

2008

un contrat de mobilité pour le Territoire de Belfort

Penser et organiser la mobilité, ce n'est pas seulement gérer des flux. C'est agir au cœur même du système complexe que constituent nos sociétés développées. Au-delà des problèmes quotidiens de circulation, faire les constats qui s'imposent, comprendre les enjeux qui mobilisent nos concitoyens sont indispensables pour faire des choix justes.



SOMMAIRE

AVANT-PROPOS **p. 2**

LES CONSTATS **p. 5**

- 1. une très forte concentration de déplacements sur un pôle urbain de 19 km² p. 6
- 2. cette concentration s'explique par l'importance des déplacements internes du pôle urbain p. 8
- 3. les déplacements se répartissent sur l'ensemble du pôle urbanisé p. 10
- 4. des déplacements courts centrés sur le domicile p. 12
- 5. des déplacements répartis sur l'ensemble de la journée p. 14
- 6. le choix de mobilité est un choix de système p. 16
- 7. le système voiture est archi-dominant p. 18
- 8. la marche est la seule pratique de masse alternative à la voiture p. 20
- 9. le bus, un mode en voie de marginalisation p. 22

LES ENJEUX **p. 25**

- 1. augmenter le pouvoir d'achat des ménages d'actifs p. 26
- 2. lutter contre l'exclusion p. 28
- 3. préserver la santé publique p. 30
- 4. garantir un développement équilibré des territoires p. 32

LES CHOIX **p. 35**

- 1. franchir le seuil qui conditionne la réussite p. 36
- 2. diminuer la dépense des ménages p. 36
- 3. penser service plutôt qu'infrastructure p. 37
- 4. inciter plutôt que contraindre p. 37
- 5. un contrat plutôt qu'un plan p. 38

LE CONTRAT **p. 39**

- des objectifs adaptés à chaque territoire p. 40
- une base commune de solutions : mieux partager la route p. 48
- agir ensemble dans la durée pour réussir p. 52
- un choix qui reste à faire à l'échelle de l'aire urbaine p. 54

ANNEXE **p. 56**

- l'évolution du contexte réglementaire
- glossaire

Depuis 1979, date du dernier plan de circulation de la Ville de Belfort, il n'y a pas eu de débat d'ensemble sur les politiques de déplacements dans le Territoire de Belfort. Durant cette période, cinq communautés de communes et une communauté d'agglomération se sont mises en place et structurées, regroupant 95 % des communes et 98 % de la population. Et le Conseil général avec les intercommunalités ont construit, dans les domaines culturels et sportifs, du social, de l'habitat, du développement économique et universitaire, de solides partenariats grâce auxquels le Territoire a surmonté les crises liées à la transformation de son économie.

La question des déplacements, dont la qualité conditionne si fortement la réussite du projet économique, social et territorial restait à traiter.

Dans notre département, deux facteurs se conjuguent qui menacent l'agglomération d'asphyxie aux heures de pointe : d'une part, le poids important de l'automobile dans les déplacements. Il est actuellement de 67 % ; c'est l'un des taux les plus élevés de France et il est en progression continue. D'autre part, la dégradation progressive depuis plusieurs années de l'offre de transport en commun ; les ratios belfortains sont parmi les plus bas de France : 37 voyages en bus par an et par habitant pour une moyenne nationale à 76 ; 11,5 kilomètres parcourus par an et par habitant pour une moyenne nationale à 29,4.

La Communauté d'agglomération a donc demandé à l'Autorité organisatrice principale des transports d'élaborer un plan de déplacements urbains. Le Syndicat Mixte des Transports en Commun, associant l'ensemble des intercommunalités et le Conseil général, le périmètre de l'étude s'est étendu à l'ensemble du département, faisant du Territoire de Belfort une exception nationale : le seul département doté d'un

PTU (Périmètre de transport urbain) à l'échelle départementale.

Depuis trois ans, le SMTC a multiplié études, négociations et réunions publiques et de ce travail est issue une méthode en rupture avec l'approche technique habituelle des plans de déplacements urbains ; nous avons fait le choix de passer du « plan » au « contrat », au sens politique du terme et d'échanger le concept de « déplacements » contre celui de « mobilité durable », ce qui élargit le sujet aux usagers et aux territoires.

Ce choix permet de répondre à l'exigence de nouvelles pratiques politiques mettant le citoyen au cœur de l'action publique. Il impose une contrainte : celle de la clarté. Il faut donc s'en tenir à l'essentiel.

Ce sont les habitants qui seront les acteurs principaux du changement. Et ce n'est pas seulement une question de légitimité démocratique ; c'est la possibilité de pouvoir entreprendre les évolutions attendues qui est en jeu. Il ne s'agit pas seulement de les accepter mais de s'en emparer ; or pour cela, chacun doit les comprendre.

Ce sont les élus communaux de terrain, dans les multiples décisions organisant au quotidien leur territoire, qui mettront concrètement en œuvre la stratégie proposée. L'ampleur du succès et des progrès réalisés seront étroitement liés à la qualité de leur interprétation des enjeux.

Les syndicats, les associations interprofessionnelles, les chefs d'entreprises, les commerçants et les artisans ont eux aussi un rôle déterminant à jouer pour faire du contrat de mobilité durable un atout supplémentaire pour le développement de leurs activités et de l'attractivité du territoire.

du plan de déplacements au contrat de mobilité durable

Remettre en cause l'étalement urbain, le morcellement de l'espace naturel, l'allongement continu des trajets, diminuer la circulation automobile pour assurer un équilibre durable entre besoins de mobilité et facilité d'accès, protection de l'environnement et de la santé, sont des objectifs certes ambitieux, mais fixés par des lois votées à l'unanimité des parlementaires.

Ce document est un socle de départ, construit sur la base des données recueillies au fil des 36 derniers mois et qui propose en partage l'analyse des faits, les enjeux, les choix principaux, les objectifs, la méthode ainsi que des solutions possibles ; ceci avant d'engager, communauté par communauté, l'élaboration du plan d'actions qui en découlera. Notre conviction est que ce sont dans les communes et les quartiers, dans la proximité du domicile que s'effectue en premier lieu le choix du mode de déplacement. C'est là qu'il faut agir.

Pour réussir, notre contrat de mobilité durable s'élaborera et se mettra en œuvre par étape. Chaque étape dégagera les moyens de la suivante en même temps qu'elle crédibilisera la démarche. Une évaluation « chemin faisant » et un suivi inter-partenarial de la mise en œuvre permettront les ajustements et les corrections en même temps qu'ils favoriseront l'élaboration des étapes successives.

Les étapes du contrat de mobilité durable sont notamment ordonnées autour de la date d'ouverture de la gare TGV, au cœur de l'Aire urbaine de Belfort/Montbéliard, espace global de développement du Territoire de Belfort. Les 300 000 habitants de cette agglomération ont en effet besoin d'un système de mobilité que les 10 prochaines années doivent permettre de préparer. Dès lors, le contrat de mobilité contribuera à la construction d'une grande agglomération française.

Toutefois, la progressivité de la mise en œuvre n'est pas à comprendre comme une politique des « petits pas ». Pour inverser la dynamique puissante du « tout voiture », les politiques publiques ont à franchir des seuils de changement tels qu'ils provoqueront inévitablement des résistances et donc des débats.

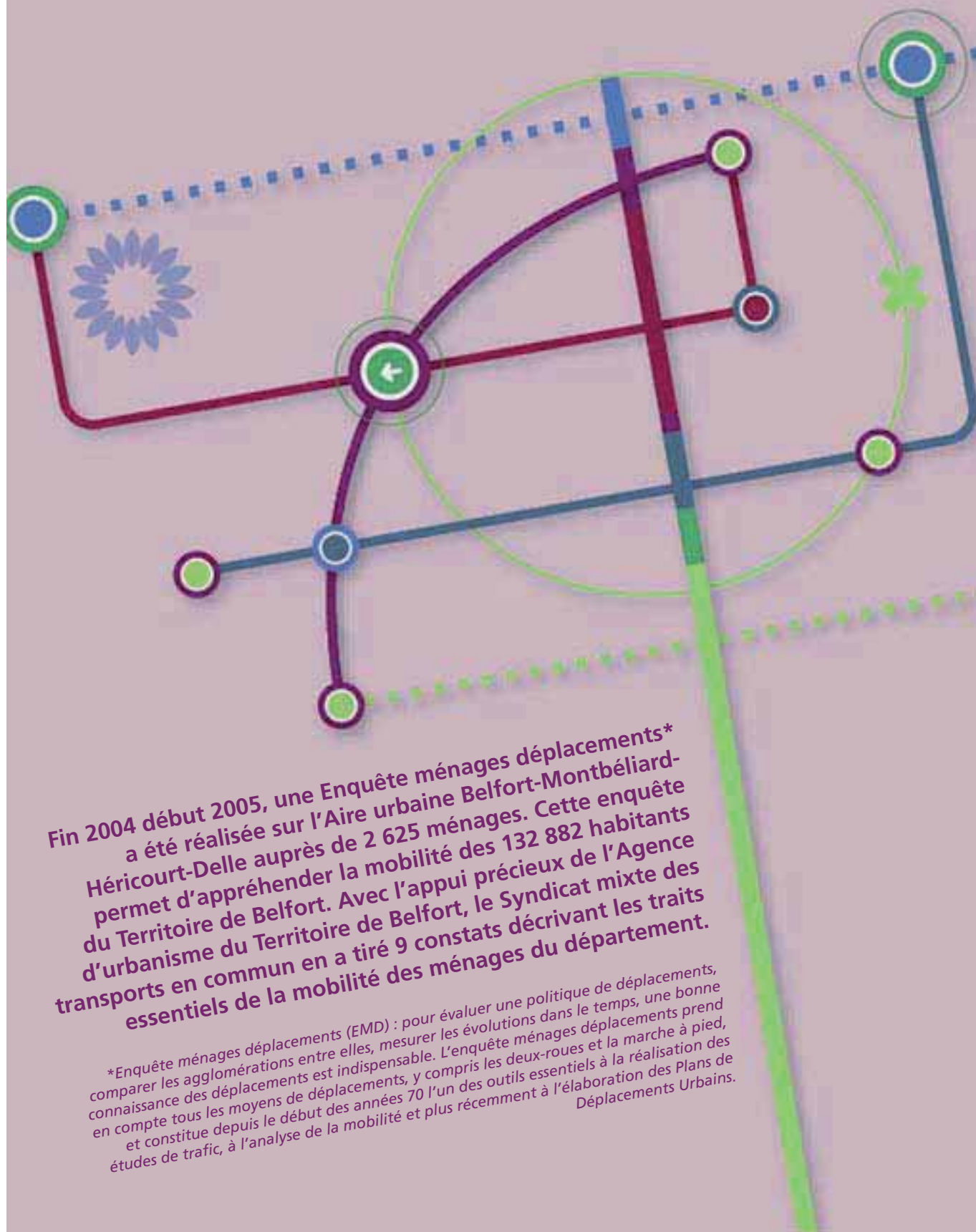
L'importance des réactions suscitées lors de la mise en œuvre du projet Optymo, projet pourtant approuvé par tous les élus du Conseil général comme de la Communauté d'agglomération belfortaine, qu'ils soient de la majorité comme de l'opposition, le démontre : il faut parfois enclencher le changement pour que chacun comprenne et s'empare des enjeux, en mesurant les avantages et les inconvénients des choix proposés. Bien sûr, les résistances sont nombreuses, et avec elles les polémiques. Mais dans une société démocratique, c'est le prix à payer pour tout changement.

Porter à la connaissance de tous, les données du débat et de la décision afin de promouvoir une politique de mobilité coordonnée entre tous les acteurs, tel est l'enjeu de ce document. C'est un préalable pour un contrat de mobilité qui soit un atout pour le Territoire de Belfort et pour chacun.

Christian Proust
Président du Syndicat mixte
des transports en commun
Conseiller général du Territoire de Belfort



LES CONSTATS

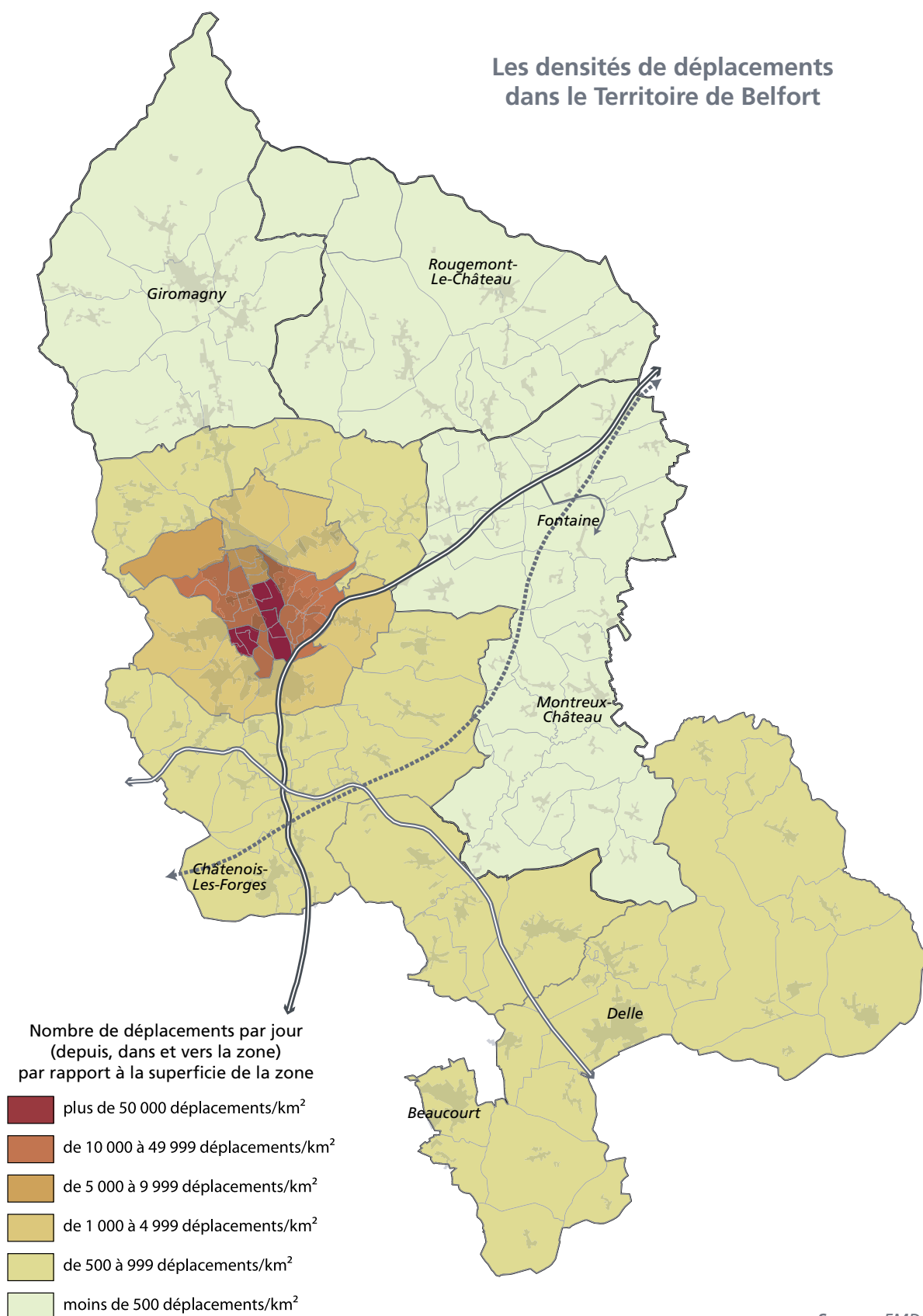


Fin 2004 début 2005, une Enquête ménages déplacements* a été réalisée sur l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle auprès de 2 625 ménages. Cette enquête permet d'appréhender la mobilité des 132 882 habitants du Territoire de Belfort. Avec l'appui précieux de l'Agence d'urbanisme du Territoire de Belfort, le Syndicat mixte des transports en commun en a tiré 9 constats décrivant les traits essentiels de la mobilité des ménages du département.

**Enquête ménages déplacements (EMD) : pour évaluer une politique de déplacements, comparer les agglomérations entre elles, mesurer les évolutions dans le temps, une bonne connaissance des déplacements est indispensable. L'enquête ménages déplacements prend en compte tous les moyens de déplacements, y compris les deux-roues et la marche à pied, et constitue depuis le début des années 70 l'un des outils essentiels à la réalisation des études de trafic, à l'analyse de la mobilité et plus récemment à l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains.*

CONSTAT 1

Les densités de déplacements dans le Territoire de Belfort



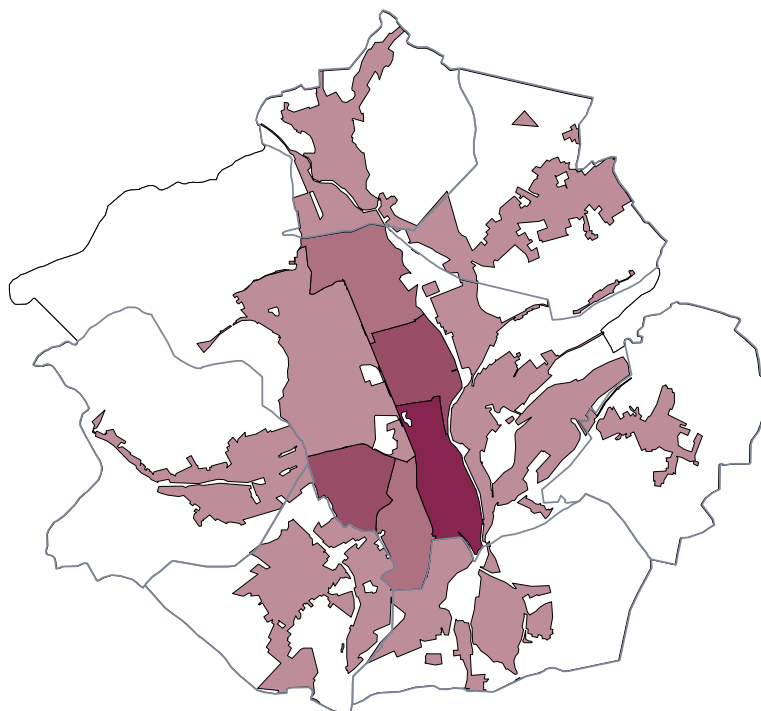
Source : EMD-2005

une très forte concentration de déplacements sur un pôle urbain de 19 km²

Les déplacements ne se répartissent pas de façon homogène dans l'ensemble du Territoire. L'espace urbanisé, constitué de Belfort et sa première couronne (Bavilliers, Cravanche, Danjoutin, Essert, Pérouse, Offemont, Valdoie) est d'une superficie de 19 km² soit 3 % de la superficie totale du département ; cette plaque urbaine concentre 320 000 déplacements quotidiens soit 59 % de l'ensemble des déplacements.

On constate que les densités de déplacements quotidiens varient selon les zones, dans un rapport de 1 à 100 : de 500 à 50 000 déplacements par jour et par km².

