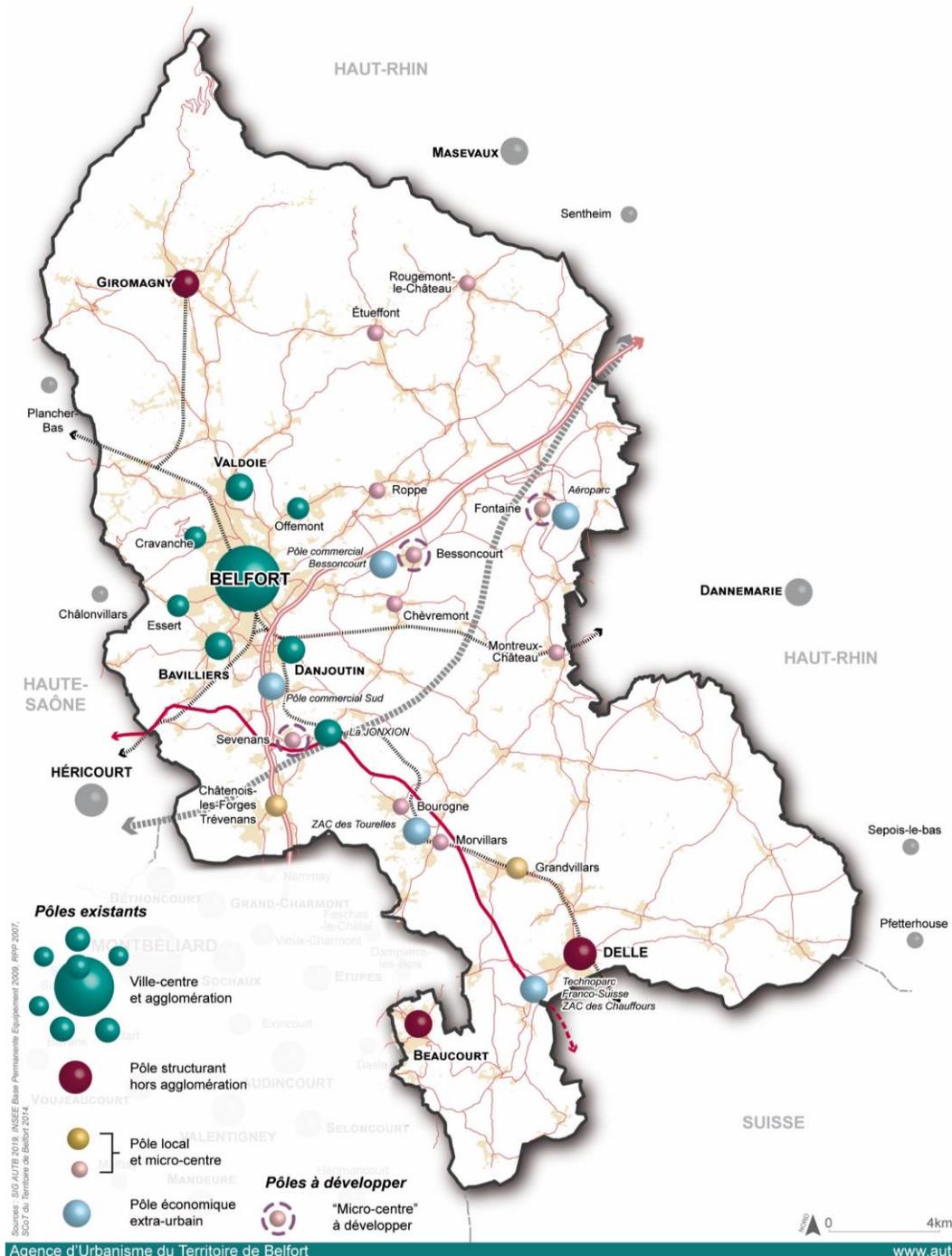
Un recul démographique des principales polarités : la périurbanisation perdure.

Une perte d'emplois dans les pôles (-6 000 emplois entre 2009 et 2020) en partie compensée par le reste du territoire.

Un phénomène de « périphérisation » de l'emploi : l'hôpital, les zones commerciales, JonXion, etc.

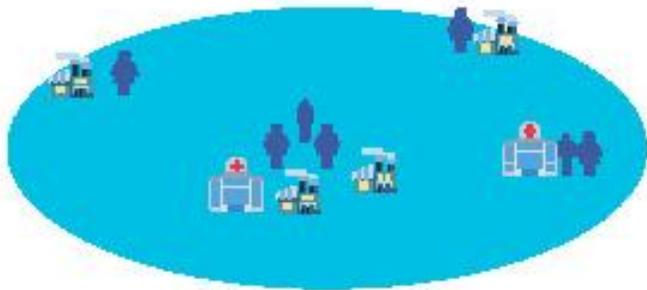
Des pôles concurrencés et fragilisés par l'évasion commerciale.

