

Préambule*L'enjeu économique**L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine**L'enjeu des espaces naturels**L'enjeu des transports collectifs**Outils et procédures***Etude d'aménagement
de l'espace central interurbain****Propositions**

Pré-rapport Conseil d'Administration

du 20 juin 1998

**P r é a m b u l e**

Depuis plusieurs années, l'évolution des villes se traduit par une occupation grandissante des territoires périphériques. Situé au milieu des quatre pôles urbains du Nord Franche-Comté, l'espace central n'échappe pas à ce phénomène et accueille des fonctions urbaines : périurbanisation résidentielle, création de zones d'activités, implantations commerciales le long des axes....

Cette expansion de la ville ne manque pas d'avoir des incidences sur l'environnement, au risque d'en dégrader la qualité.

De plus, plusieurs projets essentiels pour l'avenir de l'aire urbaine : mise à 2 x 3 voies de l'A36, prolongement de l'A5, ligne et gare TGV, extension de l'IPSé, travaux de lutte contre les crues affecteront directement ce territoire.

La mutation que subit l'espace interagglomération lui confère des usages multiples : territoire naturel en raison des grandes entités paysagères encore préservées, territoire rural du fait de l'armature urbaine traditionnelle qui demeure, territoire péri-urbain à fonction résidentielle, commerciale et industrielle, territoire de projet avec en particulier l'installation de la future gare TGV de l'aire urbaine.

La connaissance des pratiques quotidiennes montrent que la référence principale des ménages demeure le pôle urbain le plus proche, soit Belfort, Montbéliard, Héricourt ou Delle. Cependant, pour de nombreux motifs de déplacements, les individus sont conduits à parcourir l'ensemble de l'aire urbaine. Dès lors se pose la question d'une offre adaptée en matière de transports collectifs.

Suite à ces éléments d'analyse qui figurent au diagnostic de l'étude (avril 1998), le présent document énonce des orientations de travail et des propositions d'actions susceptibles de préparer l'espace interagglomération aux enjeux de développement du Nord Franche-Comté.

Ils sont au nombre de quatre :

- **l'enjeu économique,**
- **l'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine,**
- **l'enjeu des espaces naturels,**
- **l'enjeu des transports collectifs.**

Les nouvelles dynamiques urbaines

Jusqu'à maintenant, le système composé par les deux pôles de Belfort et Montbéliard et la liaison autoroutière constituait l'épine dorsale de l'aire urbaine. Héricourt et Delle complétaient le dispositif et l'IPSé demeurait un équipement d'agglomération unique au coeur de l'espace central.

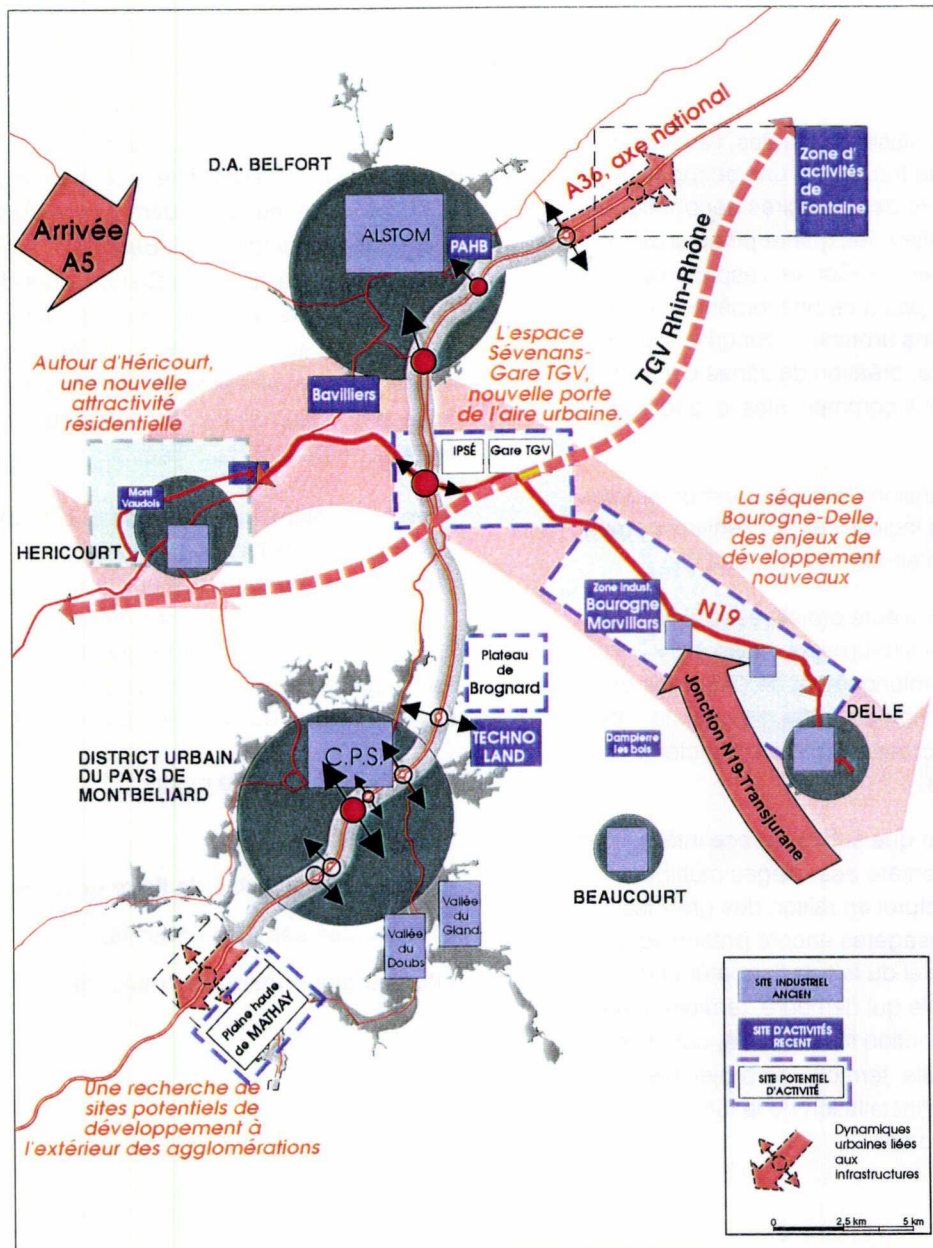
Deux éléments nouveaux interviennent :

- La requalification de la RN19, sa jonction avec la Transjuranne, et la création future de la gare TGV vont modifier les pratiques actuelles. L'axe transversal Héricourt - Delle

prend une importance accrue ; le système " en croix " A36 - N19 rapproche les pôles urbains et favorise encore les déplacements locaux.

- La création de deux échangeurs au Nord et au Sud de l'aire urbaine vont ouvrir de nouveaux territoires à la périurbanisation.

Nécessaire à la mutation industrielle du Nord Franche-Comté, cette extension renforcera l'effet de dilution de l'urbanisation sur un vaste territoire.

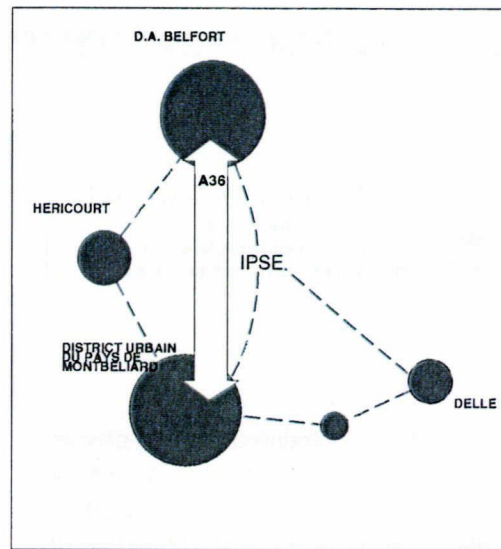


SYSTEME URBAIN INITIAL DE L'AIRE URBAINE

Un ensemble urbain structuré par deux agglomérations principales suivant un fonctionnement Nord-Sud avec l'A36 pour épine dorsale.

Les deux agglomérations sont le principal support du développement de l'Aire Urbaine.

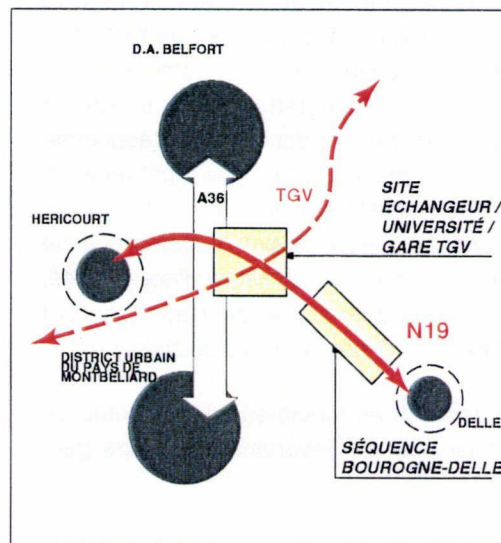
L'IPSE notamment s'inscrit dans le système Nord-Sud.



APPARITION DE NOUVELLES DYNAMIQUES TRANSVERSALES

L'implantation de l'IPSE en 1985 n'a pas engendré de développement particulier dans l'espace inter-agglomération.

Aujourd'hui, la conjonction du croisement des infrastructures (A36 et N19) et l'implantation de la gare TGV permet d'envisager une dynamique Est-Ouest.

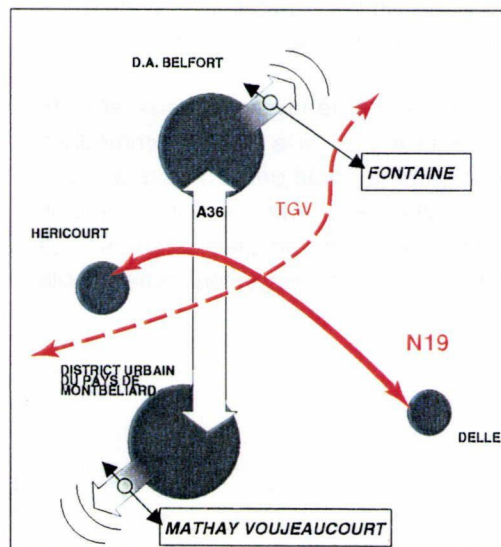


DES LIMITES NORD-SUD REPOUSSÉES

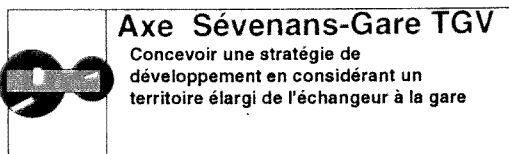
La création de deux nouveaux échangeurs, à l'extrême Nord au droit de Fontaine et à l'extrême sud au droit de Voujeaucourt / Mathay apporte une contribution supplémentaire à l'évolution spatiale de l'aire urbaine.

Ces nouveaux échangeurs créent des conditions favorables à l'implantation de nouvelles activités économiques à l'extérieur des agglomérations, et particulièrement à Fontaine.

Ces implantations (ou transferts) sont par ailleurs indispensables à la poursuite de la mutation industrielle du Nord-Franche Comté. Cependant, elles entraînent à terme un éloignement plus grand des zones d'emploi vis à vis des noyaux denses de l'aire urbaine.



L'enjeu économique

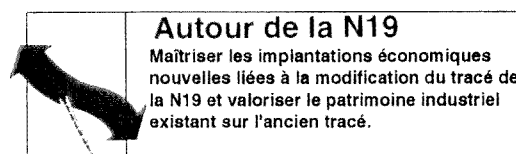


La gare TGV n'entraînera pas des processus spontanés de création d'activités dans son environnement. Par contre, elle peut produire des effets d'aubaine qu'il est impossible de négliger. La proximité de l'IPSE, de l'échangeur autoroutier et de la gare, ainsi que l'éventualité d'un raccordement de l'A5 dans cet espace confirment le site comme un lieu de projet pour l'installation de fonctions importantes dans le domaine de l'économie et de la recherche. L'enjeu que représente un tel projet pour le Nord Franche-Comté ne peut être abordé avec une simple démarche de réserves foncières et de saisie d'opportunité. Plusieurs champs d'investigation seront explorés afin d'aboutir à des propositions :

- les ressources foncières intéressantes de l'échangeur de Sévenans à la future gare TGV,
- les principes d'aménagement d'une telle zone de développement qui ne peuvent se limiter au simple équipement d'une zone d'activités classique,
- les partis d'aménagement aux abords même de la gare : si la proximité immédiate de la gare ne paraît pas d'un intérêt particulier pour des activités, il faut néanmoins éviter l'effet " gare en plein champs ". La recherche d'un paysagement remarquable

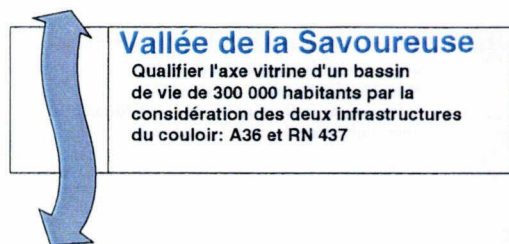
est donc souhaitable pour mettre en scène cette nouvelle porte de l'aire urbaine,

- la vocation de ce site : l'accueil d'activités autour de l'Université et de la gare doit répondre à une cohérence de projet et éviter de concurrencer directement l'offre foncière des agglomérations. Ce sont évidemment des entreprises mobilisant des technologies de pointe et des laboratoires de recherche qui seront privilégiées. Une stratégie particulière de promotion est certainement à envisager.



La performance accrue de cet itinéraire et son lien direct avec la Transjuranne vont valoriser les terrains desservis. Les activités à la fois anciennes et récentes des communes situées entre Bourogne et Delle sont de nature à constituer un pôle attractif. Il faudra néanmoins prévenir les effets pervers comme la déqualification de certains espaces, phénomène déjà observé le long de la RN437.

L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine



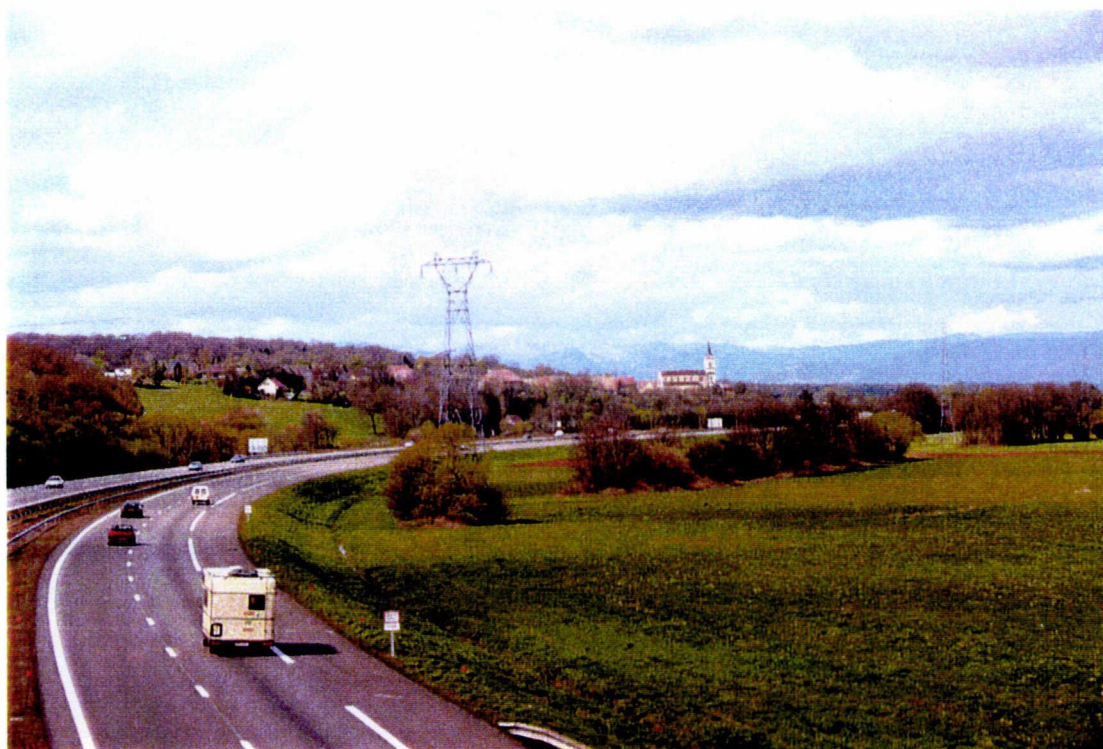
Vallée de la Savoureuse

Qualifier l'axe vitrine d'un bassin de vie de 300 000 habitants par la considération des deux infrastructures du couloir: A36 et RN 437

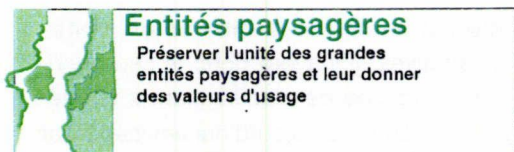
La Vallée de la Savoureuse est sans doute l'espace le mieux partagé par les habitants de l'aire urbaine ainsi que par les voyageurs de transit qui circulent sur l'A36, ce qui lui confère un rôle identitaire évident. C'est un territoire complexe par la multiplicité des fonctions qu'il assure (trafic routier, voie d'eau, espaces paysagers, zones d'activités, habitat.....) et son caractère linéaire imposent une

cohérence au-delà des différentes limites administratives. Il s'avère donc le lieu prioritaire de l'exercice de planification et d'aménagement concerté aujourd'hui envisagé par les partenaires d'Aire urbaine 2000. De plus, les impératifs de la lutte contre les crues et le projet de mise à deux fois trois voies de l'A36 vont constituer des opportunités remarquables d'intervenir sur cet espace. C'est l'occasion de concevoir une véritable vitrine de l'aire urbaine. Au-delà des premières analyses énoncées dans le diagnostic, l'étude proposera des principes d'aménagement de cette Vallée, et identifiera les priorités d'intervention aux abords de l'A36, des échangeurs et de la RN 437.

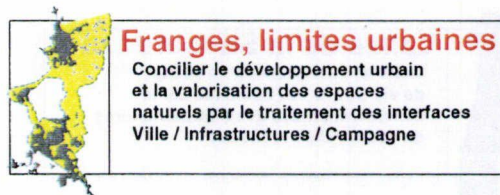
L'A36, premier vecteur de découverte de l'aire urbaine



L'enjeu des espaces naturels



Le Grand Bois de Châtenois et le sillon de la Bourbeuse sont les deux entités principales qui doivent être sauvegardées d'un mitage progressif. Les populations citadines sont de plus en plus à la recherche de lieux naturels aménagés offrant des possibilités de promenade ou de loisirs. Outre les mesures de préservation (limitation de l'urbanisation) à prendre, l'étude proposera également la nature de la fréquentation de ces espaces et les aménagements qui pourraient être envisagés.

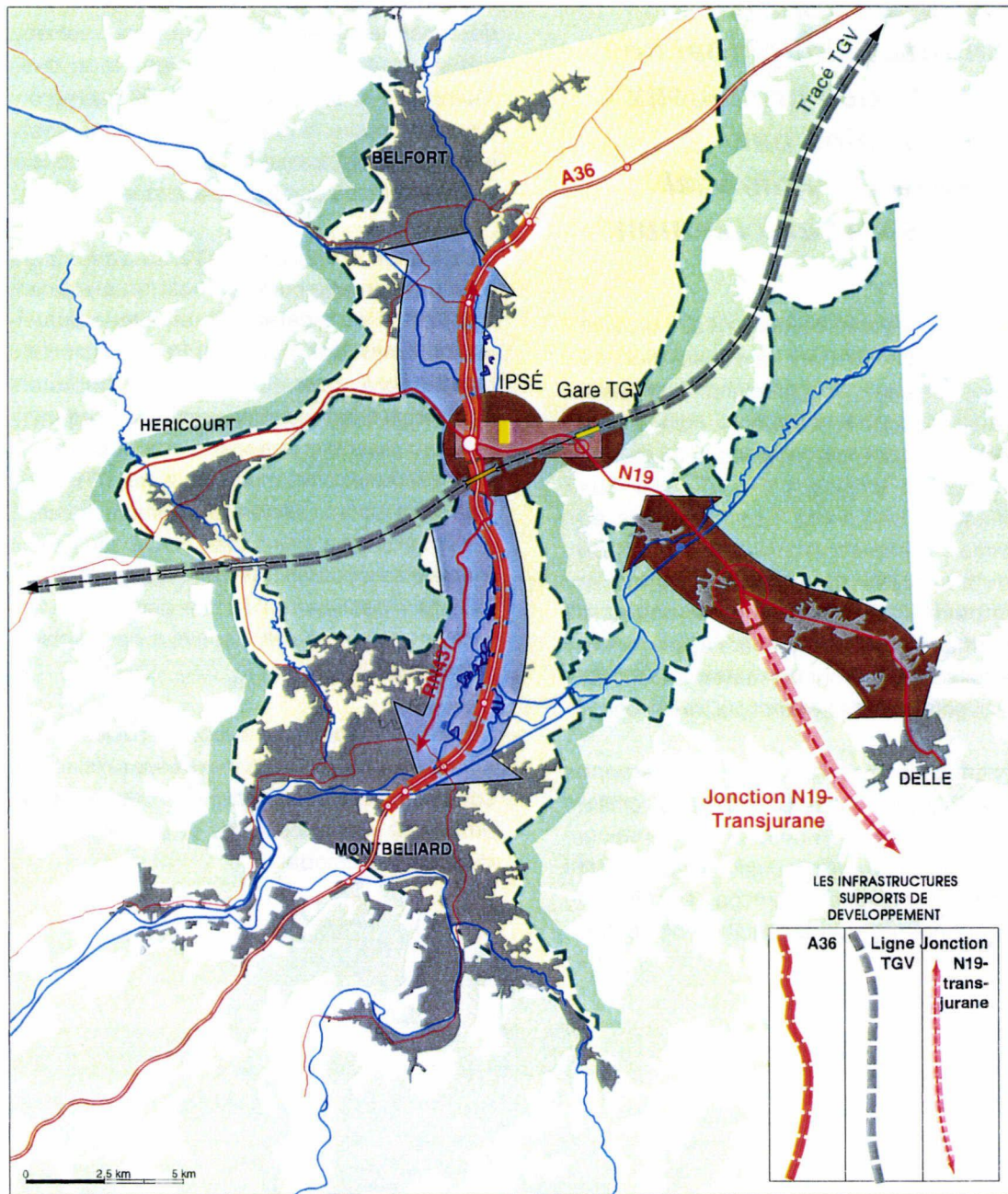


Avec la périurbanisation et la multiplication des voies, les limites entre la ville et la campagne sont de plus en plus floues. Ce processus est extrêmement déqualifiant et crée une multitude de zones interstitielles (délaissées entre un bourg et un lotissement, rives d'une voie à grande circulation,...) qui nuisent à la lisibilité et l'image du Nord Franche-Comté. A titre d'exemple, on peut citer les abords de la N19 entre Sévenans et la N83 ; ou les limites des bourgs entourant le Grand Bois de Châtenois. L'étude illustrera sur quelques sites exemplaires l'application de principes d'aménagement visant à harmoniser les différents types de paysages de l'espace interagglomération.

La coulée verte du canal de la Haute-Saône : une ébauche de valorisation du paysage de la vallée de la Savoureuse



Trois enjeux spatiaux



L'ENJEU ECONOMIQUE

Axe Sévenans-Gare TGV
 Concevoir une stratégie de développement en considérant un territoire élargi de l'échangeur à la gare

Autour de la N19
 Maîtriser les implantations économiques nouvelles liées à la modification du tracé de la N19 et valoriser le patrimoine industriel existant sur l'ancien tracé.

L'ENJEU D'UNE VITRINE DE L'AIRE URBAINE

Valleée de la Savoureuse
 Qualifier l'axe vitrine d'un bassin de vie de 300 000 habitants par la considération des deux infrastructures du couloir: A36 et RN 437

L'ENJEU DES ESPACES NATURELS

Entités paysagères
 Préserver l'unité des grandes entités paysagères et leur donner des valeurs d'usage

Franges, limites urbaines
 Concilier le développement urbain et la valorisation des espaces naturels par le traitement des interfaces Ville / Infrastructures / Campagne

L'enjeu des transports collectifs

Etudier les conditions d'un dispositif global de desserte des principaux pôles urbains par un réseau multimodal de transport en commun.

L'une des particularités de l'aire urbaine est de bénéficier pour la satisfaction de besoins locaux, d'infrastructures nationales. C'est le cas pour le fer avec la ligne Lyon - Strasbourg, pour la route avec l'A36 dont le trafic est à plus de 60 % voué aux déplacements locaux. Les transports en commun urbains par bus dépendent de deux autorités organisatrices, Belfort et Montbéliard. Si elles sont distinctes, la performance de la liaison par l'A36 a motivé une collaboration pour la création d'une ligne bus directe entre les deux agglomérations.

Plus généralement, la qualité de la desserte routière entre les quatre pôles urbains confère un atout évident à l'usage d'un véhicule particulier. Seule une offre globale permettrait de rendre la pratique du transport en commun concurrentielle pour des publics non captifs.

Mais la question ne doit pas se poser en terme de concurrence entre véhicule particulier et transport en commun. Compte tenu de l'étendue de l'aire urbaine et de l'éclatement urbain en cours, la réflexion s'orientera vers la multimodalité, ce qui impose de prévoir des plate-formes de correspondances efficaces.

La création d'une gare TGV au coeur de l'espace interagglomération est un élément nouveau à considérer. Les chiffres actuellement envisagés pour la fréquentation de cette future gare et les ratios habituels d'utilisation des transports collectifs confirment que la desserte par transports en commun sera modeste. Néanmoins, la gare TGV est un point incontournable d'un éventuel réseau à l'échelle de l'aire urbaine. De plus les incidences du trafic TGV sur l'occupation de la ligne classique et l'activité des gares de Belfort et Montbéliard soulève de multiples questions.

De telles interrogations supposent que soient conduites de façons connexes les réflexions sur les continuités à établir avec les réseaux urbains et interurbains, afin de parvenir à un dispositif multimodal.

Mettre en oeuvre une politique concertée

A ce jour, Aire urbaine 2000 demeure une association permettant un débat entre les élus. Ce dialogue permanent a pour but d'éviter les concurrences inutiles et d'opérer des collaborations nécessaires au développement du Nord Franche-Comté. L'engagement d'une

action concertée en matière d'aménagement et de réservation des sols exigera un nouveau cadre de collaboration et des outils spécifiques. Ceux-ci seront étudiés et proposés de façon pragmatique, au regard des objectifs retenus.

*Préambule***L'enjeu économique***L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine**L'enjeu des espaces naturels**L'enjeu des transports collectifs**Outils et procédures***Etude d'aménagement de l'espace central interurbain****Propositions**

Pré-rapport Conseil d'Administration

du 20 juin 1998

**L'enjeu économique**

Le Nord Franche-Comté opère depuis plusieurs années sa mutation industrielle. Cet impératif amène les collectivités à se doter d'outils de prospection et d'accueil des entreprises parmi lesquels le foncier est un élément capital. Les logiques d'implantation des entreprises conduisent le plus souvent à privilégier des terrains situés en périphérie comme le prouvent les zones de Technoland ou Fontaine.

L'espace central, qui est parcouru de grandes infrastructures et sera touché par les projets d'amélioration de la desserte de l'aire urbaine, est porteur d'un fort enjeu économique.

Au premier chef, le secteur Sévenans - Gare TGV concentre plusieurs facteurs favorables à l'accueil d'entreprises. Compte tenu de l'importance pour l'aire urbaine de l'arrivée du TGV, quatre niveaux d'analyse sont nécessaires : de l'échelle régionale à celle du site de la gare.

Au-delà de cette question centrale, la requalification de la N19, son lien avec la Transjurane et peut-être avec l'A5 mérite d'examiner les développements envisageables sur son tracé.

Sommaire**Sévenans - Gare TGV**

A l'échelle régionale,
la question de la desserte TGV et de la vocation du réseau traditionnel

A l'échelle de l'aire urbaine,
la question de l'accueil des entreprises

A l'échelle Sévenans - Gare,
la question du projet d'aménagement

A l'échelle de la gare,
la question de la composition et de la mise en scène de l'équipement

Autour de la N19

Sévenans - Gare TGV

L'accessibilité de l'aire urbaine est une condition nécessaire pour son attractivité. L'arrivée du TGV est un atout majeur qui contribue à offrir des conditions favorables pour le développement économique de l'aire urbaine. La problématique locale concerne le potentiel de développement et les impacts économiques directs notamment autour du site de la gare. Le secteur Sévenans/Gare TGV est un des secteurs majeur en terme d'enjeux car il est situé sur un noeud d'échange intermodal au centre de l'aire urbaine. Les projets d'infrastructures routières et ferroviaires devraient conforter son positionnement stratégique à l'échelle régionale à la croisée d'axes structurants Nord-Sud et Est-Ouest.