Les densités de déplacements dans le pôle urbain

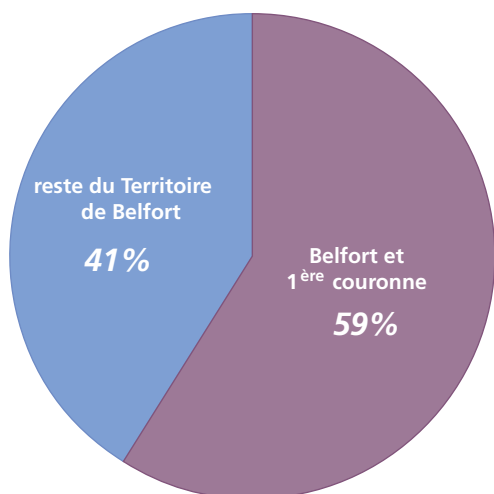


Nombre de déplacements par jour (depuis, dans et vers la zone) par rapport à la surface urbanisée de la zone

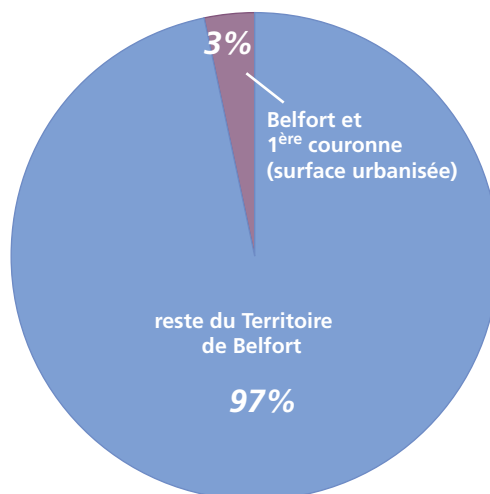


Source : EMD-2005

Répartition des déplacements



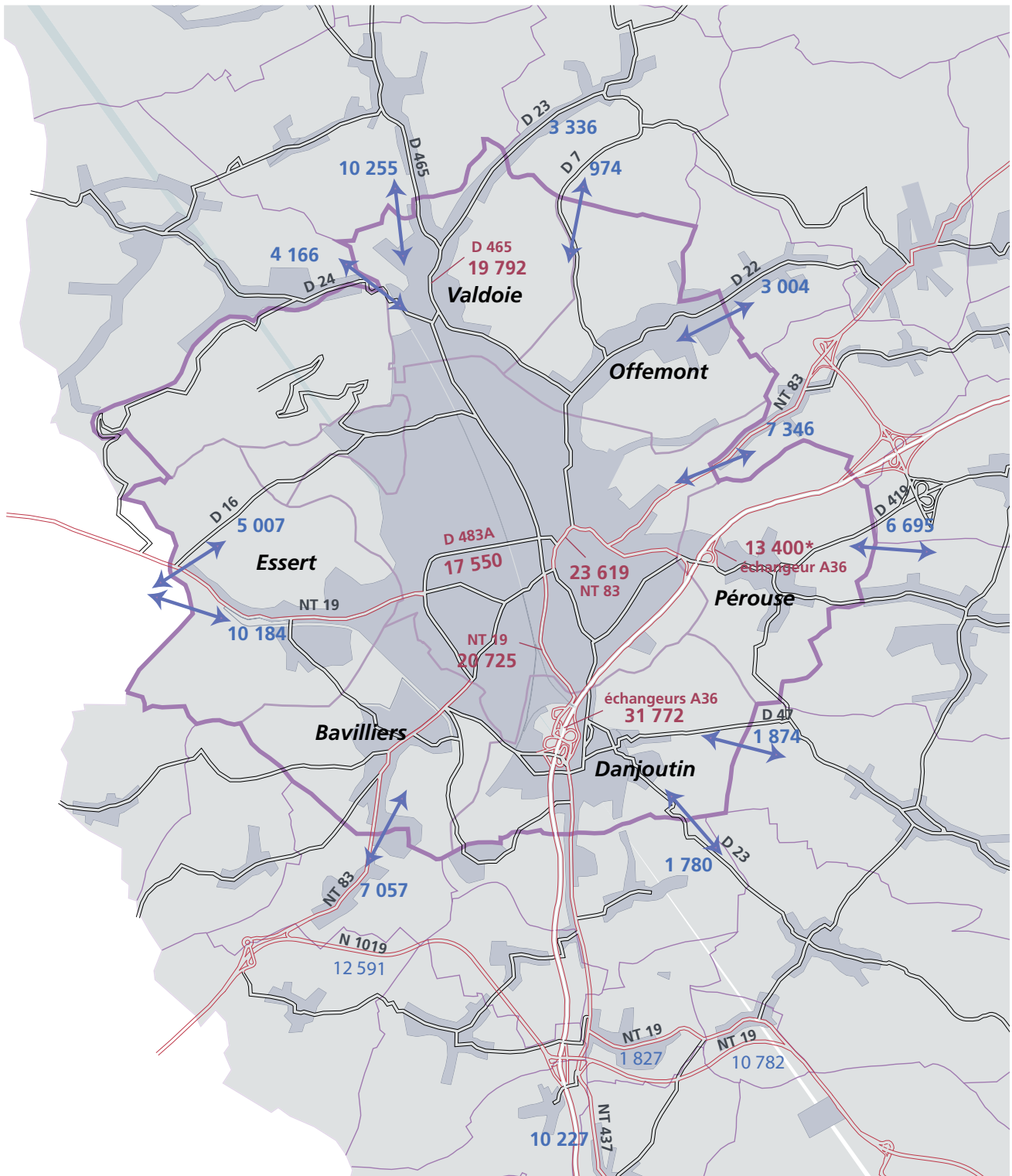
Répartition des surfaces



Source : EMD-2005

CONSTAT 2

Trafic journalier sur le pôle urbain en nombre de véhicules/jour



Source : DDE 2006-APRR 2003
* données 1993

cette concentration s'explique par l'importance des déplacements internes du pôle urbain

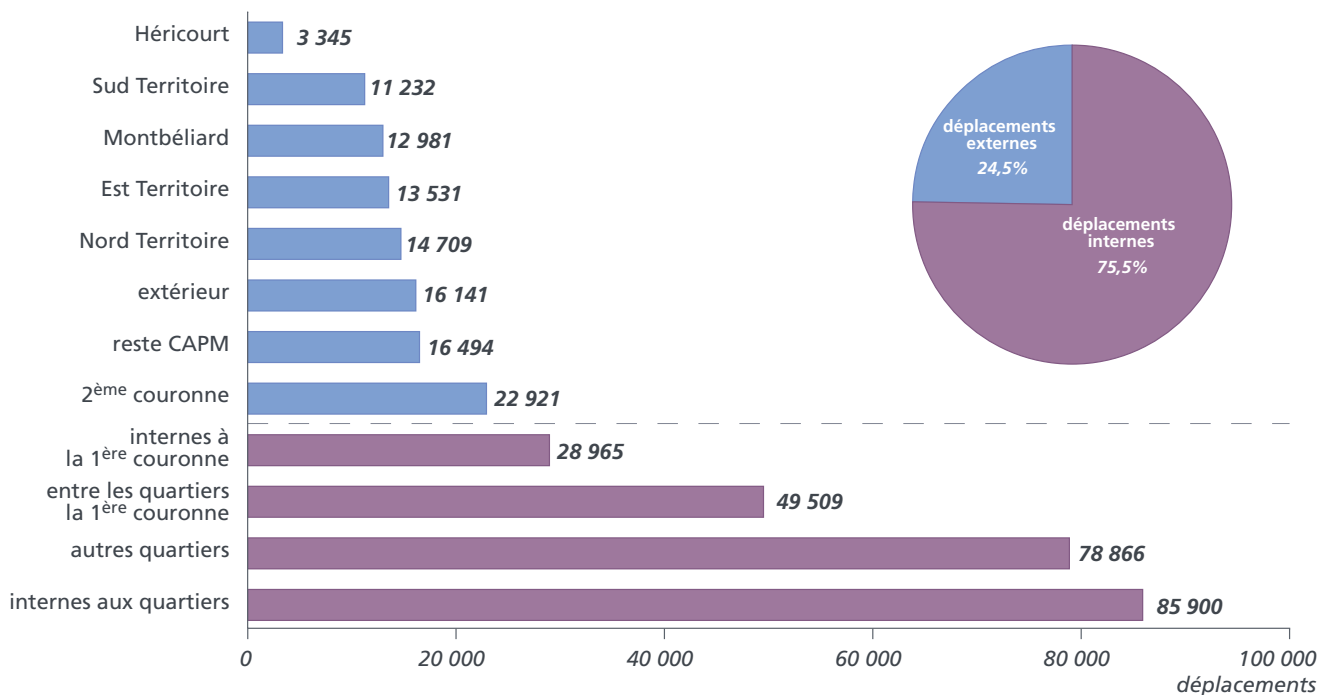
Sur l'ensemble des déplacements du pôle urbain, trois quarts sont des échanges internes ; les échanges avec l'extérieur représentent moins d'un quart des déplacements de la zone.

La première explication tient à la densité du pôle urbain qui regroupe à lui seul 74 398 habitants. La seconde tient au fait que l'attraction du pôle urbain est plus faible au-delà de sa deuxième couronne.

Les 13 axes routiers qui assurent les échanges entre le pôle urbain et l'extérieur, supportent des trafics qui sont rarement supérieurs à 10 000 véhicules et sont toujours très largement inférieurs à leur capacité maximum.

Par contre à l'intérieur du pôle, les trafics atteignent couramment 20 000 véhicules par jour, ce qui porte les voiries à leur limite de saturation.

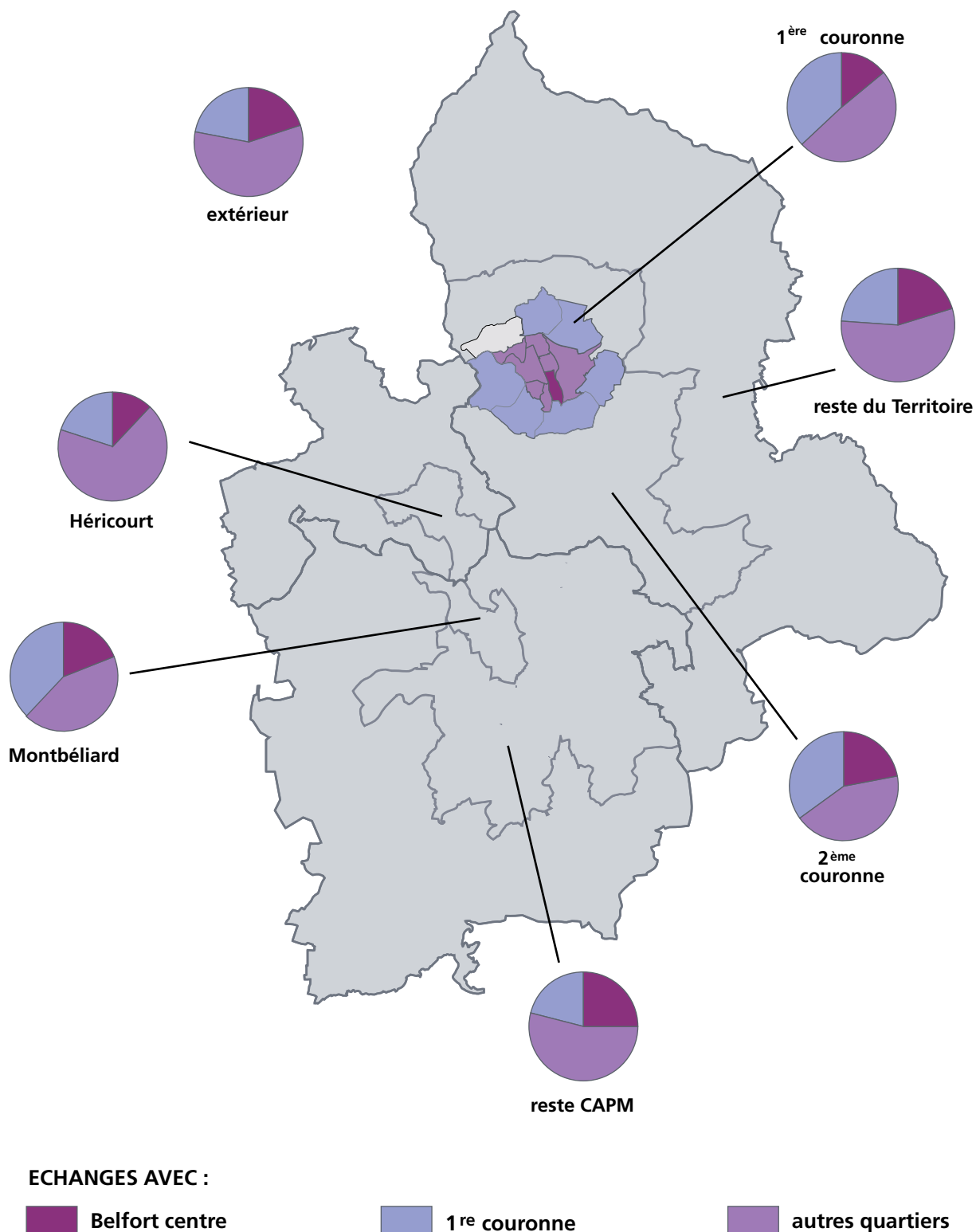
Répartition des déplacements du pôle urbain



Source : EMD-2005

CONSTAT 3

Répartition des échanges entre le pôle urbain et l'extérieur



Source : EMD-2005

les déplacements se répartissent sur l'ensemble du pôle urbanisé

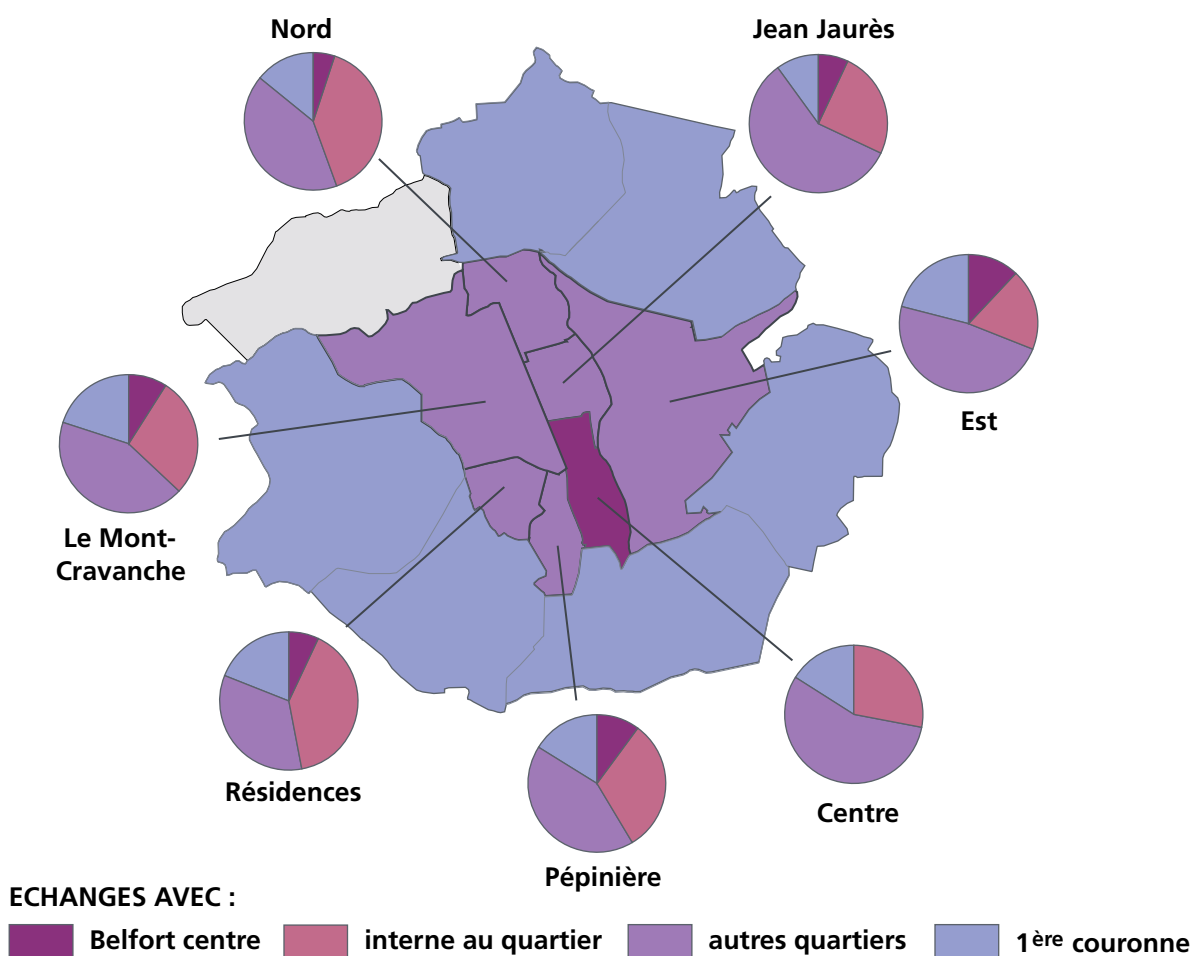


La zone urbanisée de Belfort et des communes de la première couronne constitue « une plaque territoriale » ; les déplacements s'y organisent sans direction dominante ni polarisation forte ; dans une très grande diversité de parcours, ils relient chaque commune aux autres communes ainsi qu'aux quartiers de Belfort, chaque quartier aux autres quartiers ainsi qu'aux communes de la première couronne.

Quelque soit le territoire en relation avec le pôle urbain, ces échanges se répartissent entre la 1^{ère} couronne, les quartiers et Belfort centre sans dominant.

La relation de la périphérie vers le centre de Belfort représente moins de 25 % des déplacements.

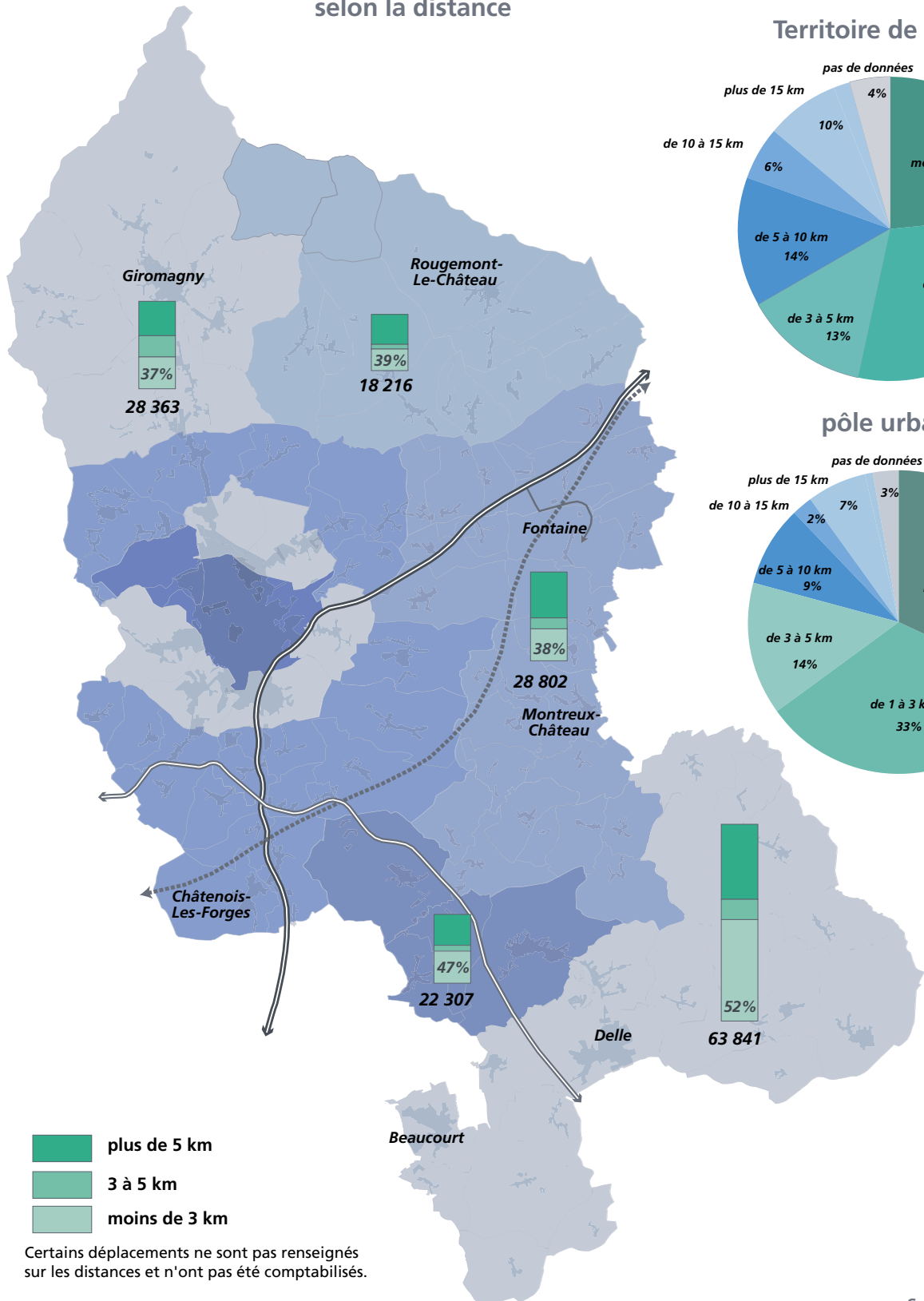
Répartition des échanges interquartiers du pôle urbain



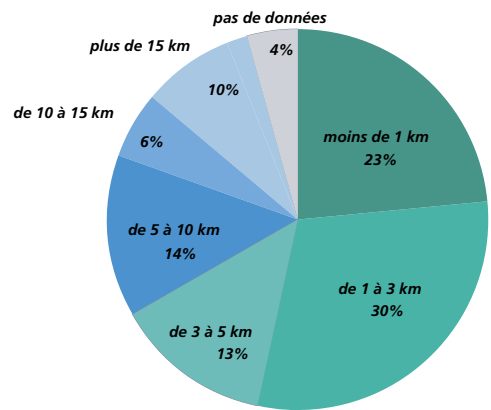
Source : EMD-2005

CONSTAT 4

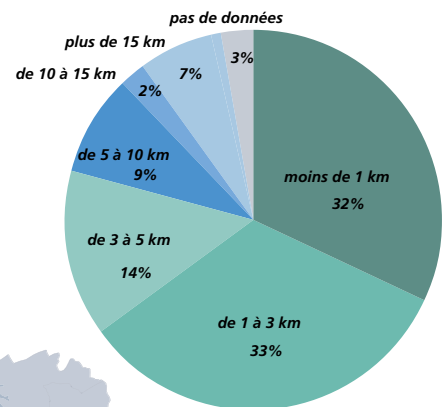
Répartition des déplacements selon la distance



Territoire de Belfort



pôle urbain



Certains déplacements ne sont pas renseignés sur les distances et n'ont pas été comptabilisés.