Une dissociation entre domicile, lieu de travail, localisation des services, etc. : davantage de déplacements au quotidien.



La question stratégique de l'armature locale

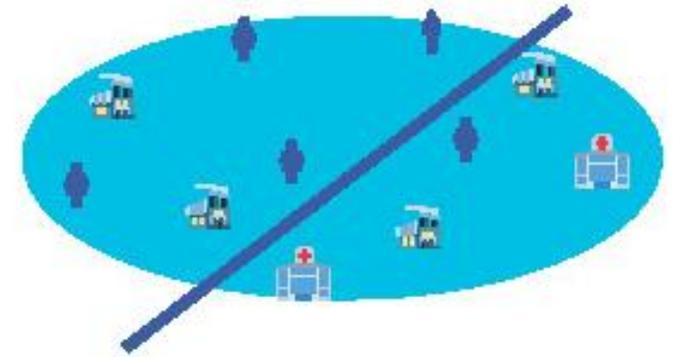
Sur un territoire, les habitants, les emplois et les services sont regroupés par « pôles » ou « centralités »



La dynamique locale tend vers cette situation



Ils ne sont pas répartis de façon homogène



La dispersion hors pôle, l'effet « donuts » :

- accélère la dégradation de l'offre en services ;
- requiert que les habitants utilisent la voiture pour chaque besoin ; l'usage de la voiture met en concurrence les pôles et la périphérie,

Les raisons pour laquelle le territoire doit se doter d'une armature

1. Ils réduisent 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. Ils permettent aux territoires d'avoir des services en plus



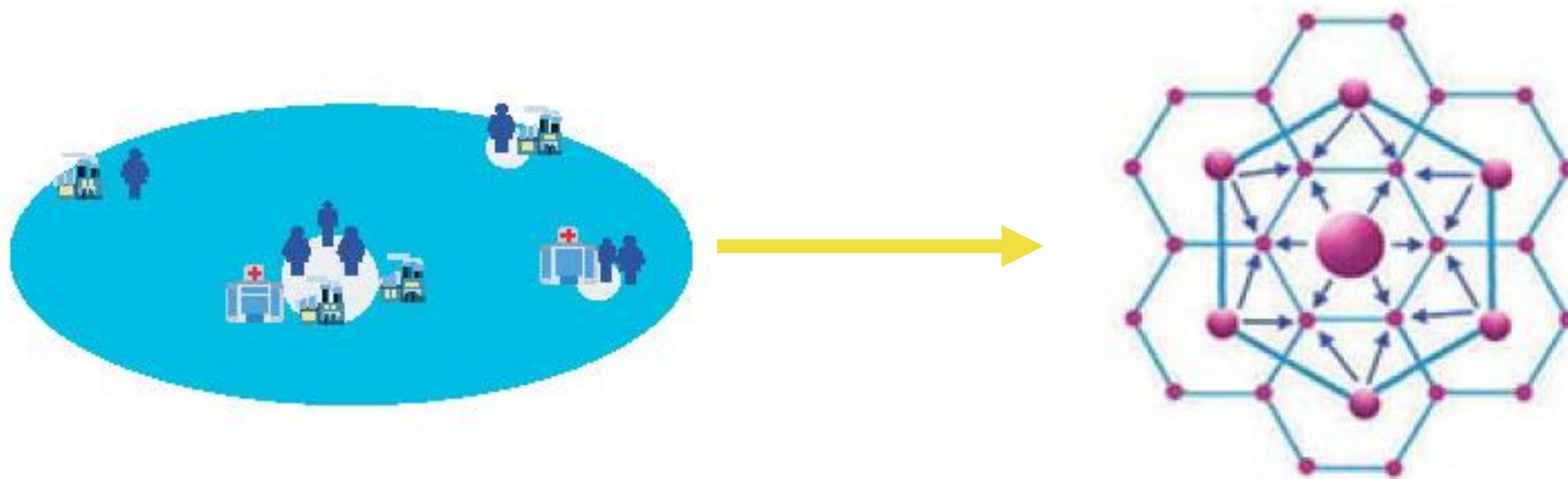
- Développe ou maintient de services dépendant des équipements présents, tend à l'hyper-proximité des commerces et services essentiels.
- Favorise la mixité des fonctions au sein des pôles.