Une évaluation prospective, des impacts directs est d'autant plus difficile que le TGV est un phénomène récent. En outre, la gare de l'aire urbaine est originale puisqu'elle ne sera implantée, ni dans un tissu urbain, ni dans un contexte tout à fait rural entre les agglomérations de Belfort, de Montbéliard, Héricourt et Delle.

Cependant, des mesures d'accompagnement se dégagent à plusieurs échelles...

- A l'échelle régionale, ces mesures portent sur une amélioration des accès routiers à la gare (A5-A36 et Transjurane), une réorganisation du système TER-TGV-grandes lignes et sur l'anticipation des mutations des gares actuelles.
- A l'échelle de l'aire urbaine, ces actions concernent l'affirmation d'un pôle spécifique et la réorganisation du réseau de transport collectif dans laquelle s'intègre les modalités d'accès à la gare TGV.
- A l'échelle du secteur Echangeur-Université-Gare, les interventions sont liées aux principes d'aménagements, à la gestion des implantations et la maîtrise des potentialités foncières.
- A l'échelle de la gare, les mesures portent sur l'organisation, la lecture et la maîtrise de l'espace, ainsi que la coordination des projets d'infrastructure (N19-ligne TER-ligne TGV...), afin de promouvoir un " système intégré " et non éclaté.

A l'échelle régionale : la question de la desserte TGV et de la vocation du réseau traditionnel

Le TGV améliorera l'accessibilité ferroviaire de l'aire urbaine...

Le réseau ferré classique assure des relations médiocres avec l'ensemble du territoire national. Ce handicap sera levé par l'arrivée prochaine du TGV.

L'aire urbaine est actuellement desservie par une trentaine de trains sur les grandes lignes nationales. D'après les données de la SNCF, le nombre prévu de TGV sera équivalent (26 à 30 trains). Cependant, les gains de temps seront considérables. L'accessibilité ferroviaire de l'aire urbaine sera donc optimisée.

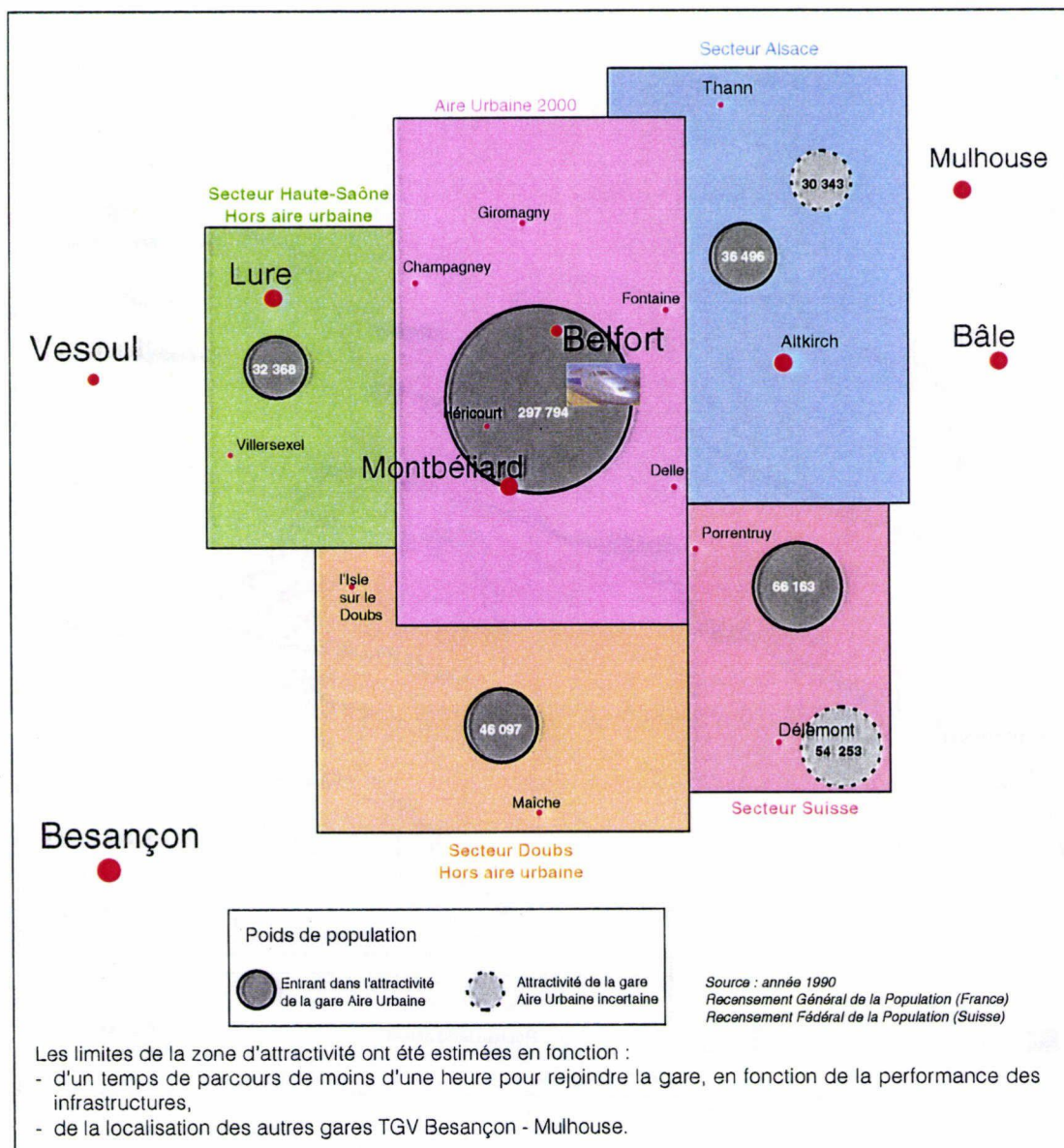
La desserte «grandes lignes» actuelle	La desserte prévue en TGV
8 A/R / jour sur la ligne Paris/Bâle	7 à 9 A/R / par jour en direction ou provenance de Paris
6 à 8 A/R / jour sur la ligne Lyon/Paris/Strasbourg	5 à 6 A/R / par jour en direction ou provenance de Lyon
	1 à 2 A/R / par jour en direction ou provenance de Lille
Total : 28 à 32 trains grandes lignes par jour	Total : 26 à 32 TGV par jour

Sources : Mission TGV - SNCF

Le rayonnement de la gare renforcera l'attractivité de l'aire urbaine dans l'espace régional

Il est difficile de délimiter avec précision la zone d'influence exacte de la gare de l'aire urbaine entre celle de Mulhouse et de Besançon. On peut toutefois estimer qu'elle s'étendra sur un bassin d'environ 530 000 habitants. La desserte multimodale à l'échelle régionale devra optimiser le rayonnement de la gare. Cette démarche doit être intégrée dans le schéma régional et multimodal des transports de personnes en cours d'élaboration.

La zone d'attractivité estimée de la gare TGV de l'aire urbaine : un bassin de 536 000 habitants

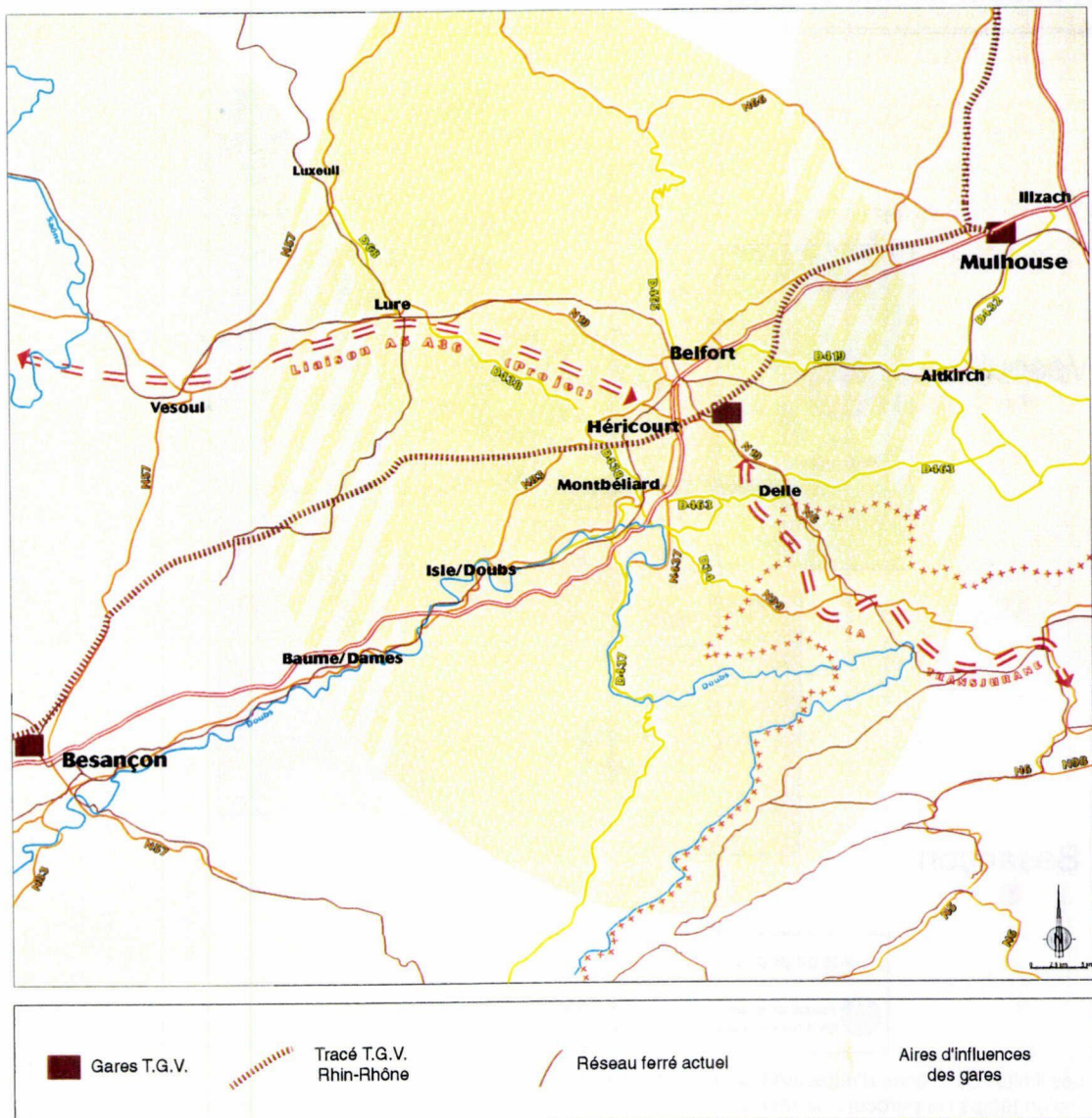


Une desserte routière renforcée optimisera l'accès à la gare

Si le réseau routier est bien développé sur l'axe Nord-Sud Strasbourg Lyon, il n'en est pas de même pour les liaisons Est-Ouest et notamment avec Paris. Le prolongement de l'A5 entre Langres et l'aire urbaine et la réalisation de la Transjurane sont nécessaires car ils permettraient d'améliorer la performance des réseaux. Ces projets sont décrits dans les fiches 2 et 3 du dossier diagnostic au chapitre "infrastructures et équipements...".

Le pôle Gare/Sévenans se situe à proximité d'infrastructures performantes : l'A36 et la N19 qui assurent un rabattement facile et rapide des trafics routiers. Les secteurs les plus éloignés dans le bassin de rabattement de la gare (Maïche, Delémont) se situent à moins de 45 mn en voiture. Avec la Transjurane et la jonction A5-A36, la gare se situerait à la croisée d'itinéraires autoroutiers internationaux continus Est-Ouest et Nord-Sud.

Par contre, la proximité des gares de Mulhouse et de Besançon, également desservies par l'autoroute, limite en partie la zone de "recrutement" de la gare aire urbaine.



Le réseau TER-TGV- Grandes lignes pour la desserte de la gare et l'irrigation du territoire régional doit être réorganisé

Actuellement

En complémentarité avec le réseau routier, les pôles secondaires et les bourgs ruraux sont desservis par les Trains Express Régionaux avec des possibilités de correspondances sur les grandes lignes via les gares de Belfort et de Montbéliard.

- Gares de Montbéliard et Héricourt : une trentaine de TER par jour 2 sens sur l'axe Besançon-Mulhouse.
- Gare de Belfort : une cinquantaine de TER par jour (3 axes, Luxeuil, Vesoul, Besançon).

Ce réseau est connecté aux TER des régions voisines et au réseau national. L'aire urbaine est également desservie par une trentaine de trains grandes lignes par jour.

Le système de rabattement des TER sur les grandes lignes fonctionne, mais il est peu performant compte tenu des temps d'attentes qui varient de 10 mn à 2 h 30. La part des TER pour le rabattement de voyageurs vers les grandes lignes est de 5 % vers la gare de Montbéliard et de 17 % pour la gare de Belfort¹.

Avec le TGV

Les interrogations portent sur les possibilités de desserte ferroviaire de la gare et sur l'irrigation du territoire régional en TER.

- *Quelles seront les grandes lignes maintenues à Belfort et Montbéliard ?*

Le maintien de grandes lignes assurerait une complémentarité avec le TGV. L'accessibilité de l'aire urbaine serait confortée à l'échelle nationale notamment par la multiplication des possibilités de correspondances avec l'ensemble du réseau grandes lignes ou TER des autres régions.

- *Quelles seront les liaisons TER maintenues avec Besançon et Mulhouse ?*

Une grande partie du trafic régional est liée aux déplacements entre l'aire urbaine, Mulhouse et Besançon. Sur ces liaisons, le trafic voyageurs alimente les gares de Belfort et de Montbéliard. Le rabattement du trafic vers la gare TGV aura des impacts sur la fréquentation et le rôle des gares actuelles. En outre, le niveau d'échange entre les agglomérations doit être maintenu.

Le réseau TER devra être réorganisé pour permettre des correspondances horaires.

¹ Enquête SNCF 91/92

La mutation probable des gares doit être accompagnée

Le trafic voyageurs

Avec une moyenne de 1 000 voyageurs par jour, les gares de Belfort et de Montbéliard sont des composantes urbaines qui participent à l'animation des centre-ville et à la vie de chacune des agglomérations. En outre, la gare de Montbéliard conforte le rôle majeur de la ville dans une agglomération multipolaire. Une des deux plateformes d'échanges bus de la compagnie de transport se situe à proximité de la gare assurant ainsi la continuité des itinéraires fer-bus sur l'ensemble du territoire districel.

Dépouillées de la majeure partie du trafic grandes lignes et peut-être du trafic TER, que deviendraient l'activité des gares actuelles, leur fréquentation et la fonction de quartier-gare ?

Dans une hypothèse basse, le trafic des gares actuelles dans l'espace régional pourrait diminuer de moitié si l'on considère le report systématique des voyageurs vers la gare TGV

pour les liaisons aire urbaine - Besançon - Dijon - Mulhouse¹.

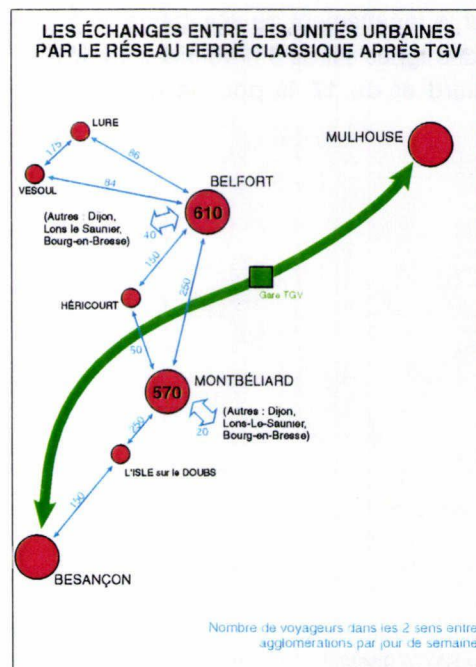
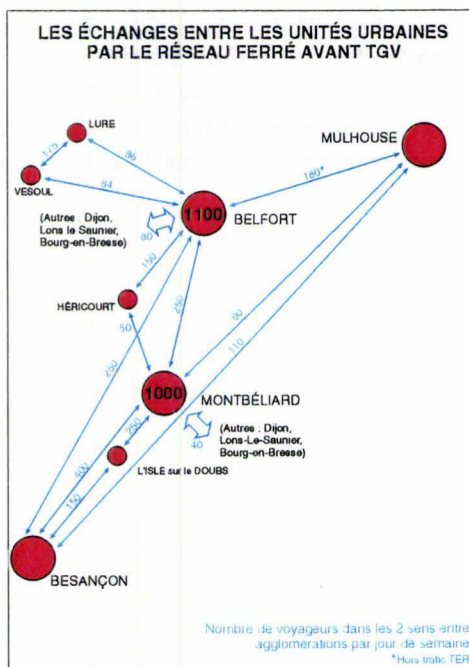
Néanmoins, le report du trafic régional des gares actuelles sur la gare TGV dépendra :

- du nombre d'arrêts des TGV dans l'aire urbaine, des horaires et de la desserte des gares de Besançon et de Mulhouse depuis la gare aire urbaine,
- du maintien ou non de grandes lignes dans les gares de Belfort et de Montbéliard (correspondances TER).

Ces simulations sont indicatives et réalisées à partir de données non exhaustives. Les études préalables à la déclaration d'utilité publique devront répondre précisément à l'organisation des missions TGV et de l'ensemble des dessertes par le réseau ferré, afin de déterminer avec plus de précisions l'évolution des gares urbaines de Belfort et Montbéliard.

D'ores et déjà, des orientations potentielles sur le devenir des gares actuelles se profilent. Par exemple, leur fonction de plate-forme d'échange en transport collectif multimodal au sein des agglomérations (hub) pourrait être renforcées. Les propositions figurent au chapitre " enjeu des transports collectifs ".

	Avant TGV ¹	Après TGV ²	Report/TGV
Gare de Montbéliard	1 000 voyageurs / jour	500 voyageurs / jour	500 voyageurs / jour
Gare de Belfort	1 100 voyageurs / jour	600 voyageurs / jour	500 voyageurs / jour
Total aire urbaine	2 200 voyageurs / jour	1 100 voyageurs / jour	1 000 voyageurs / jour



¹ Evaluation AUD d'après données étude diagnostic schéma régional 1997

² Simulation AUD d'après données étude diagnostic schéma régional 1997

Le trafic marchandises

Le report probable de trafic voyageurs du réseau ferré actuel sur le TGV pourrait libérer des sillons sur les lignes classiques. Ces sillons pourraient être affectés à du transport de marchandises. Cela induirait-il une nouvelle activité des gares de Belfort et de Montbéliard ?

D'après le diagnostic préalable à l'élaboration d'un schéma régional et multimodal de transport de personnes, les tendances actuelles soulignent la croissance des trafics de marchandises internationaux, notamment en transit européen. Or, le réseau ferré franc-comtois se prête mal à ce transit qui a plutôt vocation à contourner la région par l'Ouest grâce à une "grande rocade" : Lille - Metz -

La desserte de la gare TGV en transports collectifs s'inscrit dans la réorganisation générale des transports publics

Le nombre d'usagers potentiels en transports collectifs exclusivement lié à la fréquentation de la gare est insuffisant pour prévoir une ligne de transports collectifs régulière spécifique. Si les chiffres de la SNCF sont confirmés, le nombre de voyageurs en gare TGV serait de 2 630 par jour. Répartis sur 26 trains journaliers, 100 personnes monteraient ou descendraient de chaque TGV.

D'après les pratiques observées dans les gares actuelles, pour 100 voyageurs, 15 personnes au mieux seraient susceptibles de prendre les transports en commun.

Parmi elles, une première partie prendrait la direction de Belfort, une seconde celle de

Dijon - Ambrieu et son prolongement vers le Sud-Est ou Sud-Ouest européen, ou par l'Est avec les infrastructures allemandes et suisses.

De nouvelles contraintes économiques ou environnementales et une politique gouvernementale en faveur des transports ferroviaires permettraient toutefois d'envisager un scénario propice au renforcement et une utilisation optimale du réseau ferré franc-comtois.

La mission TGV précise que dans le cadre des études préalables à l'enquête de la Déclaration d'Utilité Publique, des simulations sont en cours sur les possibilités de récupérer des sillons et de les affecter à du trafic de marchandises.

Montbéliard et une troisième des directions variées : Héricourt, Delle. Aussi, le nombre de passagers potentiel de chacun des bus dans l'une ou l'autre des direction n'excéderait pas 7 personnes. Un service publique spécifique par un car classique serait coûteux pour la collectivité. Plusieurs solutions sont envisageables : modification d'itinéraires de lignes de bus existantes, minibus, offre de transports à la demande, ou réorganisation complète des transports collectifs de l'aire urbaine, avec notamment la possibilité de créer un arrêt sur une ligne de transport collectif sur la voie ferrée Belfort-Delle.

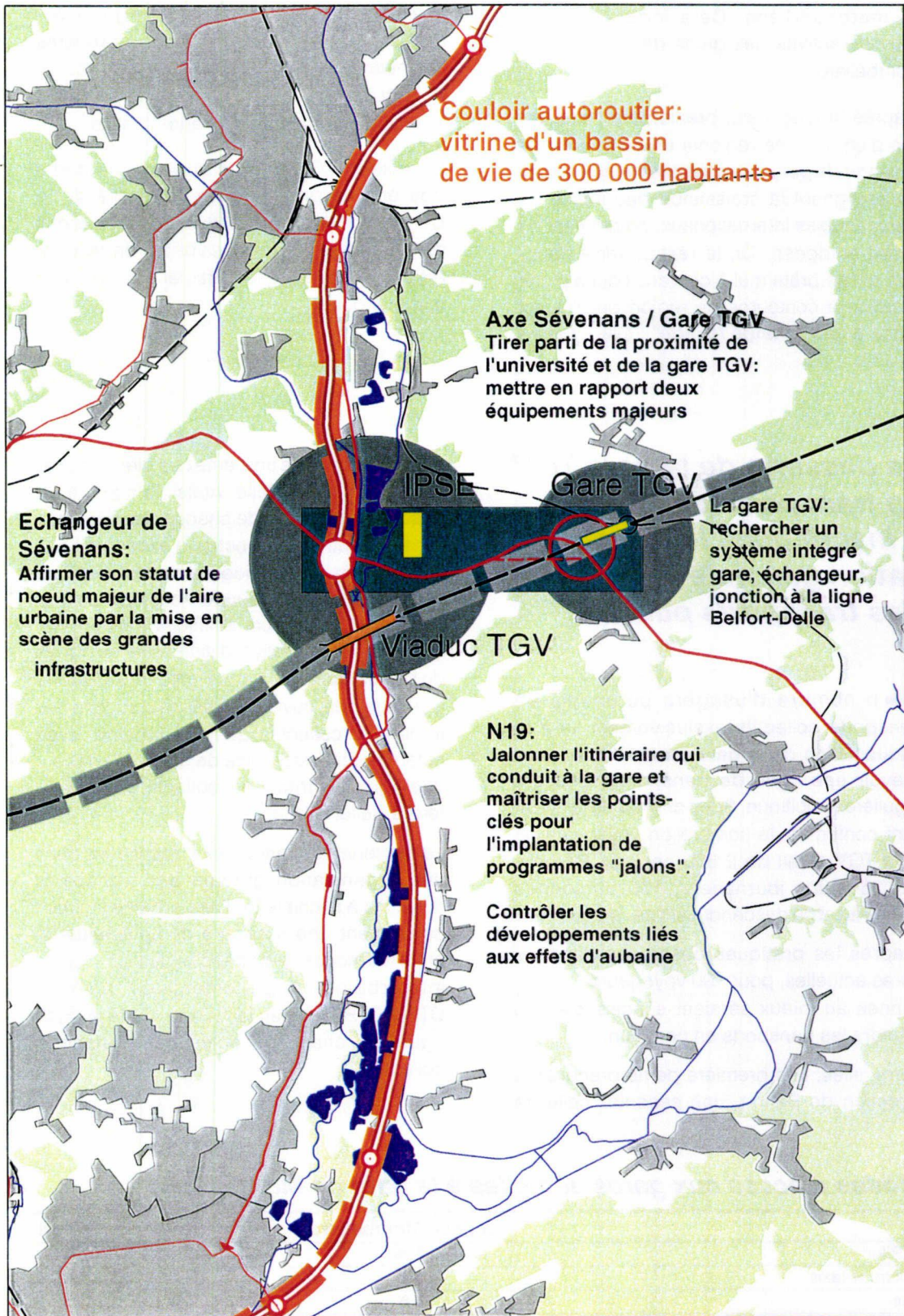
La desserte de la gare TGV s'inscrit donc dans une organisation globale des transports collectifs à l'échelle de l'aire urbaine incluant notamment une meilleure complémentarité entre les modes de transports publics : lignes interurbaines départementales, réseaux CTPM-CTRB, réseau ferroviaire. Cette analyse figure au chapitre " enjeu des transports collectifs ".

Modes d'accès aux gares actuelles à la gare de Montbéliard

	Gare de Montbéliard	Gare de Belfort
TER fer	5 %	17 %
Voiture et taxis	63 %	55 %
Bus	14 %	9 %
2 roues / marche et autre	28 %	19 %

Sources : enquête SNCF 1992

A l'échelle de l'aire urbaine : la question de l'accueil des entreprises



L'idée d'un pôle de développement spécifique autour de la gare TGV

L'implantation d'une gare TGV, et, par voie de conséquence, la création d'une nouvelle porte de l'aire urbaine au coeur de l'espace interagglomération vont valoriser les terrains situés entre l'échangeur de Sévenans et le site de la future gare.

La future gare Belfort - Montbéliard est potentiellement le germe d'un pôle de développement économique dont il faut prévenir les éventuels effets de concurrence avec les agglomérations, leurs centres ou les sites de reconversion en milieu urbain.

L'hypothèse du "développement zéro ou bridé" aurait pu être envisagée dans l'objectif de ménager l'intérêt des agglomérations. Cependant, elle paraît difficilement tenable face à la pression foncière prévisible. On ne pourra éviter que les collectivités voisines recherchent à tirer profit de l'effet d'aubaine attendu.

Il est donc préférable d'anticiper, de préparer et de maîtriser les logiques d'aménagement autour de la gare. Les éléments significatifs situés à proximité et susceptibles de participer à son succès sont :

En premier lieu :

- **La gare** : c'est bien sûr le point focal du projet. Toutefois, le bâtiment lui-même risque d'être modeste et exigera une véritable mise en scène depuis les différents accès jusqu'au site proprement dit.
- **L'IPSé** : la présence de l'Université est un atout en raison du prestige d'une telle fonction et dans la perspective de relations étroites entre l'industrie, la recherche et la formation supérieure. Le projet d'aménagement de l'ensemble sera également l'occasion d'améliorer l'accès à l'IPSé.

En second lieu :

- **L'échangeur de Sévenans** : point charnière sur l'itinéraire international autoroutier et peut-être, dans le futur, à la jonction de

l'A5 avec l'A36, cet échangeur doit être intégré au projet global. Son réaménagement (déjà envisagé) devrait en améliorer l'efficacité logistique, mais également en faire un signal de qualité pour le pôle économique projeté.

- **La N19** : cette voie va constituer la colonne vertébrale du futur secteur de projet. Elle n'aura plus une simple fonction de transit, mais guidera les usagers vers la nouvelle porte de l'aire urbaine et au sein d'un nouveau pôle de développement économique. Sa jonction avec la Transjurane fera de la gare TGV le premier grand équipement en arrivant par la Suisse.
- **Le paysage** : il peut devenir un élément éminemment valorisant pour les équipements et les entreprises à condition que les diverses implantations n'en altèrent pas la qualité. L'aménagement paysager jouera un rôle déterminant dans la mise en valeur des différentes fonctions et l'intégration des infrastructures.

Plusieurs de ces éléments assurent une fonction régionale. Il est indispensable de les faire participer à la dynamique de développement. Une logique d'ensemble ne pourrait s'accommoder d'un développement " opportuniste " par addition d'interventions. Le projet global tirera profit des équipements ou infrastructures déjà présents et apportera également une plus-value en donnant des solutions à des problèmes actuels.