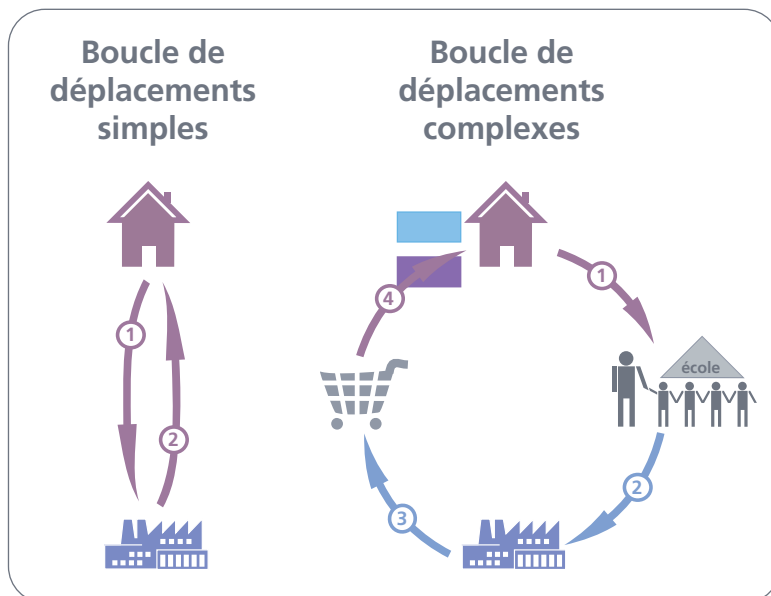
Source : EMD-2005

des déplacements courts, centrés sur le domicile

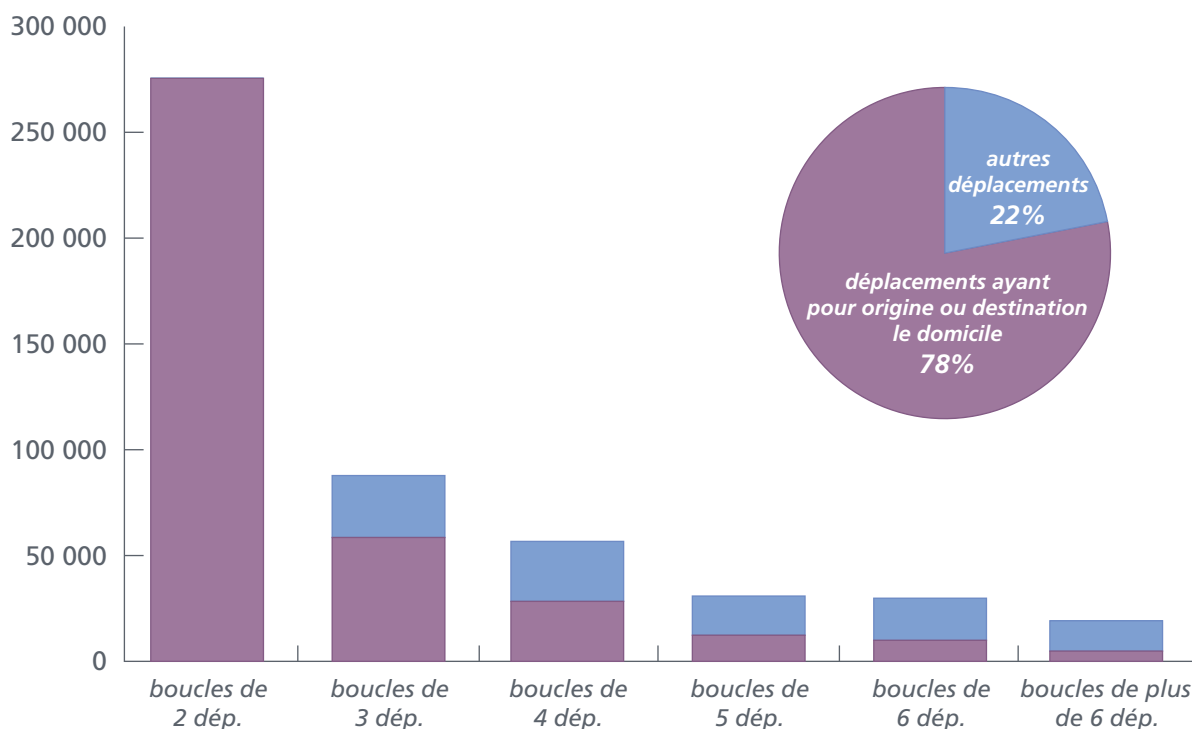
Même si l'on considère l'ensemble du Territoire de Belfort, les déplacements courts de moins de 3 km sont majoritaires (53 %).

Plus la densité urbaine est importante, plus la part des déplacements courts est importante ; elle atteint près de 75 % des déplacements pour Belfort et la 1^{ère} couronne.

Une boucle de déplacements est la combinaison des déplacements réalisés entre le départ du domicile et le retour au domicile ; l'examen détaillé de ces boucles fait apparaître que dans le Territoire de Belfort, 78 % des déplacements ont pour origine ou pour destination le domicile.



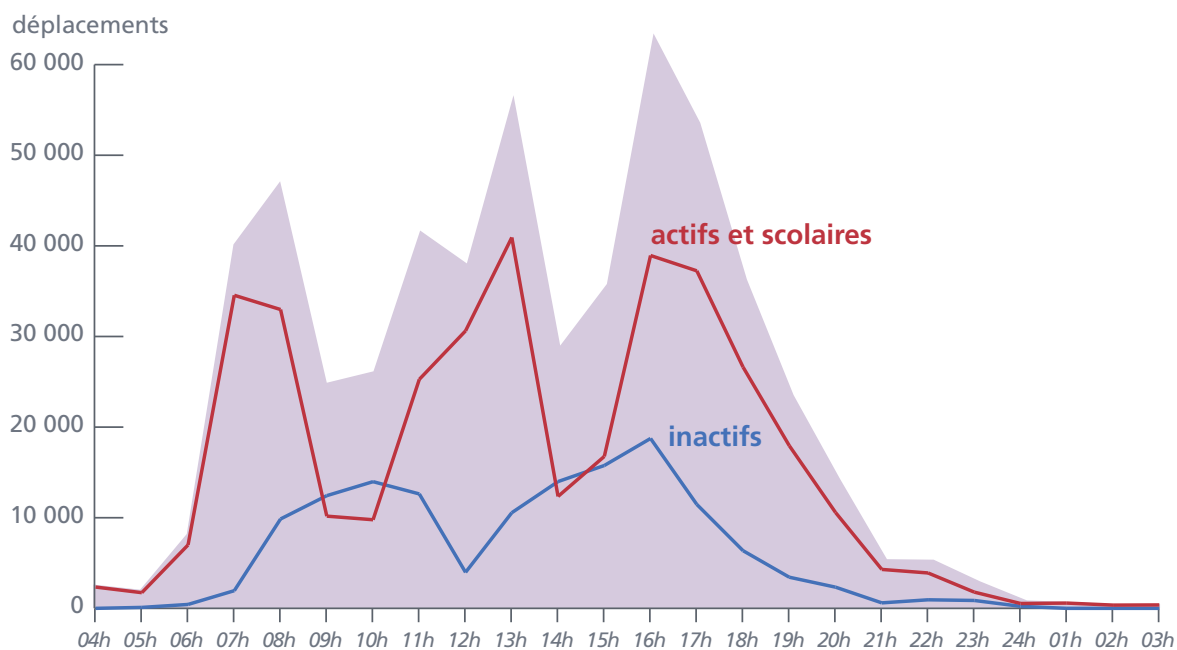
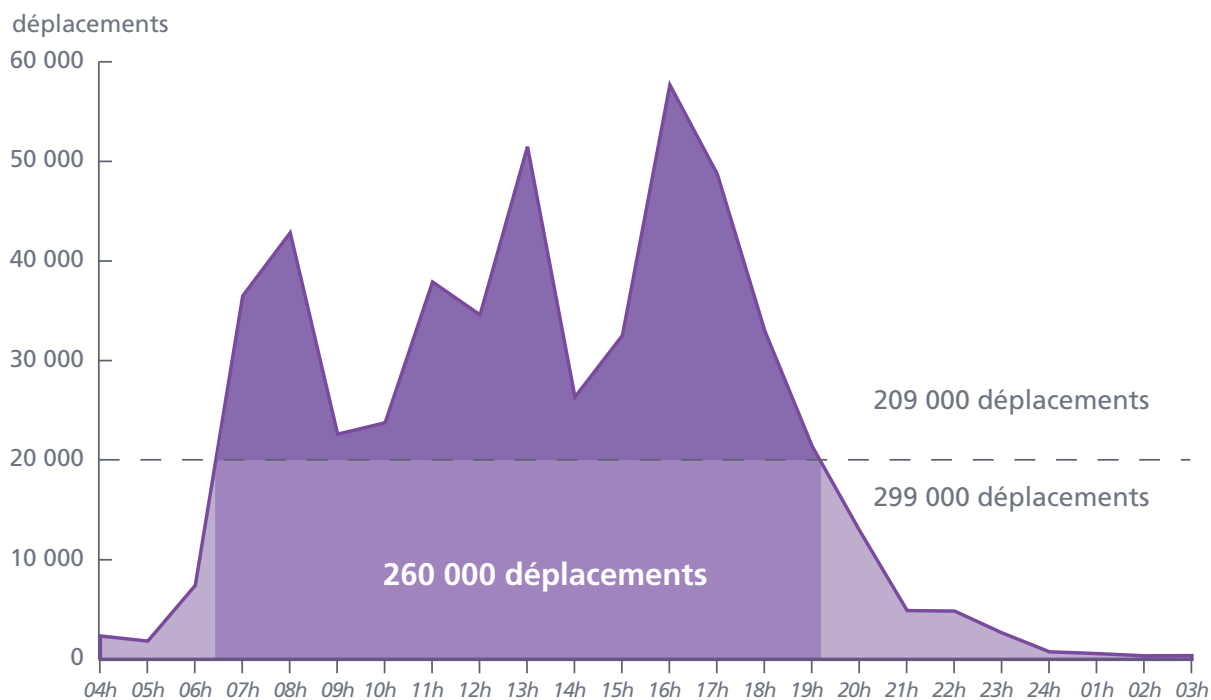
Répartition des déplacements selon le lien avec le domicile



Source : EMD-2005

CONSTAT 5

Répartition horaire des déplacements



Source : EMD-2005

des déplacements répartis sur l'ensemble de la journée



L'enquête ménage déplacements (EMD) permet de connaître les heures réelles des déplacements sur l'ensemble du Territoire de Belfort. Son étude met en évidence une activité continue de déplacements tout au long de la journée. De 6 h 30 à 19 h 30, le volume horaire des déplacements ne tombe jamais en dessous de 20 000 déplacements.

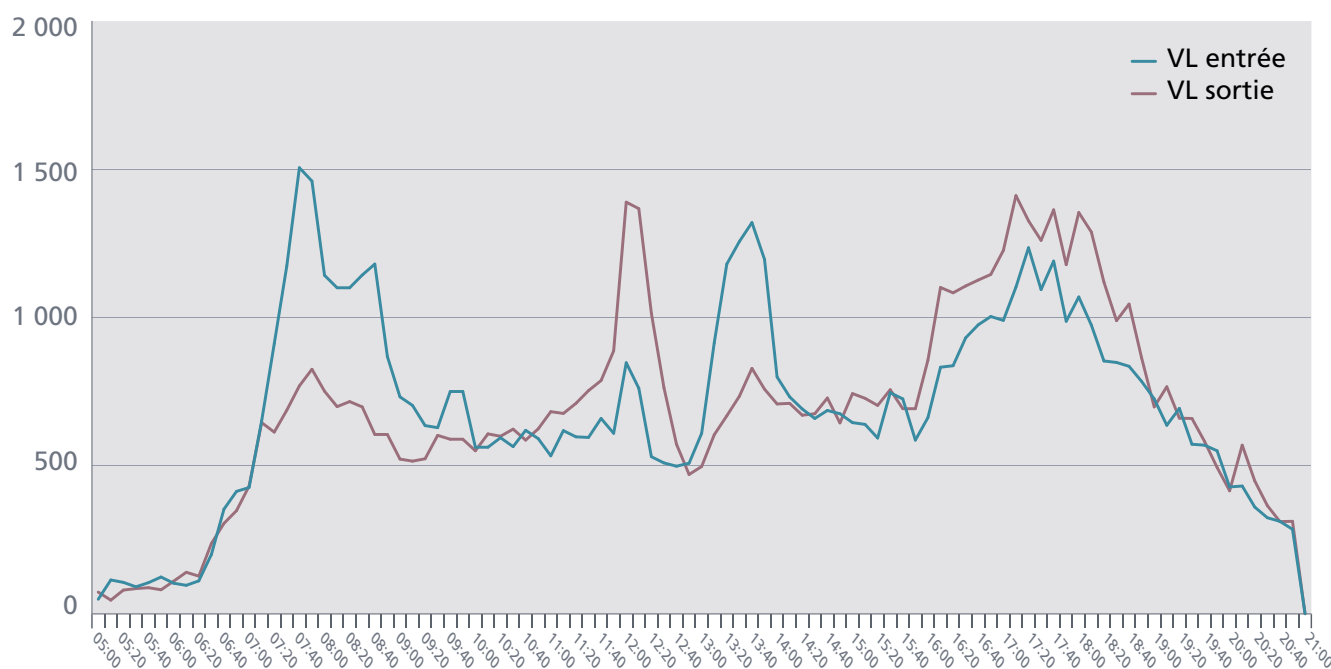
Les déplacements des inactifs jouent un rôle important dans cet étalement tout au long de la journée. Ces données généralisent et précisent les renseigne-

ments de l'enquête cordon* de circulation qui mesure l'étalement des entrées/sorties du pôle urbain sur une journée ; l'enquête cordon fait apparaître que de 7 h à 19 h 30, les échanges entre le pôle urbain et l'extérieur ne tombent jamais en dessous de 1 200 véhicules toutes les 10 minutes.

**Enquête cordon : enquête routière permettant de caractériser des déplacements provenant ou se dirigeant vers une zone donnée (délimitée par un « cordon »).*

Les trafics d'entrée/sortie du pôle urbain par tranches de 10 minutes

Véhicules/10 min













Source : enquête cordon 2003

CONSTAT 6











Répartition des boucles de déplacements par modes

Boucles réalisées avec un seul mode :

modes utilisés pour se déplacer dans les boucles de déplacements	nombre de déplacements	part de l'ensemble des déplacements
	154 676	30,9 %
	86 742	17,4 %
	61 602	12,3 %
	33 920	6,8 %
	17 808	3,6 %
	16 090	3,2 %
	14 622	2,9 %
	10 450	2,1 %
	6 084	1,2 %
	5 568	1,1 %
autres boucles réalisées avec un seul mode :	20 871	4,2 %

85,7 %

Boucles réalisées avec plusieurs modes :

modes utilisés pour se déplacer dans les boucles de déplacements	nombre de déplacements	part de l'ensemble des déplacements
	4 340	0,9 %
	3 414	0,7 %
	3 044	0,6 %
	2 690	0,5 %
	2 410	0,5 %
	2 315	0,5 %
	1 584	0,3 %
	1 394	0,3 %
	1 386	0,3 %
	1 312	0,3 %
autres boucles réalisées avec plusieurs modes :	35 419	7,1 %

14,3 %

Source : EMD-2005

le choix de mobilité est un choix de système

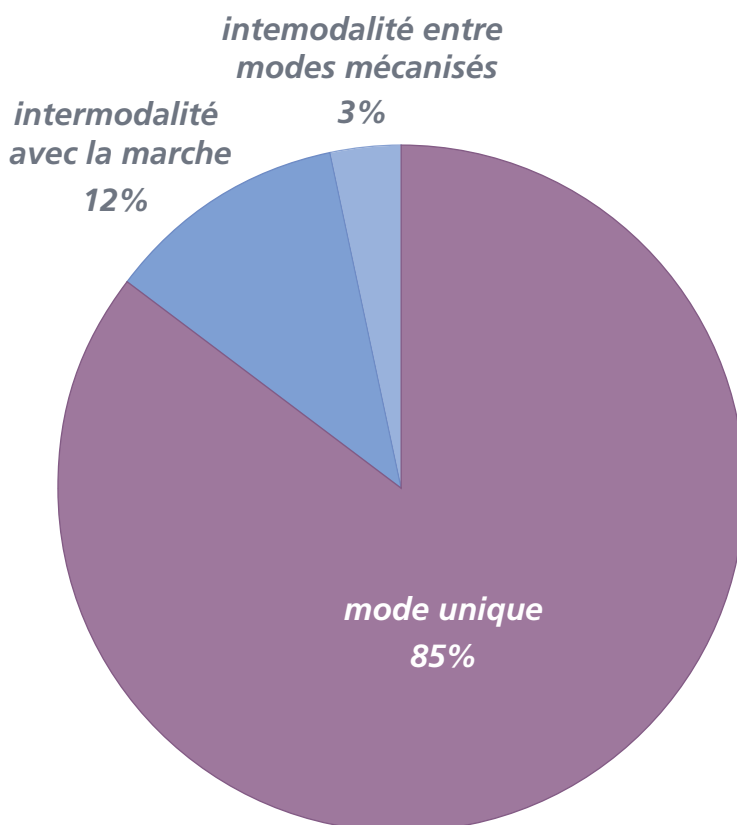
La mobilité est très peu flexible. Elle suscite des choix « systématiques » au sens étymologique du terme.

85% des déplacements se font en utilisant un seul mode de déplacement. L'intermodalité* est en conséquence, réduite à la portion congrue : 15 %. Si l'on exclut la marche à pied et qu'on examine l'intermodalité entre modes motorisés**, elle devient strictement marginale : 3 %.

* *Intermodalité* : se dit de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

** *Les modes motorisés regroupent ici les automobiles, les transports en commun et le train. Les modes mécanisés intègrent le vélo aux modes motorisés. La marche est donc le seul mode qui ne soit ni motorisé, ni mécanisé...*

Répartition des déplacements selon les combinaisons de modes

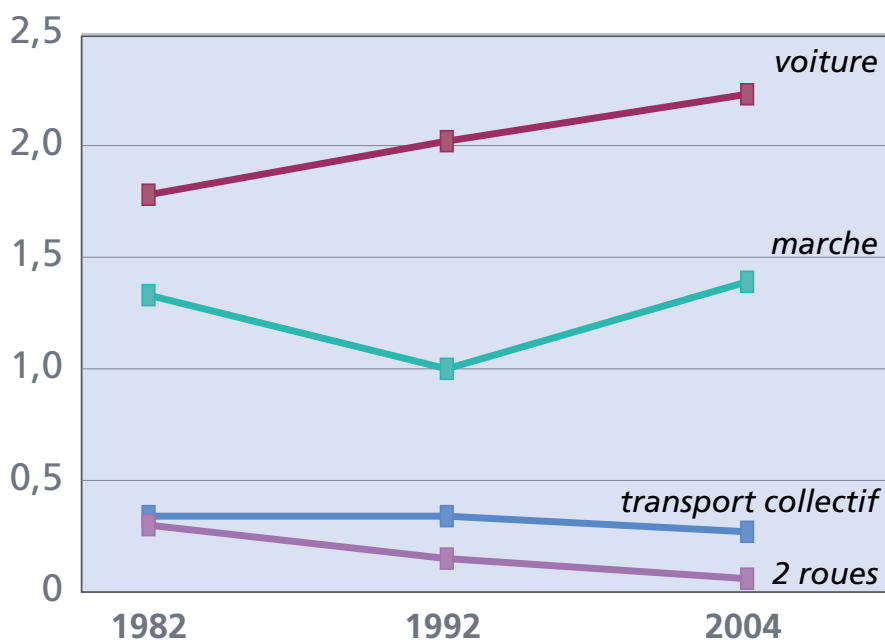


Source : EMD-2005

CONSTAT 7

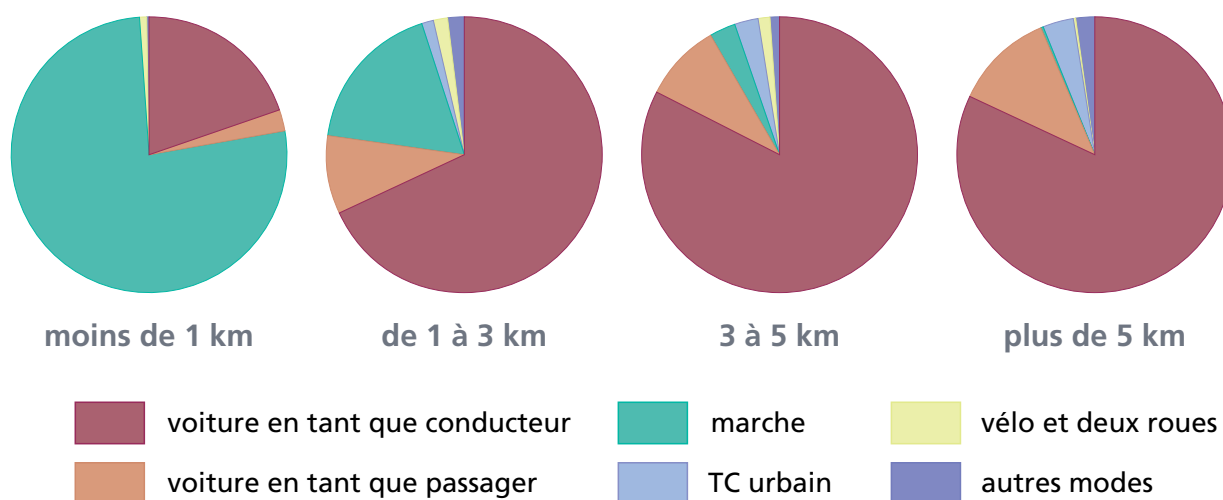
Evolution des parts modales dans le pôle urbain

Nombre de déplacement par jour et par personne



Source : EMD 1982-1992-2005

Part modale selon la distance parcourue pour des individus de plus de 18 ans appartenant à un ménage motorisé



Source : EMD-2005

le système voiture est archi-dominant



Les chiffres trop généraux peuvent être trompeurs. Si on n'a pas 18 ans ou si on ne possède pas de voiture, le choix de la voiture comme conducteur est impossible.

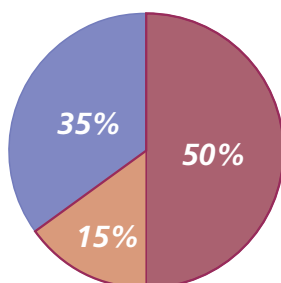
C'est lorsqu'on a le choix que celui-ci est significatif. Pour les individus de plus de 18 ans, appartenant à un ménage ayant plusieurs voitures, il est sans appel :

75 % des déplacements comme conducteur, 7 % comme passager.

