

Penser et planifier : les transports locaux dans le territoire de Belfort

Autor(en): **Vidalie, Bruno**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Défis / proJURA**

Band (Jahr): **3 (2005)**

Heft 9: **Transports et mobilité urbaine**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-824081>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

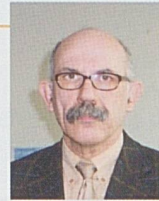
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Penser et planifier

La planification française a été renouvelée en 2000 par la mise en place de la procédure des «SCOT» (Schéma de Cohérence Territoriale) venue se substituer aux «Schémas directeurs», en y introduisant la suprématie du projet global d'un espace cohérent appelé «territoire».



Par Bruno Vidalie

Directeur de l'Agence d'urbanisme de Belfort

les transports locaux dans le territoire de Belfort

Il est clair que dans une approche élargie et prospective, qui va traiter aussi bien de développement économique, de services publics, d'attractivité, d'habitat, de qualité environnementale, et de bien d'autres sujets encore, la mise en perspective d'une nouvelle armature de mobilité constitue un sujet central.

Le projet d'ensemble doit exprimer l'organisation du territoire local sur des bases simples, efficaces et lisibles, qui permettront à chacun de saisir le niveau d'action qui est le sien. A cette préoccupation de rassemblement s'ajoute celle de l'articulation des échelles et des réseaux: le micro-aménagement entretient des points de passages avec les échelles interrégionales et internationales. Le réseau de transport local s'ouvre donc sur les grandes lignes et s'articule naturellement dans quatre directions: le Haut-Rhin, le Sud de la Franche-Comté, l'Est du Bassin Parisien et l'Arc jurassien suisse.

Trois échelles pour développer et conjuguer le multimodal

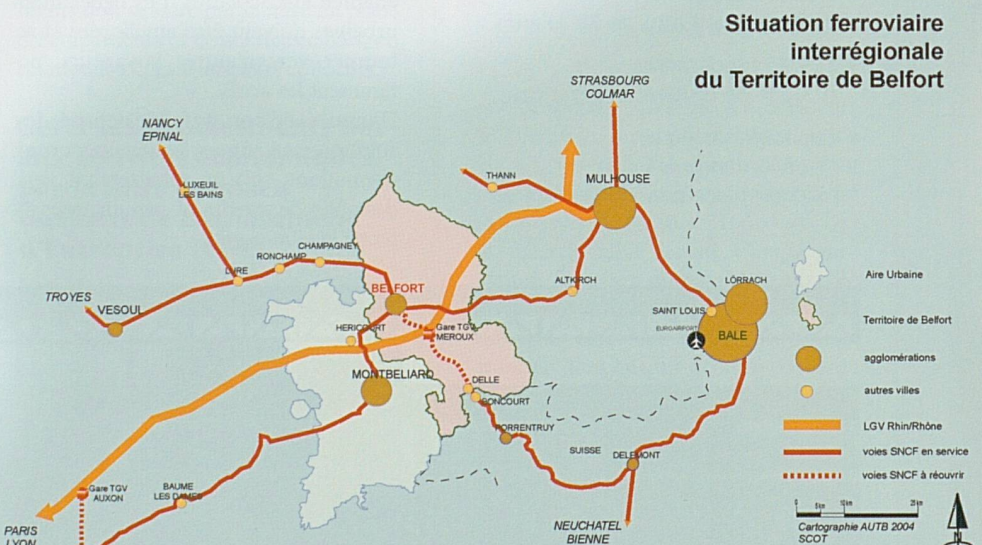
Les interfaces interrégionales des transports collectifs

Avec l'arrivée du TGV, l'axe Rhin-Rhône va connaître de grandes modifications en matière de desserte ferroviaire. Cette nouvelle infrastructure va permettre une meilleure accessibilité aux principales agglomérations du pays (Paris, Lyon, Lille, Marseille, Strasbourg...). Le TGV va ainsi se positionner comme l'axe lourd des transports en commun (voir les schémas ci-après).

A partir de là, il s'agit de reconstruire une armature (appelée «TER»): transport express régional) entre les principales agglomérations de Franche-Comté et d'Alsace (Besançon, Montbéliard, Vesoul, Belfort, Mulhouse, Colmar), en connexion avec le TGV. L'enjeu est de réussir la création d'un réseau inter-cités performant entre les principales agglomérations et les pôles secondaires (Héricourt, Delle, Lure, Baume-les-Dames, Altkirch...).

La mobilité à l'échelle métropolitaine

A l'échelle de l'Aire Urbaine et du Département, l'enjeu est de faciliter les déplacements entre les grands générateurs de flux, par la mise en place d'un espace de mobilité global, «réseau de réseaux collectifs» construit à partir de diverses solutions de mobilité.



Les liaisons ferroviaires

L'utilisation du potentiel ferroviaire existant doit permettre la constitution efficace d'une armature locale de transports en commun.