Dans le cadre d'une réflexion à l'échelle de l'aire urbaine, le projet de développement du secteur s'attachera à répondre à trois questions stratégiques :

- *Quel accord conclure avec les communes riveraines, afin de concilier l'exigence d'une initiative ambitieuse avec les éventuels projets d'interventions ponctuelles ?*
- *Comment intégrer cette offre nouvelle parmi les sites existants et projetés dans l'ensemble de l'aire urbaine, afin de faire valoir à terme une offre multiple et diversifiée ?*
- *Quelle spécificité conférer au développement économique du site TGV ?*

Une nécessaire cohérence de l'offre foncière à l'échelle de l'aire urbaine

L'arrivée du TGV va améliorer l'accessibilité du Nord Franche-Comté mais également placer l'aire urbaine dans la famille des agglomérations disposant de ce moyen moderne de transport. La qualité d'une telle desserte et les ressources foncières environnantes sont des éléments favorables à l'accueil d'entreprises à proximité de la future gare.

Il s'agit ici de l'activité économique industrielle moderne, à savoir les secteurs secondaires, secondaires supérieurs, et tertiaires liés à la production. Les bureaux d'études et laboratoires de recherche en lien avec l'activité industrielle sont compris dans cet ensemble.

Ce type de développement économique constitue aujourd'hui un enjeu à l'échelle du Nord Franche-Comté. Pour offrir des réponses adaptées et efficaces, Aire urbaine 2000 a déjà initié d'étroites collaborations pour la promotion, la prospection et le partage de la taxe professionnelle.

En conséquence, l'émergence d'un nouveau pôle attractif en matière de développement économique pose la question de la cohérence générale de l'offre foncière destinées activités dans l'aire urbaine.

A ce jour, la place de l'industrie dans le Nord Franche-Comté a déjà connu une première évolution. En effet, les nouveaux modes de production ont conduit les entreprises à reconsidérer leurs implantations. Deux logiques ont coexisté :

Les implantations en milieu urbain qui restent nombreuses dans le Pays de Montbéliard comme à Belfort :

- A Montbéliard : (du fait de la pérennité d'un appareil industriel qui a su se renouveler sur son propre site).
- A Belfort, en raison d'une politique affirmée de réutilisation des friches industrielles ou militaires.

Les implantations en périphérie qui peuvent profiter des avantages de desserte et d'accès direct (l'évitement des nuisances et contraintes liées au contexte urbain et la

disponibilité de très grandes entités foncières).

Les trois grandes zones faisant l'objet d'un partage de taxe professionnelle au sein de l'aire urbaine relèvent de la deuxième logique : Technoland, Fontaine, Mont Vaudois.

Le processus d'externalisation de l'activité industrielle est déjà observable, mais a eu lieu assez tard sur l'aire urbaine. On peut donc considérer qu'il n'en est qu'à ses débuts.

Les infrastructures génèrent des effets induits qu'il faut maîtriser

Au-delà du cas remarquable de l'axe Sévenans - Gare TGV, il est intéressant d'étudier les effets induits des projets d'infrastructures et de repérer les terrains disponibles pour identifier les sites potentiels pour le développement économique à l'échelle de l'aire urbaine :

- Echangeur de Voujeaucourt
Site de Mathay (1)
- Jonction N19 - Transjurane
Site Delle Transfrontalier (2)
- Croisement A36 - N19 + Gare TGV
Site Sévenans Gare (3)
- Liaison N19 - N83
Site du " Sud Argiesans " (4)

Le site Sévenans est porteur d'une identité «aire urbaine»

Le site de Sévenans - Gare n'est pas seulement une possibilité parmi d'autres. La présence d'une gare TGV, d'une Université et d'un carrefour autoroutier lui donne un caractère remarquable. Il faut également tenir compte du fait que sa position centrale le rend neutre vis à vis des deux bassins de Belfort et Montbéliard. Ceci lui confère indéniablement une identité " aire urbaine " et en fait un lieu d'expression privilégié des projets phares du Nord Franche-Comté.

Le renouvellement des centre-ville est à prendre en compte

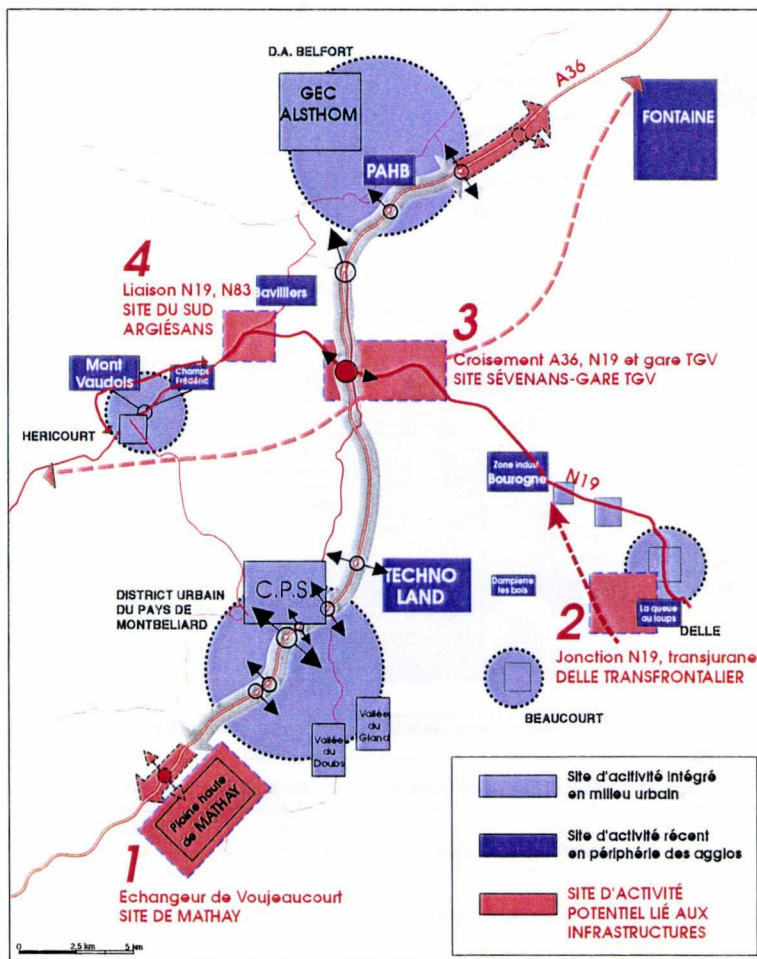
Dans une logique radicalement opposée, il faut ajouter au recensement des sites d'accueil les centre-ville sur le créneau du tertiaire dont la stratégie peut conduire à la recherche d'un cadre purement urbain. En revanche, le processus de restructuration des implantations traditionnelles sur leur propre site se heurtera pour plusieurs établissements aux impératifs de modernisation et provoquera des départs en périphérie.

Une offre diversifiée habilement gérée, gage de compétitivité

L'existence de plusieurs grands sites de développement sur un territoire en restructuration économique comme l'aire urbaine plaide pour une politique d'offre foncière multiple et diversifiée. La gestion concomitante de plusieurs zones d'accueil offrant des qualités différentes constituerait un atout supplémentaire du Nord Franche-Comté pour sa politique de prospection des entreprises et éviterait les effets de concurrence. En effet, commercialiser les grandes zones l'une après l'autre limite les possibilités d'opérer une sélection des projets d'implantation et de préserver l'identité souhaitée pour la zone considérée.

L'examen des quatre sites identifiés révèle déjà certaines particularités. Elles pourraient être renforcées par la création de services adaptés ou l'affichage de thématiques sectorielles.

L'activité économique dans l'aire urbaine : sites actuels et potentiels



Cependant, il est impossible de ne pas s'interroger sur la nécessité réelle de tirer profit de chacune des situations valorisées, et sur le mitage préjudiciable de l'espace central.

Pour effectuer des choix conciliant politique de développement économique et aménagement du territoire du Nord Franche-Comté, une analyse exhaustive de l'offre actuelle et potentielle est nécessaire.

A l'échelle de l'échangeur Sévenans-Gare, la question du projet d'aménagement

Les risques de morcellement du projet

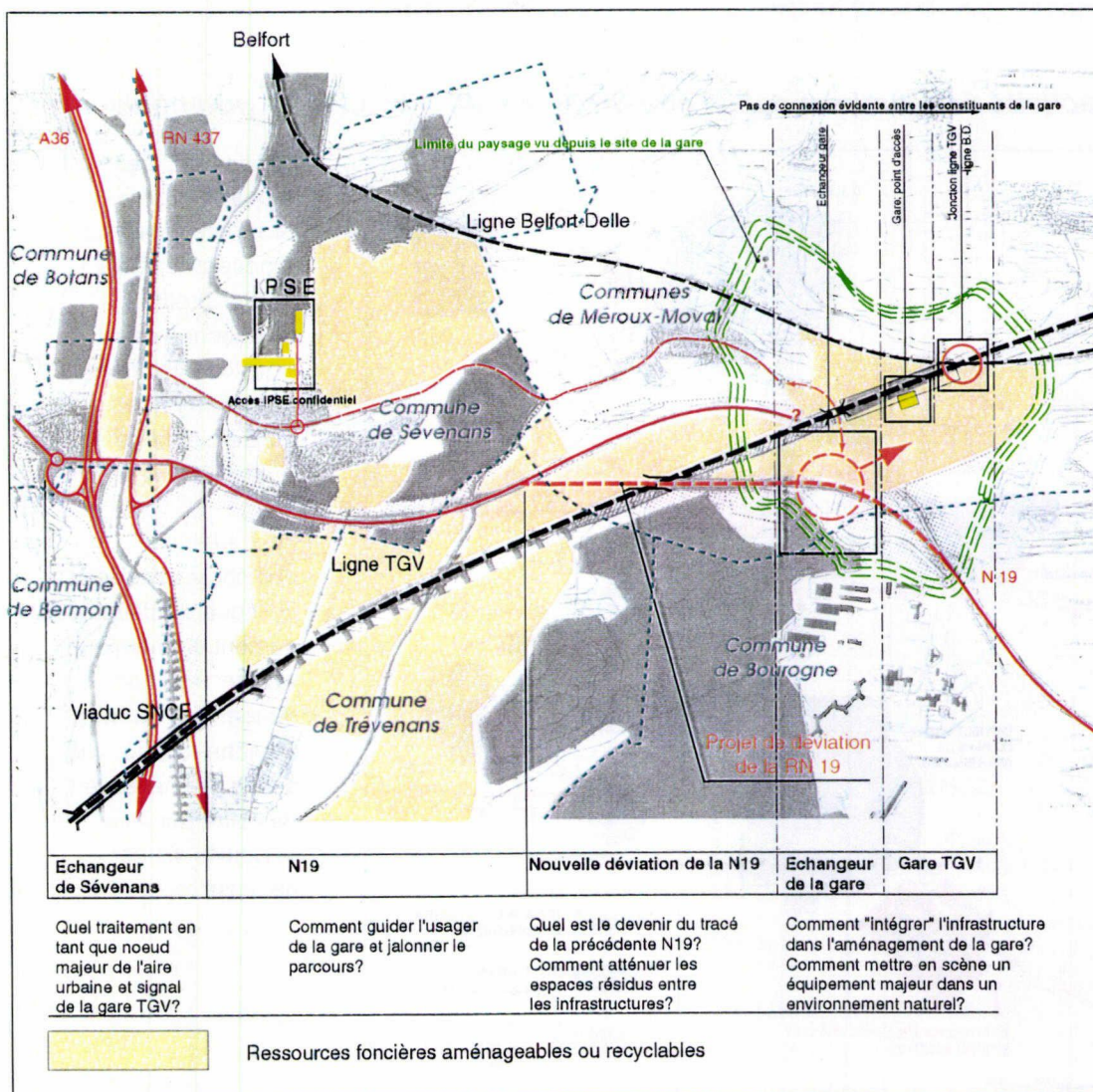
Les composantes du site, équipements, infrastructures et paysage, montrent bien la nécessité de concevoir un projet global de l'échangeur jusqu'à la gare. L'examen plus fin du terrain fournit des indications supplémentaires :

- Le site considéré est traversé par la N19, l'ancienne voirie, la future ligne TGV et

ponctué par l'université, les villages et la gare. Le foncier disponible, s'il est important, est morcelé, ce qui condamne l'idée d'un périmètre unique d'intervention.

- L'introduction récente d'une voirie de contournement de bourgs anciens nécessite de recomposer les fronts urbains vus des villages.

12



La valorisation du secteur va encourager la création de sites de développement économique

Des projets " opportunistes " sont susceptibles de voir le jour autour de l'infrastructure routière existante. Le mythe d'une commercialisation rapide des surfaces mises sur le marché, facilitée par la seule proximité de la gare est difficile à briser. Il peut intéresser des communes ainsi que des entreprises, y compris celles dont l'activité ou le rayonnement ne correspond pas à un équipement régional comme la gare TGV. Au total vingt à trente hectares sont susceptibles d'être mis sur le marché par les communes. Avec moins de probabilité, des projets spontanés d'initiative privée (implantations sur les sites urbanisables ou réserve foncière stratégique) peuvent prendre la forme d'opérations ponctuelles sur les rives des infrastructures. L'éclosion de projets multiples isolés fait

La nécessité d'une maîtrise globale du projet

Ces caractéristiques confirment l'exigence d'une maîtrise efficace du processus d'aménagement de ce secteur. Il est essentiel de concevoir un projet global sur l'ensemble du site et d'identifier plusieurs périmètres d'intervention destinés à accueillir les activités.

La mise en oeuvre d'un projet complexe de développement d'un tel espace selon des principes partagés par les différents acteurs de l'aire urbaine constitue un objectif inédit. Elle impose de pouvoir associer les différentes collectivités au sein d'une structure

pour le danger d'une déqualification générale du secteur :

- La concurrence peut favoriser un remplissage aléatoire des zones d'activités ainsi créées rendant impossible une politique de bonne répartition des implantations d'entreprises en fonction des spécificités des sites d'accueil.
- L'atteinte au paysage par de petits projets mal greffés aux infrastructures est déjà perceptible au travers des développements communaux récents. Elle risque d'être décuplée sous l'effet des projets " accumulés ".
- L'émiettement communal de l'espace emblématique " Aire urbaine-TGV " pourrait compromettre l'expression de la volonté du Nord Franche-Comté de porter un projet phare à l'échelle de son territoire.

En outre, la banalisation du secteur par la réalisation de petites zones d'activités multiples et indifférenciées ne permettrait pas de tirer profit de la valorisation attendue du TGV.

opérationnelle, de disposer de la maîtrise foncière et d'inscrire l'aménagement des périmètres d'intervention dans le cadre d'une procédure adaptée. Ces trois impératifs dessinent l'enchaînement des mesures à prendre :

- **création d'un Syndicat Mixte** associant les membres d'Aire urbaine 2000 et les communes concernées,
- **maintien d'une Zone d'Aménagement Différé** sur l'ensemble du secteur et acquisition progressive des terrains,
- **création d'une Zone d'Aménagement Concertée multisites** prévoyant les modalités d'aménagement et d'équipement des terrains stratégiques.

Stratégie globale d'aménagement du site

<p>Site 1</p> <p>Investir les abords de l'échangeur et maîtriser les implantations futures.</p> <p>Valoriser le premier plan paysager de l'IPSE.</p>	<p>Site 2</p> <p>Occuper l'espace interface entre la N19 et le talus TGV, aménager la vitrine de la séquence d'arrivée du TGV.</p> <p>Site 3</p> <p>Investir le coteau des contours et mettre à profit la visibilité privilégiée depuis la ligne TGV et l'A36.</p>	<p>Site 4</p> <p>Envisager le développement potentiel du site de l'université par la proximité université / activités.</p> <p>Site 5</p> <p>Reconvertir la N19 déviée et réaliser une interface entre la commune de Moval et les grandes infrastructures.</p>	<p>Site 6</p> <p>Anticiper le possible rendement du nouvel échangeur et prévoir les implantations potentielles dans la proximité de la gare TGV.</p>	
<p>Echangeur de Sévenans</p>	<p>Les Contours: espaces potentiels de développement</p>	<p>Carrefour des Contours</p>	<p>Nouvelle déviation de la N19</p>	<p>Site de la Gare TGV et système route-gare</p>
<p>Affirmer l'échangeur de Sévenans comme noeud majeur de l'aire urbaine</p> <p>Echelle "grand échangeur":</p> <p>Mettre en scène les éléments repères du paysage: L'IPSE, l'église de Bermont, le Pont canal.</p> <p>Echelle "échangeur RN 437":</p> <ul style="list-style-type: none"> -Investir la boucle -Traiter les abords de la RN 437 -Atténuer la pollution visuelle en avant-plan de l'IPSE et rendre évidente l'université dans le paysage. 	<p>Repérer les sites de développement potentiels et anticiper leur visibilité depuis les infras, maîtriser la cohérence d'un développement multisite.</p>	<p>Occuper le principal carrefour et noeud de diffusion de la N19</p>	<p>Mettre en scène la séquence d'arrivée à la gare TGV en maîtrisant les perspectives, les effets-signal et le traitement des abords de la déviation: affirmer le statut urbain de la voie.</p> <p>Un ouvrage important: le franchissement de la tranchée de la ligne TGV.</p>	<p>Favoriser un aménagement du site qui organise dans un système intégré les infrastructures et leur interconnexion.</p>

Six sites potentiels d'accueil des entreprises

L'analyse du foncier fait apparaître six sites privilégiés. Tous n'ont pas la même valeur dans l'objectif de réaliser un projet ambitieux autour de la gare.

Le site 1 est déjà en partie occupé par des équipements commerciaux au bord de la RN437. La qualité des aménagements et la nature même des activités présentes ne sont pas du niveau attendu à terme. Il serait intéressant de pouvoir, si l'opportunité s'en présente, relocaliser des entreprises. En tout état de cause, ce site, qui constituera une des portes d'entrée vers la gare doit bénéficier d'un aménagement de qualité, même s'il n'accueille pas les activités les plus prestigieuses.

Les sites 2 et 3 sont encore éloignés de la gare, mais participeront de la perception de l'aire urbaine lors de l'arrivée en TGV.

Les sites 4, 5 et 6 sont directement liés aux deux grands équipements du secteur, IPSé

et gare. Ils doivent être réservés aux entreprises de haute technologie éventuellement en lien avec l'IPSé. Il n'est possible d'en dessiner précisément les contours (sites 4 et 6) car leur réalisation devra s'inscrire dans une composition de l'espace valorisant les grands équipements.

La commercialisation du foncier peut également s'adapter aux situations. Les trois premiers sites peuvent faire l'objet d'une procédure classique de lotissement industriel avec découpage des parcelles et viabilisation des terrains dans l'attente des entreprises. Pour les sites 4, 5 et 6, il serait souhaitable de privilégier l'adaptation du projet à la demande. Dans le double objectif de répondre au mieux aux attentes d'entreprises ayant un caractère prestigieux, et de soigner l'intégration de l'activité économique dans un paysage rural, l'effort des collectivités pourrait porter sur la réactivité et la capacité à rapidement concevoir et réaliser une implantation participant à la composition de l'espace. Ceci nécessite une gestion souple du foncier qui intègre le risque d'un développement basé sur peu d'entités économiques et certainement lent.

Un cheminement vers la gare à concevoir

La situation " excentrée " de la gare par rapport aux grandes agglomérations nécessite un guidage du grand voyageur. Au delà du point d'échange A36-N19, la sensation de cheminer vers un lieu invisible dans la campagne doit être compensée par un jalonnement d'indices urbains rassurant l'utilisateur sur sa progression vers la gare et témoignant

Traiter les paysages et mettre en scène les équipements.

Ce secteur est particulièrement représentatif des problèmes que posent l'insertion dans un cadre rural d'infrastructures et d'équipements importants. La superposition des itinéraires (autoroute, nationale, voie ferrée) ajoute à la perturbation des lieux. Les points repères situés le long du cheminement devront faire

du caractère emblématique de l'espace traversé. Il n'est pas question ici de signalétique, mais de composition et de repères construits (équipements, entreprises) ou paysagers (plantations, alignements...).

A côté de cet itinéraire fonctionnel, la mise en relation de l'IPSé, de la gare et des futures activités doit permettre une valorisation mutuelle. La composition de l'espace doit permettre de matérialiser cette relation et sans doute d'imaginer un nouvel accès à l'Université.

l'objet d'un soin particulier. L'église de Bermont, le Pont canal, l'échangeur et le Site 1 marqueront l'entrée du secteur. Au niveau de Sévenans, la requalification de l'avant-scène du village permettra la mise en perspective de l'IPSé.

Les points de vue offerts par la N19 sur les arrières de village ou de zone d'activités imposeront une intervention paysagère pour redonner une virginité au secteur pollué par des implantations ou des affichages dégradants.

A l'échelle de la gare, la question de la composition et de la mise en scène de l'équipement

Le site de la gare n'a pas de génie !

Aux limites du front urbain de Moval, le site lui-même évoque l'idée d'une " gare de betteraves ". Il apparaît aujourd'hui comme une cuvette aux horizons très proches. Le paysage agricole est entaché à l'Ouest du front urbain du village.

L'absence de repère géographique emblématique et l'implantation souterraine des quais (12 mètres sous le niveau du sol naturel) ne favorisent pas la constitution d'une porte d'entrée prestigieuse sur le Nord Franche-Comté.



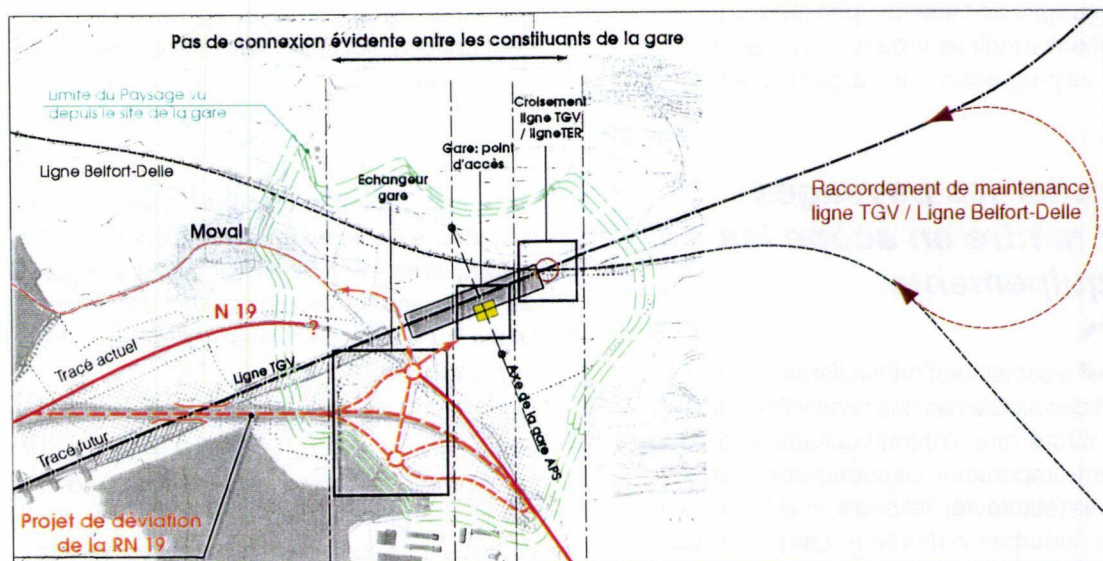
Le positionnement de la gare à Méroux est la conséquence du choix du fuseau

Outre le tracé de la ligne, des considérations techniques incontournables ont déterminé le site précis de la gare :

- la nécessité d'implanter la gare sur un segment droit de plus de 500 mètres,
- le respect de la distance séparant les appareillages (les aiguillages déterminent la position de la gare sur le segment droit).

De plus, la possibilité d'un raccordement en boucle à la ligne classique Belfort -Delle satisfaisait les obligations liées à la maintenance des rames TGV.

Etat actuel du projet : pré-études d'APS



La juxtaposition de solutions techniques ne fait pas projet

La proposition d'étude APS fournit à ce jour des solutions techniques pour le délicat problème de connexion entre la gare et la N19. Les deux points durs que sont la position figée du franchissement N19-ligne TGV et l'accès à la caserne des Fougerets sont très contraignants.

Toutefois, sur deux points, la proposition pose problème :

- Le dispositif d'accès par " une lunette "

Le concept de projet intégré est une alternative au modèle fonctionnel

L'accès à la gare doit être à la fois fonctionnel et emblématique. Pour cela, le principe de composition devra réunir l'ensemble des fonctions urbaines et des connexions transports dans un même espace

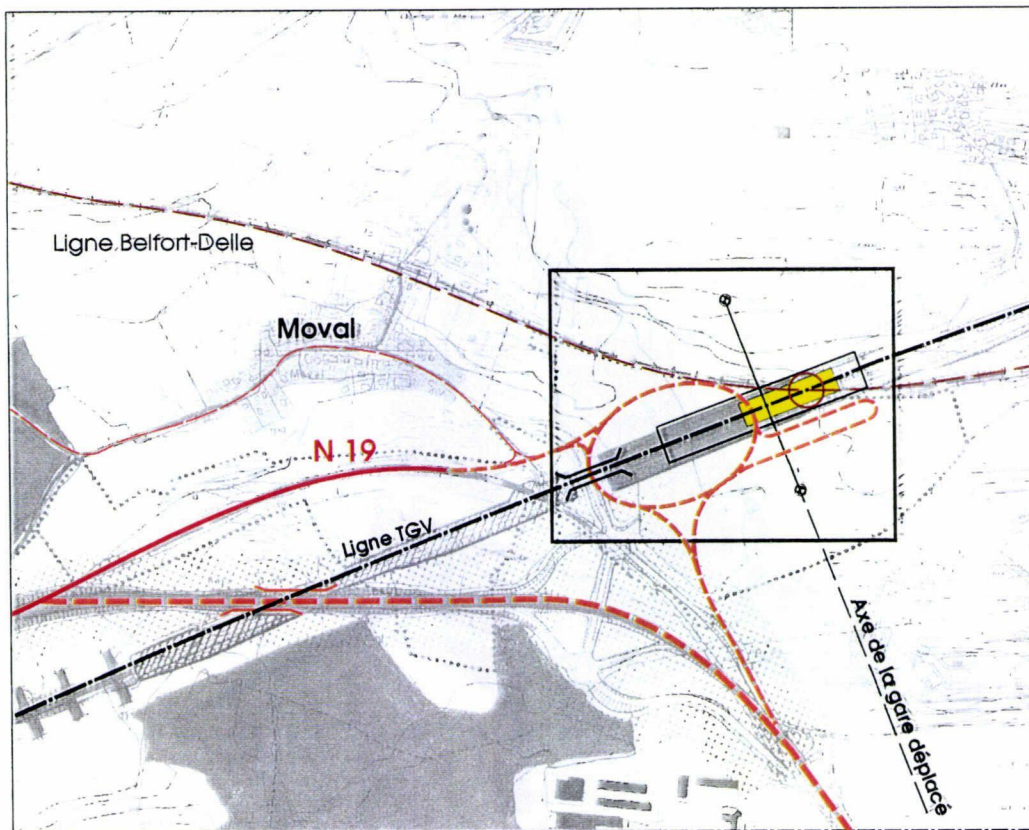
masque la gare, condamne toute tentative de mise en scène de l'équipement et aggrave l'isolement du lieu.

- La proposition ignore l'objectif d'une interconnexion TGV-ligne classique permettant la constitution d'un point d'échange voyageur multimodal et ne joue pas de la capacité d'un nœud de transport à devenir un lieu urbain focalisant des fréquentations.

Il est indispensable que les différents responsables des projets, Services de l'Etat, Mission TGV et collectivités partagent des principes d'aménagement, afin de faire face aux contraintes sans dénaturer la qualité du projet définitif.

(et donc dans un même projet). Un tel système peut être qualifié d'intégré, car il assure les différents usages du lieu sans multiplier les dispositifs. Il est impossible dans une telle étude de concevoir le système adapté aux contraintes techniques des infrastructures. Le schéma suivant et l'exemple de Valence (TGV Sud Est) illustrent simplement le type de réalisation possible.