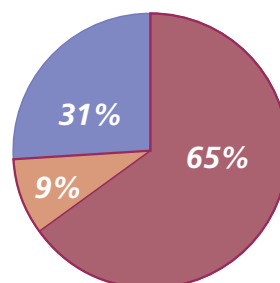
La domination de la voiture s'est accentuée durant les vingt dernières années, du fait de l'allongement des distances et de l'enchaînement des déplacements sans retour au domicile.

Part modale selon la motorisation des ménages

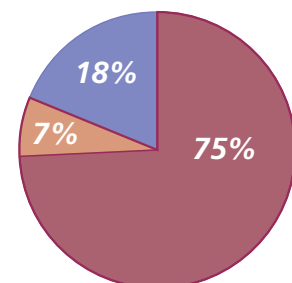
ensemble des individus



individus de plus de 18 ans et appartenant à un ménage motorisé



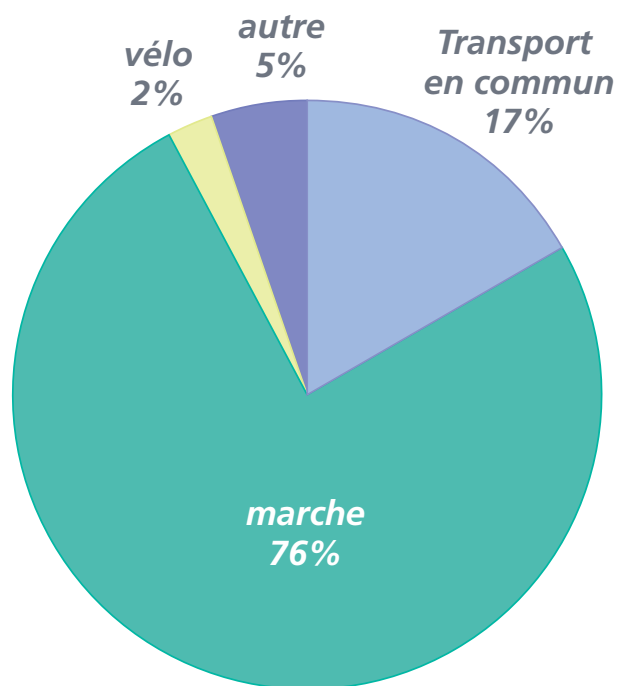
individus de plus de 18 ans et appartenant à un ménage multimotorisé



voiture en tant que conducteur voiture en tant que passager autres modes

Source : EMD-2005

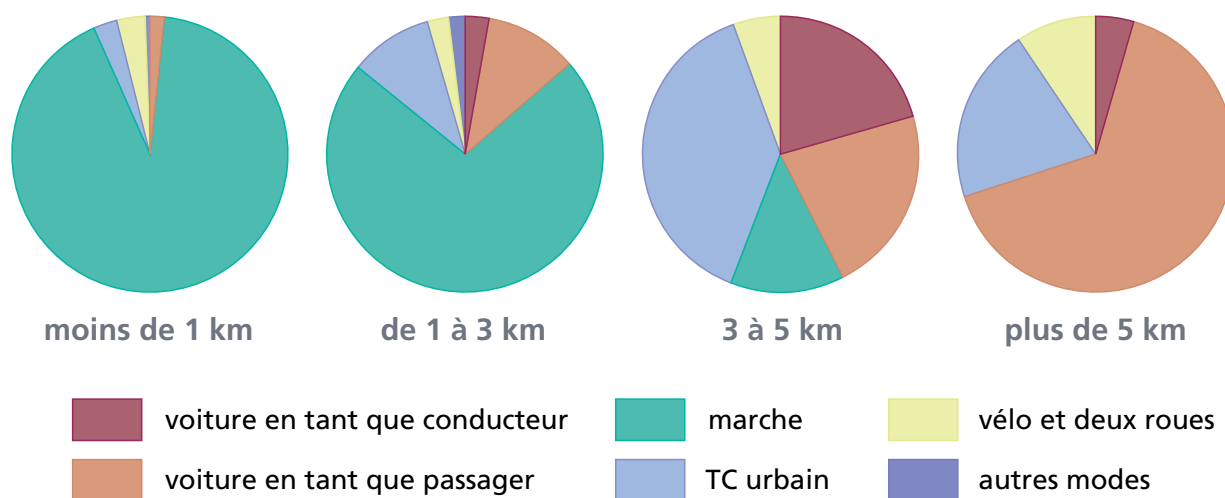
Répartition par modes des déplacements alternatifs à la voiture



Source : EMD-2005

Part modale selon la distance parcourue pour des individus de plus de 18 ans appartenant à un ménage non-motorisé

individus de plus de 18 ans appartenant à un ménage non-motorisé



Source : EMD-2005

la marche est la seule pratique de masse alternative à la voiture

La marche à pied pèse à elle seule trois fois le total de toutes les autres alternatives à la voiture, soit 27 % des parts de mobilité. Quand le vélo (1 %), les 2 roues motorisées (1 %), les TCU* (3 %), les autres transports en commun (1 %) et les autres modes (2 %) additionnés n'atteignent que 9% des mobilités.

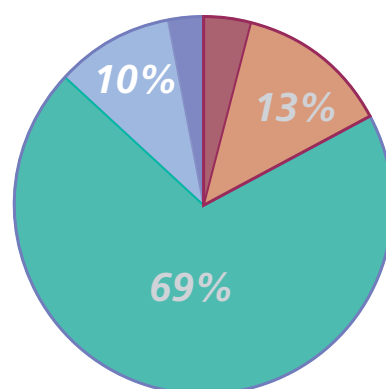
La marche à pied est par ailleurs en nette progression, passant de 22 % en 1992 à 27 % des déplacements en 2004.

Bien entendu la part de la marche à pied est à lier avec l'importance des déplacements de moins de 1 km, soit 23 % des déplacements. Au-dessous d'une distance de 500 m, la marche à pied s'impose naturellement. Mais cette domination, parallèle à celle de la voiture, traduit surtout la faiblesse des autres alternatives.

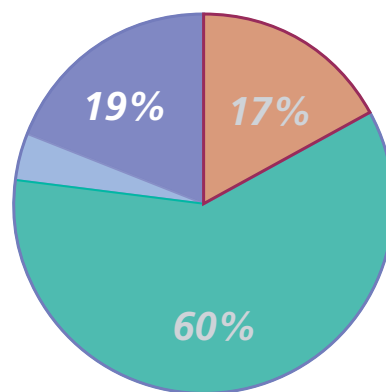
L'étude de la mobilité des ménages dépourvus de voiture fait d'ailleurs apparaître des parts de marche à pied équivalentes à celle de la voiture dans les ménages équipés. Compte tenu des contraintes qu'impose la marche à pied, ces niveaux traduisent la gravité des handicaps qui pénalisent les autres modes, et notamment les transports en commun.

*TCU : transport en commun urbain

Part modale des individus de plus de 18 ans appartenant à un ménage non-motoirisé



résidant dans Belfort et sa première couronne

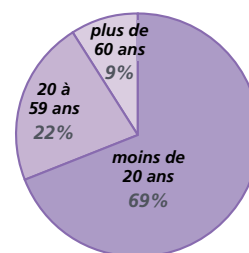
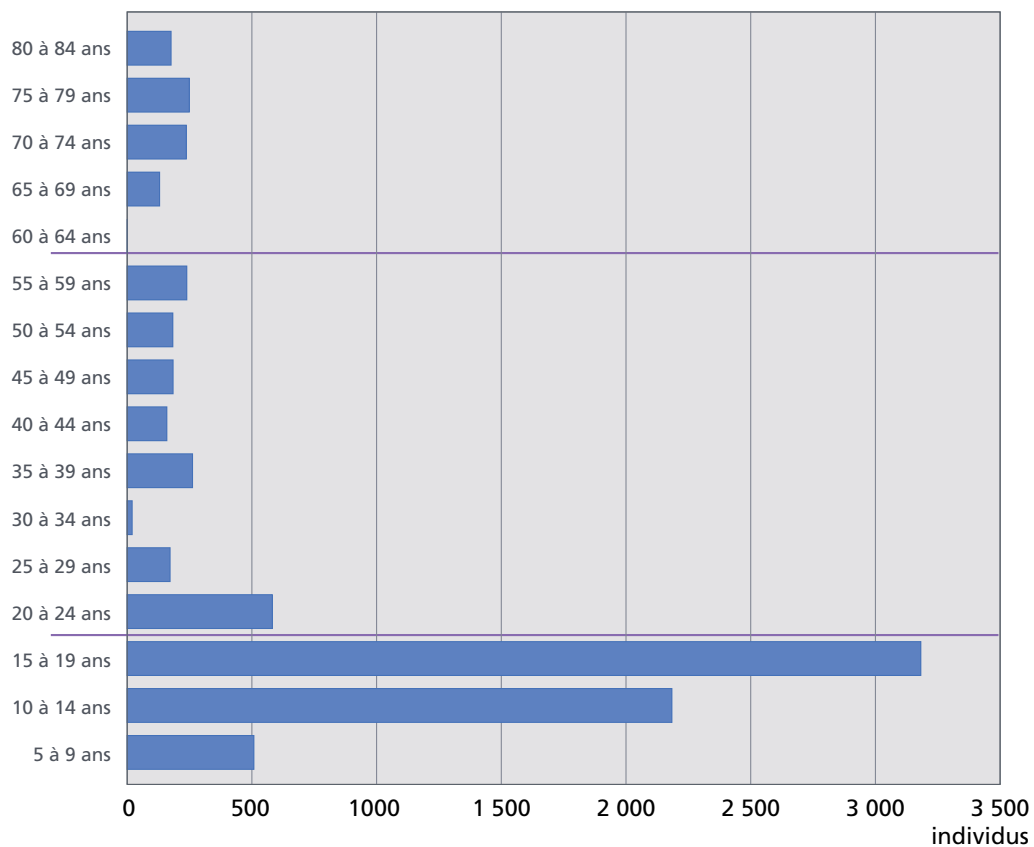


résidant dans le reste du Territoire de Belfort

Source : EMD-2005

CONSTAT 9

Les clients de la CTRB selon leur âge



Source : EMD-2005

Comparaison du poids de la marche et du transport en commun selon les distances parcourues et la motorisation

	<i>individus de plus de 18 ans appartenant à un ménage non-motorisé</i>		<i>individus de plus de 18 ans appartenant à un ménage motorisé</i>	
	<i>marche</i>	<i>TC</i>	<i>marche</i>	<i>TC</i>
déplacements de 1 à 3 km	72,4 %	9,7 %	17,7 %	1,4 %
déplacements de 3 à 5 km	13,3 %	38,7 %	3,1 %	2,8 %

Source : EMD-2005

le bus, un mode en voie de marginalisation



A lors que son financement est assuré pour les 2/3 par le versement transport* payé par les entreprises, le bus n'est utilisé pour l'essentiel que par les scolaires du fait de sa gratuité. Et même gratuit, il ne séduit pas.

En 2005, les statistiques de la billettique** ont fait apparaître que dans le département, 25 % des scolaires bénéficiaires d'une carte gratuite ne l'utilisent jamais et 25 % de ceux qui l'utilisent ne le font qu'une seule fois dans la journée.

De même pour les 800 personnes âgées titulaires de la carte MIMOSA, qui n'utilisent en moyenne leur carte gratuite que pour un aller-retour par semaine. L'ensemble des personnes âgées de plus de 65 ans fait preuve de la même réserve : chaque jour, seulement 2,3 % des personnes âgées de plus de 65 ans utilisent le bus. Elles se déplacent 16 fois plus à pied.

Les actifs pour leur part ne prennent le bus que s'ils n'ont pas d'autre alternative !

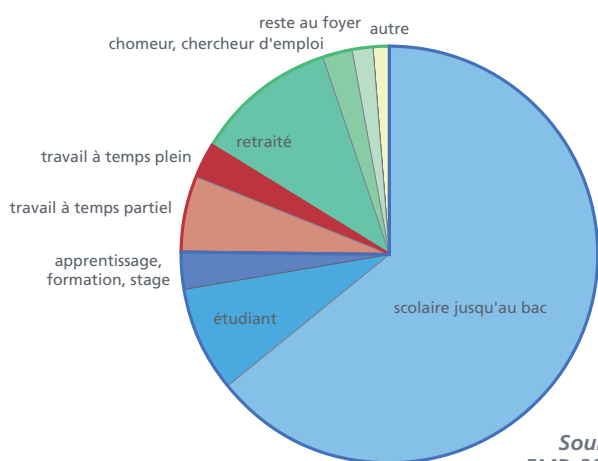
Que ce soit pour les transports en commun urbains ou pour les transports organisés par les entreprises pour leurs salariés, l'évolution est marquée par une régression constante. Un cercle vicieux lie sans fin baisse de la fréquentation et baisse des services.

En 10 ans, de 1997 à 2007, le TCU belfortain a perdu 2 millions de voyages annuels et n'assurait plus en 2007 que 4,7 millions de voyages par an. Dans la même période le volume de kilomètres de bus offert par le réseau a chuté de 200 000 km par an.

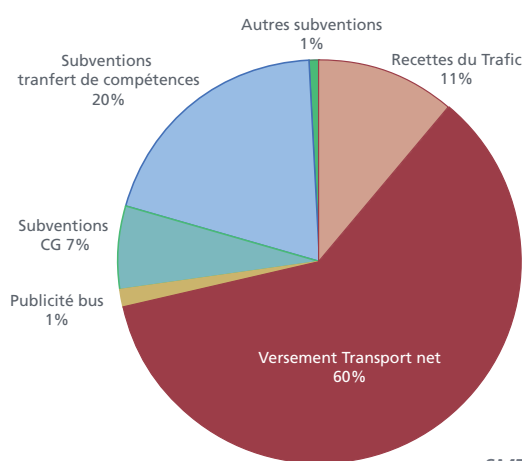
* *Versement transport* : en France, le versement transport est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés destiné au financement du transport en commun. Le taux du versement transport est variable en fonction de la population du périmètre de transport urbain.

** *Billettique* : dans le domaine du transport, ce terme désigne une application de l'informatique à toutes les opérations relatives aux titres de transport. Elle permet notamment l'utilisation de cartes à puce ou de tickets magnétiques en lieu et place des tickets papier, ainsi que l'enregistrement informatique des données de validation des clients pour le traitement statistique.

Statut des clients de la CTRB



Financement du transport en commun



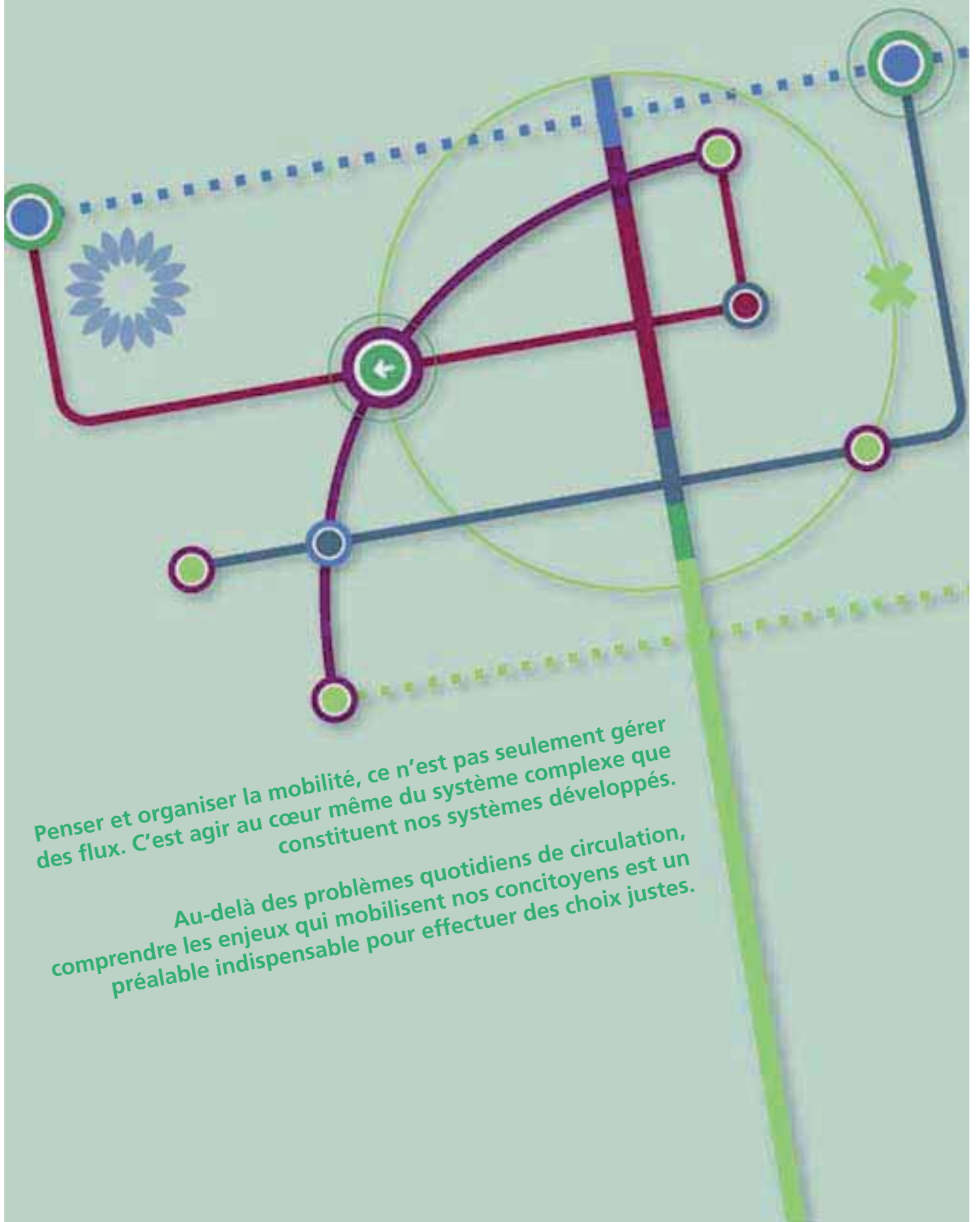
Les clients de la CTRB selon leur âge

	Moins de 20 ans	De 20 à 59 ans	Plus de 60 ans	Population totale
Part de la population utilisant la CTRB	16,4 %	2,5 %	3,1 %	6,4 %

Source : EMD-2005



LES ENJEUX



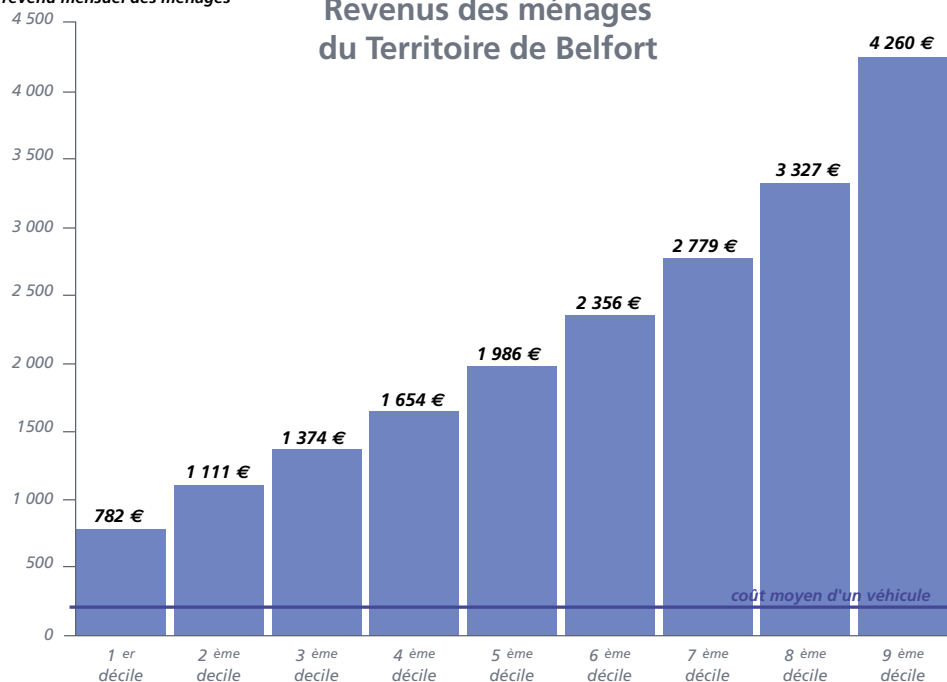
Penser et organiser la mobilité, ce n'est pas seulement gérer des flux. C'est agir au cœur même du système complexe que constituent nos systèmes développés.

Au-delà des problèmes quotidiens de circulation, comprendre les enjeux qui mobilisent nos concitoyens est un préalable indispensable pour effectuer des choix justes.