Avec l'arrivée du TGV Rhin-Rhône, l'Aire Urbaine va se doter d'un nouveau pôle: la gare TGV Meroux-Moval. Son accessibilité à partir des principaux pôles, dont Belfort, est essentielle pour la future organisation des transports collectifs dans l'Aire Urbaine. En cela, la réouverture de la ligne Belfort-Delle-la Suisse, ainsi qu'un cadencement sou-

tenu entre les gares urbaines de Belfort et Montbéliard, et la gare TGV, font partie des actions à mettre en place.

A partir d'une nouvelle offre de transport ferroviaire, les gares deviennent des points importants en terme d'aménagement local: ce sont des jonctions intermodales potentielles et des sites dont la proximité doit être recherchée pour implanter des générateurs de flux.

D'autres dessertes ferroviaires avec la Haute-Saône ou le Haut-Rhin doivent aussi être valorisées en fonction des flux domicile-travail, scolaires, commerciaux, etc.

Les transports en commun routiers

La liaison routière constitue aussi un potentiel de transports collectifs qui se développera avec l'atout d'une grande souplesse par rapport au terrain et aux rythmes de vie. La complémentarité avec les liaisons ferrées doit être recherchée pour obtenir un effet de mise en réseau.

A l'échelle du Territoire de Belfort, la relation entre la ville-centre et les pôles secondaires est à renforcer. Actuellement, l'offre proposée est plutôt adaptée aux scolaires. Les lignes interurbaines doivent être améliorées et se tourner vers d'autres voyageurs, notamment les actifs.

Dans des secteurs de faible densité, des solutions spécifiques se développeront, permettant, soit un rabattement vers des pôles de proximité, soit un accès direct à la ville-centre.

Le développement de l'usage des transports collectifs dans l'agglomération belfortaine

L'agglomération belfortaine dispose elle aussi d'un important potentiel de développement. L'action portera notamment sur:

- la valorisation qualitative des Transports Collectifs;
- l'optimisation de la présence du chemin de fer et la remise en situation de la gare de Belfort au cœur d'un réseau TER interrégional;
- la «priorisation» des transports collectifs dans les zones saturées,
- le développement de la convivialité des mouvements en ville: piétons, cycles, transports collectifs, véhicules individuels, lutte contre les nuisances...

Les routes: améliorer les infrastructures de transport et la gestion des flux de circulation

Privilégier l'intégration et la sécurisation des infrastructures existantes

Le Territoire de Belfort est maillé par un important réseau d'infrastructures routières et autoroutières. De fait, il est plus intéressant de chercher à valoriser (valoriser ne signifie pas forcément élargir) les voies existantes, plutôt que de créer des infrastructures nouvelles.

Le Pays de l'Aire Urbaine de Belfort – Montbéliard – Héricourt – Delle

- 1 234 km²
- 303 366 habitants
 - moins de 20 ans: 25,5%
 - plus de 75 ans: 7,5%
- 6 900 étudiants
- Population active:
 - 136 944 personnes
 - dont 88% ayant un emploi
- 9 558 établissements dont 204 occupant plus de 50 salariés
- 129 654 logements (93,2% de résidences principales)
- Capacité hôtelière:
 - 1 686 chambres
 - 515 emplacements de camping



Principe d'utilisation du rail dans la perspective d'un espace de mobilité global