Variante proposée : configuration d'un système intégré



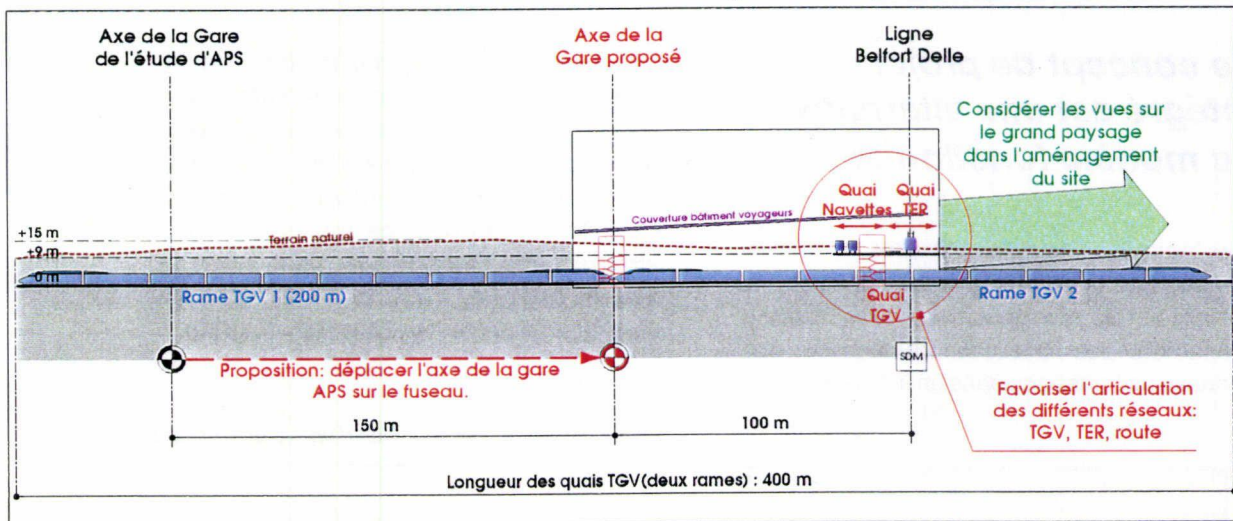
La gare doit être plus qu'un objet fonctionnel

Le bâtiment des voyageurs en tant qu'abri pèse peu au regard du programme des "infrastructures routières". Les parcs de stationnement et les voies constitueront l'essentiel des réalisations physiques. Ils doivent être intimement articulés et composés avec le reste des aménagements.

Les contraintes techniques incontournables liées au cahier des charges d'une ligne TGV limitent considérablement les marges de conception des ouvrages, mais autorisent un

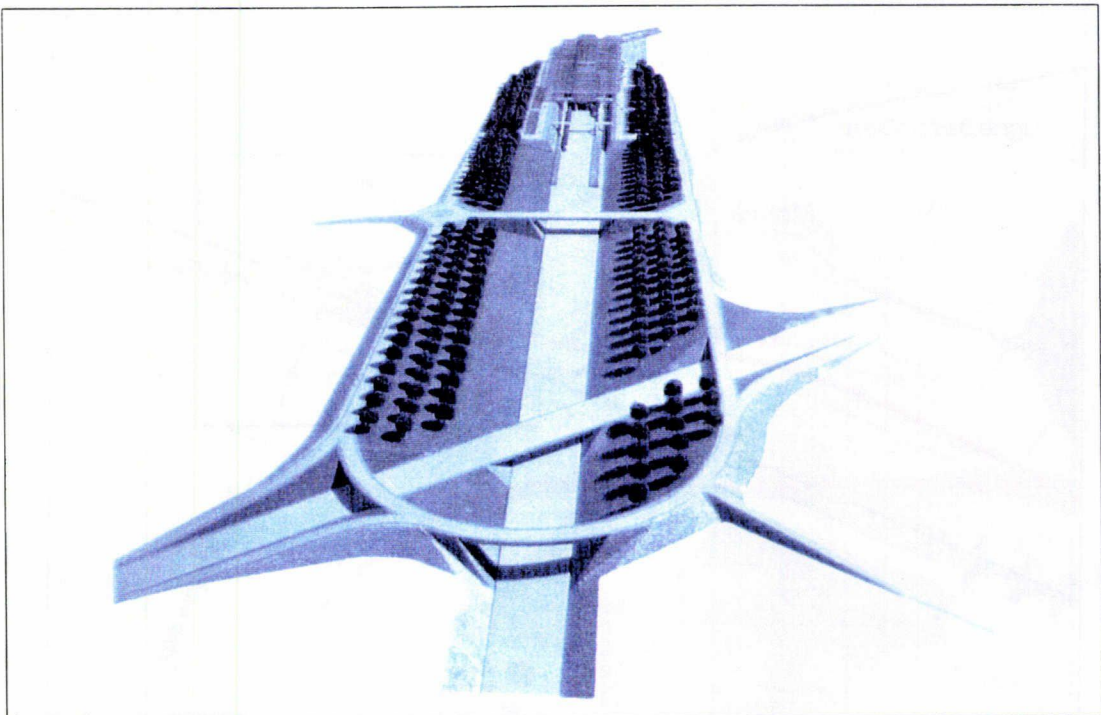
déplacement de la gare vers l'Ouest sur l'axe de la ligne de manière à rassembler dans un même bâtiment, quais TGV et quais TER-navette (ligne Belfort - Delle). La translation de 150 mètres des quais TGV permet de reconsidérer le rapport au paysage. Le mariage des infrastructures routières et du bâtiment voyageur préfigure l'image d'une nouvelle porte d'entrée de l'agglomération. Dépassant la banalité de son site d'implantation et son statut d'abri, la gare devient un vrai lieu d'échanges ; elle conjugue efficacité et symbolique.

Configuration d'un système intégré en coupe : proposition



18

Principe mis en oeuvre à Valence : projet Agence des Gares



Autour de la N19

La performance accrue de la N19 va lui faire jouer un rôle grandissant dans les relations entre les quatre pôles urbains du Nord Franche-Comté. La déviation prévue de Morvillars à Delle va achever cette amélioration. Si la voie reste étanche sur une partie de

Une attention particulière à porter sur le croisement N19 - N83

Au point de rencontre de la N83 et de la N19, une situation exceptionnelle s'offre à un développement économique ambitieux. A cheval sur les limites communales de Banvillars et Argiesans, un ensemble foncier disponible important serait propice à l'implantation d'une zone d'activité. Le site ne semble pas grevé de contraintes d'aménagements visibles.

La mutation du tissu industriel de Grandvillars à Delle

La vallée de l'Allaine fait aujourd'hui cohabiter des sites d'activités traditionnels intégrés aux anciens bourgs et des espaces de développement économique nouveaux. La structure des villes et villages industriels reposent sur les déterminants successifs des implantations industrielles d'antan ; recherche de l'eau comme force motrice, proximité des sites d'habitat par rapport aux usines, puis desserte par le fer.

En revanche, le paysage urbain " éclaté " actuel est le fruit de la combinaison de deux modes de développement successifs : la ville industrielle à laquelle s'est superposée la ville fonctionnelle. Les zones d'activités récentes de Bourogne-Morvillars, et de la Queue au loup à Delle cohabitent dans la même vallée avec les anciennes formes d'activités insérées dans la ville.

Les Forges à Grandvillars et les sites d'acti-

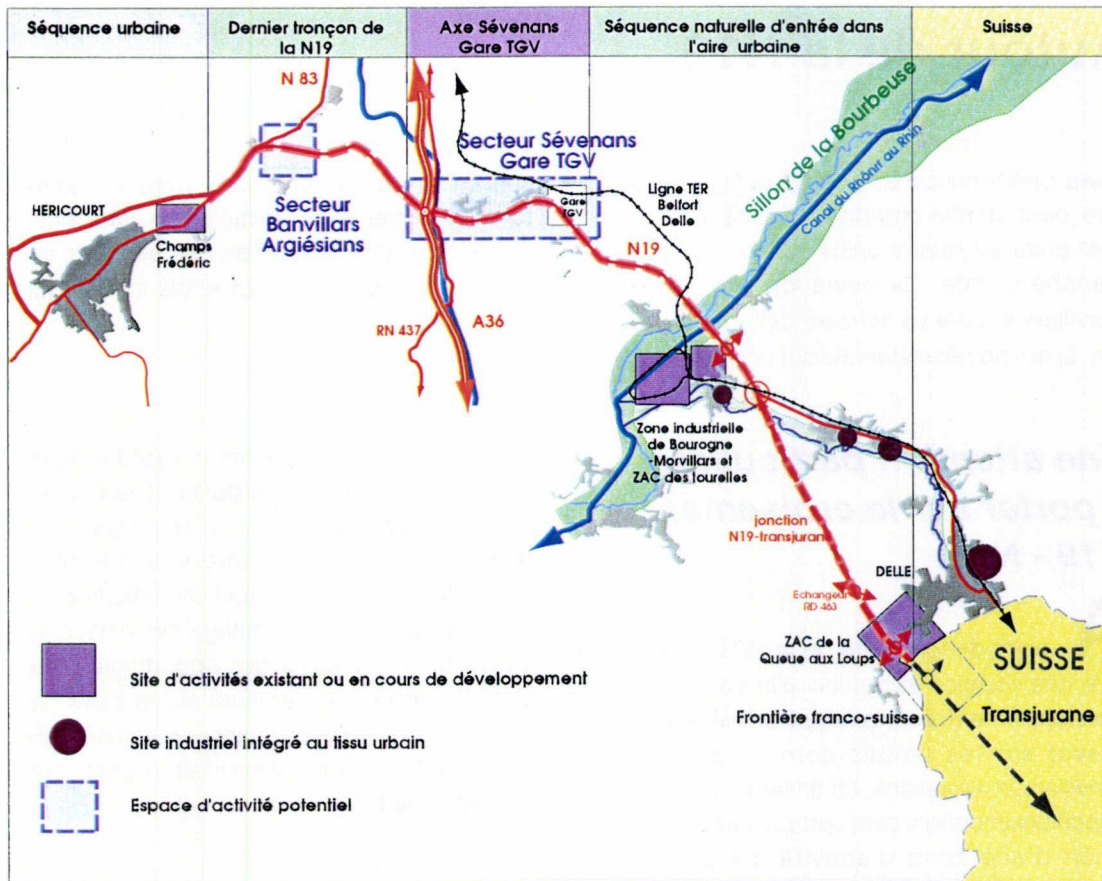
son tracé, elle va néanmoins irriguer le territoire en plusieurs points qui se trouvent ainsi valorisés. L'accessibilité de ces espaces ne manquera pas d'avoir des effets induits qui doivent être anticipés.

Compte tenu des différentes opportunités identifiées sur l'ensemble du territoire étudié, il est indispensable de s'interroger sur l'intérêt d'un site supplémentaire à cet endroit. L'objectif d'une offre multiple et diversifiée ne doit pas conduire à un mitage systématique du territoire à la faveur des opportunités. De plus, l'interrogation demeure sur le point de jonction de l'éventuel prolongement de l'A5 avec l'A36, jonction qui pourrait s'opérer par le biais de la N19.

tés anciens de Delle ont conservé leur intérêt pour les entreprises qui les occupent. Le réinvestissement permanent qui y a été fait n'y est pas étranger.

L'intérêt d'une économie intégrée pour une ville est évident ; la vie urbaine générée par les activités rassure sur la capacité de l'agglomération à maintenir un niveau de commerce et de services minimum. Le projet de déviation par la N19 des agglomérations de la vallée de l'Allaine va permettre la réduction du trafic de transit et un gain en qualité de vie des habitants. Il ne doit pas favoriser une évacuation des activités compatibles avec le contexte urbain sur les nouveaux sites de développement potentiel, ni entraîner une déqualification de l'ancienne voie par disparition des services.

La situation actuelle est fragile. Les entreprises occupant les anciens sites peuvent être gênées dans leur développement et être tentées par une délocalisation. L'offre nouvelle, liée aux projets d'infrastructures, ne doit pas contrarier les équilibres et le fonctionnement urbain actuels.



Intégrer la N19 en aménageant le séquençement de la voie.

Le tracé de la N19 s'affranchit de la topographie générale et traverse plusieurs entités paysagères différentes. Sur le tronçon Delle-Morvillars, la voie traverse un paysage rural majoritairement boisé où s'affirme son statut de voie de contournement. Seul les diffuseurs vont ponctuer l'itinéraire. Plus loin, elle prend entre la gare TGV et Sévenans un caractère plus urbain et retrouve, après le passage de l'A36, un paysage naturel.

L'échangeur de Morvillars et l'éventuel projet qui s'y rattache auront donc valeur de points d'articulation de deux séquences situées à l'Est de l'A36. Elles doivent se différencier par leur aménagement. Au niveau du raccordement avec la Transjurane, la Z.A.C. Queue au loup et sa plate-forme douanière formeront une véritable porte. De la qualité des aménagements publics mais surtout de la sélection des activités dépendent l'effet vitrine du seuil frontalier.

Ces questions sont examinées plus particulièrement dans le point de l'étude sur traitement des franges.

*Préambule**L'enjeu économique****L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine****L'enjeu des espaces naturels**L'enjeu des transports collectifs**Outils et procédures*

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain Propositions

Pré-rapport Conseil d'Administration

du 20 juin 1998



L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine

Le diagnostic de cette étude a montré le rôle important de l'espace central pour la cohérence du Nord Franche-Comté. Le lien physique qu'il établit entre les quatre pôles sans être strictement rattaché à l'un d'entre eux en fait un espace emblématique de l'aire urbaine. Plus précisément, le couloir de l'A36 et de la Savoureuse recueille la majeure partie des déplacements et fait découvrir chaque jour le territoire aux habitants de l'agglomération comme aux grands voyageurs.

Les interventions prévues pour lutter contre les crues et pour l'amélioration de l'autoroute seront des occasions de concevoir ce parcours comme une véritable vitrine de l'aire urbaine. Il est important de se donner cette ambition car la pression qui existe sur les terrains considérés induit un mitage progressif de l'espace.

Il ne s'agit pas de définir dès à présent l'aménagement à réaliser sur le couloir A36 - Savoureuse, mais d'identifier les potentialités et les enjeux du site pour esquisser des orientations de travail. Les illustrations proposées à titre indicatif permettent de montrer par l'exemple l'intérêt d'un aménagement paysager.

S o m m a i r e

Le couloir de l'A36 et de la Savoureuse

Les potentialités foncières

Composer la vitrine de l'aire urbaine

Les attendus d'un Plan d'Aménagement Paysager

Trois axes de réflexion pour une approche de qualité

Le couloir de l'A36 et de la Savoureuse

Une diversité à maîtriser et organiser

Un espace porteur des principales problématiques de l'aire urbaine

Le diagnostic de l'étude a montré que l'espace central interagglomération revêt aujourd'hui plusieurs facettes : espace naturel, rural, périurbain et espace de projet ; on y trouve conjointement de l'habitat, des activités, des infrastructures, des lieux de loisirs, des terrains agricoles et des paysa-

Des potentialités foncières importantes mais grevées par les contraintes

Le recensement des zones NA des plans d'occupation des sols des communes met à jour un potentiel important pour des activités diverses.

Mais plusieurs contraintes viennent pondérer cette évaluation.

- **La rive «Ouest» est en partie neutralisée par les risques induits par la Savoureuse** : Les initiatives des collectivités témoignent des enjeux liés à l'environnement et orientent vers une vocation «d'espace naturel» les sites s'égrenant le long de l'A36. Les dispositifs de protection et d'usage s'avèrent très riches.

Les objectifs de lutte contre les crues et la

ges naturels. Il révèle également des potentialités foncières importantes, de nombreuses contraintes liées aux infrastructures ou à la présence de l'eau, et des sites stratégiques pour l'ensemble de l'aire urbaine.

Le couloir de l'A36 et de la Savoureuse, outre qu'il est certainement l'espace le plus fréquenté, présente toutes ces caractéristiques. A ce titre, il témoigne parfaitement des problématiques de l'espace central et de la diversité de l'aire urbaine.

mise en valeur des milieux naturels et des paysages contribueront avec la poursuite des aménagements de la coulée verte, à rendre attractifs des espaces aujourd'hui aux vocations indéfinies.

- **La rive «Est» est traversée de nombreux réseaux routiers et aériens (lignes H.T. EDF)** : Les réseaux souterrains sont également nombreux. Le TGV ajoutera une servitude importante. L'autoroute apporte des nuisances sonores évidentes sur l'ensemble du secteur.

- **Les sites affectés à l'habitat ne sont pas de grande qualité.**

Grevés de contraintes importantes, ils souffrent d'un environnement relativement dégradé que leur accessibilité ne compense pas.

Certains lieux présentent un intérêt stratégique pour l'aire urbaine.

L'analyse stratégique du potentiel foncier révèle deux gisements fonciers très importants " ignorés " dont les POS ne témoignent pas.

- Le plateau de Brognard : Il représente un ensemble foncier de 200 à 300 hectares d'un seul tenant réparti sur trois communes

du DPM, Brognard, Dambenois et Allenjoie. Potentiellement desservi à partir de la zone d'activité existante de Technoland, son intérêt est évident pour le développement d'activités industrielles (sur 100 à 150 hectares), mais le choix de sa vocation reste à faire.

- Les contours à hauteur de l'échangeur de Sévenans : cette entité fait partie du secteur Sévenans - Gare TGV dont l'intérêt stratégique est étudié dans " L'enjeu économique ".

Faire de cet espace linéaire une vitrine de l'aire urbaine

L'aménagement d'une vitrine de l'aire urbaine, c'est à dire la " fabrication collective " du paysage, est un moyen fort de maîtriser l'évolution des espaces et de faire apparaître la cohérence de l'aire urbaine.

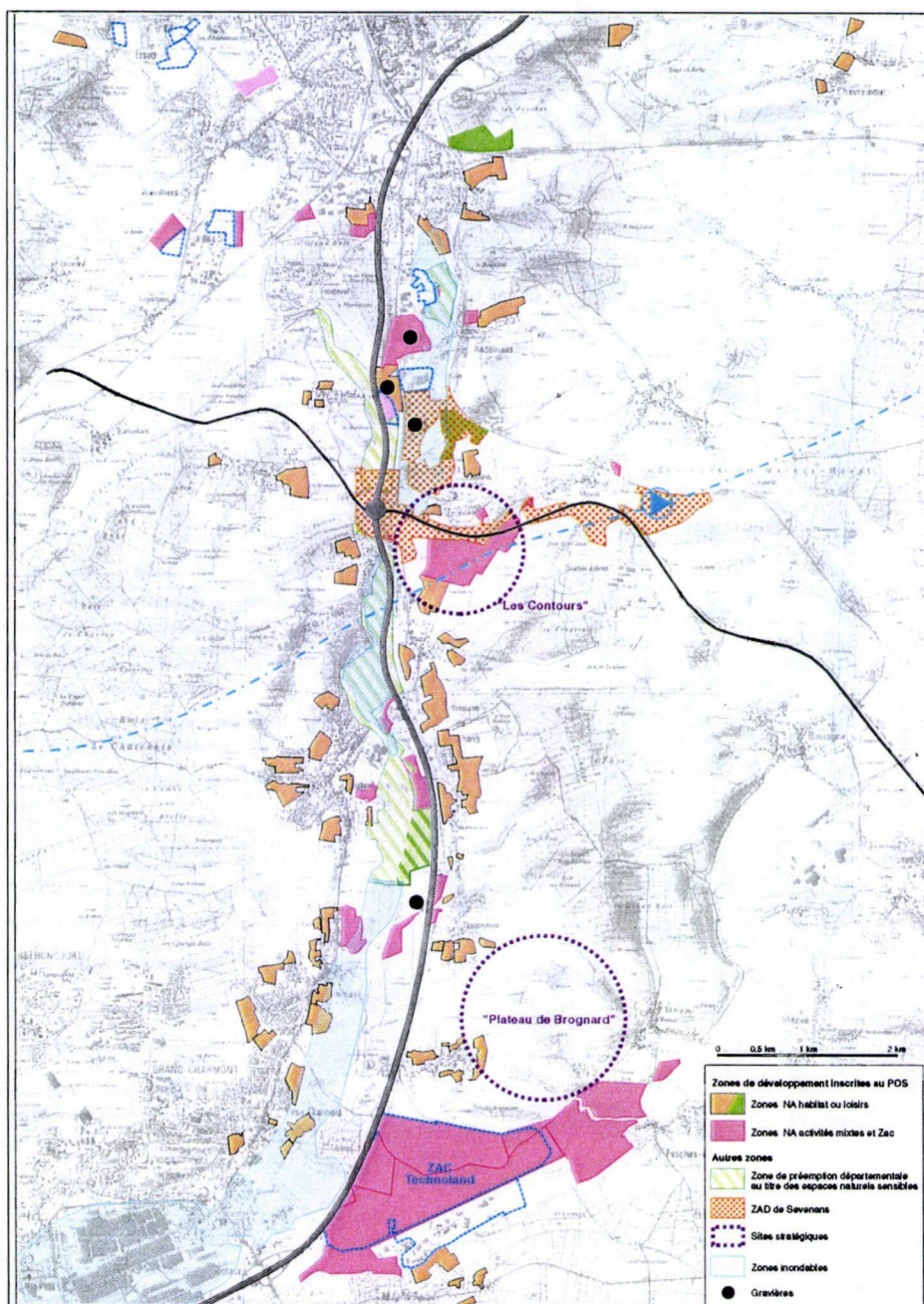
Pour chacun des trois buts poursuivis, l'analyse du terrain nous fournit des orientations de travail qui sont détaillées ci-après :

1. **mettre en valeur la diversité des fonctions et des lieux comme une richesse de l'espace central** : pour chacune des

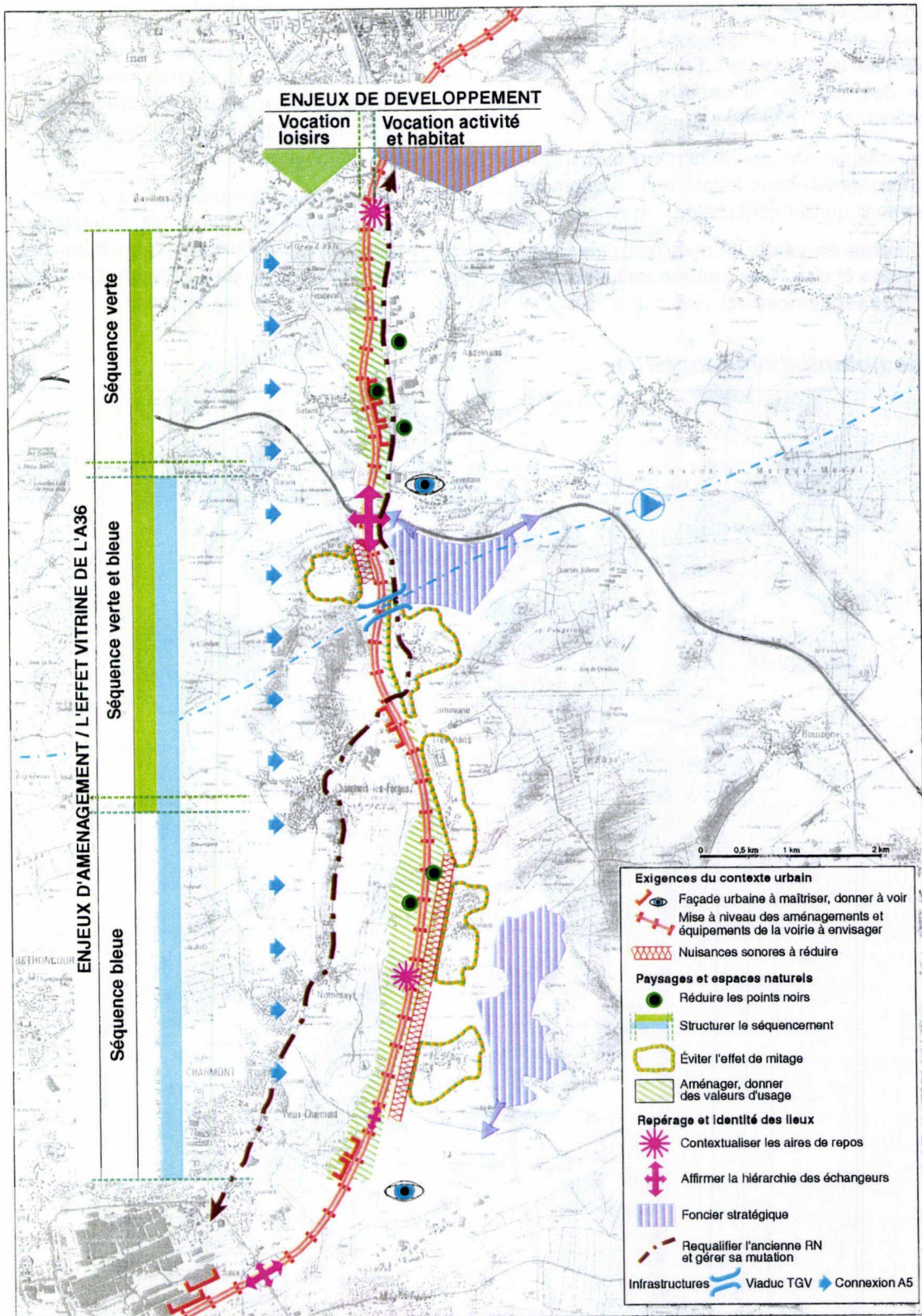
rives de l'A36 se dégage une vocation particulière : la nature et le loisir à l'ouest, l'habitat et l'activité à l'est,

2. **organiser la coexistence des différentes fonctions sur le territoire afin de prévenir le mitage et la confusion** : de la présence de l'eau au sud à l'impact visuel des bois au nord, un séquençement du parcours se dessine,
3. **intégrer les infrastructures qui doivent permettre de découvrir les paysages naturels ou urbanisés sans les dénaturer** : l'A36 et la RN437 doivent l'une et l'autre s'adapter à leur contexte.

Les potentialités foncières



Composer la vitrine de l'aire urbaine



La notion de vitrine urbaine ne s'apparente pas à la simple constitution d'un décor agréable, elle englobe à la fois des enjeux de développement et des enjeux d'aménagement.

En terme de développement, deux vocations se dégagent de part et d'autre de l'A36 : d'un côté, les loisirs et la nature ; de l'autre, l'activité et l'habitat.

Sur la rive Ouest de l'autoroute, les espaces naturels dominent.

L'aspect sauvage de la Savoureuse et l'abondance des plans d'eau, aménagés ou pas, prédisposent la frange autoroutière à supporter des activités diverses de loisirs " de plein air ". Les atteintes à l'environnement par les " pollutions visuelles " dues à l'urbanisation commerciale mal intégrée sont à corriger par un habile paysagement réparateur. Ailleurs, les aménagements s'attacheront à redonner une virginité aux espaces verts ou à valoriser les formes naturelles remarquables vues depuis l'autoroute. La mutation prochaine des gravières de Dambenois et les aménagements de lutte contre les crues sont les leviers potentiels d'un programme de valorisation qui affirmera la vocation " loisirs " de la rive.

La rive Est offre un évident potentiel de développement urbain.

À L'Est, la prégnance de l'urbanisation actuelle et le potentiel foncier orientent les aménagements à venir vers l'affirmation d'un caractère plus urbain du paysage. L'urbanisation proche de l'autoroute et la structure très ordonnée du paysage sur la base des alignements du canal donnent à lire un paysage investi par les infrastructures et les activités humaines.

Pour ne pas nuire à l'harmonie du grand paysage, les développements prévisibles (activités ou habitat) devront respecter les éléments structurants qui rendent compréhensible le paysage. Les effets de conurbation menacent un paysage aujourd'hui encore

lisible avec une relativement bonne délimitation entre les espaces urbanisés et leurs écrans de verdure.

En terme d'aménagement, le paysage s'organise du Sud au Nord selon une progression où dominant successivement l'eau, puis le végétal. Trois séquences sont à affirmer.