ENJEU 1

revenu mensuel des ménages

Revenus des ménages du Territoire de Belfort



Source :
EMD-2005

Comparatif des budgets de quatre automobilistes

en Euros	MODELES			
	Occasion Essence Renault Clio	Neuve Essence Renault Clio	Neuve Diesel Peugeot 307 D	Neuve Diesel Peugeot 607 D
Nb de km parcourus/an	10 000 km	10 320 km	19 490 km	35 000 km
Achat moins reprise	704	1 874	2 850	5 021
Frais financiers	64	190	271	452
Assurance	189	540	673	1 306
Carburant	809	903	1 241	3 235
Entretien	452	639	1 481	2 808
Garage du véhicule	-	489	489	862
Péages	89	149	257	685
Total TTC	2 307	4 784	7 262	14 319
Coût au km	0,231	0,464	0,373	0,409
Total Hors Taxes	1 412	3 364	5 292	10 021
Taxes payées	895	1 420	1 970	4 298
Part des taxes	38,8 %	29,7 %	27,1 %	30,0 %
Taux de taxation sur le prix HT	63,4 %	42,2 %	37,2 %	42,9 %
Coût mensuel	192	399	605	1 193

Source : Fédération Française des Automobile-Clubs - 2005

augmenter le pouvoir d'achat des ménages d'actifs



Les ménages du Territoire de Belfort dépensent plus de 250 millions d'euros par an pour leurs voitures. Plus de 20 000 d'entre eux sont dans l'obligation d'avoir deux voitures pour la simple raison que dans l'immense majorité des cas, il FAUT une voiture pour aller travailler.

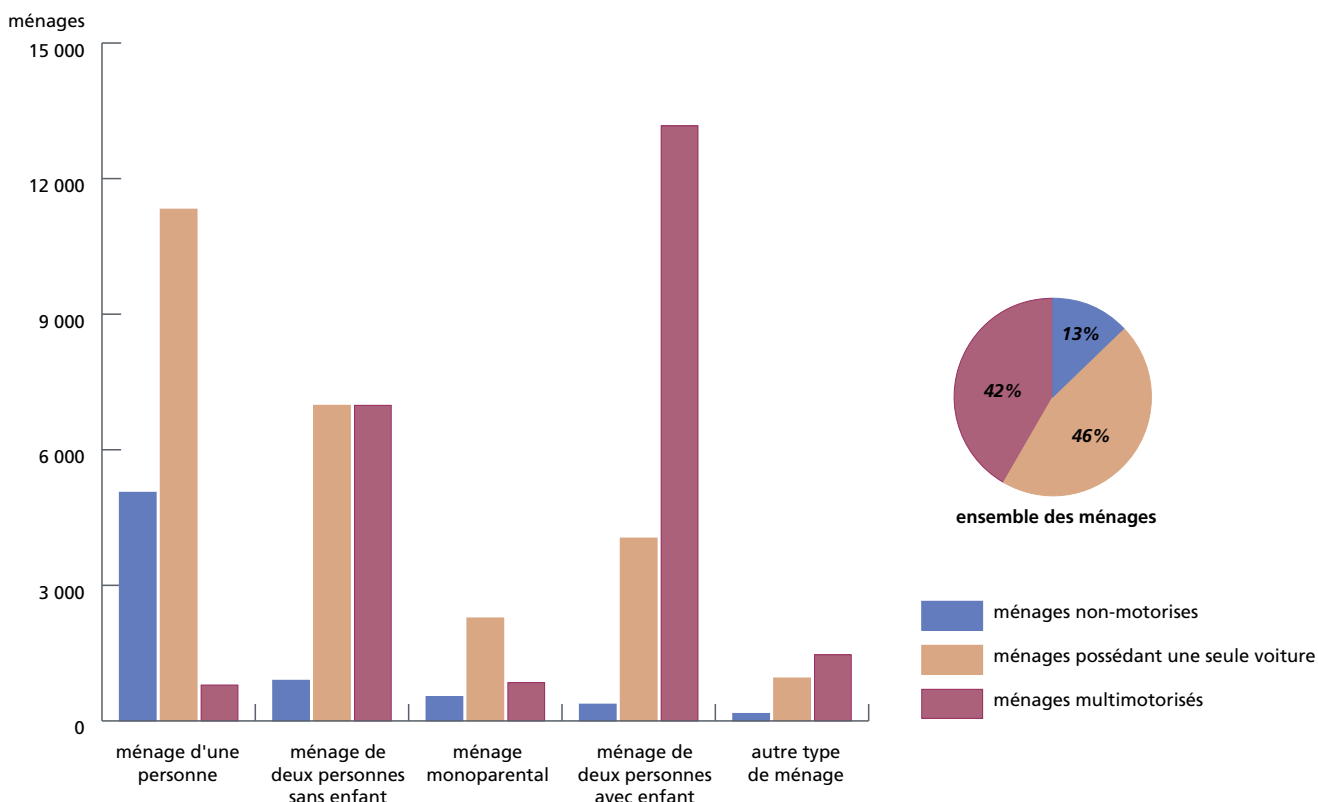
Pourtant les revenus de la plupart de ces familles restent modestes et leur budget déplacement pèse de plus en plus lourd, surtout quand le travail est à temps partiel ou précaire, comme trop souvent aujourd'hui. Revaloriser le travail, cela commence

par diminuer les dépenses obligatoires que celui-ci génère pour les familles.

La comparaison des taux de double-motorisation entre les ménages, avec ou sans enfant, est instructive : avec enfant, la deuxième voiture se généralise et son coût vient s'ajouter aux charges du ménage.

Libérer les ménages de l'obligation de la double motorisation, c'est donc leur permettre de réduire leurs dépenses de près de 150 euros par mois.

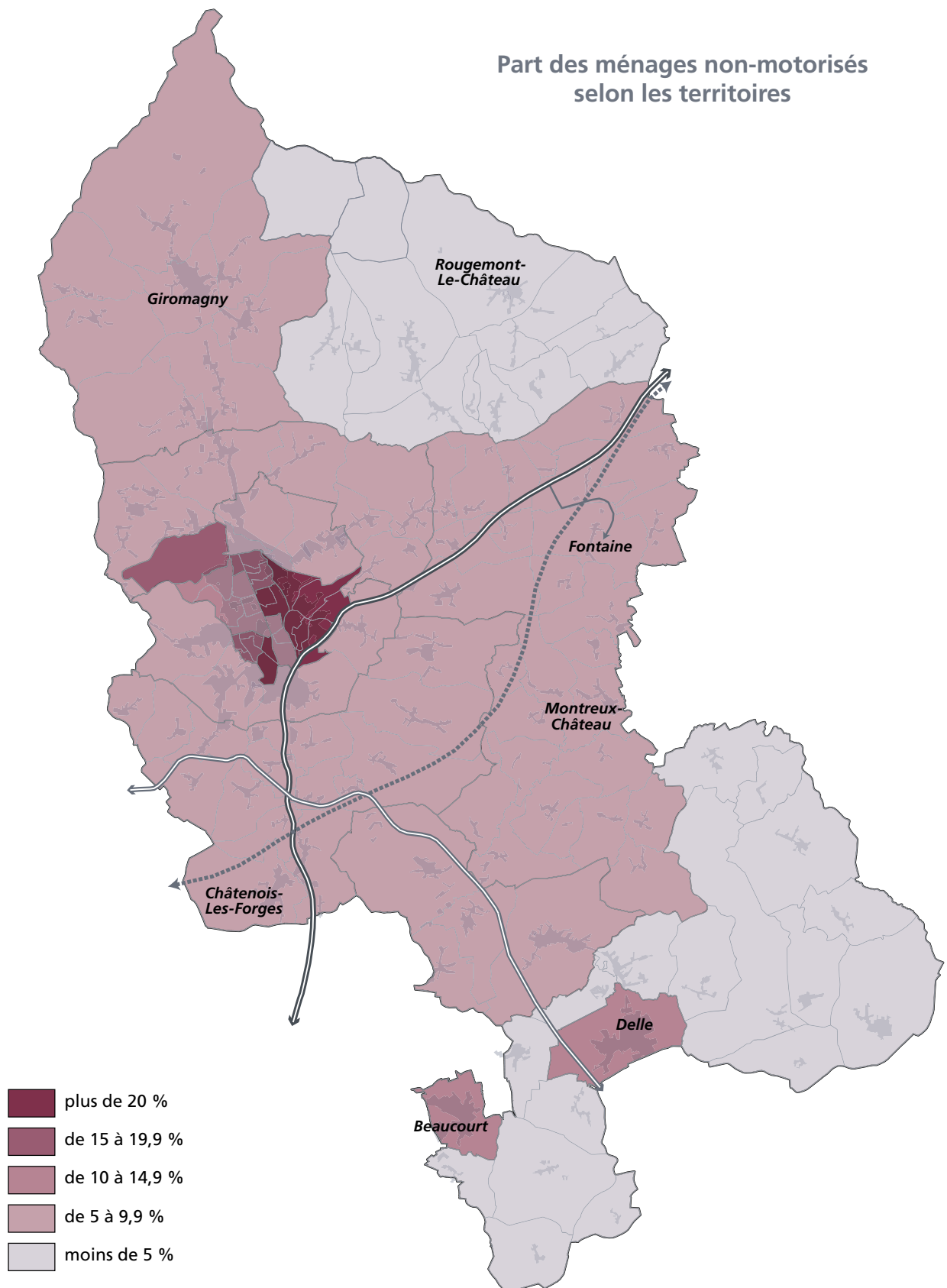
Motorisation des différentes catégories de ménages du Territoire de Belfort



Source : EMD-2005

ENJEU 2

Part des ménages non-motorisés selon les territoires



Source : EMD-2005

Lutter contre l'exclusion

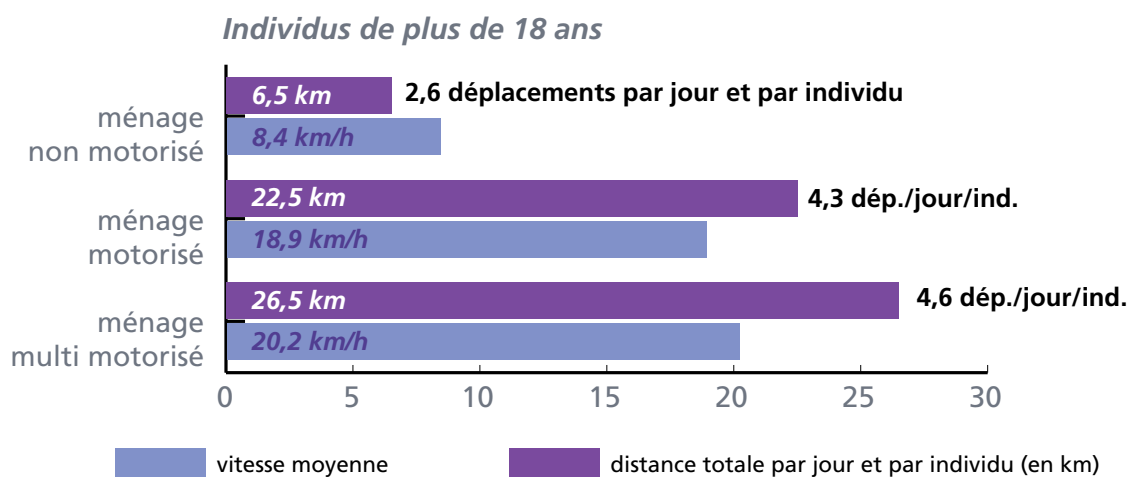


Dans le département, près de 7 000 ménages sont dépourvus de voiture. Un bon nombre d'entre eux est exclu du travail, de la formation et a des problèmes de santé. Sans voiture, et en l'absence d'une alternative efficace, ces personnes sont assignées à résidence. Cet enjeu concerne aussi les jeunes des ménages modestes qui ne peuvent financer qu'une automobile ; ils ont eux aussi des problèmes de mobilité.

La lutte contre la concentration excessive d'habitants pauvres dans quelques quartiers et dès lors, la réussite de la politique de la ville, dépendent des performances des solutions alternatives à l'automobile.

Lutter contre l'assistanat et faire de la remise au travail l'objectif central des politiques sociales, passe par une solution de transport qui permette à chacun d'accéder aux lieux de l'emploi, de la formation, de la santé, des sports et des loisirs.

Impact de la motorisation des ménages sur le nombre, la vitesse et la longueur des déplacements journaliers



Source : EMD-2005

L'auto japonaise dédommage des victimes de la pollution

Sept constructeurs ont accepté de verser des indemnités à 520 habitants de Tokyo souffrant de problèmes respiratoires. Les premières plaintes remontaient à 1996.

Des constructeurs automobiles et de poids lourds vont dédommager des citoyens s'estimant victimes de la pollution de l'air des villes. Il s'agit sans doute d'une première mondiale. Les marques concernées, toutes japonaises, sont Toyota, Nissan, Nissan Diesel, Hino, Mitsubishi, Isuzu et Mazda. Ils ont accepté de régler à 520 plaignants la somme de 1,2 milliard de yens (7,4 millions d'euros). Ces sociétés consacreront également 3,3 milliards de yens (20,4 millions d'euros) à un programme d'aide médicale pour les asthmatiques de Tokyo.

L'accord entre les constructeurs et les plaignants a été conclu le 8 août à Tokyo. Il l'a été dans le cadre d'une médiation proposée par la cour d'appel de Tokyo et le tribunal régional de la capitale. Les citoyens indemnisés avaient déposé des plaintes contre le gouvernement japonais, la préfecture de Tokyo, la compagnie d'autoroutes Metropolitan Expressway Public Corporation et ces constructeurs automobiles.

Cet accord met fin à une procédure lancée, en 1996, par 99 personnes. Elles souffraient de problèmes respiratoires et s'estimaient victimes de la pollution provoquée par les véhicules diesel, tenus comme plus polluants que ceux fonctionnant à l'essence. Le nombre de plaignants avait augmenté au cours des onze ans qu'a duré l'affaire, et il se pourrait que l'accord du 8 août fasse des émules.

En 2002, le tribunal régional de Tokyo avait condamné la préfecture et la compagnie autoroutière à verser 79,2 millions de yens (489 000 euros) à sept plaignants vivant à moins de 50 mètres d'axes particulièrement fréquentés de la capitale.

Ce jugement exonérait les constructeurs de toute responsabilité, considérant qu'ils étaient tenus par ailleurs de s'assurer que les émissions de leurs véhicules ne provoquaient pas de graves problèmes de santé. Les constructeurs avaient estimé que ce jugement était équitable.

L'affaire a été examinée en appel cette année. Le 30 juin, les plaignants ont donc accepté le principe d'une conciliation. L'accord a été conclu après

acceptation par les constructeurs automobiles du principe du versement de dédommagements aux victimes, dont les rangs s'étaient étoffés entre-temps.

Les sept constructeurs auraient finalement cédé par crainte de voir se ternir leur image de sociétés soucieuses de l'environnement. Manifestement désireux de rester discrets et de mettre un terme à cette affaire, ils n'ont pas officiellement réagi après l'annonce de l'accord. Outre sa durée, l'affaire a bénéficié d'une exposition médiatique de plus en plus importante. Ayant compris qu'ils y avaient tout intérêt les plaignants ont organisé, le 27 juin, une manifestation devant le siège de Toyota. Ils voulaient montrer, selon les termes d'un participant, que « les constructeurs sont des persécuteurs et qu'il y a des victimes ».

Même s'ils désiraient aboutir rapidement, ne serait-ce que parce que 108 des personnes ayant déposé plainte depuis 1996 sont aujourd'hui mortes, les plaignants se disent un peu frustrés par l'issue de l'affaire. Ils regrettent notamment que les constructeurs n'aient pas été reconnus « socialement responsables ».

L'accord du 8 août n'a pas empêché le porte-parole du groupe des victimes, Junji Nishi, d'appeler à une « réduction importante de la pollution à Tokyo ». C'est tout l'objet du second volet de la médiation, qui prévoit que le gouvernement, la préfecture de Tokyo et Metropolitan Expressway assureront la promotion des véhicules peu polluants, augmenteront les espaces verts le long des axes routiers et renforceront les mesures de la pollution atmosphérique.

Paradoxalement, une étude rendue publique, mercredi 15 août, par un club automobile allemand, VCD, met à l'honneur les automobiles japonaises : sept d'entre elles - de marque Honda, Toyota, Daihatsu et Mazda - figurent parmi les dix premières d'un classement fondé sur la consommation de carburant et l'émission de gaz polluants.

La pollution causée par les transports préoccupe de plus en plus le Japon, bien que ce pays a déjà reconnu qu'il ne pourra pas respecter ses engagements sur les émissions de gaz à effet de serre pris dans le cadre du protocole de Kyoto. Les autorités japonaises ont évoqué, mardi 14 août, le principe d'une réduction de la taxe sur les agrocarburants, qui pourrait être appliquée dès 2008.

Philippe Mesmer

Le Monde : article paru dans l'édition du 17.08.07

préserver la santé publique



L'industrie automobile a fait d'énormes progrès en termes de pollution. Mais les micros-particules, liées en particulier à la motorisation diesel, posent encore un grave problème de santé publique. Dans sa contribution à l'élaboration de la politique de déplacement, la préfecture du Territoire de Belfort insiste d'ailleurs sur ce point : « Les incidences sur la santé liées à la pollution sont importantes. Une étude de l'Agence Française de Sécurité Sanitaire et Environnementale (AFSSE) estime qu'en 2002, entre 6 500 et 9 500 morts sont imputables aux particules ».

Pour notre département, cela représente 15 à 25 morts par an. Un chiffre qui dépasse le nombre des victimes de la route.

C'est bien sûr dans la zone où la circulation est la plus dense qu'il convient d'agir en priorité. C'est là que les risques sont les plus élevés. Et c'est aussi dans ces zones que le bruit est le plus intense ; la cartographie urbaine du bruit recoupe en effet fidèlement celle de la circulation automobile.

Ainsi, réduire la circulation automobile dans ces zones, c'est aussi agir contre la nuisance que les français considèrent comme la plus insupportable.