3. Ils réduisent la fuite des consommateurs



- Facilite les consommations sur place.
- Encourage le recours à des alternatives à la voiture pour chaque besoin.

L'importance de la définition d'une armature locale dans le cadre du SCoT



- Le SCoT définit une armature locale constituée des communes qui joueront le rôle de pôles.
- Pour le reste du territoire,
 - il s'agit d'avoir la meilleure accessibilité pour accéder aux pôles et aux fonctions présentes.
 - De concentrer et préserver d'autres fonctions : alimentaire (agriculture), économique (agriculture, sylviculture, tourisme, etc.) mais surtout le cadre de vie rural.

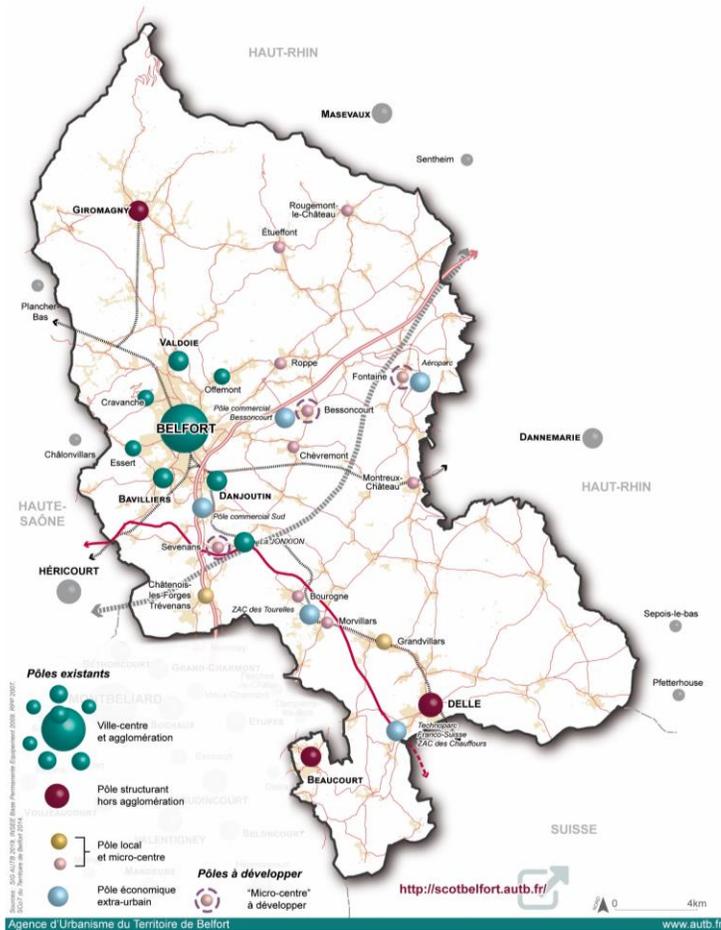
Un territoire des courtes distances, à l'inverse de l'effet « donuts »



Les pistes de déclinaison opérationnelle

- Améliorer l'accès des habitants aux aménités (équipements, services, commerces, parcs/jardins, numérique, etc.).
- Développer les mobilités alternatives : vélo, marche, offre de transports collectifs, stationnement/parking-relais, espace public fonctionnel de qualité.
- Renforcer les polarités existantes dans leur accessibilité et dans leur offre de proximité en fonction des besoins.
- Diversifier les centralités définies dans le SCOT (intensifier/mixer les fonctions), tout en introduisant de la réversibilité dans les lieux, équipements, espaces (une réponse aux besoins qui évoluent dans le temps).

Quelle armature pour le Territoire de Belfort ?



- Statu quo? Moins de centralités retenues?
- Des centralités multi-communales? Cas de Belfort et les communes voisines ayant une continuité urbaine (Bavilliers, Cravanche, Danjoutin, Essert, Offemont, Pérouse, Valdoie).
- Quid de Beaucourt qui possède une continuité urbaine avec Dasle et Dampierre-les-Bois (PMA) davantage dans l'aire d'attraction de Montbéliard-Audincourt?
- Quid des centralités extra-urbaines (Fontaine, Bessoncourt, Sévenans)?
- Une armature qui repose sur les principaux axes de transport (Belfort-Delle/Châtenois-les-Forges/Belfort-Giromagny)?
- Un travail d'association de chaque commune avec une polarité, aire d'attraction des pôles (exemple : Cunelières, Petit-Croix,...>Montreux-Château)