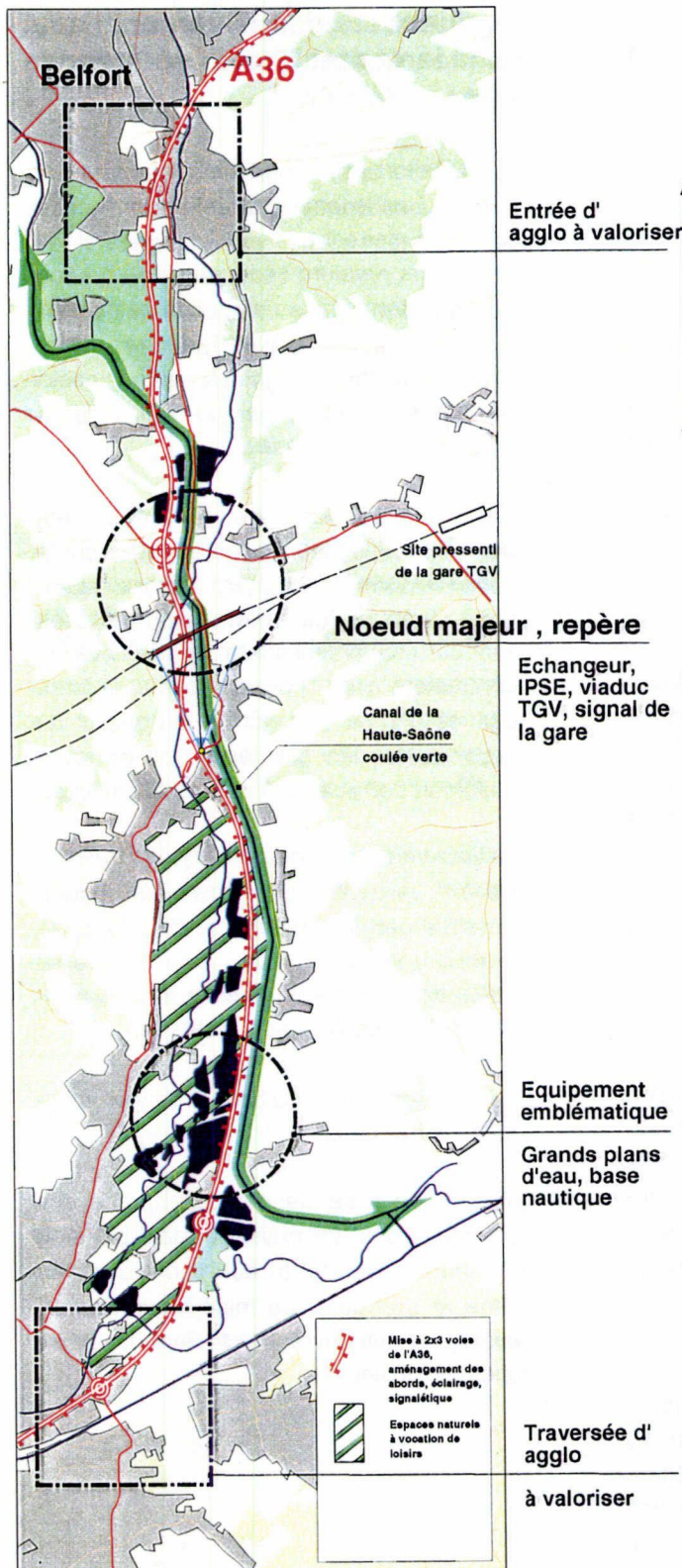
Entre Belfort et Montbéliard, l'autoroute est " posée " sur le terrain naturel, le dominant de quelques mètres. Les vues dégagées et les surplombs révèlent l'eau présente ici sous toute ces formes. Les composantes naturelles structurent un paysage dans lequel l'imbrication eau - végétaux donne, selon l'élément dominant, la marque distinctive de trois grandes séquences.

- L'approche du Pays de Montbéliard est dominée par le bleu : la vue dégagée sur la base de loisirs de Brognard focalise l'attention. L'eau et les objets architecturés ludiques récemment construits sur la rive Est contrastent avec l'horizon bouché imposé par les écrans antibruit de Brognard. La reconquête des gravières doit achever d'affirmer cette caractéristique du paysage.
- Le Bois vert de Froideval-Danjoutin délimite Belfort : la qualité de la traversée rendue possible par la symétrie des deux accotements boisés au niveau de Froideval atténue la brutalité de l'affichage des activités implantées en limite de la voie.
- Le fondu-enchaîné du bleu et du vert constitue l'entre-deux.

Entre les deux séquences d'approche des agglomérations, un paysage mêlé ponctué d'éléments architecturaux remarquables anime le parcours. La mise en scène du paysage et des ouvrages révélera mieux les richesses du lieu.

A36 : un séquençage à mettre en valeur

Affirmer le séquençement de l'A 36 pour mieux donner à voir l'aire urbaine.



Les traversées des agglomérations de Belfort et Montbéliard sont les moments forts de la traversée de l'aire urbaine et impriment aux voyageurs des paysages très urbains emprunts d'histoire, de prestige et d'ordre.

Les dix minutes qui séparent Belfort de Montbéliard complètent le tableau de l'aire urbaine dans un registre très différent.

Les modifications permanentes apportées à la frange autoroutière par touches successives ont façonné un paysage éphémère où paradoxalement les grands projets structurants pourtant à proximité tels l'IPSE ou Technoland (et demain Fontaine) ne sont pas visibles.

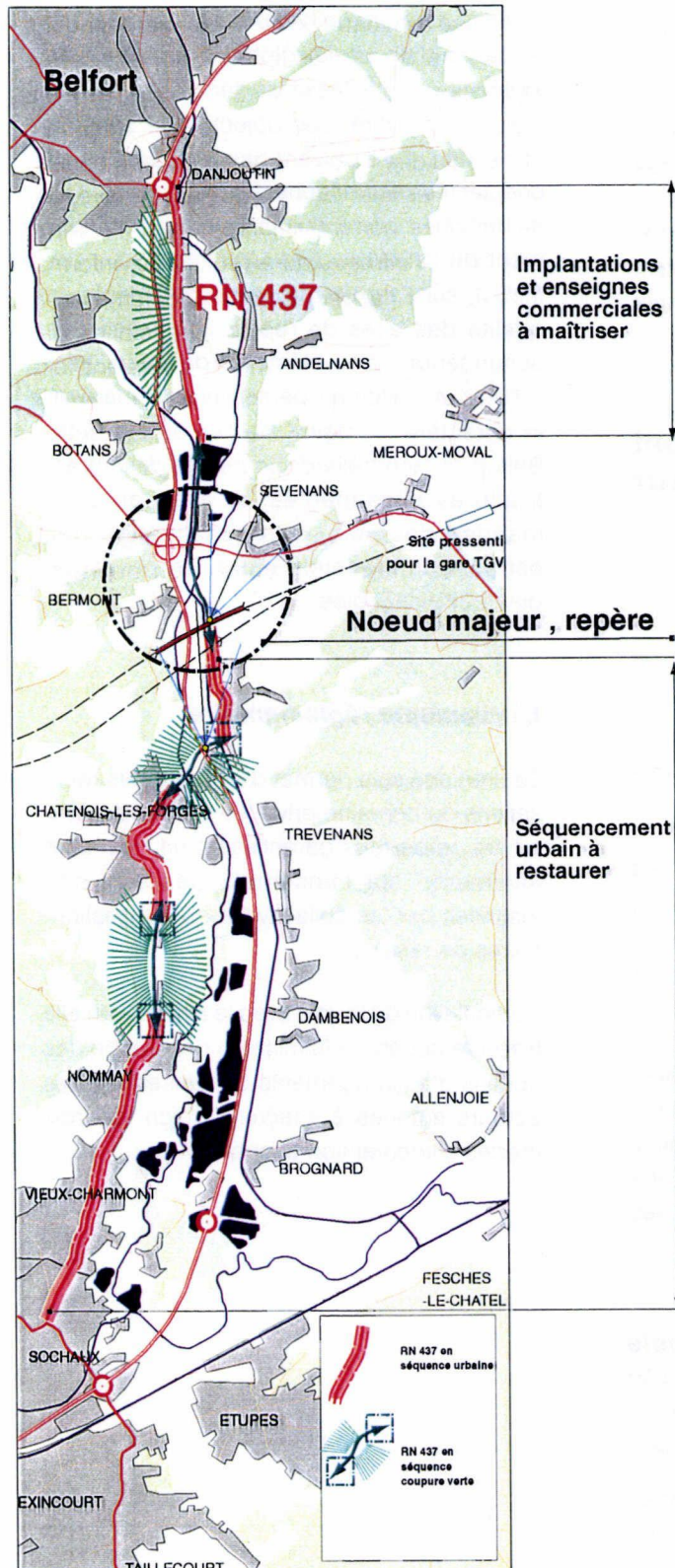
À défaut d'apparaître comme " l'axe actif de l'aire urbaine, vitrine des grands projets " le vecteur autoroutier reste si on considère les évolutions des infrastructures et le développement tendanciel, " un espace dynamique en projet ". Pour contrebalancer les effets d'une urbanisation opportuniste sur la base d'objets isolés qui risque de produire un paysage pseudo-urbain chaotique, une trame structurante doit construire un cadre pérenne.

La valorisation des éléments naturels et la mise en scène des grandes infrastructures doivent s'imposer à l'urbanisation.

Sans le renfort de programmes construits, le lien entre les deux agglomérations sera structuré avec les infrastructures et les éléments naturels du paysage. Le cheminement entre Belfort et Montbéliard, scandé par la succession de séquences dominé par l'eau ou le vert et ponctué par les grandes infrastructures de transport rendra compte de l'échelle (300.000 habitants) et de la qualité de vie de l'Aire urbaine.

RN 437 : une mutation maîtrisée

Un projet d'aménagement doit intégrer le rôle de support de grands équipements et la fonction commerciale de la RN 437



La mutation de la voie nationale s'est accompagnée d'une spectaculaire transformation des enseignes commerciales. Un projet doit aujourd'hui prendre le relais d'une évolution naturelle qui tend à satisfaire des objectifs parfois contradictoires avec les intentions de développements des collectivités, que ce soit à l'échelle de l'aire urbaine ou des communes concernées.

La 437, voie urbaine...

Le fonctionnement des équipements commerciaux, la lisibilité de la structure urbaine et la qualité de vie des habitants des villages desservis dépendent de la capacité de la voie à prendre une forme adaptée selon les tronçons. Un programme de réaménagement s'impose à l'approche des deux grandes agglomérations et au niveau des bourgs pour concilier les usages urbains de la voie et ses performances de voirie nationale.

La 437, vecteur de développement...

La route nationale dessert des sites et des programmes construits vus depuis l'A 36. L'intégration de ces programmes, participeront à l'élaboration d'une vitrine autoroutière. Les espaces naturels entre les bourgs sont à protéger pour éviter un effet de conurbation dégradant.

Mieux intégrer les commerces pour restaurer l'identité urbaine des villes.

Entre Sochaux et Danjoutin la R.N. 437 prend les allures " d'une route du meuble et des caravanes ". Les enseignes rongent le paysage urbain et dévalorise les espaces d'entrée de villes. Au cas par cas, un travail de projet sur la délimitation du domaine public et le réaménagement des espaces de stationnement est nécessaire pour que chacun des bourgs ré-émerge derrière les enseignes.

Les attendus d'un Plan d'Aménagement Paysager

Pour préserver le paysage d'atteinte irrémédiable et composer une vitrine de qualité, l'urbanisation des sites concernés nécessite un cadre. Au delà de la législation sur les entrées de ville (qui devrait garantir une urbanisation de qualité aux abords des agglomérations), un véritable projet à l'échelle du grand paysage doit orienter les développements des sites vus depuis les grandes infrastructures. Les projets structurants et l'urbanisation des points clefs (échangeurs, coteaux et crêtes très en vues, etc.) doivent être envisagés à une échelle intercommunale et faire l'objet d'une gestion concertée.

Trois modes d'intervention sont à combiner pour agir sur l'espace :

L'aménagement

Pour valoriser des espaces clefs et remédier aux défauts existants dans la mise en scène des éléments de vitrine remarquables, la puissance publique doit intervenir comme aménageur.

Déjà présente ponctuellement dans les projets de développement économique, les collectivités seront amenées à mettre en œuvre un programme d'aménagement sur divers thèmes, loisirs, protection de la nature, etc. Celui prévu pour la lutte contre les crues peut être mis à profit pour donner de nouvelles qualités à la franges autoroutière. L'aménagement direct est le moyen le plus radical pour agir sur l'espace. Il concernera globalement peu de surfaces mais touchera les points clefs de la traversée.

L'urbanisme partenarial et négocié pour intervenir sur les infrastructures et mettre en cohérence les actions d'aménagements des maîtres d'ouvrages institutionnels.

Les ouvrages du TGV et la mise à 2 x 3 voies de l'A 26 seront l'occasion d'échanges entre

les maîtres d'ouvrages et les collectivités sur la qualité des ouvrages et leur rapport au paysage.

La mise à niveau de l'A 36 est à réaliser dans le cadre d'un projet global qui écarte les logiques sectorielles et les découpages artificiels du territoire. Les objectifs de sécurité et de fluidité ne doivent pas être les seuls à orienter les interventions du gestionnaire. Les exigences portent aujourd'hui sur l'équipement de l'infrastructure (éclairage, information...), sur l'aspect de ses accotements, la qualité des aires de repos, la lisibilité des échangeurs... Ces éléments devraient faire l'objet d'un traitement particulier pour marquer le caractère " urbain " de l'autoroute entre Belfort et Montbéliard. En marge des infrastructures elles-mêmes, et avec ou sans maîtrise des sols, la requalification des espaces intersticiels entre les ouvrages devra être négociée.

L'urbanisme réglementaire

Le droit des sols permet d'encadrer les réalisations du domaine privé. Le but est de définir les garde-fous garantissant un " contrôle minimum " sur l'ensemble des sols non maîtrisés par les collectivités ou les gestionnaires de réseau.

L'articulation de la voie avec le territoire qu'elle traverse nécessite la mise en cohérence des actions d'aménagements de l'ensemble des acteurs amenés à intervenir selon les trois modes d'intervention énoncés.

Pour affirmer le rôle de vitrine du couloir A36 - Savoureuse, les collectivités doivent se doter d'un Plan d'Aménagement Paysager

Un tel objectif impose une maîtrise d'ouvrage unique associant les collectivités concernées, un plan de référence général intégrant les grands projets connus sur la Savoureuse, les infrastructures routières et les réseaux, et une série d'interventions significatives sur des espaces clés.

Ces trois impératifs dessinent l'enchaînement des mesures à prendre :

- **création d'un Syndicat Mixte** associant les membres d'Aire urbaine 2000 et les communes concernées,
- **conduite d'une étude et élaboration d'un Plan d'Aménagement Paysager** définissant les principes de composition du couloir A36 - Savoureuse et proposant plusieurs actions d'aménagement,
- **mise en oeuvre des actions retenues** et négociation avec les grands partenaires concernés : Etat, SAPRR, Réseau Ferré de France, Mission TGV, EDF,.....

Plusieurs objectifs devront guider l'élaboration du Plan d'Aménagement Paysager.

A titre indicatif, on peut énoncer les objectifs :

Liés aux exigences du contexte urbain

- Construire la façade urbaine et mettre en scène les éléments emblématiques des agglomérations - y compris Sévenans -
- Affirmer le caractère urbain de la voie par une mise à niveau de ces aménagements et équipements (rives, éclairage, etc.).
- Réduire les nuisances sonores.

Liés au paysage et aux espaces naturels

- Réduire les points noirs (lignes et pylônes EDF, logistique autoroute, sablières, etc.) et contrôler le développement de la publicité et la signalétique privée.
- Éviter l'effet de mitage du paysage par l'habitat.

Liés aux infrastructures

- Intégrer le viaduc T.G.V. et la connexion A5
- Optimiser l'usage du foncier permettant un développement par une desserte autoroutière directe.
- Développer l'habitat par greffe sur les centres anciens.
- Requalifier l'ancienne R.N. et gérer sa mutation par le développement de fonctions urbaines
- Gérer la mutation des sites indécis et donner des programmes et des valeurs d'usage claires aux espaces libres.
- "Contextualiser" les aires de repos
- Affirmer la hiérarchie et le statut des échangeurs

Quelques illustrations pour des principes d'aménagement

Sans présager des prescriptions futures du plan d'aménagement, un galop d'essai a toutefois été entrepris pour illustrer la démarche de projet à engager.

Le couloir autoroutier a été découpé en trois secteurs afin de balayer les grandes problématiques :

- mise en valeur de la diversité des formes de l'eau,
- mise à niveau des équipements autoroutiers
- affirmation du séquençement,
- lutte contre le bruit,
- requalification de la RN 437

Sur la base des trois orientations de travail définies, le cabinet GREDER-KESSLER a visualisé quelques hypothèses d'aménagement.

Trois axes de réflexions ont guidé les réflexions sur le couloir A36 - Savoureuse.

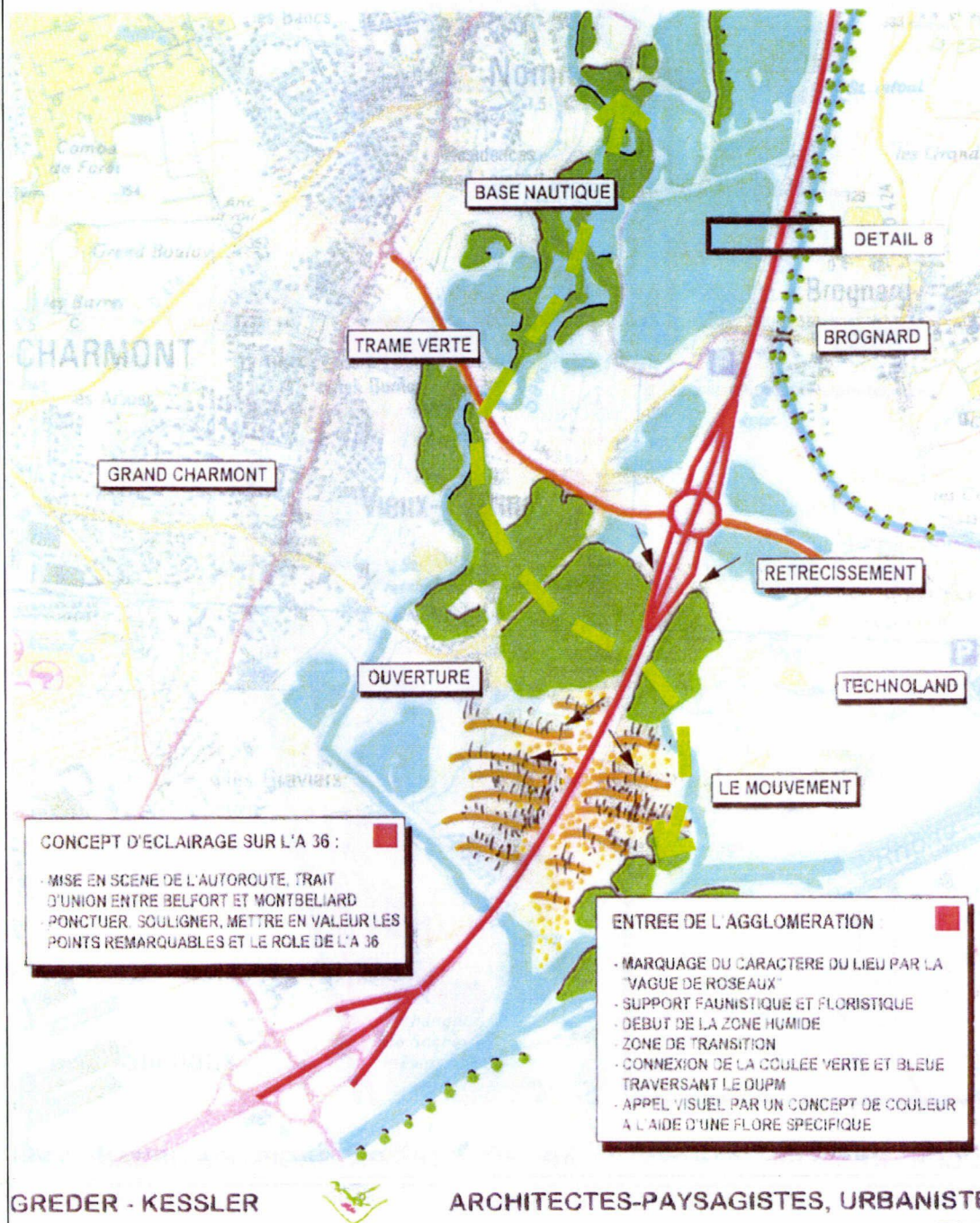
Les documents qui suivent sont présentés ici au simple titre d'illustrations. Ils n'ont pas vocation à préfigurer un futur plan d'aménagement paysager. Ils se composent de trois plans d'ensemble et d'une série de coupes ou vues de détail.

- l'intégration de l'A 36,
- la requalification de la 437 et la maîtrise des développements tournés sur l'autoroute,
- la valorisation des éléments et sites remarquables.

VUE D'ENSEMBLE TRONCON SUD

3 AXES DE REFLEXION :

- INTEGRATION DE L'A 36
- REQUALIFICATION RN 437
- SITES INTERESSANTS



VUE D'ENSEMBLE TRONCON CENTRAL

3 AXES DE REFLEXION :

- INTEGRATION DE L'A 36
- REQUALIFICATION RN 437
- SITES INTERESSANTS

LUTTE ANTI-BRUIT :

MERLON VEGETALISE / ENHERBE
PRES DU CANAL AVEC PENTE DOUCE
VERS AUTOROUTE

PROTECTION :

ZONE DE CAPTAGE ET
ZONE INONDABLE ENTRE
SAVOUREUSE ET AUTOROUTE

CHATENOIS-LES-FORGES :

- TRAME VERTE NORD-SUD COMME LIMITE D'AGGLOMERATION
- ZONE TAMPON LE LONG DE LA SAVOUREUSE
- JONCTION AVEC L'ENTRE-DEUX

GRAVIERES
RECONVERTIES

DETAIL 5

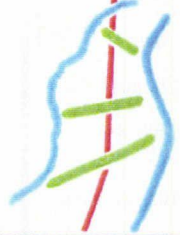
TREVENANS

DETAIL 7

DETAIL 6

L'ENTRE DEUX :

FORTE POTENTIALITE ISSUE DE
LA MEMOIRE DU LIEU

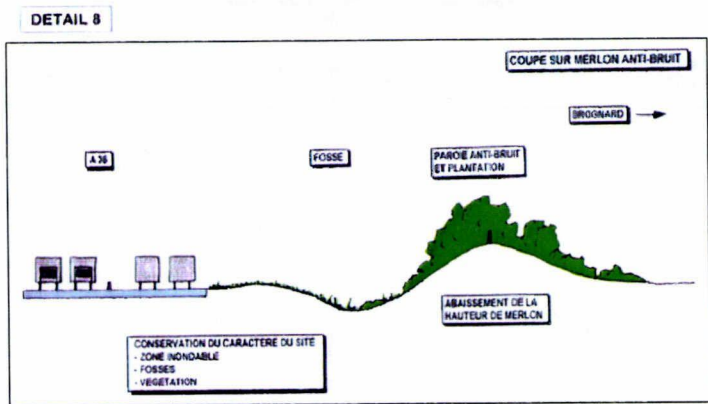
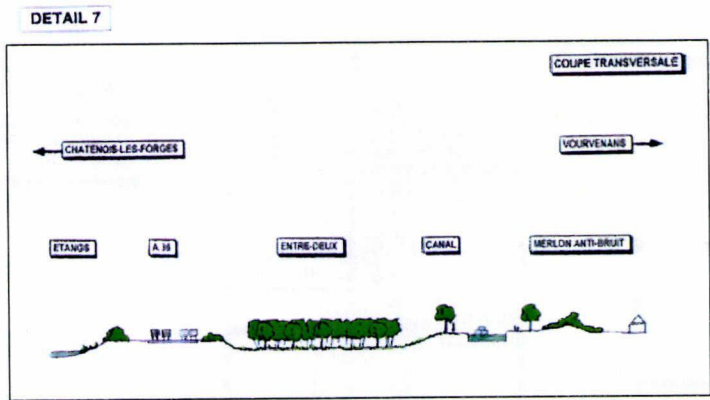
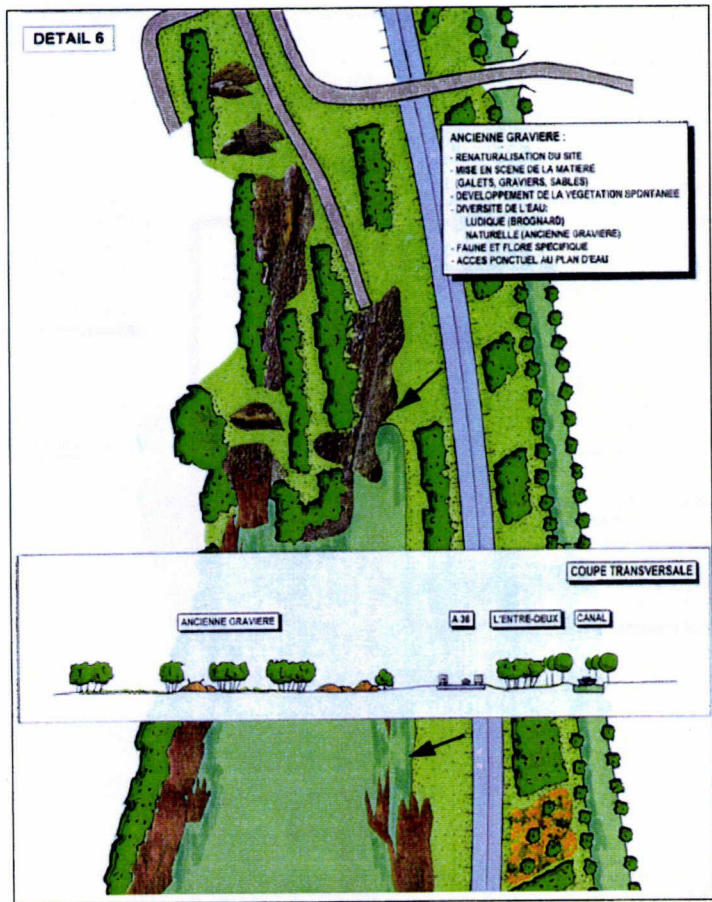


- LA SAVOUREUSE
- HAIES LIBRES / FOSSES
- PRAIRIES HUMIDES
- FAUNE FLORE
- ROSEAUX / ROSELIERES
- TAPIS DE NARCISSES
- CANAL

GREDER - KESSLER



ARCHITECTES-PAYSAGISTES, URBANISTES



GREDER - KESSLER ARCHITECTES-PAYSAGISTES, URBANISTES

VUE D'ENSEMBLE TRONCON NORD

3 AXES DE REFLEXION :

- INTEGRATION DE L'A 36
- REQUALIFICATION RN 437
- SITES INTERESSANTS

PLAN D'EAU :

- OUVERTURE SUR LA VILLE
- MISE EN SCENE CANAL ET PLAN D'EAU
- ECLAIRAGE
- ROSELIERE
- MISE EN VALEUR ZONE COMMERCIALE
- EAU COMME TRAIT D'UNION

TRAME VERTE :

- PROLONGEMENT /
- JONCTION TRAME VERTE
- COMME ACCENTUATION
- DES SEQUENCES SUR L'A36

EGLISE DE BERMONT :

- MISE EN SCENE
- DEPUIS L'A 36 ET LA RN 437
- MISE EN EVIDENCE DU
- PROMONTOIRE
- POINT D'APPEL FORT

DANJOUTIN

ZA

SABLIERE

CORA

RN 437 :

TRAME DE COULEUR
INTEGRANT LE DYNAMISME
ET L'ASPECT ECONOMIQUE
DES COMMERCES

ANDELNANS

PONT CANAL :

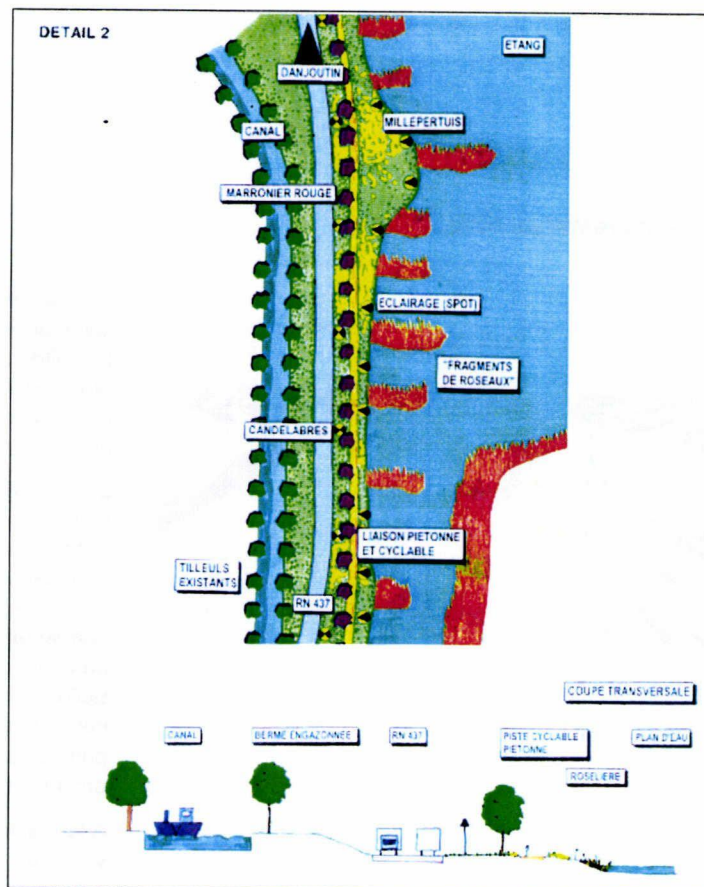
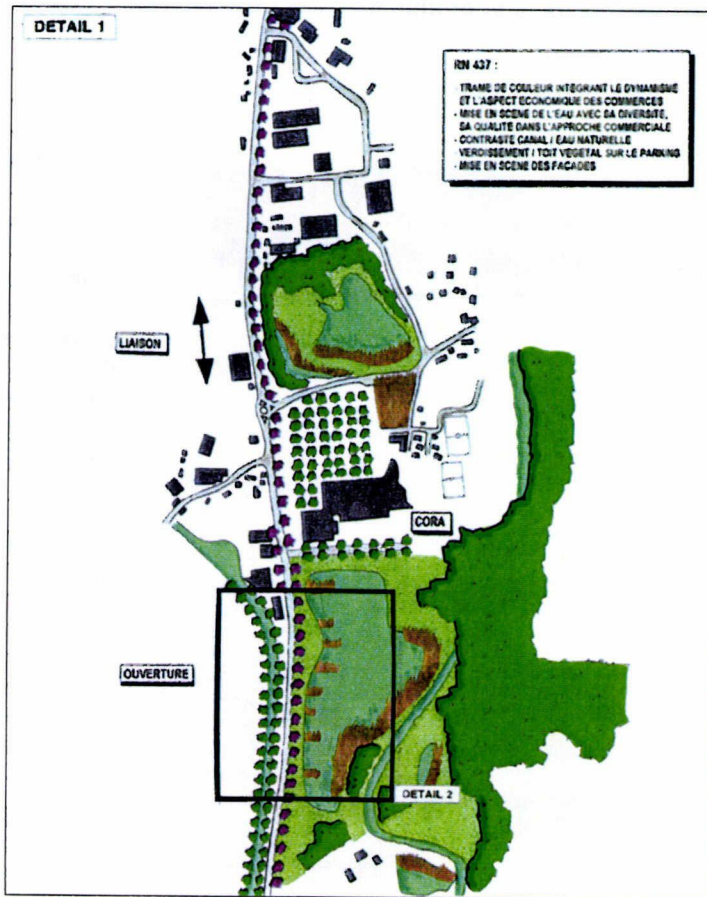
MISE EN SCENE EAU
NATURELLE ET CANALISEE
ENTRE-DEUX

PONT CANAL

EGLISE

GREDER - KESSLER

ARCHITECTES-PAYSAGISTES, URBANISTES

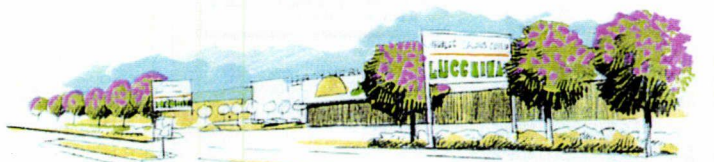


GREDER - KESSLER



ARCHITECTES-PAYSAGISTES, URBANISTES

Savoir cacher ici, pour mieux monter plus loin...