Motorisation des différentes catégories de ménages du Territoire de Belfort



ENJEU 4

Dynamiques des centralités

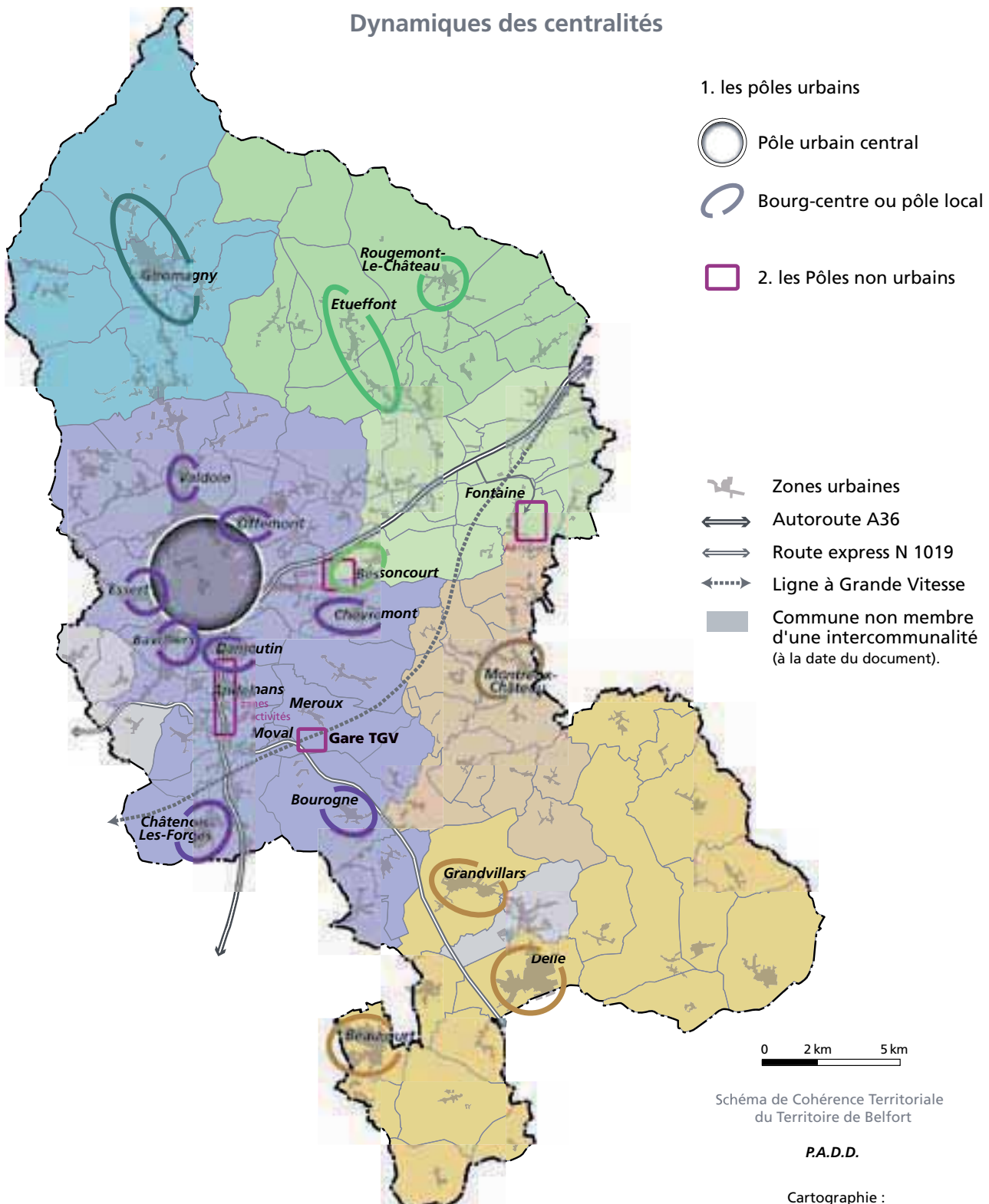


Schéma de Cohérence Territoriale
du Territoire de Belfort

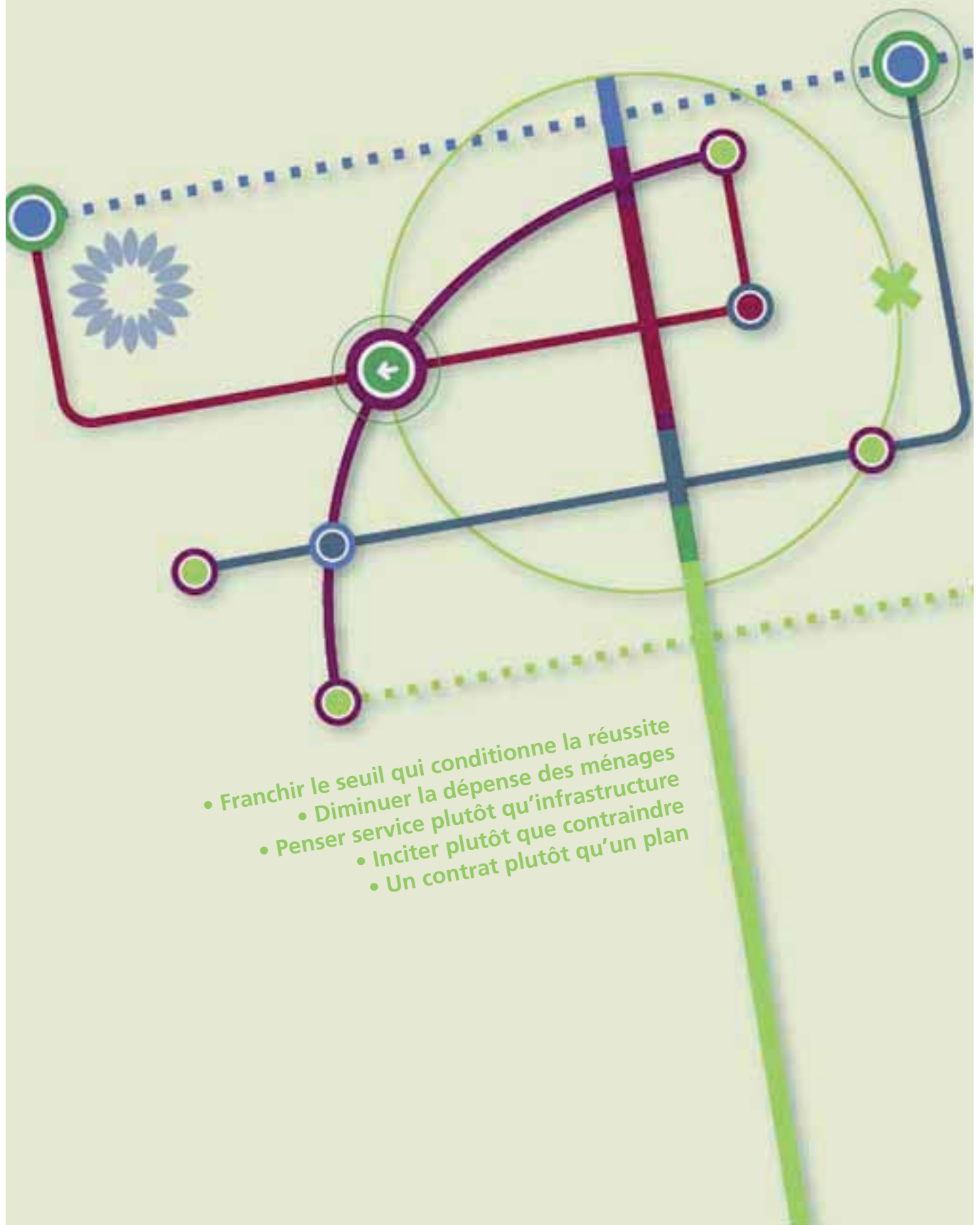
P.A.D.D.

Cartographie :


Agence d'Urbanisme
du Territoire de Belfort

Juin 2005

LES CHOIX



CHOIX 1

franchir le seuil qui conditionne la réussite



Le système «tout auto» est un système extrêmement puissant. Il mobilise des capitaux publics et privés importants. Les 60 000 véhicules particuliers des habitants du Territoire de Belfort représentent à eux seuls un capital de près de 600 millions d'euros. Garages particuliers, parkings en surface ou en ouvrage, stationnement sur la voirie polarisent depuis des décennies les moyens, les terrains et le système règlementaire.

Pour convaincre les décideurs tout comme les utilisateurs du système « tout auto » de choisir un autre système de déplacement il faut « mettre le paquet ». Il faut franchir le seuil qui conditionne la réussite. C'est le premier choix que nous proposons.

La réussite de Vélib'* est à cet égard extrêmement démonstrative. Les ouvertures de lignes de métro ou de tramways avaient déjà démontré l'effet de seuil dans les agglomérations concernées. La démonstration faite pour le vélo souligne à quel point l'approche système est pertinente.

Ce choix oblige à prendre des options claires. Il ne permet ni les faux-fuyants, ni les stratégies mi-chèvre mi-choux. Il nécessite d'affirmer une analyse, d'assumer une stratégie, d'afficher les choix et les objectifs.

**Vélib' : contraction de vélo et liberté est le système de location de vélos en libre-service de Paris disponible depuis le 15 juillet 2007, mis en place par la Mairie de Paris et géré par l'entreprise JCDecaux. Dès le 15 juillet, 10 648 vélos étaient disponibles dans 750 stations et 20 600 vélos dans 1 451 stations depuis fin 2007. Paris pourrait à terme disposer de 50 000 vélos de ce type.*

CHOIX 2

diminuer la dépense des ménages



Avec 250 millions d'euros par an, les dépenses de transport des ménages du Territoire de Belfort, tant en investissement qu'en fonctionnement, sont très supérieures à celles des autorités publiques.

Dans la logique habituelle, pour infléchir significativement les comportements des ménages, il faudrait donc augmenter très fortement la dépense publique et cela pendant une période nécessairement longue, compte tenu de l'inertie des comportements.

La situation des finances publiques locales nous a conduits à faire un autre choix : inverser la logique et faire en sorte que les ménages diminuent leurs dépenses en changeant leur type de mobilité.

Dès lors, la diminution de la dépense des ménages d'actifs est à la fois un objectif ET un moyen. Elle devient le moteur le plus puissant pour modifier les comportements. Diminuer la dépense totale des ménages est notre deuxième choix ; il est central dans notre démarche.

CHOIX 3

penser service plutôt qu'infrastructure



Penser les déplacements, c'est trop souvent penser seulement les infrastructures de transport qui dépendent elles-mêmes des autorités publiques. Or dans l'industrie des transports comme dans toutes les industries, la demande du client est globale. Elle ne porte pas que sur le produit mais aussi sur le service.

Dès lors, cela suppose une réponse de qualité à l'ensemble des questions que le client se pose avant de faire son choix : coût, disponibilité, qualité, quantité, fiabilité, simplicité, sécurité, convivialité, propreté. Il ne peut y avoir de réussite réelle sans penser service plutôt qu'infrastructure.

CHOIX 4

inciter plutôt que contraindre



La loi exige la diminution de la circulation automobile. Le moyen le plus simple est bien sûr de limiter l'utilisation des voitures par des dispositifs financiers, techniques ou réglementaires pénalisants. Péage urbain ou aménagements dissuasifs des voies conduisent alors à l'affrontement entre les pro et les anti-voiture.

Cette stratégie permet de faire l'économie d'une réflexion approfondie sur les conditions d'une alternative suffisamment attrayante pour que les citoyens décident librement de changer de mode de déplacement. Elle évite d'avoir à prendre les risques que nécessite la construction d'un système alternatif

attractif. Mais elle ne permet pas de réunir les majorités larges nécessaires à toute politique qui cherche à peser efficacement et durablement sur les comportements.

Inciter plutôt que contraindre est un choix plus efficace. Il permet de rassembler plutôt que de diviser. Les automobilistes peuvent soutenir une démarche, qui en diminuant la circulation automobile, améliore leurs conditions de déplacement. Ce choix rompt avec une approche malthusienne qui au final, conduit à limiter au maximum les déplacements, les échanges et donc la compétitivité du territoire.

CHOIX 5

un contrat plutôt qu'un plan



Le choix d'un mode de mobilité est un choix de système qui ne se décide pas au jour le jour mais se fait pour longtemps.

Franchir en 10 ans une étape significative de réorganisation des modes de déplacements (tendant à un équilibre entre la voiture, les transports en commun, la marche à pied et l'ensemble des autres modes doux) est un objectif ambitieux.

Il suppose une mobilisation sans réserve de l'ensemble des autorités concernées mais aussi de l'ensemble de la société civile : des associations aux décideurs économiques jusqu'au citoyen de base qui par ses choix, fera ou non la réussite du projet.

Ce choix engage non seulement des investissements mais aussi un rapport au temps et à l'espace de la ville qui varie selon le mode de déplacement utilisé. Le développement de l'automobile dont l'enjeu est de se déplacer le plus vite possible d'un point à un autre, a créé un déséquilibre de la fonction de passage et de circulation de l'espace urbain au détriment de la fonction humaine de la ville.

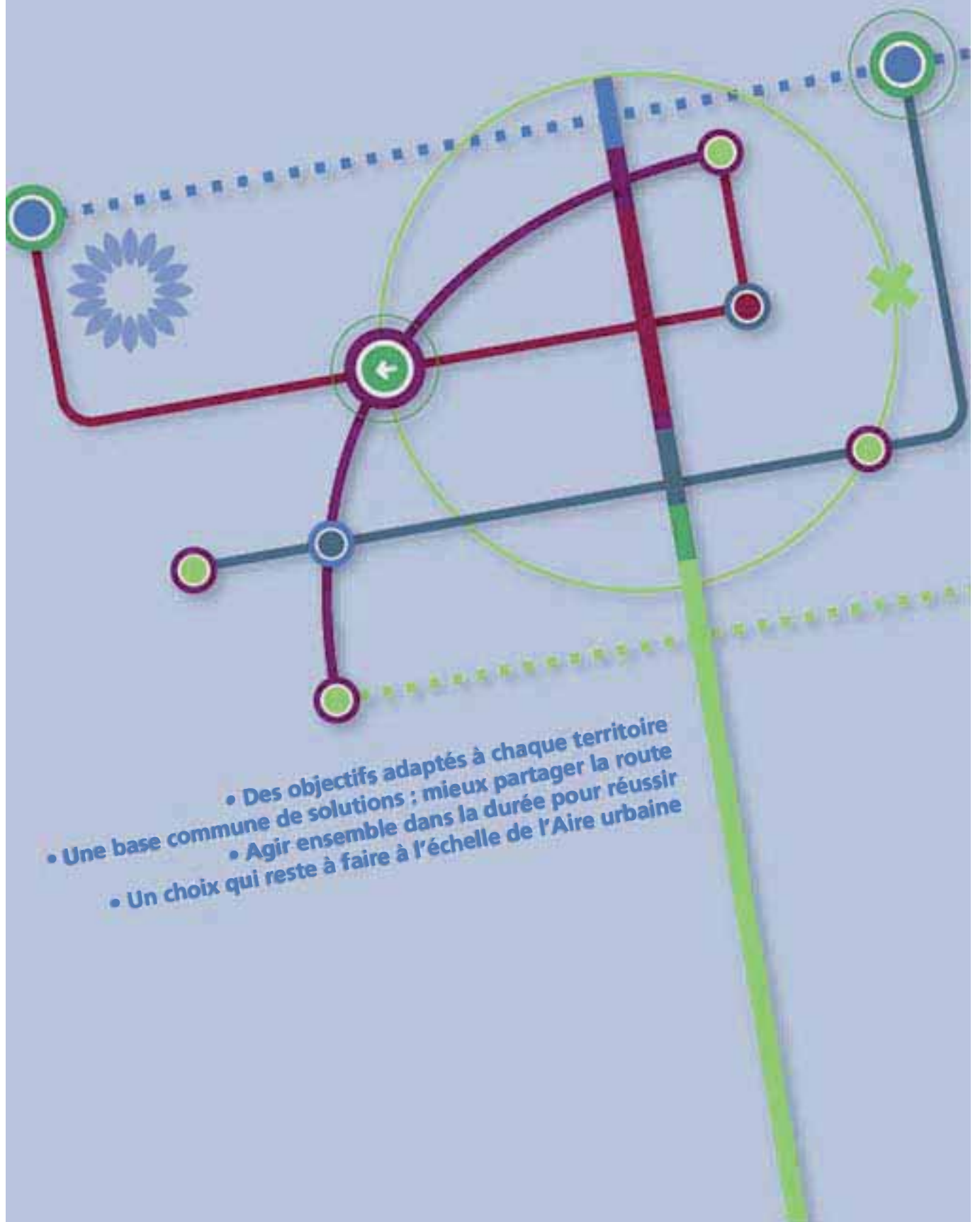
Dès lors, orienter un choix en faveur du bus, du vélo, ou de la marche à pied suppose des politiques publiques cohérentes dans des domaines extérieurs au transport : agrément des aménagements urbains, sécurisation des espaces publics, aménagement des horaires de services publics etc.

Cette mobilisation nécessite une démarche d'élaboration en continu, itérative, permettant d'organiser des temps forts, des expérimentations et des réajustements.

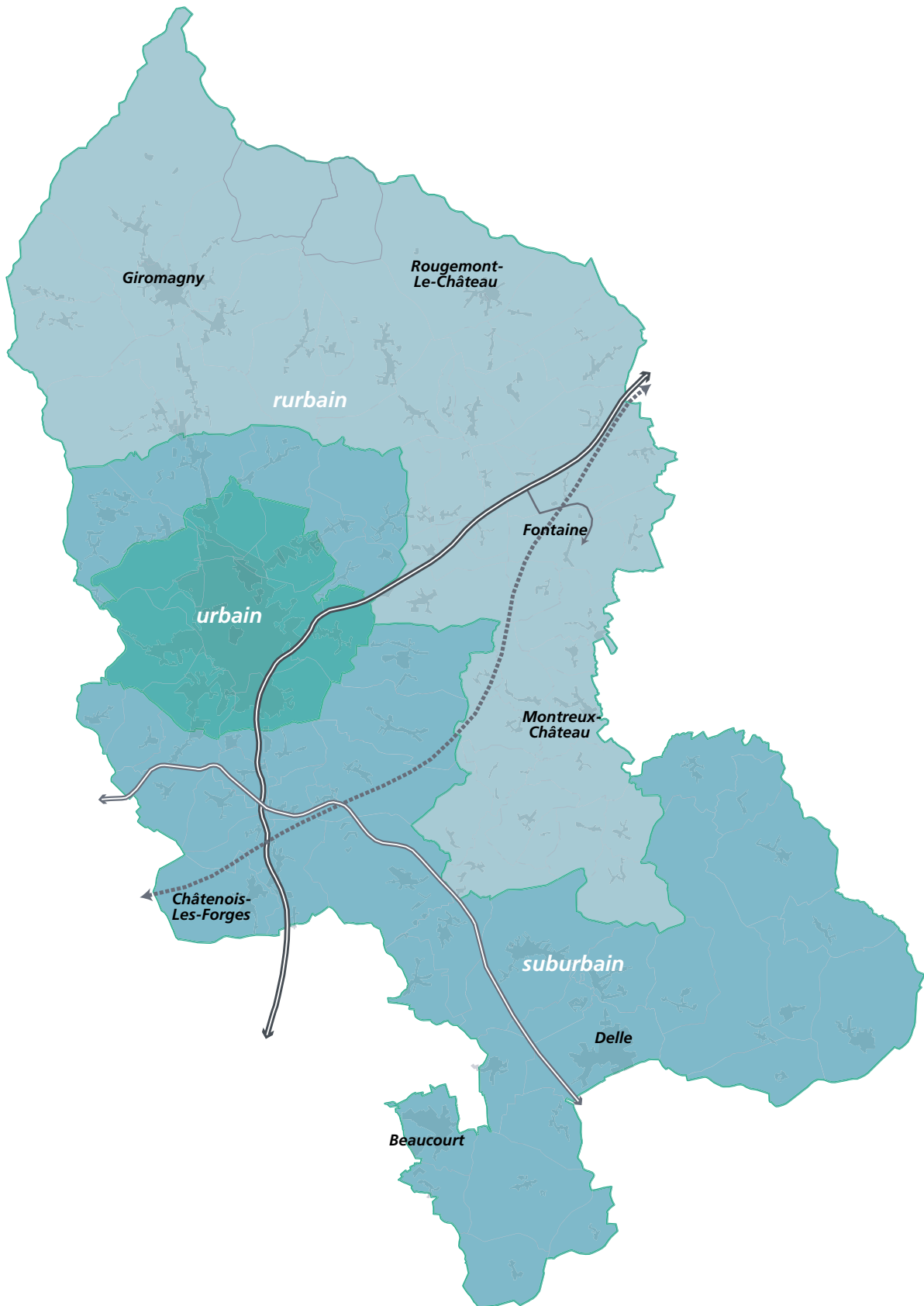
La logique de la planification, qui prétend organiser dans le détail l'action de l'ensemble des acteurs d'un territoire pour 10 ans, renvoie à une approche dominée par l'infrastructure où la réussite se construit à partir de grands projets.

L'importance de la notion de service, de même que la nécessité d'un engagement partenarial fort et coordonné, plaident pour une approche contractuelle, définissant les objectifs et la stratégie retenue, plutôt que les solutions qui resteront à élaborer en continu.

LE CONTRAT



LE CONTRAT



des objectifs adaptés à chaque territoire



L'enquête ménage déplacements révèle des différences sensibles de mobilité entre le pôle urbain, constitué de Belfort et sa 1^{ère} couronne, les territoires suburbains constitués par la Communauté de commune du Sud Territoire et la 2^{ème} couronne de l'agglomération, et l'espace rurbain des quatre communautés de communes (Haute Savoureuse, Pays Sous-Vosgien, Tilleul et Bassin de la Bourbeuse).

Ces différences traduisent des organisations territoriales et des formes urbaines différentes. Le SCOT* ne remet pas en cause ces différences mais cherche à les organiser et à les rendre plus cohérentes entre elles.

Le contrat de mobilité vise quant à lui à modifier les parts modales entre l'automobile, la marche, les transports en commun et le vélo de façon à permettre un développement durable et soutenable dans chaque territoire concerné. Ces modifications ne peuvent bien sûr pas être identiques dans chacune des zones. Imposées par des réalités diverses, géographiques ou urbaines, ces différences prennent aussi en compte les volontés exprimées par chaque Communauté de communes.

La force de l'approche proposée dans le contrat de mobilité réside dans la complémentarité de démar-

ches qui agissent là où les résultats sont à la fois les plus sûrs et les plus nécessaires.

C'est dans le pôle urbain qu'il faut viser une réduction de la circulation, là où il n'est pas envisageable de construire de route nouvelle et où l'efficacité des transports en commun, compte tenu de la densité des déplacements, est la plus forte.

Pour garantir cet effort dans la durée, il faut dans le même temps engager des politiques de mobilités nouvelles dans les territoires suburbains et l'espace rurbain.

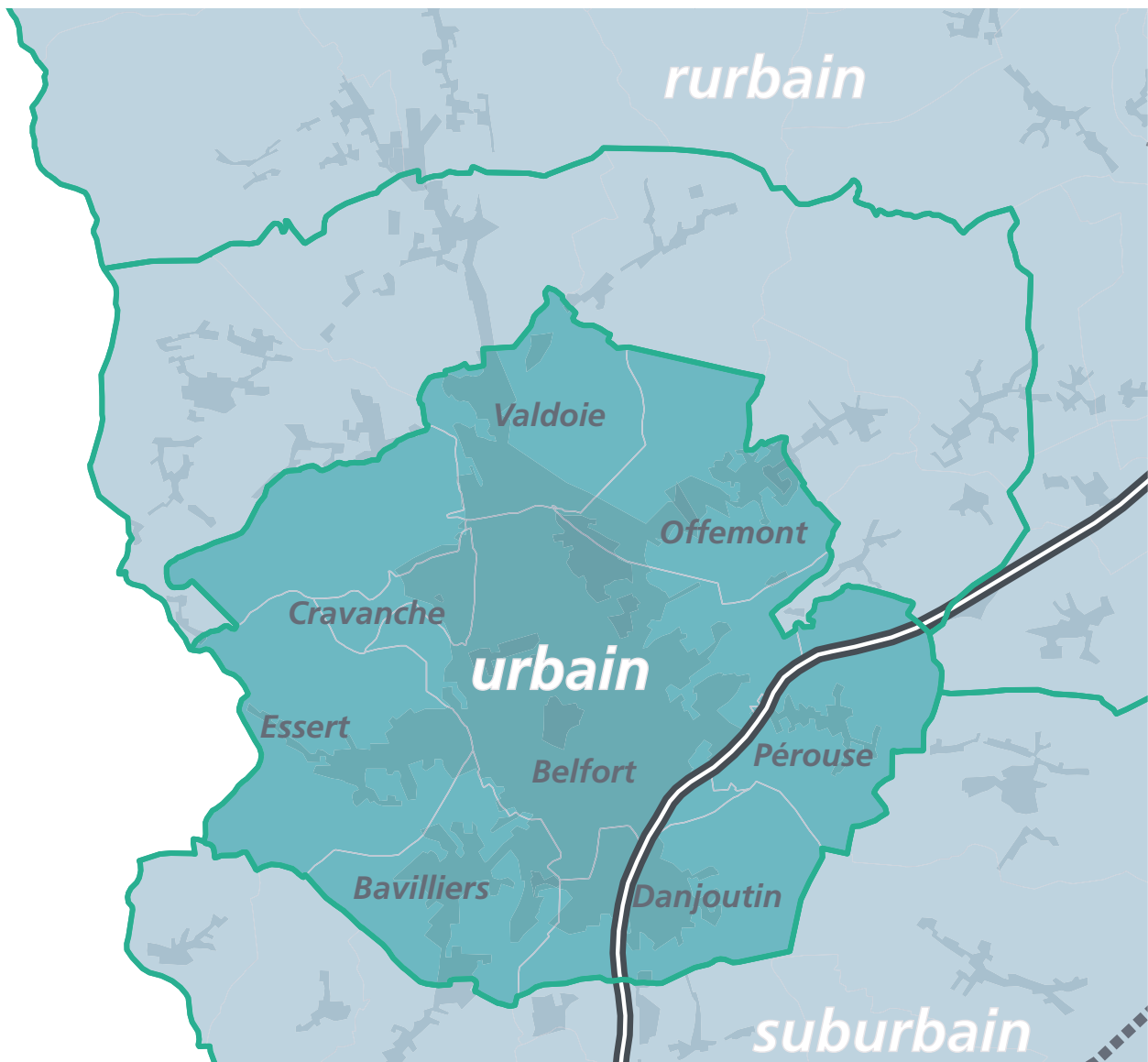
En apparence plus modestes dans leurs objectifs, elles sont toutefois indispensables pour amortir les effets d'une augmentation de 2 % par an de la mobilité ; l'absence de problèmes de circulation dans ces zones pourrait rendre leur mise en œuvre difficile.