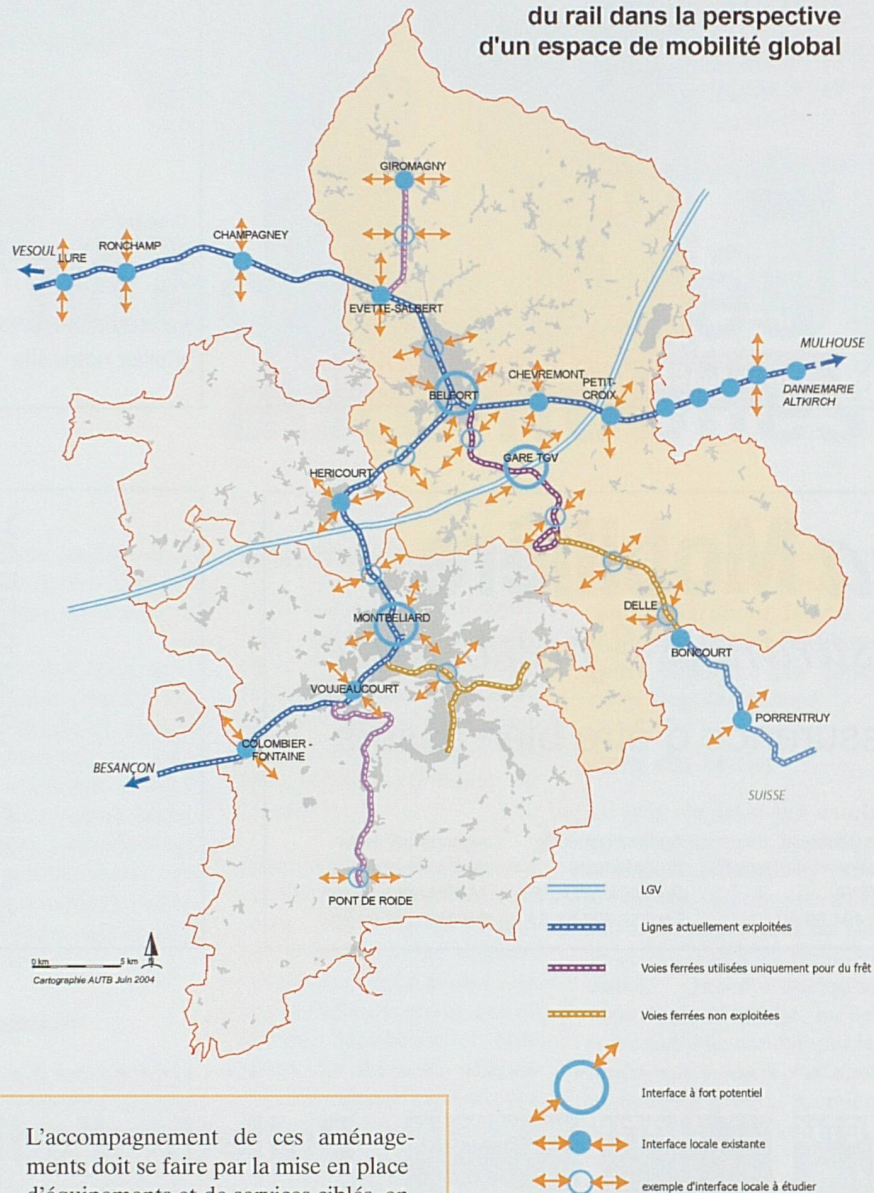
Il importe toutefois de veiller à la continuité d'un maillage départemental satisfaisant d'un point de vue interne, et cohérent avec les territoires limitrophes de Haute-Saône, du Doubs, du Haut-Rhin ainsi qu'avec la Suisse. Le projet de réaménagement de l'A36 est l'épine dorsale de l'Aire Urbaine. De même, la mise à 2x2 voies progressive de la RN19-Transjurane va peser dans la logique des grands trafics. Les aménagements qualitatifs et sécuritaires doivent se poursuivre sur des axes à reconquérir (notamment la RN83, la RN19) et dans les traversées de villages.

Inciter la diffusion des flux de circulation dans la ville-centre

Belfort est une ville où les circulations s'orientent essentiellement dans l'axe nord/sud. La traversée s'effectue principalement par le faubourg de Montbéliard, la place Corbis, le faubourg des Ancêtres puis l'avenue Jean-Jaurès. Il est important de soulager cette artère centrale où les 20'000 véhicules quotidiens nuisent à la qualité du centre ville et à la sécurité des usagers. La nouvelle organisation des circulations à définir devra permettre la diffusion des flux sur des voies parallèles (boulevard Kennedy, avenue Jean-Moulin, voire l'A36). Ainsi soulagé, l'axe nord/sud pourra accorder une meilleure place aux bus.

Créer un réseau cyclable continu et des aménagements piétons qui favoriseront l'usage des déplacements doux

Le renouveau des déplacements en modes doux revêt un intérêt à la fois social et écologique. Il convient donc de systématiser la prise en compte de ces usages dans la conception de l'espace public. Depuis plusieurs années, des efforts importants ont été accomplis par les collectivités locales du Territoire pour développer des itinéraires cyclables et des aménagements en faveur des piétons. Ces efforts sont à poursuivre dans le sens d'un véritable réseau maillé couvrant l'ensemble des secteurs.



L'accompagnement de ces aménagements doit se faire par la mise en place d'équipements et de services ciblés, en relation avec les transports collectifs.

Gérer les déplacements liés aux activités économiques par la mise en place de Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE)

Les déplacements générés par les activités économiques (entreprises, zones d'activités, administrations, ...) ont un impact important sur le Territoire. Il est ainsi recommandé aux autorités organisatrices de sensibiliser les responsables de ces structures à la nécessité de mieux gérer leurs flux par la mise en place de Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE).

Comment porter un regard réellement neuf sur les transports collectifs, sans tomber dans une croisade contre l'automobile? Les exemples donnés par la République et Canton du Jura

ont beaucoup intéressé les décideurs francomtois. Les potentialités ferroviaires se révèlent particulièrement riches dans un espace multipolarisé (Montbéliard, Belfort, Héricourt, Delle) mais de faible densité. Chaque gare est une interface multimodale adaptée à un contexte local fin. L'importance des liens entre des réseaux suisses et français dont l'esprit général converge est à souligner, d'autant qu'ils donnent aussi accès au réseau du TGV Rhin-Rhône.

Liens utiles

Pour en savoir plus sur le SCOT, visitez le site internet www.cg90.fr, rubrique «projets en cours».

Pour communiquer vos réactions: autb@autb.asso.fr