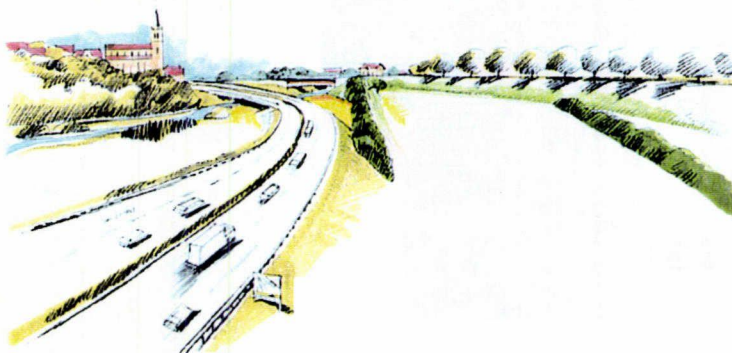
La requalification de la R.N. passe par un programme d'intervention " savant " sur les abords des activités commerciales.

Le paysagement sera le moyen privilégié d'intervention des collectivités pour entamer en collaboration avec les commerçants le réaménagement des espaces de transition entre le domaine publics et les parcelles privées et par la même organiser l'approche des commerces.

L'introduction de nouveaux supports d'annonces des enseignes et la reprise des entrées permettront d'atténuer les effets traumatisants de l'apparition brutale " des boites " au détour des villages.

16

Valoriser les éléments remarquables...



L'église de Bermont et le pont canal qui se trouve en contre bas offrent la possibilité d'un projet exceptionnel de valorisation d'un point clef de la vitrine autoroutière.

La restauration de l'éperon rocheux de Bermont accompagnée d'une mise en scène du pont par un paysagement canalisant la vue sur l'ouvrage permettraient de ponctuer le parcours autoroutier entre Belfort et Montbéliard d'un événement associant sur un même panorama deux éléments de patrimoine.

A terme, le nouveau point de vue offert par le viaduc T.G.V. renforcera l'intérêt d'un tel embellissement.

*Préambule**L'enjeu économique**L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine***L'enjeu des espaces naturels***L'enjeu des transports collectifs**Outils et procédures*

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Propositions

Pré-rapport Conseil d'Administration

du 20 juin 1998



L'enjeu des espaces naturels

Les espaces naturels de l'aire urbaine, fort présents sur le territoire étudié, font partie d'un patrimoine commun. Ils ont conservé jusqu'ici leurs qualités dues notamment à leur diversité et à leur localisation.

On retiendra tout particulièrement les sites paysagers à forte sensibilité intrinsèque. Ceux-ci mériteraient d'être considérés comme des espaces à préserver pour leur valeur en tant que milieu naturel mais également pour leur fonction, à affirmer et à renforcer, d'espaces de loisirs accessibles au public. Toutefois, leur niveau de fréquentation et d'aménagement reste à définir.

En complément des grandes unités paysagères comme le Bois de Châtenois et le Sillon de la Bourbeuse, l'étude portera sur le traitement des espaces qui constituent l'interface entre l'urbanisation et les espaces naturels.

Ces espaces interstitiels, ou franges, coincés entre des fonctions imposées et parfois antinomiques, présentent un caractère déqualifiant sur le plan paysager, caractère accentué principalement sur les lieux de contact ou de transition.

A partir de situations locales, l'étude visera à proposer quelques principes d'aménagement visant à améliorer l'image de ces espaces.

S o m m a i r e

Les entités paysagères

Le Grand Bois de Châtenois

Le Sillon de la Bourbeuse

Traitement des franges : interface entre les espaces urbanisés et les espaces naturels

Interface entre les zones d'activités et le milieu naturel

Interface entre les infrastructures et le paysage rural

Interface entre les infrastructures et l'urbanisation

Le Grand Bois de Châtenois

Un espace paysager de qualité, au cœur de l'aire urbaine, qui représente un potentiel à préserver, pour sa valeur paysagère comme pour sa fonction de

loisir de plein-air, qu'il s'agira de développer dans un concept d'activités légères et compatibles avec le milieu naturel.

Présentation

L'entité paysagère du Grand Bois de Châtenois, qui s'étend sur un territoire de près de 2 000 hectares, est bordé par les centres de 10 communes (Bermont, Dorans, Banvillars, Brevilliers, Héricourt, Bussurel, Bethoncourt, Grand-Charmont, Nommay, Châtenois-les-Forges).

Il occupe un espace compact incluant de petites unités boisées qui le continuent, lui conférant une image paysagère de grande ampleur. Ces unités fonctionnent en réseaux sur le plan écologique et paysager.

Il représente un grand ensemble forestier situé au cœur d'une conurbation dense et «*appartient*» de ce fait aux trois pôles urbains de l'aire urbaine.

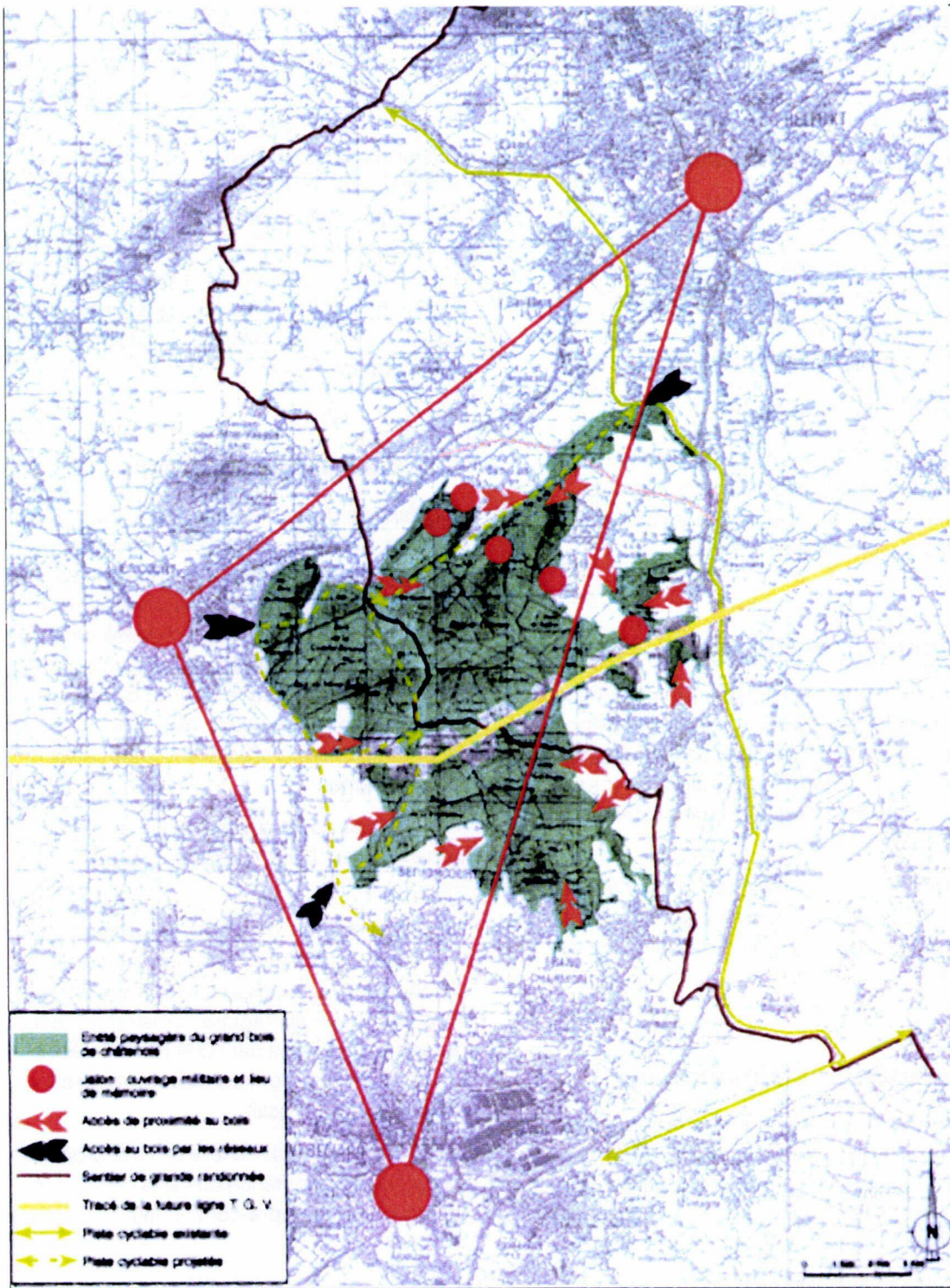
Son étendue en fait un espace accessible de toutes les communes qui le bordent (depuis les villages des trois départements).

Il est compartimenté du fait de quelques vallonnements et entrecoupé de prairies et clairières qui lui confèrent son aspect convivial.

De nombreux cheminements existent, assurant des liaisons aisément carrossables (chemins d'exploitation ou voies militaires).

Le GR 5E2, sentier européen de grande randonnée qui relie Amsterdam à Nice, traverse le Grand Bois d'Est en Ouest au niveau de Châtenois-les-Forges pour partir en direction de Brevilliers.

Il présente un intérêt historique militaire, de par la présence de nombreux forts et anciens ouvrages encore visibles en forêt (le fort du Bois d'Oye à Bermont est encore utilisé pour les manœuvres militaires).



Vocation - Préconisation

Un espace préservé

Ce grand ensemble représente une entité remarquable qu'il est nécessaire de préserver dans son intégrité, tant pour sa valeur paysagère que pour son rôle d'espace de détente et loisirs, pour la population riveraine, mais également des trois agglomérations de Belfort, Montbéliard et Héricourt, qui en sont situées à moins de 10 km.

Il se présente comme une chance pour l'image et la cohésion de l'aire urbaine, en formant en son coeur un poumon vert à protéger du mitage.

Un espace pratiqué

Sans prétendre lui attribuer une fonction lourde de loisirs, le Grand-Bois doit être protégé pour offrir à chacun un ensemble d'aménagements rustiques (cheminements, aires de pique-nique, aires de détente, ...), compatibles avec un espace naturel.

Quelles que soient les pratiques à y envisager, le Grand Bois doit permettre une mise en relation des trois pôles majeurs de l'aire urbaine.

Des coupures à maîtriser

Le tracé de la future voie à grande vitesse (T.G.V.), coupera le Grand Bois entre Bermont, Châtenois-les-Forges et Bussurel, engendrant un bouleversement du paysage de cet espace boisé sur toute sa largeur.

Des ouvrages présentant des successions de tranchées et de talus seront nécessaires, qui seront paysagers mais rendront le bois infranchissable aux promeneurs dans le sens Nord-Sud, sauf par des ouvrages de franchissements très localisés.

Les passages, inférieurs ou supérieurs, devront être réalisés de manière à isoler le moins possible le promeneur de l'espace naturel (de manière à minimiser l'effet de coupure).

Il serait intéressant de réfléchir, préalablement au démarrage des travaux, voire même des études d'impact, à l'image que les acteurs locaux souhaitent préserver, sinon réorganiser, sur le plan des grands paysages de l'aire urbaine. De même qu'il est indispensable d'être exigeant vis-à-vis du maître-d'ouvrage de la ligne à grande vitesse.

Des liaisons à renforcer

Des liaisons douces existent déjà grâce aux chemins forestiers. Ce lieu de convergence naturelle des communes de l'agglomération pourrait être renforcé par la création d'un réseau cyclable (ou VTT) matérialisé, reliant les extrémités urbanisées, se raccordant à la piste cyclable existant le long du canal de la Haute-Saône, en direction de Chalonvillars, Étupes, Montbéliard et en direction de l'Alsace (via Bourogne).

Il permettrait de relier Héricourt à la «coulée verte» et au Pays de Montbéliard (via Bethoncourt).

Les forêts étant en quasi totalité des propriétés publiques (forêts communales, ou domaniales dans le cas des forêts militaires), elles sont soumises au régime forestier et leur gestion est maîtrisée par l'O.N.F., obéissant à un plan de gestion compatible avec la préservation du massif.

Les projets étudiés à l'échelle de l'aire urbaine seront de la compétence des élus concernés (communaux ou supra-communaux).

Le sillon de la Bourbeuse

Espace singulier au cœur de l'aire urbaine, le sillon de la Bourbeuse est situé au croisement de deux systèmes (un axe de circulation artificiel et un grand axe

naturel, la vallée et son cours d'eau). Il présente toutefois une continuité paysagère forte qu'il est indispensable de préserver et mettre en valeur.

Présentation

Le Sillon de la Bourbeuse est caractérisé par la vallée alluviale (la Bourbeuse se grossit, au niveau d'Autrage, de la St-Nicolas et de la Madeleine); il représente l'espace occupé par la Bourbeuse et le canal du Rhône-au-Rhin depuis Montreux-Château jusqu'à Bourogne, lieu de confluence de la Bourbeuse avec l'Allan qui entre dans le Pays de Montbéliard à Allenjoie.

Cette zone est remarquable sur le plan biologique (classée en ZNIEFF de type 1); c'est une zone de prairies humides de grand intérêt floristique et faunistique qui s'étend sur plus de 300 hectares. Le Conseil Général du

Territoire de Belfort y conduit une politique de préservation au titre des espaces naturels sensibles du département (E.N.S.D.).

Sur le plan paysager, le secteur présente un intérêt de par la juxtaposition de milieux ouverts et de milieux boisés, tous bordés ou traversés par la rivière et par le canal.

Il permet une utilisation aisée par la population de l'aire urbaine, notamment grâce aux circulations douces existantes, dans un vaste espace de plaine aux paysages lointains, accessibles visuellement, et qui sont d'une grande qualité (vue sur les Vosges).

Vocation - Préconisation

Un espace à la vocation future à définir

Ce sillon devait recevoir le futur canal à grand gabarit Rhin-Rhône, projet qui n'est aujourd'hui plus d'actualité.

Les terrains agricoles menacés, donc gelés, depuis plusieurs décennies n'ont fait l'objet d'aucun projet d'aménagement de la part des collectivités locales.

Il importe aujourd'hui que les acteurs locaux et de l'aire urbaine réfléchissent au devenir de cet espace paysager de grande qualité afin de le préserver.

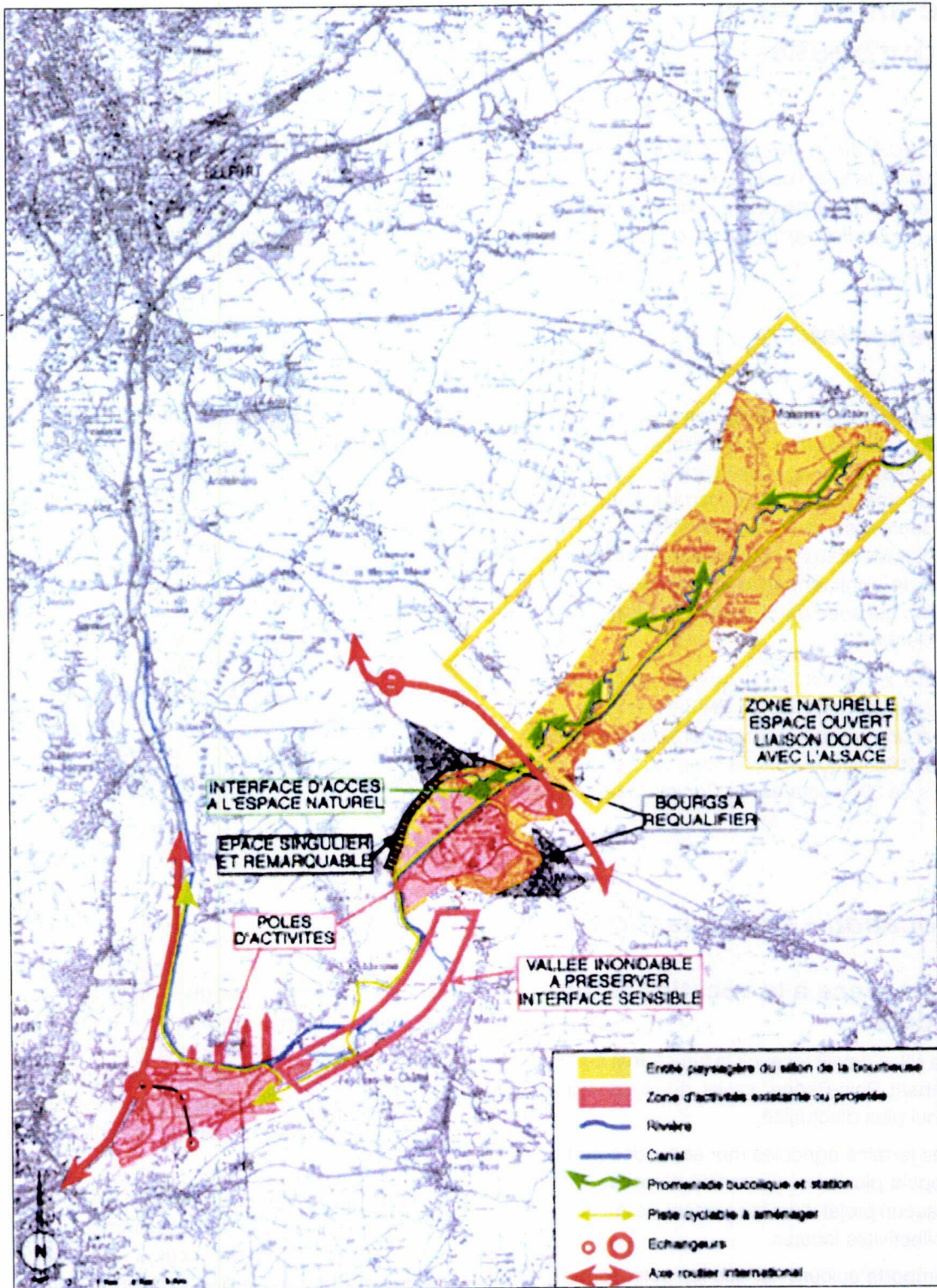
Des vocations affirmées à conforter ou à repenser

Des protections réglementaires existent qu'il faut renforcer afin de les pérenniser et d'éviter des convoitises locales qui seraient

préjudiciables à ce secteur géographique (aux vues lointaines intéressantes). Il apparaît comme essentiel d'éviter le mitage entre des zones qui seraient ponctuellement préservées. La plupart des villages de ce secteur ont conservé jusqu'ici une organisation centrée et agglomérée.

Le Sillon de la Bourbeuse est une porte ouverte sur la nature, qui actuellement est limitée, au Sud-Ouest, par un pôle d'activités important, Technoland à Étupes, lequel annonce les zones économiques de Sochaux-Montbéliard.

Le risque existe de voir s'amorcer un développement des zones d'activités le long de cet axe. La commune de Bourogne avait réservé de grands espaces à la réalisation du complexe portuaire lié au canal à grand gabarit. Il s'agira de veiller à préserver ce fond de vallée non encore urbanisé.



Le canal : un atout à renforcer

Le canal dans sa forme actuelle représente un atout déjà affirmé pour le tourisme fluvial (fréquenté en belle saison par les navigateurs venant des régions et pays plus au nord et se rendant sur la Méditerranée) et dont l'attractivité pourrait être améliorée (670 bateaux en 1996).

La réalisation d'une véritable piste cyclable empruntant le chemin de halage permettrait de relier la coulée verte Belfort-Montbéliard à

l'Alsace, en direction de Dannemarie, où les Alsaciens ont déjà ouvert au public des tronçons bien aménagés.

Cet axe a le potentiel pour devenir un haut lieu du tourisme familial, qu'il faut continuer de valoriser en le faisant connaître. Il contribue au développement durable par la prise de conscience du public qui retrouve le plaisir de découvrir la nature et les paysages à partir de «circulations douces».

Le site de Bourogne :

Lever l'ambiguïté entre deux vocations (grandes zones d'activités - espaces naturels remarquables)

Bourogne se présente à l'interface privilégié pour l'accès à cet espace naturel. L'occasion de revaloriser le bourg dans son environnement et dans son lien (extrêmement médiocre aujourd'hui) avec le cours d'eau doit être recherchée.

Les rives du canal sont amenées à former une colonne vertébrale continue, distribuant ponctuellement «des passerelles» vers des espaces plus naturels.

Des cheminements de loisirs pourront être étudiés le long de la Bourbeuse aux nombreux méandres, présentant des potentialités pour créer des aires de détente, rattachées aux circulations douces (cycles, piétons) existantes et à prolonger ou renforcer.

Celles-ci permettraient de découvrir les richesses des communes traversées, favorisant une image de qualité de cette branche orientale de l'aire urbaine.

Sans grand canal, la zone NAI de Bourogne n'apparaît plus comme représentant un enjeu fort. Il devient nécessaire aujourd'hui de repenser ce site fort et singulier (cours d'eau

au pied de falaise, cheminement bucolique), zone de départ du sillon naturel de la Bourbeuse.

Le territoire étudié présente une mosaïque d'espaces dont il s'agira d'harmoniser les vocations futures en les mettant en relation. Les facteurs de liaison étant le cours d'eau et le canal, ceux-ci devront faire l'objet d'aménagements cohérents à l'échelle de l'aire urbaine, en faisant cohabiter les volontés communales et supracommunales. Les P.O.S. communaux ne présentent pas, à eux seuls, une garantie suffisante.

La presque totalité de l'espace en réflexion au sein de la présente étude se trouve concernée par la démarche entamée par l'Etat et intitulée «Avenir du territoire entre Saône et Rhin». Celle-ci doit aboutir à la définition d'un programme de mise en valeur et de protection de ce territoire, correspondant à un projet de développement durable.

La place morphologiquement singulière du sillon de la Bourbeuse à l'intérieur de l'espace interurbain, et son lien au canal, le positionne avec acuité dans ce processus d'étude placé sous les signes de la consultation et de la participation

Traitement des franges

Les nouveaux paysages créés par la juxtaposition d'éléments disparates, souvent chaotiques et dénués de caractère, par leur manque d'unité, traduisent, aujourd'hui, trop souvent, une perte d'identité du lieu. L'homme ne se retrouve pas, ne retrouve pas ses repères, en l'absence de paysages identifiés à l'intérieur d'un code commun de référence.

Après avoir relevé un certain nombre de situations locales (non exhaustives), on énoncera quelques principes d'aménagement visant à harmoniser les différentes natures de paysages de l'espace interagglomérations.

La périurbanisation avec son dédale d'infrastructures qui s'entrecroisent et découpent l'espace en sous-unités artificielles, présente un caractère déqualifiant. Les zones interstitielles, appelées encore «*franges urbaines*», nuisent, par leur traitement individuel et mal maîtrisé, à l'image et à la lisibilité du territoire.

On relèvera principalement, à titre d'exemple, les franges, à l'interface :

- entre les zones d'activités et le milieu naturel,
- entre les infrastructures et le paysage rural,
- entre les infrastructures et l'urbanisation,

pour lesquels un traitement paysager d'accompagnement peut améliorer la lecture

du site, à défaut de réflexion d'aménagement à l'amont du projet. Une telle réflexion devra désormais prévaloir à la réalisation des nouveaux grands projets qui auront à prendre en compte l'ensemble du site dans lequel ils s'inscrivent.

Le paysagement ne signifie pas végétal cache-misère. Il suppose de retrouver les principes essentiels qui font l'esprit d'un lieu (ligne de crête, sens d'une vallée, ...) qui deviennent alors les guides pour des réalisations réussies au delà de leur fonctionnalité (inscription des infrastructures dans la géographie).

Interface entre les zones d'activités et le milieu naturel

Constat

Des espaces trop souvent laissés pour compte

Trop souvent, les zones d'activités viennent s'adosser à un milieu naturel de qualité.

L'impératif d'implantation étant dicté par la recherche de «*l'effet vitrine*», seules les façades nobles et leurs accès principaux sont soignés sur le plan paysager. Sont alors laissées pour compte les «*arrières de zones*», qui, elles, sont également très visibles depuis les espaces naturels. La lecture et la déqualification en sont accrues lorsque des

voies de circulation secondaires, tangentent ces arrières, et principalement lorsqu'il s'agit d'une piste cyclable (empruntée par toutes populations : cyclistes, promeneurs, cavaliers, ...).

On notera, à titre d'exemple, l'arrière des zones commerciales de Botans (ZAC des Saules, mais surtout les espaces occupés par les grandes surfaces comme Jardiland, Cuisines Schmidt, Aubert, ...) ou encore le port lui-même, donnant une image désolée d'aire d'entreposage.

Zone commerciale de Botans - Les arrières, clôtures et parkings des bâtiments d'activités s'offrent à la vue des usagers de la coulée verte.



Un simple alignement d'arbres permettrait d'atténuer l'impact de la Z.A.