**SCOT (schéma de cohérence territoriale) : document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique, de déplacements en remplacement des anciens schémas directeurs.*

Part modale actuelle

	Urbain	Suburbain	Rurbain	Total
voiture	56,6 %	74,6 %	77,8 %	65,4 %
transport collectif	5,5 %	5,7 %	7 %	5,8 %
marche	35,2 %	18,1 %	12 %	26,1 %
vélo	0,9 %	0,6 %	0,7 %	0,8 %
autres	1,9 %	1,1 %	2,5 %	1,8 %

Le pôle urbain du Territoire de Belfort



des objectifs adaptés à chaque territoire

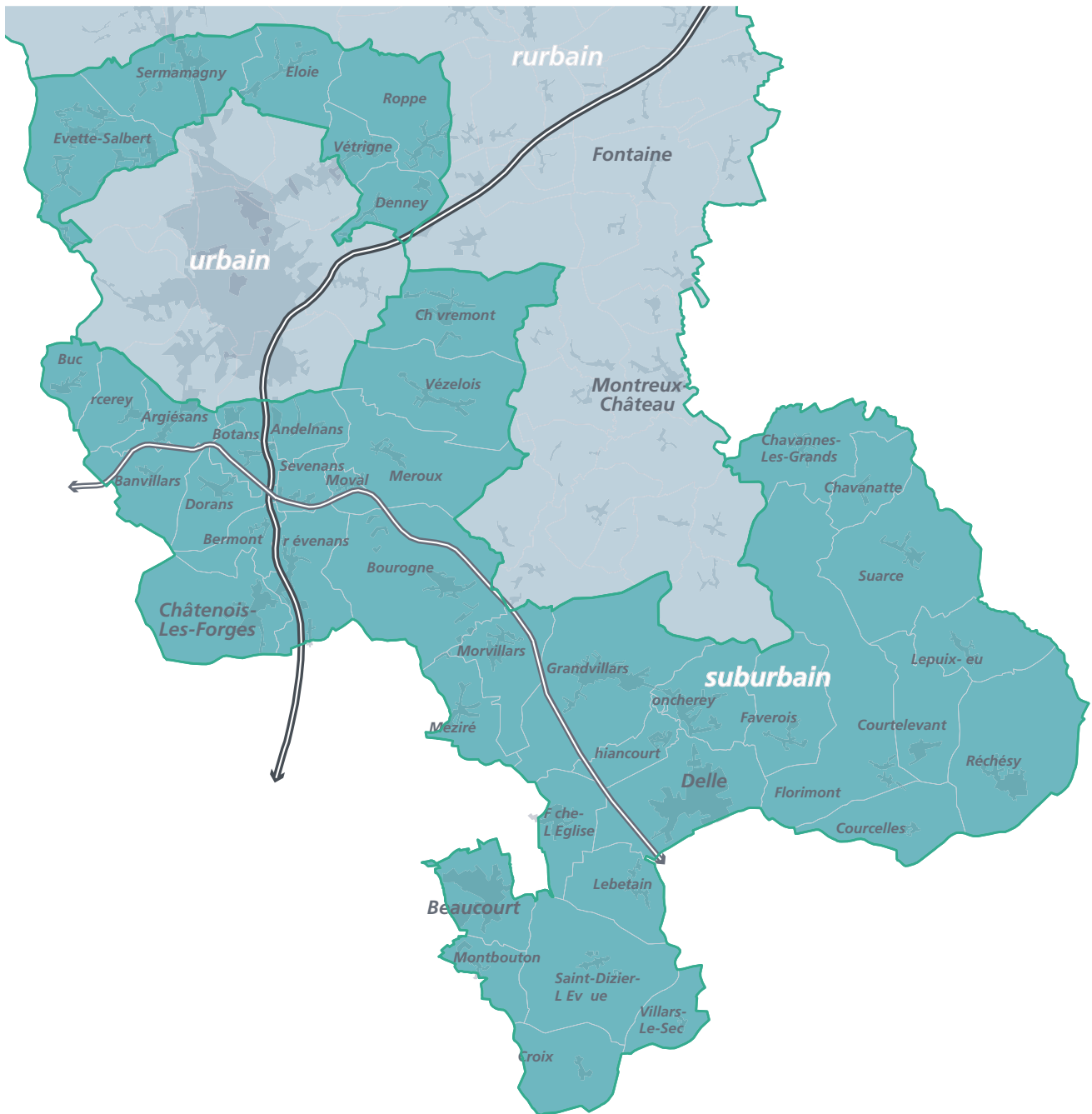


Dans le pôle urbain, la densité des déplacements permet d'envisager un fort développement des TCU, en concurrence directe avec la marche à pied ; dès lors maintenir la marche au niveau où elle se situe actuellement, nécessitera des actions fortes et une diversification des activités des quartiers associant « à portée de jambes » emplois, commerces, artisans ou offres de loisir.

Le développement du vélo pourra par contre profiter de l'alternative réelle proposée par le TCU à l'utilisation de l'automobile. Il amplifiera alors le rééquilibrage souhaité entre les différents modes.

URBAIN	2005		2016	
	Nombre de déplacements	Part modale	Part modale	Nombre de déplacements
voiture	157 648	56%	42%	142 826
transport collectif	15 203	5.5%	16%	54 409
marche	98 008	35.2%	35%	119 021
vélo	2 582	0.9%	5%	17 003
autres	5 276	1.9%	2%	6 800
Total	278 717	100%	100%	340 060

L'espace suburbain du Territoire de Belfort



des objectifs adaptés à chaque territoire



Dans le territoire suburbain, l'ampleur et la rapidité de la progression du transport en commun seront naturellement plus limitées que dans le pôle urbain. Le développement du vélo pourra se faire plus rapidement compte tenu d'une plus faible densité de la circulation automobile. La progression nécessaire de la marche à pied sera rendue possible,

si petite ville et bourg créent un cadre favorable au développement en leur sein d'activités commerciales et de services et plus largement d'emplois.

Cela passe sans doute aussi par une réflexion sur l'évolution de la morphologie urbaine des bourgs centre et la recherche d'une densification relative.

SUBURBAIN	2005		2016	
	Nombre de déplacements	Part modale	Part modale	Nombre de déplacements
voiture	89 475	74,6%	62%	90 750
transport collectif	6 801	5,7%	10%	14 636
marche	21 659	18,1%	22%	32 200
vélo	689	0,6%	5%	7 328
autres	1 349	1,1%	1%	1 463
Total	119 973	100%	100%	146 367

L'espace rural du Territoire de Belfort



des objectifs adaptés à chaque territoire



Dans l'espace rural, la dispersion de l'habitat rend une diminution de la mobilité automobile peu réaliste et une augmentation de la marche à pied encore moins réaliste, sauf peut-être à Giromagny qui doit être distingué. Un développement du covoiturage* permettrait toutefois que la mobilité maintenue s'accompagne d'une diminution de la circulation. Seul, le vélo peut représenter dans cet espace une alternative crédible, à condition que des mesures efficaces soient prises pour limiter la vitesse des automobiles et assurer ainsi la sécurité des mobilités douces.

**Le covoiturage est un mode de déplacement où plusieurs personnes utilisent une seule voiture pour faire le même trajet ; un système qui peut présenter des avantages économiques puisque les frais liés à l'utilisation du véhicule peuvent être partagés, environnementaux dans la mesure où le nombre de véhicules diminue, solidaires puisque l'on se rend mutuellement service.*

Pour être efficace le contrat de déplacement sera à la fois l'addition des contrats particuliers passés avec chaque Communauté de communes et la déclinaison locale d'un projet départemental global. Les interactions entre les différentes Communautés de communes sont en effet telles que chacune d'entre elles doit, avant d'arrêter sa propre volonté, savoir ce que les autres sont en train de décider.

L'évolution départementale des parts modales permet de rendre compte du résultat global de l'ensemble des actions ; mais elle est beaucoup moins pertinente que l'évolution comparée du nombre de déplacements par mode, dans chacun des territoires engagés dans le contrat de mobilité. En effet cette comparaison permet de mesurer la contribution de chaque territoire à l'évolution générale.

RURBAIN	2005		2016	
	Nombre de déplacements	Part modale	Part modale	Nombre de déplacements
voiture	85 331	77,8%	72,5%	96 961
transport collectif	7 656	7%	8%	10 698
marche	13 132	12%	12%	16 048
vélo	755	0,7%	5%	6 686
autres	2 746	2,5%	2,5%	3 343
Total	109 620	100%	100%	133 736

	2005		2016		Décomposition de l'évolution par zones			
	Nb. de dép.	Part modale	Part modale	Nb. de dép.	Total	Urbain	Suburbain	Rurbain
voiture	332 274	65,4%	53,3%	330 537	-1 737	-14 882	+1 275	+11 630
transport collectif	29 644	5,8%	12,8%	79 743	+50 099	+39 206	+7 835	+3 042
marche	132 926	26,1%	27%	167 269	+34 343	+21 013	+10 541	+2 916
vélo	4 033	0,8%	5%	31 007	+26 974	+14 421	+6 639	+5 931
autres	9 454	1,8%	1,9%	11 607	+2 153	+1 524	+114	+597
Total	508 331	100%	100%	620 163	+111 832	+61 343	+26 394	+24 116

LE CONTRAT



35 personnes dans 28 voitures



Les 35 personnes sans les voitures



Les 35 personnes dans un bus



Les 35 toujours en bus, mais d'autres usagers apparaissent (piétons, vélos, voitures). Le nombre total de personnes transportées dépasse la cinquantaine, alors que le trafic reste fluide.

une base commune de solutions : mieux partager la route



Aujourd'hui, le développement du système automobile a soumis à son usage quasi exclusif une infrastructure produite de plusieurs siècles d'investissements et d'aménagements, et qui dessert toutes les origines et toutes les destinations : LA ROUTE.

Or pour être efficace, toute alternative à la voiture doit pouvoir utiliser la route d'un bout à l'autre de chaque déplacement. Le bus et le vélo répondent à cette exigence à deux conditions : un rééquilibrage intelligent de la voirie organisé entre l'ensemble des modes, et une offre de qualité pour qu'un vrai choix soit possible entre autos, vélos et bus. Pour cela, quelque soit le mode choisi, les usagers doivent pouvoir utiliser la route dans des conditions de sécurité, de confort et de performance répondant à leurs exigences légitimes.

Sur les distances de moins de 5 km, soit les deux tiers des déplacements sur l'ensemble du Territoire de Belfort, le bus et le vélo peuvent alors, ici aussi, devenir des alternatives très compétitives à la voiture et atteindre les objectifs visés.

Organiser un partage efficace

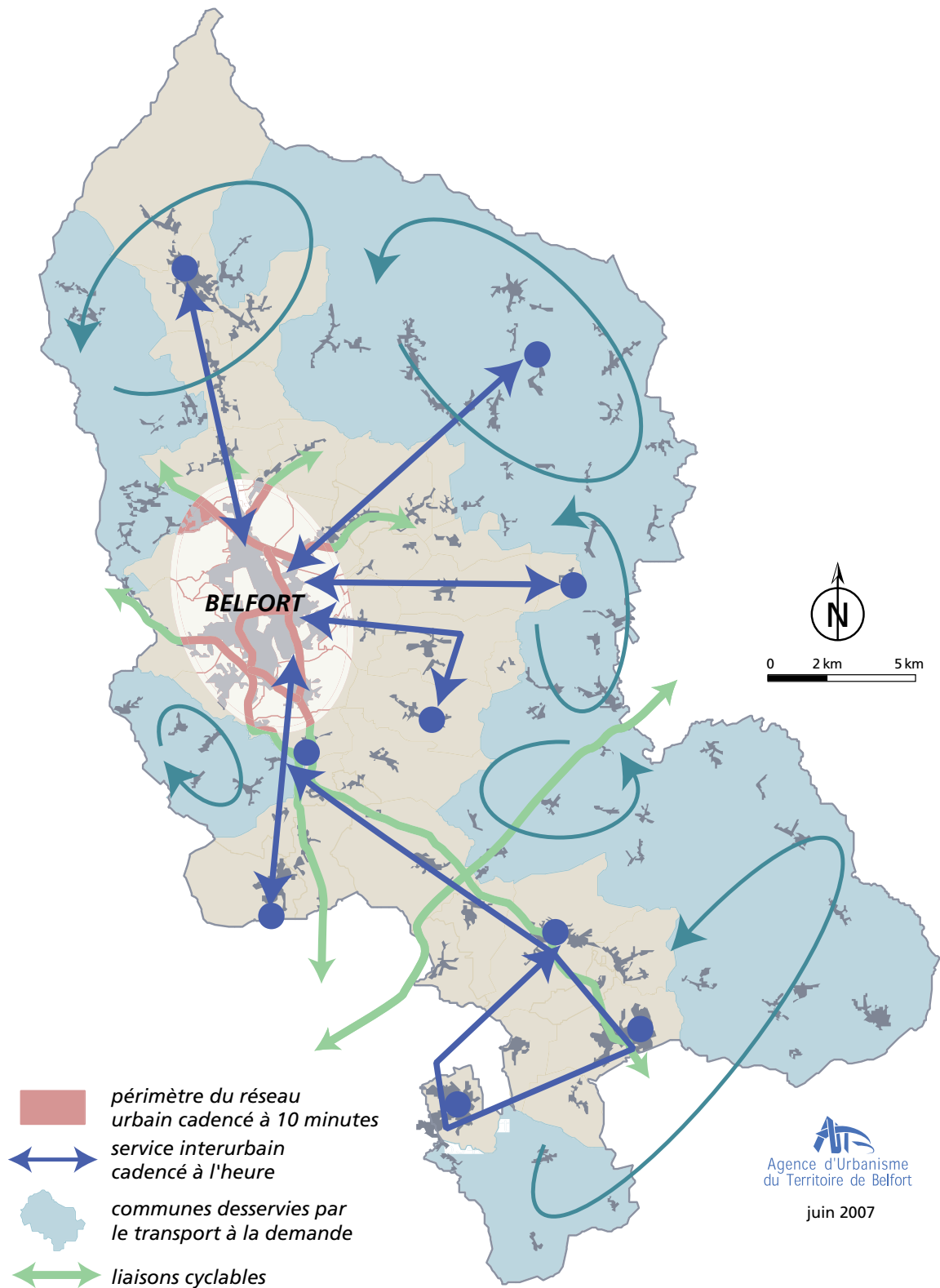
Lorsque la route est saturée par la prolifération automobile et qu'il n'est pas possible de construire de routes nouvelles, un partage efficace est bien la seule solution.

En effet, l'automobile est incroyablement consommatrice d'espace public ; une faiblesse qui est la clé d'une stratégie alternative. Ce défaut évident lorsqu'elle est en stationnement, est encore plus frappant lorsqu'elle est en mouvement. La diversité et l'incertitude des trajectoires de chaque automobile imposent des distances de sécurité qui conduisent chaque automobiliste à occuper 20 m² d'un espace public limité. Piéton, cycliste et usager du transport en commun en occupent 20 fois moins.

Cette réorganisation de la voirie n'aura son plein effet que lorsqu'elle concernera l'ensemble des voiries urbaines, permettant ainsi pour chaque déplacement d'offrir au bus et au vélo une vraie égalité de traitement avec la voiture. L'avantage du bus et du vélo sur les modes lourds, du type tramway qui ne fonctionne que sur site propre, c'est de pouvoir utiliser la route en l'état des aménagements actuels. Il est donc possible d'organiser progressivement le partage, avec dès le départ une efficacité importante.

LE CONTRAT

Les trois niveaux de services de transport en commun et les axes vélos développés sur le Territoire de Belfort



une base commune de solutions : mieux partager la route



Des aménagements ciblés

S'agissant du bus, des aménagements sont toutefois souvent nécessaires, notamment pour garantir une productivité optimale des lignes à haute fréquence de passage. Ces aménagements peuvent être ciblés sur les secteurs où le rapport coûts/efficacité est le meilleur. Les travaux effectués en 2007 sur l'agglomération belfortaine ont permis d'aménager près de 50 km de lignes pour un coût de 6.5 millions d'euros soit une dépense de 130 000 euros le kilomètre. Sur le réseau suburbain, certains aménagements ponctuels seraient utiles ; ils pourraient être programmés dans la durée et mis en œuvre en accompagnement de l'augmentation des fréquences.

Pour le vélo, le schéma départemental ainsi que celui de la Ville de Belfort doivent évidemment être complétés par ceux de l'ensemble des communes et des

communautés de communes. Dès à présent, les réalisations effectuées offrent une base suffisante pour donner la priorité au partage de la voirie existante.

La réussite des objectifs du contrat pour le vélo n'est pas conditionnée à la réalisation préalable de sites propres, des aménagements par ailleurs utiles. Elle se jouera dans la capacité de l'ensemble des communes du Territoire à modifier le regard des utilisateurs de la route sur leur responsabilité quant à la sécurité des autres utilisateurs. Il faut pour cela imaginer sur la voirie communale, dans l'emprise des zones urbanisées, les aménagements nécessaires et efficaces rappelant aux automobilistes qu'ils **DOIVENT** partager la route. Le vélo doit pouvoir être utilisé partout dans les conditions de sécurité égales à celles des automobilistes. Les piétons et donc souvent les enfants bénéficieraient bien entendu de la réussite de cette politique.

Il faut du temps pour réussir la transformation d'un système qui s'est construit au fil de plusieurs décennies. Infrastructures, services, réglementation, fiscalité, culture, imaginaire, rêve, représentation de la ville et de la campagne, mais aussi tout ce qui touche aux déplacements et à la mobilité est massivement dominés par la voiture. Le système est cohérent dans sa logique d'ensemble et peaufiné dans les moindres détails.

La réussite d'une voie alternative dépendra donc à la fois de la justesse des principes généraux qui la fondent, de la qualité des détails dans sa mise en œuvre à l'échelle d'un bassin de vie, et de la capacité à coordonner les actions transversales qui dépendent de multiples autorités publiques.

Ce n'est pas un plan d'actions arrêté pour 10 ans par quelques élus éclairés assistés de leurs techniciens qui peut relever un tel défi. Bien sûr et avant tout, il faut une impulsion, faire émerger des faits essentiels, situer les enjeux, proposer des choix et donner corps au projet. Mais c'est ensuite que tout se joue, dans la capacité de l'ensemble des acteurs à se saisir du projet proposé, à le discuter, à le corriger et à le mettre en avant.

Prendre les décisions ensemble, au plus près du terrain

La réussite dépendra alors de milliers de décisions, prises par des centaines d'individus : élus, techniciens, syndicats, chefs d'entreprises, commerçants ou artisans qui ayant intégré la logique du projet, comprendront la cohérence de son processus et les nécessités inhérentes à son développement.

Rassembler tous ces acteurs, les motiver afin qu'ils s'engagent en mobilisant leur intelligence, leurs connaissances et leur capacité d'agir, tout cela réussira si le choix des réponses permettant d'atteindre les objectifs est largement mis en débat.

Le moteur le plus puissant de nos sociétés démocratiques est notre aspiration forte à être acteurs des décisions qui organisent notre vie quotidienne. C'est donc à ce processus de débat participatif que ce document invite les Communautés de communes et la Communauté d'agglomération pour co-construire les contrats locaux de mobilité et leur traduction concrète en plan d'action.

Les équipes d'élus issues des prochaines élections locales auront 18 mois pour élaborer les six contrats locaux de mobilité couvrant l'ensemble du Territoire, et mettre en œuvre durant leur mandat, les actions qui impulseront le développement durable de leurs territoires.

Innover au service d'une solidarité durable de l'ensemble des territoires

Convaincre les utilisateurs de l'automobile de changer de mode nécessite de leur offrir une alternative réaliste, dont les performances franchissent un seuil d'efficacité réellement attractif. Cela suppose la mobilisation de moyens financiers importants qui peuvent provenir de la fiscalité, ou pour les systèmes existants sont issus de gains de productivité ou d'une augmentation des recettes d'exploitation.

Dans l'exemple récent du réseau de transports en commun urbain belfortain, la très faible attractivité du système et de sa productivité conduisait à ce que l'essentiel de l'offre soit, depuis des années, financé essentiellement par l'impôt ; dès lors une question s'est posée aux élus en charge : comment améliorer l'offre de ce réseau urbain sans recourir de nouveau à la fiscalité ?