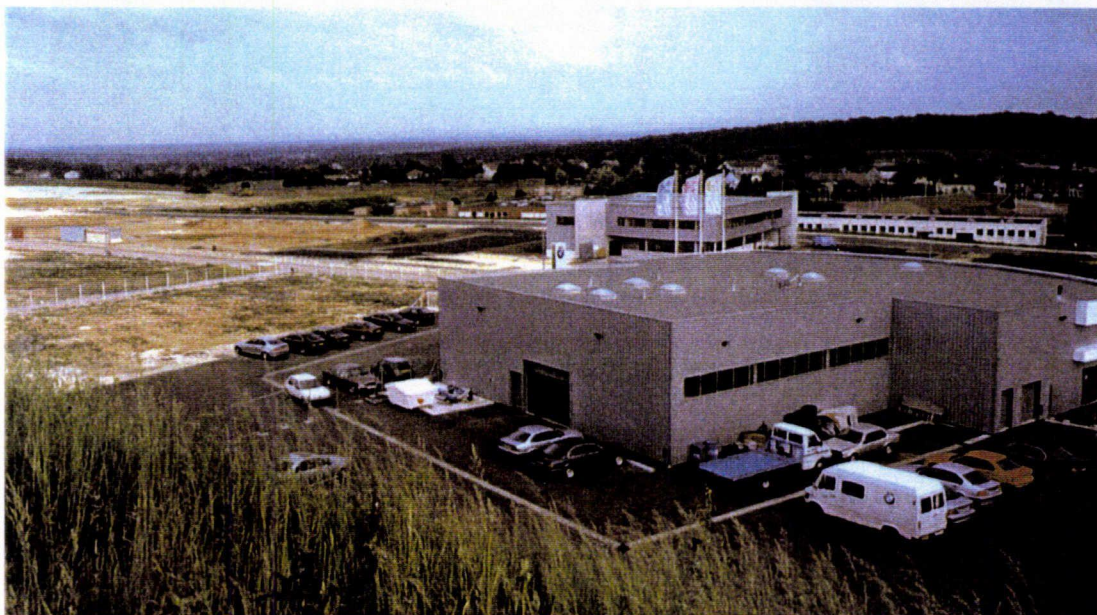
Propositions

Une réglementation adaptée au terrain

A l'instar de la ZAC du Parc d'Activités des Hauts de Belfort, un effort peut être fait par la collectivité gestionnaire de ces espaces aménagés ou à aménager. Cette zone, en prolongement de la ZAC de la Justice, déjà bien équipée, est régie par un règlement qui tient compte de sa visibilité par le promeneur circulant sur la promenade des Hauts de Belfort, qui la surplombe.

Sont réglementées les hauteurs des bâtiments, leur implantation par rapport aux voiries et surtout leur aspect architectural, où il est précisé que les toitures terrasses seront traitées comme une cinquième façade, de manière à apporter une harmonie de tous points de vues. L'élément végétal est fortement pris en considération (alignements, marges plantées, lisières traitées entre zone et forêt et entre zone et promenade haute).

PAHB - Traitement d'une toiture terrasse vue de la promenade des Hauts de Belfort



Le bâtiment s'inscrit dans le site, sous la ligne de crête



Des aménagements paysagers pour les marges de recul

De même, le règlement de la ZAC du Port à Essert prévoit un espace tampon de 15 m matérialisé au P.A.Z. (Plan d'Aménagement de Zone) qui sera végétalisé et aménagé en espace d'agrément, entre la future zone d'habitat et la «coulée verte» (piste cyclable et cavalière longeant le canal de la Haute-

Saône) lieu très fréquenté pour le loisir de la population locale.

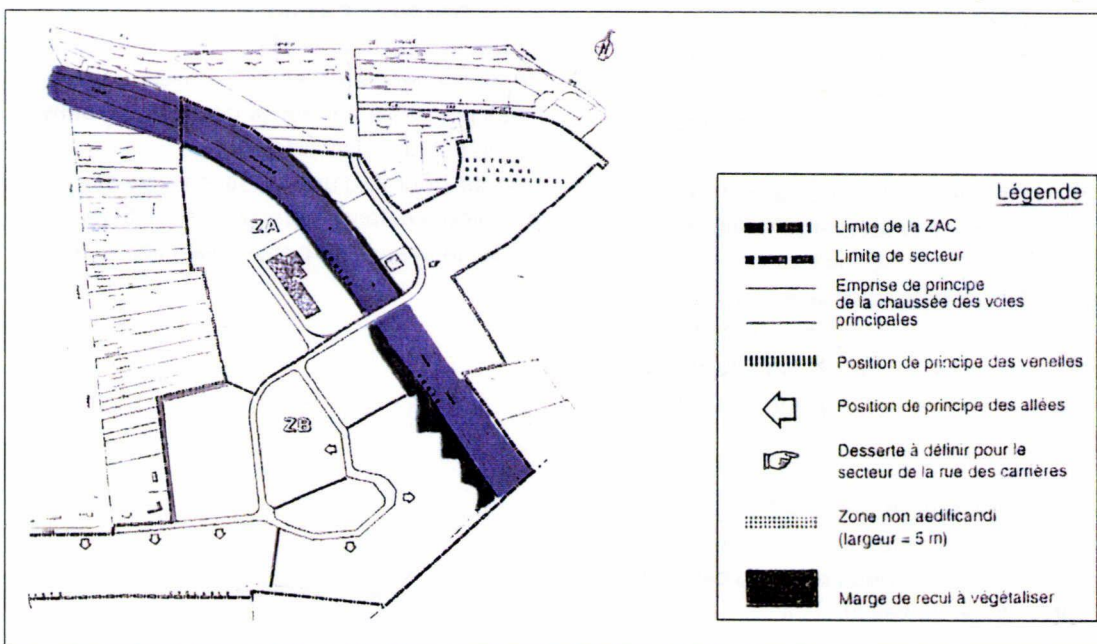
L'aménagement paysager de marges de recul permet, dans certains cas, de diminuer considérablement l'impact visuel des constructions implantées en limite de zone. Cette prise en compte pourrait aisément être étudiée dans les projets d'aménagements sensibles.

Zone d'activités trop proche des berges du canal; le bâtiment prend trop d'importance dans le paysage.



11

Extrait de la ZAC du Port à Essert - Une marge de recul à végétaliser est imposée le long des berges



Interface entre les infrastructures et le paysage rural

Constat

Des infrastructures qui s'imposent au paysage et en contrarient les lignes de force

Si les infrastructures créées aux siècles précédents épousaient fidèlement la topographie des espaces traversés (vallons et fonds de vallées) effectuant des liaisons s'inscrivant dans les paysages et les mettant harmonieusement en relation, il n'en est pas de même des voiries et autres ouvrages d'aujourd'hui.

En effet, les nouvelles infrastructures (voiries, chemin de fer, ...) s'affranchissent de plus en plus de la topographie et des contraintes naturelles, résultat des progrès technologiques.

La conséquence première est alors un accroissement des impacts paysagers, où l'histoire des lieux n'est plus lisible mais où il devient nécessaire de recomposer à partir des nouvelles données du paysage.

Une illustration en est donnée avec le tracé de l'autoroute A.36 mais plus encore de la nouvelle RN.19 (Héricourt/Morvillars). Cet ouvrage franchit des vallées inscrites dans les paysages ruraux, perpendiculairement, marquant ainsi davantage son empreinte.

Ainsi, les plantations d'alignements réalisées traditionnellement le long des routes n'ont, dans le cas présent, aucune justification. Elles aggravent la linéarité artificielle de l'ouvrage, marquant avec trop d'évidence le contraste entre chaussée et limite des talus, et contrariant ainsi les lignes de forces originelles.

L'exemple à suivre est donné par les alignements et bosquets existants, bordant et ponctuant notamment les vallées du canal, de la Bourbeuse et de ses affluents.

Propositions

Recréer les grandes lignes du paysage

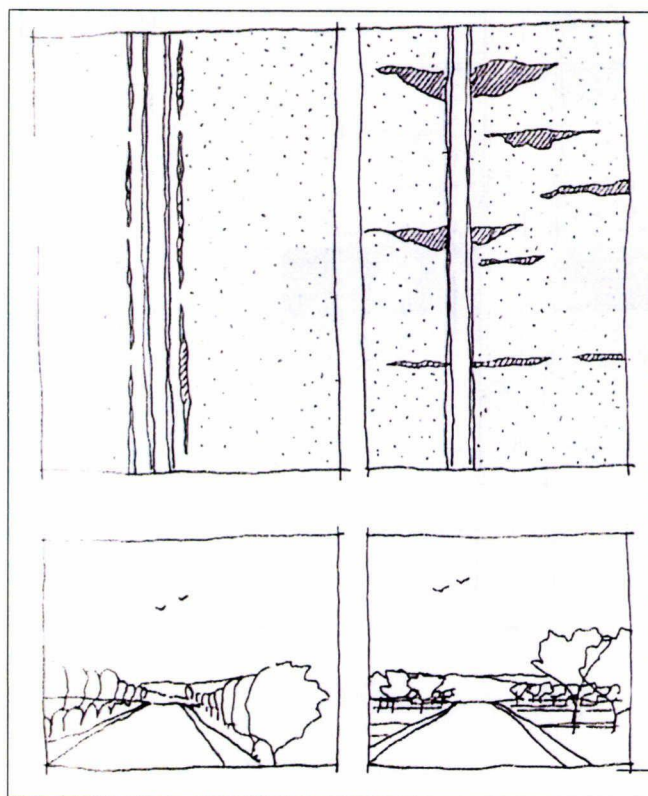
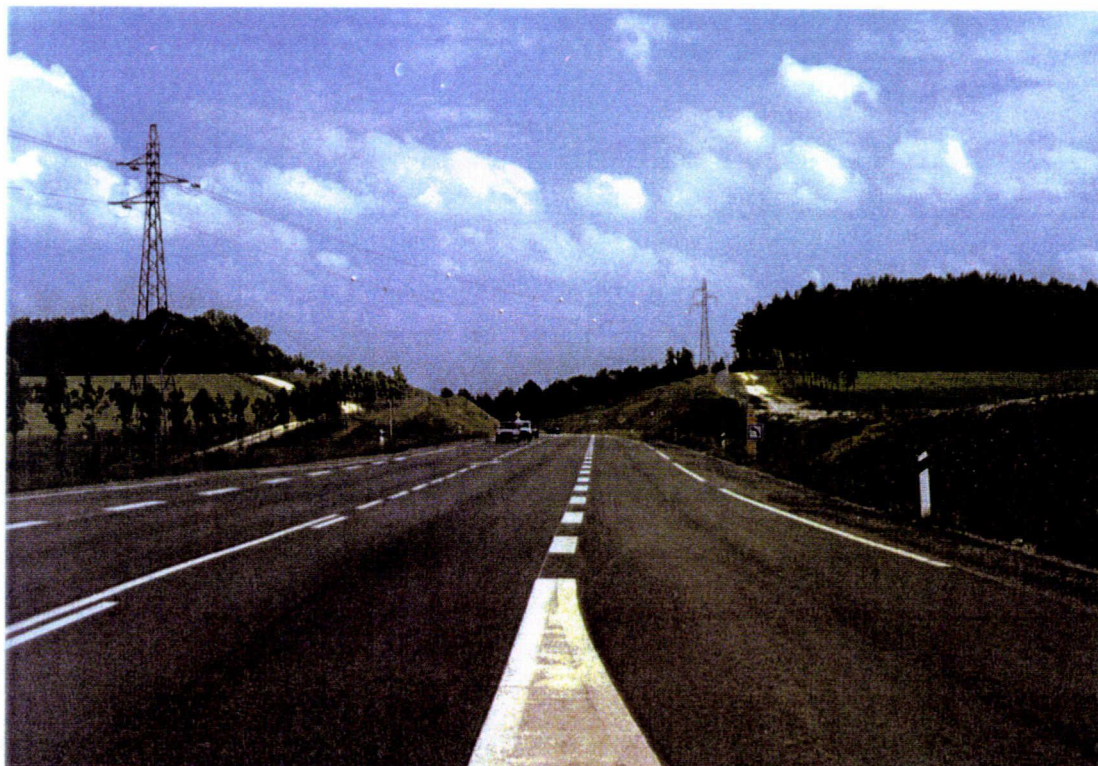
Une charte paysagère étudiée sur l'axe Sevenans-Delle propose d'effectuer des plantations perpendiculairement à la voie nouvelle, en les regroupant en bosquets, soulignant davantage les vallées et délimitant des unités paysagères remarquables. Cette formule permet de recréer des lignes de force qui rompent la monotonie de l'ouvrage routier et mettent en valeur des séquences paysagères.

Quant au dessin des chemins de rives trop présents dans le paysage et soulignant exagérément les emprises de l'ouvrage, il est proposé d'en atténuer les impacts en effectuant des plantations latérales bien localisées et reconstituant des lisières boisées, comparables, sinon identiques, aux espaces boisés tronqués par le tracé de la voie nouvelle.

Cet exemple illustre une prise en compte du paysage naturel initial. Les propositions énumérées feront souvent l'objet d'un «*rattrapage*» paysager. Mais il serait préférable de mener cette réflexion préalablement aux travaux à réaliser pour les voies nouvelles à créer et de l'intégrer dans les études d'impact des projets.

Elle se nourrit d'une prise en compte du paysage existant, marqué par l'histoire qui présente une valeur patrimoniale certaine.

Voie rapide Sévenans/Delle - Les alignements d'arbres et chemins de défruitement marquent cet axe routier, en contradiction avec la logique paysagère existante.



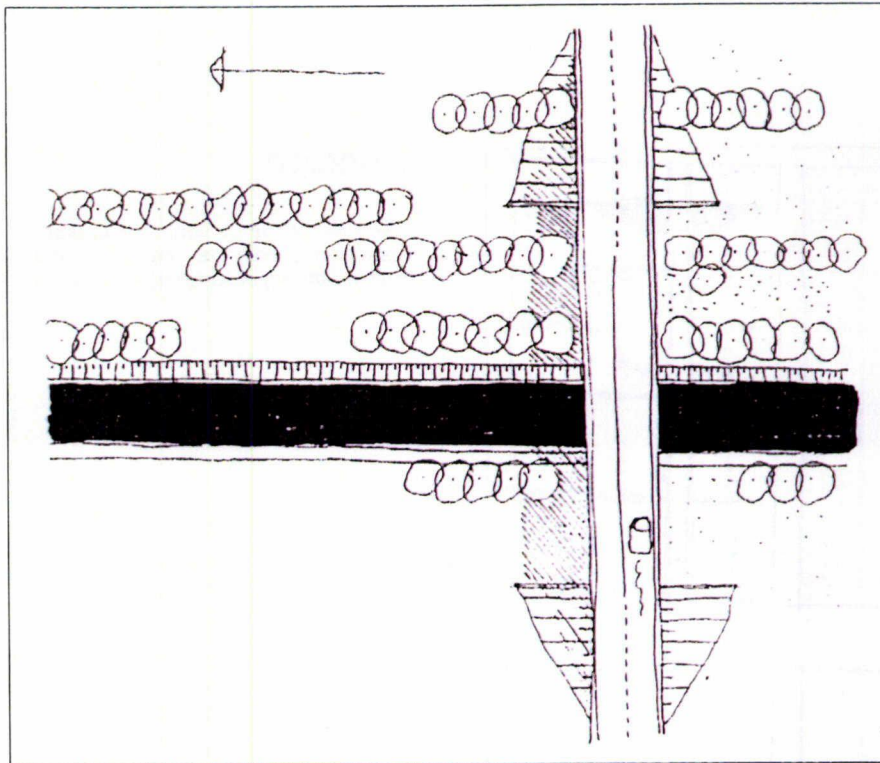
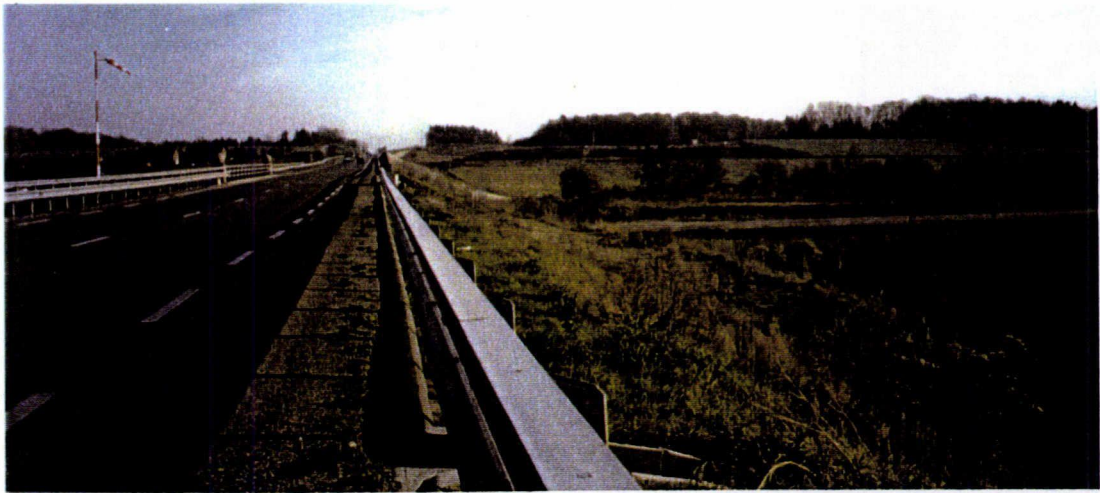
Dispositif existant

Dispositif proposé

Principe

Les plantations doivent être poursuivies le plus près possible de la voie, respectant la typologie végétale locale.

Voie rapide Sévenans - Delle : un aménagement ne permettant pas la perception de la vallée occupée par la Bourbeuse et le canal Rhin-Rhône



Principe

*Etirer le paysage
perpendiculairement
et marquer
l'effet de vallée*

Des ouvrages d'art qui respectent le sens des vallées

Les ouvrages de franchissement traditionnels, par la mixité des matériaux et les modes de conception préservent une légèreté. Grâce à l'usage fréquent de l'arc (diaphragme cadrant le paysage), ils venaient s'inscrire dans les paysages naturels, composant avec ceux-ci sans s'imposer.

La généralisation, aujourd'hui, de l'usage du béton pour les ouvrages d'art conduit à les imposer au paysage traversé par leur massivité (ils doivent se porter eux-mêmes) et leur banalisation (politique de modèles).

Il serait intéressant de rechercher une meilleure intégration des ouvrages futurs dans l'environnement naturel, et une minimisation des impacts, par une recherche de transparence, ou par une valorisation de l'espace franchi, en créant, par exemple, un effet de porte sur la vallée.

Pour ce faire, il paraît intéressant de trouver une orientation privilégiée aux piles et de savoir affiner les structures portant le tablier de l'ouvrage.

De fer et de béton, le viaduc de l'Arc (H. et B. Gaudin - architectes) joue la légèreté (ligne nouvelle du TGV Méditerranée).



Interface entre les infrastructures et l'urbanisation

Constat

Des implantations anarchiques

Depuis les voiries de transit reliant et traversant les différentes communes, les «villages» nous apparaissent plus ou moins individualisés et typés, plus ou moins bien intégrés dans leur environnement naturel.

De la route nationale ou des voies communales, les accès principaux des

constructions sont perçus directement (façades et accès ouvrant sur la voie).

En revanche, vues des grandes infrastructures routières (autoroute, voie rapide), ce sont souvent les marges qui sont les plus visibles, marges qui peuvent être négligées dans leur traitement, étant des arrières de parcelles

Les maisons tournent le dos à la RN 19



Le lotissement franchit la ligne de crête, constituant une barrière paysagère



Un mitage organisé

L'implantation des constructions, principalement dans les nouveaux quartiers de lotissements, induit un impact important si l'urbanisation étirée le long des chemins ruraux conduit à construire en ligne de crête. On assiste à un «*mitage organisé*», où s'élabore une nouvelle structuration de l'espace, sans lien direct avec l'organisation traditionnelle des villages groupés autour d'un centre.

Une linéarité bâtie

L'urbanisation continue qui s'élève le long des voiries principales conduit en quelque sorte à une perte d'identité des villages, où seul le panneau d'agglomération constitue un repère, très artificiel.

Contrairement à d'autres secteurs de l'aire urbaine organisées selon un effet cordon, les communes de l'espace central ont encore quelques coupures vertes présentant des vues lointaines sur des paysages de qualité, qu'il serait nécessaire de préserver.

Urbanisation continue, effet cordon avec perte de repères



Propositions

Construire avec le paysage

Les franges comprises entre les nouvelles constructions ou les nouveaux quartiers d'habitat et les voiries les desservant doivent être réduites, de manière à les relier et en permettre une compréhension visuelle. L'espace traversé doit être urbain (sinon urbanisé) ou naturel, et non devenir un hybride

conduisant à la perte identitaire des lieux.

Il est indispensable de réfléchir à l'implantation des constructions ; celles-ci doivent épouser les pentes naturelles du terrain, mais également s'inscrire dans un paysage qu'elles viennent valoriser, ménageant ainsi les espaces naturels, qui constituent des toiles de fond de qualité.

Implantation traditionnelle intégrée au paysage



Ménager des percées visuelles sur les milieux naturels

L'urbanisation qui ménage encore des percées visuelles de qualité sur les milieux naturels sont impérativement à préserver. Le zonage des P.O.S. (Plan d'Occupation des Sols) en est le garant. Ces espaces interstitiels peuvent être le lieu privilégié d'une bonne lecture paysagère.

Les paysages peuvent être découverts à partir d'un rond-point, si celui-ci reste à une altimétrie raisonnable ; il permet parfois une vue panoramique intéressante et se positionne comme un repère matérialisant la distinction entre deux agglomérations, et évitant « l'effet cordon » le long des voiries.

Coupure verte entre deux agglomérations



Effet de porte entre deux communes rurales

Quelle maîtrise des espaces en question ?

La maîtrise spatiale et paysagère des espaces interstitiels à traiter est fonction tout d'abord du découpage initial des zones d'aménagement, où des marges suffisantes doivent être conservées, puis des règles de recul à appliquer aux constructions, par rapport aux limites d'emprises ou de fond de parcelle (réglement des P.O.S. ou Z.A.C.).

En cas de zones d'aménagement, organisées et maîtrisées par la collectivité, une vigilance peut être envisagée à l'amont des projets. Dans le cas contraire, le volet paysager du permis de construire peut-être un outil, qui se révèle jusqu'à présent nettement insuffisant. Les opérations induites par les collectivités doivent prendre en considération cette ambition supplémentaire.

*Préambule**L'enjeu économique**L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine**L'enjeu des espaces naturels***L'enjeu des transports collectifs***Outils et procédures*

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain Propositions

Pré-rapport Conseil d'Administration

du 20 juin 1998



L'enjeu des transports collectifs

Le volet transports collectifs de l'étude d'aménagement de l'espace central interurbain, confié au CETE de LYON, a donné lieu à une première phase de diagnostic qui avait mis en évidence :

- le fonctionnement du territoire autour de 4 pôles d'importance inégale : Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle.
- une offre de transport en place relevant de compétences diverses et relativement hétérogène, même si la majorité des communes sont situées à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain et sont, par la même, desservies par un réseau urbain.

Le présent document présente les propositions d'amélioration qui découlent du diagnostic, en deux étapes :

- un projet à court terme, qui correspond essentiellement à homogénéiser et à coordonner l'offre actuelle de transports collectifs routiers, incluant la desserte de la future gare TGV,
- un projet à moyen terme plus ambitieux, fruit des réflexions conduites par l'AUD et l'AUTB, appuyé sur une structuration de l'offre de transports collectifs autour d'axes lourds.

Ce document ne répond pas à toutes les questions possibles concernant l'avenir des transports collectifs dans l'Aire Urbaine.

En particulier, il n'a pas pour vocation d'étudier l'ensemble des incidences de l'arrivée du TGV Rhin-Rhône sur les transports ferroviaires régionaux. Cette question sera approfondie par la SNCF et la Région Franche-Comté, à l'occasion de la prochaine préparation du dossier d'enquête publique du TGV.

De même, la perspective, envisagée ici, d'une réouverture de la ligne Belfort-Delle au trafic voyageurs, ne remplace une étude précise de faisabilité.

S o m m a i r e

Harmoniser et coordonner l'offre de transports collectifs

Répondre aux besoins actuels de déplacements

Une offre de transport public homogène

Assurer la desserte de la gare TGV

Vers un réseau d'aire urbaine Structuration de l'offre de transports collectifs autour d'axes lourds

Axes lourds : le fer ou la route ?

Une desserte ferrée pour relier les pôles urbains

Une desserte ferrée pour structurer les offres urbaines

Quelle organisation pour un réseau d'aire urbaine ?

Annexe

Harmoniser et coordonner l'offre de transports collectifs

Répondre aux besoins actuels de déplacements

L'analyse de la demande de déplacements des résidents de l'Aire Urbaine 2000 a permis d'identifier et de hiérarchiser les besoins à court terme.

Les besoins qui en découlent sont les suivants :

· tout d'abord permettre aux habitants de ces agglomérations d'accéder à leur ville-centre et aux différents équipements de l'agglomération. Il s'agit des fonctions remplies classiquement par les réseaux urbains de transports collectifs (comme à Belfort, Montbéliard et Delle),

· ensuite permettre un accès à ces mêmes pôles pour des populations vivant dans des secteurs plus éloignés, en zones périurbaines ou rurales,

· ensuite permettre des liaisons faciles entre ces différents pôles pour répondre aux besoins d'échange à plus longue distance identifiés (en particulier scolaires et étudiants)

· en dernier lieu, permettre aux résidents du secteur un accès au reste de la région ou aux grandes destinations nationales, par des raccordements adaptés aux gares SNCF.

La responsabilité d'organisation des transports collectifs sur l'aire urbaine relève d'autorités multiples, du fait du découpage institutionnel du territoire en trois départements et deux périmètres de transport urbain, sans oublier la région, autorité organisatrice des transports ferroviaires .

Les offres de transport en place correspondent donc à des politiques très différentes, et répondent donc de façon diversifiée aux besoins identifiés ci-dessus.

La première discontinuité nette se situe entre les communes " urbaines ", situées à l'intérieur d'un des deux périmètres de transports urbains de Belfort ou du District de Montbéliard, et les communes " interurbaines ".

Améliorer les transports collectifs à échelle de l'aire urbaine implique donc, en préalable, une concertation et une démarche commune des différentes autorités organisatrices

- pour procéder à une " mise à niveau " de l'offre de transports collectifs à l'échelle du territoire, assurant aux communes une desserte homogène,
- pour optimiser les services existants par une meilleure coordination au plan physique, ainsi qu'en tarification ou en information.

Certaines de ces autorités organisatrices mènent d'ailleurs actuellement une réflexion et des études sur leur propre offre de transport.

C'est le cas ainsi :

- du Conseil Général du Doubs, avec la remise à plat du Schéma Départemental des Transports, incluant donc les lignes régulières départementales qui desservent l'Aire urbaine,
- du Conseil Régional, qui vient d'approuver le diagnostic du Schéma Régional portant sur l'offre ferrée régionale, et qui doit lancer sous peu les phases suivantes,
- du District du Pays de Montbéliard, autorité urbaine en charge du Plan des Déplacements Urbains sur l'agglomération.

Une offre de transport public homogène

La comparaison entre besoins de déplacements et offre en place a permis d'identifier les principales lacunes par type de liaison.

Le tableau ci-après, récapitule ainsi les secteurs à étudier :

Dans chacun de ces cas, la réponse à apporter peut être

- soit de créer une offre de transport collectif, si rien n'existe (exemple de la desserte urbaine d'Héricourt),
- soit d'améliorer et d'optimiser des services déjà existants.

Problématique	Secteur à étudier
Desserte urbaine	1 - Héricourt
Desserte périurbaine	2 - le nord belfortain 3 - le sud du DUPM 4 - l'est de la Haute Saône autour d'Héricourt 5 - l'espace central interurbain
Liaisons entre pôles	6 - Belfort - Delle 7 - Belfort - Héricourt 8 - Montbéliard - Héricourt 9 - Belfort - Montbéliard 10 - Montbéliard - Delle 11 - Delle - Héricourt
Liaisons vers l'extérieur	12 - de Delle vers l'extérieur de la Région

Des propositions de créations d'offre de transport

Pour aller du plus simple au plus complexe, il peut s'agir :

· de mettre en place des services à la demande : ces solutions souples, qui fonctionnent en général une demi-journée par semaine permettent à des communes ne disposant actuellement d'aucune offre régulière de transport collectif d'avoir un accès minimum à leur pôle d'attraction local. De telles mesures ont été préconisées pour la desserte des communes périurbaines du Doubs ou de la Haute-Saône.

Ces services qui fonctionnent uniquement si un client se manifeste, engagent des coûts pour la collectivité très faibles, de l'ordre de quelques milliers de francs par an.

· de créer une ligne régulière interurbaine
C'est ce qui semble nécessaire entre Montbéliard et Delle, où l'offre actuelle (un aller-retour quotidien, calé sur les horaires scolaires, assuré par une ligne départementale du Doubs) est très insuffisante comparativement à ce qui est en place sur d'autres secteurs.

Un tel service nécessite l'accord des différentes collectivités concernées et correspond à un budget annuel de l'ordre de plusieurs centaines de milliers de francs.

· de créer un réseau urbain

La commune d'Héricourt est le seul pôle important du périmètre qui ne dispose pas d'une offre de transport interne, nécessaire en particulier pour la desserte de la gare très excentrée. La correspondance avec les TER améliorerait sensiblement l'accessibilité de la commune à Belfort et à Montbéliard ainsi qu'aux grandes destinations nationales.

La ville d'Héricourt, consciente de l'enjeu, vient de créer une navette quotidienne desservant la gare.

La mise en place d'un véritable réseau urbain, comparable à ce qui peut exister dans les villes de taille comparable, représente un budget annuel qui dépasse le million de francs. La démographie locale rend difficile l'hypothèse d'un périmètre de transport urbain dépassant les 20 000 habitants, qui permettrait l'instauration du versement transport.