Car on voit bien que le recours systématique à l'impôt fragilise à terme les solidarités entre les territoires en liant leur sort et leur développement aux seules évolutions globales de la dépense publique et des réformes fiscales.

agir ensemble dans la durée pour réussir



C'est pourquoi la stratégie retenue et les actions mises en œuvre ont visé prioritairement l'amélioration de la productivité de l'ancien réseau et d'autre part l'augmentation massive de la fréquentation et donc des recettes commerciales, en misant sur un transfert modal important des salariés motorisés ; le nouveau réseau urbain, en desservant les zones d'emploi et d'habitat les plus denses sur l'ensemble de la plaque urbaine de 19 km², avec une fréquence de passage des bus à 10' sur l'ensemble de ses lignes, a donc été conçu selon cet objectif : séduire massivement une clientèle motorisée en lui offrant une alternative réaliste.

Dès lors, les recettes supplémentaires permettent de financer beaucoup plus durablement que la fiscalité le renforcement progressif de l'offre sur l'ensemble des réseaux (urbain, suburbain, transport à la demande et Personnes à mobilité réduite, scolaires). Bien qu'ayant suscité les résistances inhérentes à tout changement, cette approche a toutefois permis d'éviter que la nouvelle offre urbaine soit construite aux dépens du rural et des services suburbains ; elle assure de ce fait une dynamique vertueuse de coopération et de solidarité de l'ensemble des territoires.

Faire de la route, un système de voirie partagé et efficace pour tous

Penser un meilleur partage de la voirie notamment avec le bus et le vélo en limitant les dépenses publiques supplémentaires et retirer un bénéfice plus grand des investissements consentis depuis des lustres nécessite d'être inventif ; or des solutions sont possibles notamment en augmentant la productivité du réseau routier actuel.

L'immense capital que représente aujourd'hui ce réseau est en effet utilisé de façon relativement fruste et grossière ; mieux organiser son partage avec le bus et le vélo pourrait efficacement le fluidifier, et ce pour plusieurs décennies.

Un réseau routier mieux partagé, complété des grands investissements d'ores et déjà engagés (mise à 2x3 voies de l'A36, mise à 2x2 voies de la RN19 -des investissements qui concernent principalement des trajets de transit et des trajets de plus de 10 km, soit moins de 15 % des déplacements), permettrait d'envisager l'arrêt de tout nouvel investissement routier de capacité.

Une solution qui dégagerait sans coût fiscal supplémentaire, les budgets nécessaires au développement du bus et du vélo, dès lors financés par le redéploiement budgétaire des enveloppes actuellement consacrées à la création de voiries nouvelles. La diminution de la circulation automobile, conséquence directe des transferts modaux sur le bus et le vélo, serait pour les automobilistes une amélioration d'autant plus sensible qu'elle serait plus importante là où les trafics sont les plus élevés.

Le temps presse

Une stratégie de déplacements ambitieuse se doit d'intégrer la dimension de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle. Le renforcement nécessaire des solidarités et des complémentarités entre l'ensemble des collectivités de ce grand bassin de vie et de ses habitants passe par une offre de transport qui soit à la hauteur des défis à relever. L'espace central de l'Aire urbaine laisse pour quelques années encore, les disponibilités foncières permettant l'invention et la mise en œuvre d'approches nouvelles. Mais le temps presse. La construction de la ligne TGV et de la gare, celle de l'hôpital médian, le réaménagement de l'échangeur de Sévenans permettant les échanges entre l'autoroute à 3 voies et la route nationale à deux voies, l'aménagement de la zone d'activité sur l'ancien site des Plutons ont déjà profondément bouleversé les données du problème. Les disponibilités foncières s'amenuisent au fur et à mesure que les enjeux augmentent.

Pour avancer il faut, là aussi, aller à l'essentiel. Les échanges entre les grandes composantes de l'Aire urbaine représentent moins de 10 % des déplacements. Entre l'autoroute, la voie rapide, le boulevard urbain, et la rue, la route offre des niveaux de services dont les coûts sont très différents. La mise en place indispensable d'une alternative de qualité à la voiture, conduit nécessairement à une différenciation des territoires afin d'y implanter les niveaux de services les plus productifs.

Pour une complémentarité bus/train

Plus l'outil utilisé est lourd, plus la différenciation est forte. Avec le tramway, souvent avancé comme solution miracle pour l'Aire urbaine, la différenciation devient hiérarchisation. Le tramway ne se rentabilise qu'à des volumes de 40 000 voyages quotidiens. Bien que la qualité de ce type de solution permette d'atteindre des parts de marché allant jusqu'à 33 % des déplacements, il faut un volume global de déplacements sur l'axe tramway de 120 000 déplacements quotidiens pour atteindre ces 40 000 voyages quotidiens. Ceci supposerait qu'une volonté politique forte et durable concentre sur l'axe Belfort/Montbéliard l'ensemble du développement de l'habitat, de l'emploi et des équipements. Une telle orientation se ferait au détriment de l'ensemble des petites et moyennes communautés de communes et serait contraire aux souhaits de la majorité des accédants à la propriété. Ce n'est pas l'orientation retenue actuellement par chacun des SCOT du Territoire de Belfort et du Pays de Montbéliard. Tout au contraire. Les stratégies urbaines retenues de part et d'autre ne plaident pas pour le tramway mais pour un réseau de bus à haut niveau de services (BHNS)*, conçu en complémentarité étroite avec le train ; ce dernier assurant des liaisons de centre à centre avec des performances de rapidité extrêmement intéressantes.

En 15 minutes, la ligne ferroviaire existant entre Belfort et Montbéliard offre en effet des liaisons de centre à centre plus rapides que par l'autoroute. Augmenter les fréquences et améliorer les horaires de desserte actuels garantiraient de bien meilleurs résultats que le rétablissement de l'ancienne ligne de bus utilisant l'ancienne RN437.

un choix qui reste à faire à l'échelle de l'Aire urbaine



Le choix qui reste à faire

Au-delà de cette desserte de centre à centre, il faut bien sûr traiter la question de la desserte de l'espace central de l'Aire urbaine. Deux options sont possibles.

La première s'appuierait sur la réouverture de la ligne Belfort/Delle. Cette option nécessite des investissements importants, dessert imparfaitement l'UTBM et pas du tout le futur Hôpital médian. Conçue dans une approche tram-train**, elle peut par contre desservir Techn'hom, Valdoie, Evette-Salbert et dans le long terme Giromagny. Elle fait de la liaison gare TGV/Techn'hom la colonne vertébrale de l'Aire urbaine.

La seconde combinerait l'aménagement d'une voie nouvelle réservée aux bus à l'est de l'autoroute, avec un partage mieux organisé des voiries à l'approche des centres. Moins coûteuse que l'option voie ferrée, elle autoriserait la mise en place de dessertes express par bus entre les principales villes de l'Aire urbaine via l'A36 et la RN19, dessertes appuyées sur une gare routière centrale. L'emprise de la nouvelle voie pourrait être prévue pour une évolution future vers le tramway. Cette option permet une hiérarchisation moins prononcée et plus flexible des pôles urbains.

Le choix entre ces deux options ne pourra se faire qu'à l'échelle de l'Aire urbaine après que les enjeux et les conséquences aient été précisés et débattus. Les avantages et inconvénients des deux systèmes ne sont pas les mêmes pour Belfort ou pour Montbéliard alors que pour Delle ou Héricourt ils sont relativement équivalents. Ce choix s'inscrit donc en équilibre de l'ensemble des décisions à prendre pour l'Aire urbaine afin d'assurer la cohérence des décisions en faveur du développement urbain et de la politique de déplacements à l'échelle de l'Aire urbaine.

**Bus à haut niveau de service (BHNS) : apparu en France dans les années 90, ce terme désigne des lignes de bus à très grande fréquence (5 à 10 mn en heures pleines et moins de 15mn en heures creuses), une amplitude d'horaire élevée (5h30 - 0h30), des aménagements ponctuels (voirie ; priorité aux feux).*

*** Le tram-train est un tramway qui circule sur les infrastructures ferroviaires. On parle aussi de train-tram ; il s'agit dans ce cas de permettre aux trains de pénétrer en centre ville en circulant sur les infrastructures urbaines.*

Né en Allemagne dans les années 90, le premier tram-train français a été inauguré en banlieue parisienne en novembre 2006. Après deux ans et demi de travaux, ce projet destiné à désengorger les transports en banlieue roule sur une ligne de 8 kilomètres connectée au réseau Transilien, et relie sept communes et onze points d'arrêt.

Les coûts de tels projets restent élevés en raison du nombre et de la complexité des mesures à réaliser : électrification des voies régionales, mise en place de la signalisation et des installations de sécurité, réalisation de l'interconnexion physique et, dans certains cas, construction de portions d'infrastructures nouvelles et adaptation des infrastructures existantes.

L'évolution du cadre réglementaire des transports intérieurs

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI), du 30 décembre 1982 est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport. Elle a affirmé un droit au transport devant permettre de se déplacer «dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coûts pour la collectivité».

Dans les années 90, la France s'est dotée d'un cadre législatif et réglementaire nouveau, permettant de concilier développement du système de transports, protection de l'environnement et économies d'énergies. Jusque là en effet, la LOTI, régulièrement actualisée, fixait le cadre général de la politique des transports en instituant notamment les Plans de déplacements urbains (PDU) et en introduisant la notion de maîtrise des déplacements automobiles ; ce n'est que dans les années 90 que les préoccupations environnementales ont réellement pris de l'importance, les PDU étant redéfinis dans une problématique de développement durable.

Cette prise en compte de l'environnement dans le cadre législatif des transports a également été renforcée par l'adoption, le 30 décembre 1996, de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Énergie (LAURE) dont le principal objectif est d'assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Accompagnée de près de 20 décrets en application, la loi prescrit entre autre obligation, l'information du citoyen sur la qualité de l'air (la coordination technique de la surveillance de la qualité de l'air a été confiée à l'ADEME), l'élaboration de plans régionaux de la qualité de l'air (PRQA) et précise le cadre d'élaboration des plans de déplacements urbains pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

L'article 14 de la loi sur l'air modifie notamment l'article 28 de la LOTI et donne six grandes orientations aux PDU :

- la diminution du trafic automobile ;
- le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement économes et les moins polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche ;
- l'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie afin de le rendre plus performant, notamment en l'affectant aux différents modes de transport ;
- l'organisation du stationnement sur le domaine public (sur voirie et souterrain), notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule et les conditions de sa tarification selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs ;
- le transport et la livraison des marchandises de façon à en réduire les impacts sur la circulation et l'environnement ;
- l'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 a complété la LOTI et la LAURE en mettant en perspective la cohérence de l'aménagement du territoire, la solidarité des acteurs économiques et la notion de développement durable. L'objectif est d'intégrer développement économique et choix d'urbanisation à travers des enjeux de qualité de vie, de sécurité et de protection de l'environnement. Pour favoriser l'utilisation des modes de transport alternatifs et coordonner les politiques de déplacement de différents acteurs, la loi a entre autre institué les Plans de déplacements entreprises (PDE).

Depuis 20 ans, le cadre réglementaire évolue régulièrement ; outre les mesures prises en faveur de l'environnement voici quelques lois qui ont également impacté la LOTI :

- Loi n° 2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique.
- Loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports.
- Loi n° 2005-882 du 2 août 2005 en faveur des petites et moyennes entreprises.
- Loi n° 2005-157 du 23 février 2005 relative au développement des territoires ruraux.
- Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.
- Loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales.
- Loi n° 2003-590 du 2 juillet 2003 urbanisme et habitat
- Loi n°2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière.
- Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.
- Loi n° 2002-3 du 3 janvier 2002 relative à la sécurité des infrastructures et systèmes de transport, aux enquêtes techniques après événement de mer, accident ou incident de transport terrestre ou aérien et au stockage souterrain de gaz naturel, d'hydrocarbures et de produits chimiques
- Loi n° 2001-43 du 16 janvier 2001 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des transports.
- Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire.
- Loi n° 99-505 du 18 juin 1999 portant diverses mesures relatives à la sécurité routière et aux infractions sur les agents des exploitants de réseau de transport public de voyageurs (1).
- Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- Loi n° 91-1385 du 31 décembre 1991 portant dispositions diverses en matière de transports.
- Loi n°86-29 du 9 janvier 1986 portant dispositions diverses relatives aux collectivités locales.

cadre réglementaire, glossaire



Termes spécifiques et abréviations

Billettique : dans le domaine du transport, désigne une application de l'informatique à toutes les opérations relatives aux titres de transport. Elle permet notamment l'utilisation de cartes à puce ou de tickets magnétiques en lieu et place des tickets papier, ainsi que l'enregistrement informatique des données de validation des clients notamment pour le traitement statistique.

Bus à haut niveau de service (BHNS) : apparu en France dans les années 90, ce terme désigne des lignes de bus à très grande fréquence (5 à 10mn en heures pleines et moins de 15mn en heures creuses), une amplitude d'horaire élevée (5h30 - 0h30), des aménagements ponctuels (voirie, priorité aux feux).

Covoiturage : désigne un mode de déplacement où plusieurs personnes utilisent une seule voiture pour faire le même trajet ; un système qui peut présenter des avantages économique puisque les frais liés à l'utilisation du véhicule peuvent être partagés, environnementaux dans la mesure où le nombre de véhicule diminue, solidaires puisque l'on se rend mutuellement service.

Emplois métropolitains supérieurs (EMS) : emplois liés à des fonctions hautement qualifiées (niveau cadres, ingénieurs ou équivalent) qui par leur contenu intellectuel, technique, ou leur pouvoir décisionnel concourent au développement économique et à l'image de marque du territoire où ils s'exercent.

Enquête cordon : enquête routière permettant de caractériser des déplacements provenant ou se dirigeant vers une zone donnée (délimitée par un «cordon»).

Enquête ménages déplacements (EMD) : pour évaluer une politique de déplacements, comparer les agglomérations entre elles, mesurer les évolutions dans le temps, une bonne connaissance des déplacements est indispensable. L'enquête ménages déplacements prend en compte tous les moyens de déplacements, y compris les deux-roues et la marche à pied, et constitue depuis le début des années 70 l'un des outils essentiels à la réalisation des études de trafic, à l'analyse de la mobilité et plus récemment à l'élaboration des Plans de déplacements urbains.

Intermodalité : se dit de l'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement

Modes motorisés : regroupent les automobiles, les transports en commun et le train ; les modes mécanisés intègrent le vélo aux modes motorisés. La marche est donc le seul mode qui ne soit ni motorisé, ni mécanisé...

SCOT (schéma de cohérence territoriale) : document d'urbanisme qui fixe, à l'échelle de plusieurs communes ou groupements de communes, les organisations fondamentales de l'organisation du territoire et de l'évolution des zones urbaines, afin de préserver un équilibre entre zones urbaines, industrielles, touristiques, agricoles et naturelles. Instauré par la loi SRU du 13 décembre 2000, il fixe les objectifs des diverses politiques publiques en matière d'habitat, de développement économique.

TCU : transport en commun urbain.

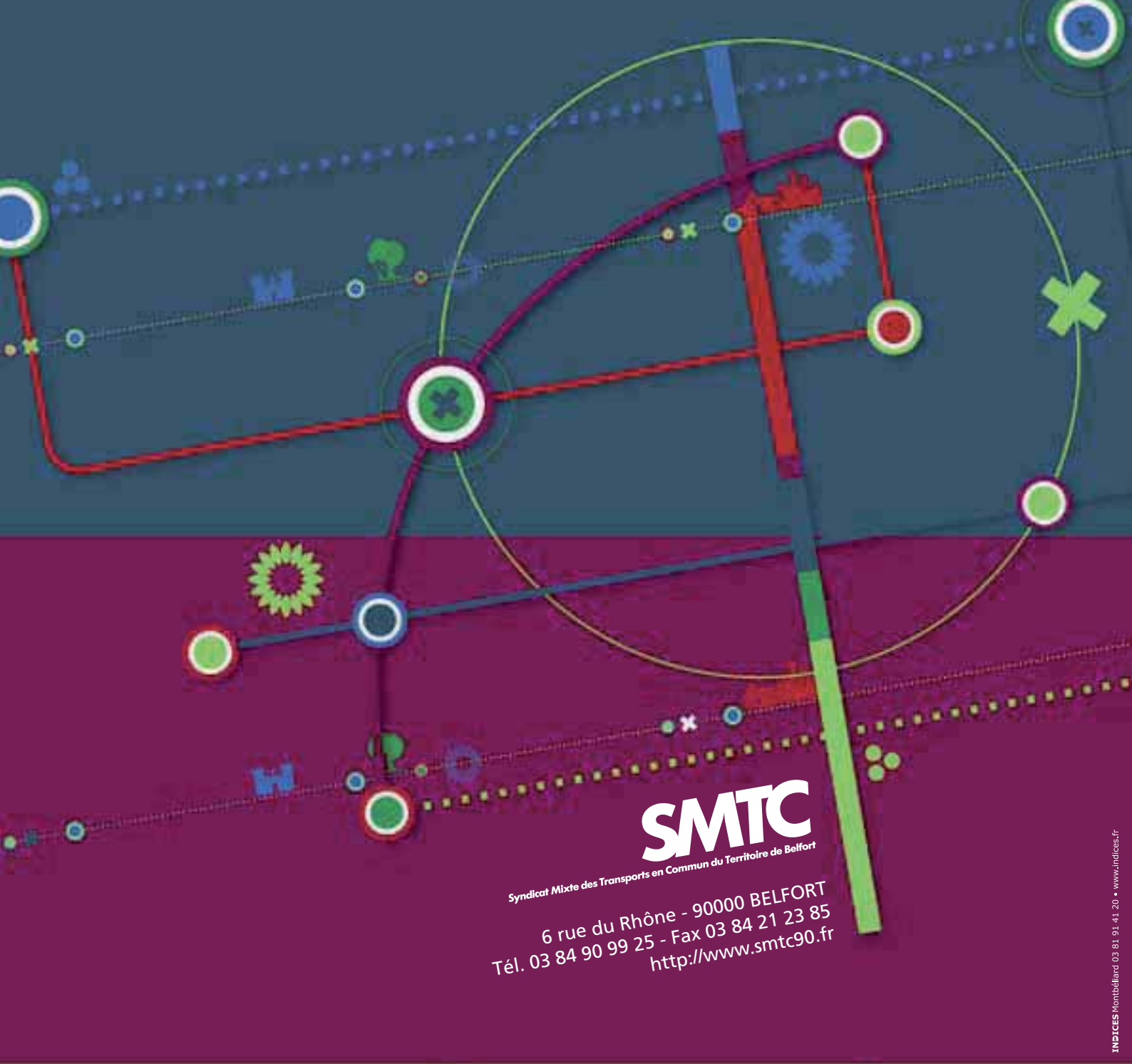
Tram-train : tramway qui circule sur les infrastructures ferroviaires. On parle aussi de train-tram ; il s'agit dans ce cas de permettre aux trains de pénétrer en centre ville en circulant sur les infrastructures urbaines. Né en Allemagne dans les années 90, le premier tram-train français a été inauguré en banlieue parisienne en novembre 2006. Après deux ans et demi de travaux, ce projet destiné à désengorger les transports en banlieue roule sur une ligne de 8 kilomètres connectée au réseau Transilien, et relie sept communes et onze points d'arrêt.

Les coûts de tels projets restent élevés en raison du nombre et de la complexité des mesures à réaliser : électrification des voies régionales, mise en place de la signalisation et des installations de sécurité, réalisation de l'interconnexion physique et, dans certains cas, construction de portions d'infrastructures nouvelles et adaptation des infrastructures existantes.

Vélib' : contraction de vélo et liberté, système de location de vélos en libre-service de Paris disponible depuis le 15 juillet 2007, mis en place par la Mairie de Paris et géré par l'entreprise JCDecaux. Dès le 15 juillet, 10 648 vélos étaient disponibles dans 750 stations et 20 600 vélos dans 1 451 stations depuis fin 2007. Paris pourrait à terme disposer de 50 000 vélos de ce type.

Versement transport : en France, le versement transport est un impôt assis sur la masse salariale des entreprises de plus de neuf salariés, destiné au financement du transport en commun. Le taux du versement transport est variable en fonction de la population du périmètre de transport urbain.





SMTC

Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

6 rue du Rhône - 90000 BELFORT
Tél. 03 84 90 99 25 - Fax 03 84 21 23 85
<http://www.smtc90.fr>

INDICES Montbéliard 03 81 91 41 20 • www.indices.fr

Le Syndicat mixte des transports en commun, autorité organisatrice des transports en commun dans le Territoire de Belfort

Établissement public, le SMTC détient la compétence « transports et déplacements ». Il est administré par un conseil syndical de 30 élus issus des collectivités directement concernées.

Le SMTC du Territoire de Belfort s'est fixé pour objectif d'accompagner le développement d'une politique de mobilité qui soit concertée entre tous les acteurs de notre département. L'action engagée accompagne et prolonge les politiques engagées par la Ville de Belfort, la Communauté de l'agglomération belfortaine et le Conseil général du Territoire de Belfort afin de répondre au mieux aux

exigences qui se font jour (solidarité avec les personnes les plus fragiles, sécurisation des personnes, préoccupations environnementales, attractivité des territoires etc.).

Plus largement, l'action du SMTC s'inscrit dans une politique étendue à l'Aire Urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle, dans un souci de coordonner les actions et d'optimiser l'offre de transport public.

En Juillet 2007, le SMTC a amorcé un vaste processus de modernisation des transports en commun avec le lancement du nouveau réseau Optymo.