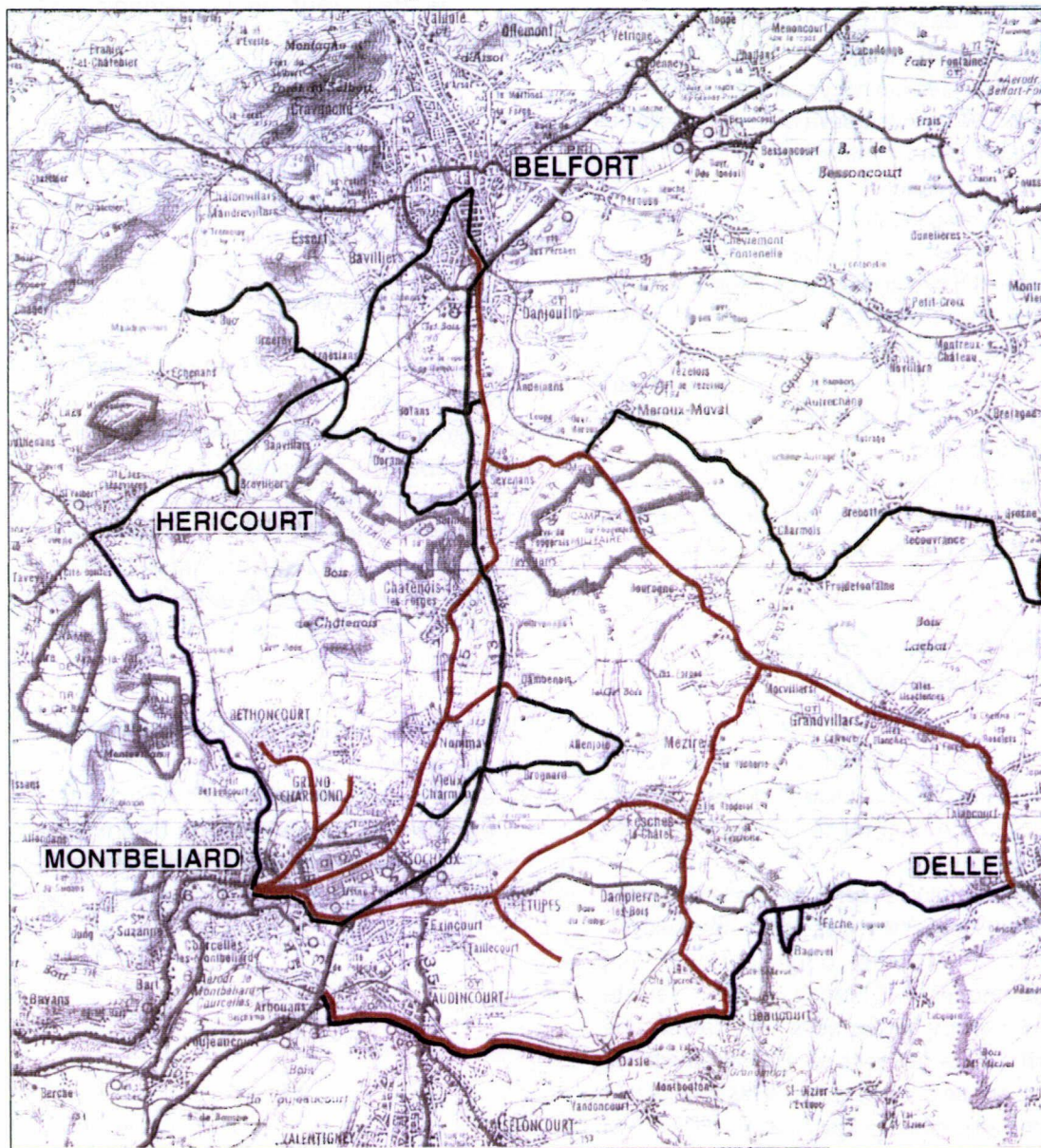
Des propositions de rationalisation d'offre existantes

Il s'agit de situations où il existe déjà une offre en transport collectif. La question qui se pose alors est de savoir si elle est vraiment homogène au vu des populations à desservir et des besoins de déplacement à satisfaire. C'est la principale question que l'on peut se poser concernant l'espace central interurbain.

Ce secteur est actuellement desservi, suivant que les communes appartiennent ou non à l'un des deux PTU du secteur, par des lignes de la CTPM, de la CTRB ou du Conseil Général du Doubs.

La cartographie ci-après représente le niveau de service ainsi offert suivant les itinéraires.

Transports collectifs routiers desservant et traversant l'espace central interurbain (par niveau de service)



La comparaison du nombre de services en place à la population communale, montre qu'à taille équivalente, une commune comme Tallecourt, située dans le périmètre du DUPM, est infiniment mieux desservie que Feschel-Eglise, commune positionnée hors d'un périmètre urbain.

Des propositions d'harmonisation tarifaire

Quand il existe sur une même liaison plusieurs offres de transport, la possibilité pour l'utilisateur de s'en servir de façon complémentaire et banalisée passe par l'instauration d'une tarification commune.

C'est ce qui semble nécessaire en priorité sur la liaison Belfort-Montbéliard, pour laquelle se juxtaposent trois natures d'offre et trois politiques tarifaires.

La première difficulté à cette mise en place est la nécessaire coopération entre les autorités organisatrices concernées. L'analyse d'expériences antérieures montre que la mise en œuvre des principes d'intégration ou de communauté tarifaire est la clé essentielle de la progression des parts de marché du transport public.

L'estimation des budgets à prévoir et de l'impact de telles mesures sur la clientèle nécessitent des études spécifiques.

Des propositions de coordination

Les transports collectifs en place sur le périmètre de l'Aire Urbaine, on l'a dit, relèvent de plusieurs autorités organisatrices différentes.

L'information sur les services (plans de lignes, horaires, localisation des arrêts) peut exister de façon partielle, correspondant aux compétences de chacun, mais il n'existe aucun support qui permette actuellement une vision globale de l'ensemble ou qui mentionne les points de connexion entre réseaux (il faut lire de très près les guides horaires de la CTPM pour savoir si les bus desservent la gare de Montbéliard...).

L'information est le premier maillon d'une organisation intermodale des transports.

Mais la coordination peut toucher bien d'autres aspects : l'aménagement physique des correspondances, la coordination des horaires, la signalétique,...

L'essentiel des propositions faites ici concernant la SNCF, se préoccupent d'une meilleure coordination de l'offre ferrée avec les services routiers.

Les 12 propositions identifiées ont fait l'objet d'une pré-étude, sous forme de fiches synthétiques rappelant:

- la fonction ou la liaison à assurer
- le descriptif de la demande de déplacements
- le rappel de l'offre en place
- le diagnostic
- une proposition technique
- l'estimation du budget correspondant
- une proposition de montage institutionnel et financier

Elles sont jointes en annexe.

Le tableau ci-après rappellera simplement pour chacune,

- l'autorité organisatrice compétente,
- la proposition technique,
- une estimation du montant du déficit d'exploitation annuel (seule la création d'un réseau urbain à Héricourt implique des investissements, toutes les autres propositions n'engagent que des dépenses de fonctionnement).

Hiérarchiser ces propositions n'est néanmoins guère possible :

- elles ne sont pas toutes de même nature,
- elles relèvent d'organismes différents, et c'est à chaque organisateur de faire ses choix, dans le contexte institutionnel actuel.

Récapitulatif des propositions a court terme

Fiche	Intitulé	Autorité Organisatrice	Type de mesure	Déficit :
1	Desserte urbaine d'Héricourt	Ville d'Héricourt	création de réseau urbain	1 800 Kf
2	Périurbain du Nord Belfortain	S.M. Territoire de Belfort	raisonnalisation de l'offre existante	-
3	Périurbain du Doubs	CG du Doubs	création de transport à la demande	30 Kf
4	Périurbain d'Héricourt	CG de Haute Saône	création de transport à la demande	60 Kf
5	Desserte espace central interurbain	S.M. Territoire / DUPM / CG Haute Saône	coordination des offres existantes	-
6	Belfort-Delle	S.M. Territoire de Belfort	modifications d'exploitation	-
7	Belfort-Héricourt	Ville d'Héricourt / Région (TER)	desserte de la gare d'Héricourt cf fiche 1	-
8	Montbéliard-Héricourt	Ville d'Héricourt / Région (TER)	desserte de la gare d'Héricourt cf fiche 1	-
9	Belfort-Montbéliard	S.M. Territoire / DUPM / CG du Doubs	harmonisation tarifaire	-
10	Montbéliard-Delle	DUPM / S.M. Territoire	création d'une ligne	500 Kf
11	Delle-Héricourt	Région / DUPM	coordination d'offres existantes	-
12	liaison saisonnière de Delle	S.M. Territoire de Belfort	création de services	350 Kf

Assurer la desserte de la gare TGV

La première phase du TGV Rhin-Rhône, entre Mulhouse et Dijon, doit voir le jour dans une petite dizaine d'années.

Les études d'Avant Projet Sommaire sont terminées depuis l'été 1997. Elles ont permis de dégrossir la consistance du projet et de cerner ses principales conséquences pour l'Aire Urbaine :

- la création d'une gare TGV nouvelle à Meroux, entre Belfort et Montbéliard, pour la desserte de l'Aire Urbaine et de son arrière-pays,
- la desserte de cette gare par une trentaine de TGV quotidiens.

Cette nouvelle ligne à grande vitesse est en effet destinée à assurer des liaisons longue distance Est -Ouest (Allemagne- Suisse- Alsace- Paris) d'une part ou Nord-Sud (Allemagne- Suisse- Alsace- Lyon- Méditerranée) via la Franche-Comté, avec deux gares nouvelles à Besançon et dans l'Aire Urbaine.

Les temps de trajet sur ces grandes liaisons seront considérablement améliorés, puisqu'il faudra 2h20 pour aller de Meroux à Paris en TGV, contre 3h40 en train classique actuellement au départ de Belfort et 4 h au départ de Montbéliard

Les études préalables à l'enquête d'utilité publique, plus précises que l'APS, devraient démarrer dans le second semestre 1998 et durer un an.

Elles comporteront l'étude approfondie de l'incidence de l'arrivée du TGV sur l'ensemble du système ferroviaire régional : modifications des liaisons régionales et nationales, possibilité de réaffectation des créneaux rendus disponibles sur voies classiques pour d'autres circulations, impacts des transferts de clientèles des gares centrales aux gares TGV, ...

Une enquête d'utilité publique spécifique aura lieu, par ailleurs sur le dossier de la gare TGV.

La présente étude ne peut donc se substituer à ces travaux qui doivent être réalisés par les services de la SNCF, en concertation étroite

avec la Région, autorité organisatrice des transports ferroviaires.

Néanmoins, les éléments de l'étude d'APS permettent de réfléchir au principe de la desserte par les transports collectifs de la gare TGV de Meroux pour assurer correctement ses connexions avec l'ensemble du territoire de l'Aire Urbaine.

La gare de Meroux, une gare au cœur de l'Aire Urbaine

La gare nouvelle est localisée à 6,5 km de Belfort, 11 km de Montbéliard et 14 km d'Héricourt, à proximité du site universitaire de Sévenans.

Elle disposera d'une très bonne accessibilité en voiture grâce à sa proximité de l'autoroute A 36, de la RN 19, barreau de la future Transjuranne, et sa desserte directe par un échangeur.

Sa zone d'attraction couvrira un périmètre supérieur à 500 000 habitants : l'ensemble du territoire de l'Aire Urbaine, mais également les secteurs les plus à l'est de la Haute-Saône jusqu'à Lure et Luxeuil, le nord du Doubs, le Sundgau autour d'Altkirch et le Canton du Jura en Confédération Helvétique.

Les études chiffreront à 960 000 les passagers qui utiliseront cette gare chaque année, au départ ou à l'arrivée, soit une augmentation de 60% par rapport au trafic grandes lignes actuel des gares de Belfort et Montbéliard qui se monte à 610 000 passagers (avec une répartition 2/3 à Belfort pour 1/3 à Montbéliard).

La commune de Meroux appartient au périmètre de transports urbains de Belfort.

La desserte en transport collectif de la gare TGV, un enjeu limité

Les prévisions de la SNCF, dans le dossier d'avant-projet sommaire, font état d'une utilisation des transports collectifs routiers par 15% des passagers TGV dans une gare nouvelle, soit un trafic annuel de 150 000 voyageurs. Comparativement aux clientèles des réseaux de transport collectif dans l'Aire Urbaine, la desserte de la gare TGV représente un poids faible (entre 0,7 et 0,9 % de l'ensemble des déplacements annuels effectués en transport collectif —scolaire et transport employeurs compris).

On rappellera en effet à titre de comparaison les trafics annuels des réseaux du syndicat mixte du territoire de Belfort (6,9 millions de voyages annuels) et de l'agglomération montbéliardaise (4,2 millions).

Ces chiffres peuvent sembler modestes. Ils sont tout à fait comparables avec ceux issus d'une analyse du fonctionnement des gares nouvelles de la ligne TGV Sud-Est.

Cette étude montre en effet qu'une desserte routière de gare TGV doit répondre à plusieurs conditions pour être attractive pour les passagers et fonctionner à des conditions économiques satisfaisantes pour les collectivités :

- offrir une desserte de tous les TGV, en arrivée comme en départ. Une desserte qui n'assure pas la connexion avec tous les TGV n'est pas jugée fiable par les usagers et les incite à chercher d'autres modes d'accès (les navettes routières mise en place entre les villes de l'Aire Urbaine et l'Euroairport en sont un exemple manifeste).

- disposer des mêmes circuits d'information et de commercialisation que le TGV. Les passagers qui recherchent un horaire ou réservent un TGV pour Meroux doivent trouver dans le même temps l'information sur les trajets terminaux à leur disposition, voire même pouvoir acheter un titre valable pour la totalité de leur voyage TGV + trajet terminal.

- correspondre à des trajets d'une certaine distance. Pour les trajets courts, l'accompagnement en voiture et le taxi sont des modes de transport concurrents du transport collectif.

Une enquête réalisée en 1990 à la gare TGV de Montchanin avait ainsi montré des différences très fortes dans l'utilisation des transports collectifs terminaux, suivant la distance de la ville origine ou destination :

origine/ destination	distance à la gare TGV de Montchanin	part de la clientèle utilisatrice de cars
Le Creusot	10km	3%
Montceau Les Mines		
Chalon	30km	8%
Autun	40km	25%

Des propositions de desserte adaptées aux enjeux

Sur la base des hypothèses SNCF, la clientèle quotidienne de la gare TGV peut être estimée à 2600 passagers par jour, soit une moyenne de 100 voyageurs pour chaque TGV.

L'utilisation d'un transport collectif en trajet terminal par 15% de ces passagers permet d'estimer donc à 15, les passagers à acheminer avant ou après chaque TGV, toutes destinations confondues dans l'aire d'attraction de la gare.

En première approximation, on peut estimer que ces 15 passagers seront repartis entre Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle à raison de 2 à 8 passagers par destination.

La mise en place de services à la demande est la réponse tout à fait adaptée à une telle demande de déplacements. Effectués par des véhicules de gabarit réduit, ces services ne fonctionnent que s'il se présente un client en gare ou s'il demande par téléphone dans des délais convenus, à bénéficier du service depuis son domicile.

La SNCF a déjà fait appel à ce type de solutions pour la desserte de petites gares en secteur rural.

Les dessertes des agglomérations de Belfort et de Delle, à l'intérieur du périmètre des transports urbains belfortain seront des services urbains, la desserte des autres agglomérations se fera par des services interdépartementaux. Le service Méroux-Montbéliard, pourra comme l'actuelle ligne 29 CTPM/CTRB bénéficier des accords départementaux nécessaires pour être subdélégué aux autorités urbaines.

La définition technique précise de ces services, et donc l'estimation des budgets en lieu, ne pourra se faire qu'après publication des horaires TGV en gare. En effet, avec un " bon " cadencement des horaires TGV, un seul véhicule pourrait suffire pour effectuer les acheminements dans chaque direction. Dans le cas contraire, il faudrait en mobiliser plusieurs.

Quelques questions importantes pour l'avenir de la desserte ferroviaire du secteur

Sans anticiper sur les études à venir, un certain nombre de conséquences de l'arrivée du TGV dans l'Aire Urbaine peuvent être anticipées :

Le passage par la voie TGV des relations nord-sud ne libérera sur la voie actuelle qu'un nombre très limité de sillons.

La création de 5 à 6 aller-retours quotidiens Nord-Sud par TGV, en provenance de l'Alsace et à destination de Lyon va remplacer des trains express Lyon-Strasbourg, qui circulent actuellement à raison de 6 aller-retours quotidiens.

Cela amènera la suppression de ces express et entraînera la création de circulations compensatoires

Celles-ci auront pour objet de maintenir les possibilités de liaisons régionales (du type Lons-Besançon- Montbéliard) assurées par les express actuels.

En revanche, il semblerait que la voie classique ne soit pas utilisée actuellement aux limites de sa capacité et que le renforcement de services de type périurbain entre Belfort et Montbéliard soit d'ores et déjà techniquement envisageable.

Une des tâches importantes des collectivités, la Région au premier chef, sera par contre de s'assurer que l'arrivée du TGV ne pénalise pas les offres régionales et locales, et de profiter des opportunités

L'expérience des précédentes lignes à grande vitesse a montré qu'en séparant les fonctions, le TGV améliore sensiblement les liaisons à longue distance, mais peut avoir un effet négatif sur les relations plus courtes :

- les sillons disponibles sur voies classiques sont affectés prioritairement aux rabattements sur les gares TGV, et non aux dessertes de bassin d'emploi,
- les temps de trajet sur les relations intercités régionales peuvent avoir tendance à se dégrader après l'ouverture de la ligne TGV :

en effet ces relations sont souvent assurées au départ par des grands express, qui seront remplacés ensuite par des services de cabotage régionaux, moins rapides.

Par ailleurs, la remise en état de l'infrastructure ferroviaire entre Belfort et Meroux, par la ligne désaffectée de Delle, est intégrée dans les investissements du TGV : elle est indispensable pour la phase de travaux.

Après ouverture de la ligne TGV, cette remise en état rend possible la création de services TER entre la gare nouvelle et Belfort, voire entre la gare nouvelle et d'autres destinations régionales par prolongation de services existants (Montbéliard avec rebroussement à Belfort, Vesoul-Lure, Épinal-Luxeuil,...).

L'arrivée du TGV va diminuer le trafic des gares centrales de Belfort et Montbéliard, sans remettre en cause leur fonctionnement et déstabiliser leur environnement.

L'ouverture de la gare TGV va transférer à Meroux une partie du trafic grandes lignes actuel des gares centrales de Montbéliard et Belfort, estimé à 610 000 passagers/an pour les deux gares, soit environ 1700 passagers par jour.

Ce trafic ne représente qu'une part du trafic actuel de ces gares, qui est composé également du trafic TER régional et en échange avec l'Alsace, de trafics express non concernés par le TGV.

Actuellement, le trafic annuel cumulé des deux gares de Belfort et Montbéliard se situe à hauteur de 2,4 millions de voyageurs. C'est un quart de ce trafic qui sera transféré sur la gare nouvelle. Mais cette " perte " peut tout a fait être compensée à moyen terme par une croissance du trafic TER régional et éventuellement par la desserte du périurbain et par les acheminements sur la gare TGV.

Vers un réseau d'aire urbaine

Structuration de l'offre de transports collectifs autour d'axes lourds

Axes lourds : le fer ou la route ?

La première partie du volet " Transports collectifs " de l'étude d'aménagement de l'espace central interurbain a permis de formuler un certain nombre de propositions pour une amélioration à court terme de la desserte TC de l'Aire Urbaine.

Ces propositions ont été élaborées dans un souci constant de pragmatisme, pour satisfaire la demande de déplacements identifiée en s'appuyant sur l'offre existante (réseaux urbains, services routiers départementaux, services ferroviaires régionaux et nationaux).

S'échapper des schémas traditionnels de pensée

Une réflexion sur la mobilité, entreprise à une telle échelle, ne peut se limiter à la dichotomie habituelle séparant une approche automobile et des modes jugés dès le départ comme alternatifs.

Face à la saturation endémique de toute infrastructure routière, seule une version multimodale de la gestion des déplacements, est susceptible de produire des résultats efficaces.

Si l'on se demande maintenant comment le transport collectif peut contribuer à l'aménagement du territoire de l'Aire Urbaine, il est évident que les offres existantes ne sont pas a priori conçues pour apporter une réponse globale à la demande de déplacements s'exprimant à l'échelle du territoire.

La route

Les réseaux urbains proposent un niveau de service élevé (amplitude, fréquence, finesse de desserte...) pour répondre à la demande s'exprimant à l'intérieur des périmètres de transport urbain, même si le réseau de Belfort est un peu atypique en ce sens qu'il vise à desservir un territoire excédant largement l'agglomération belfortaine.

On notera cependant l'effort entrepris avec la mise en place de la ligne «29 express» entre Montbéliard et Belfort pour répondre à une demande de déplacements " de niveau Aire Urbaine " en sortant du cadre trop restreint des périmètres urbains.

Les services routiers départementaux sont organisés à une échelle plus proche de celle de l'Aire Urbaine, mais les découpages administratifs font qu'ils ne peuvent proposer une offre globale cohérente (on trouve en effet sur l'Aire Urbaine des services organisés par les départements du Doubs, de la Haute-Saône et du Territoire de Belfort). De plus, les services départementaux, même réguliers, transportent essentiellement une clientèle scolaire. Le fait est qu'ils ne satisfont pas actuellement les demandes de déplacements pour d'autres motifs.

Le fer

Les services ferroviaires sont certainement plus à même de répondre à une demande de déplacements entre les différents pôles de l'aire urbaine. Régionaux ou nationaux, des services existent aujourd'hui entre Montbéliard, Héricourt et Belfort, même s'ils ne sont pas toujours adaptés à une demande de déplacements locaux (services mal calés sur les horaires de travail par exemple).

Le fer présente en outre l'intérêt de s'inscrire fortement dans le territoire. Il est en cela plus structurant qu'un transport collectif routier. Un transport collectif routier doit en outre, pour offrir un niveau de service relativement élevé et constituer une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière, ne pas être soumis aux mêmes aléas de circulation que cette dernière. Un transport collectif routier efficace et structurant devra donc être en site propre ; mais il restera quoi qu'il en soit plus " fragile " qu'un site propre ferroviaire.

Les infrastructures routières pourraient servir de support à une offre de transport collectif assurant la liaison entre les différents pôles de l'Aire Urbaine (Belfort, Montbéliard, Delle, Héricourt). C'est déjà le cas avec la ligne «29 express» qui emprunte l'autoroute A36 entre Montbéliard et Belfort. Entre Belfort et Delle, l

a RN19 accueille aussi une ligne de bus de la CTRB. Ces services sont d'un bon niveau et connaissent une fréquentation satisfaisante. Peuvent-ils pour autant constituer l'ébauche d'un réseau d'aire urbaine ? Sont-ils suffisamment attractifs (fréquence, temps de trajet, amplitude...) ? S'inscrivent-ils assez fortement dans l'espace ?

L'Aire Urbaine est équipée d'un certain nombre d'infrastructures ferroviaires qui, elles aussi, permettraient d'assurer la desserte interne du territoire en reliant ses pôles entre eux. Certaines de ces infrastructures sont en exploitation (Montbéliard-Héricourt-Belfort) ; d'autres ne le sont plus (Belfort-Delle). Les unes comme les autres peuvent-elles constituer l'armature d'un réseau d'aire urbaine ? Dans quelles conditions permettront-elles de relier entre eux les pôles urbains ? Comment les offres développées au niveau de chaque pôle devront-elles s'articuler avec cette offre structurante ?

Une desserte ferrée pour relier les pôles urbains

L'axe Belfort - Delle

Quelle demande à satisfaire ?

Delle est un pôle secondaire du territoire. L'étude de la demande de déplacements a montré l'existence d'un besoin de liaisons avec le pôle principal Belfort. Actuellement, 5800 déplacements quotidiens ont lieu entre le secteur de Delle et l'agglomération Belfortaine (30% travail, 20% école, 50% autres motifs). 300 lycéens et 300 actifs sont en échange entre Delle ville et Belfort.

L'axe " Belfort-Delle " est actuellement desservi par une ligne du réseau suburbain de la CTRB : la ligne 31.

Cette ligne comprend 12 services échelonnés entre 6h00 et 20h00.

Le terminus côté Belfort est à l'Hôpital.

Le terminus côté Delle est à la Gare.

La ligne dessert entre Belfort et Delle : Danjoutin, Andelnans, Sévenans, Meroux, Bourogne, Morvillars, Grandvillars, Joncherey.

Un certain nombre de renforcements scolaires ont été mis en place pour assurer les déplacements " domicile-école ", principalement dans le sens " Delle-Belfort " (9 renforcements de Delle vers Belfort le matin, 8 de Belfort vers Delle le soir).

Le durée du trajet de terminus à terminus est de l'ordre de 45 minutes, pour une ligne d'environ 23 km. La vitesse commerciale du service est donc de l'ordre de 30 km/h.

Pour une offre kilométrique annuelle de 280 674 km, la fréquentation de la ligne 31 est de 416 254 voyages (données CTRB 1996).

Quelle offre mettre en place ?

Dans quelles conditions l'infrastructure ferroviaire existant entre Belfort et Delle pourrait-elle être remise en service pour répondre à la demande de déplacements identifiée plus haut ?

Longue de 21 km, la voie ferrée reliant Belfort à Delle comporte, outre celles des terminus, 3 gares intermédiaires, situées à Meroux, Morvillars et Grandvillars.

Une remise en service de cette ligne permettrait donc de répondre à la demande de déplacements de pôle à pôle (particulièrement celle des lycéens de Delle se rendant à Belfort).

Les villages de Grandvillars et Morvillars seraient également reliés à Delle et Belfort dans de bonnes conditions.

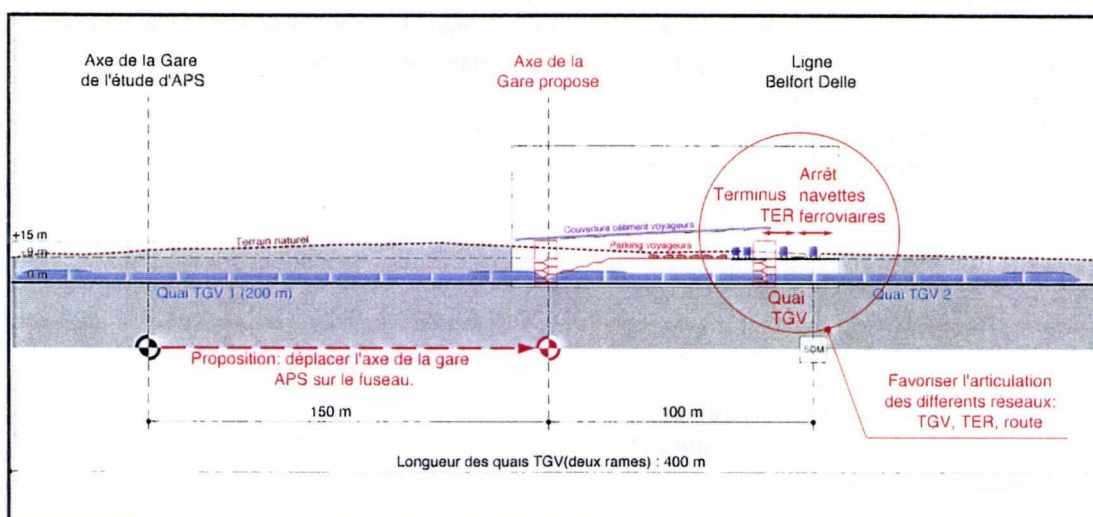
A Meroux, la ligne desservirait la gare du futur TGV Rhin-Rhône.

Celle-ci deviendrait ainsi un véritable pôle d'interconnexion regroupant ligne TGV - navette ferroviaire Belfort / Delle - desserte TER - accès automobile performant.

En revanche, par rapport à la desserte actuelle par la ligne CTRB 31, ne seraient plus desservis directement : Andelnans (dans l'attente d'une mobilisation s'articulant autour de cette desserte collective), Sévenans, Joncherey.

Les trois premiers de ces arrêts se trouvent clairement dans l'aire d'influence de Belfort. Si l'on devait maintenir une partie de la ligne 31 pour assurer leur desserte, ce serait donc naturellement celle partant de Belfort.

Le village de Joncherey ne serait plus desservi directement.



Reste le cas de la Z.I. de Bourogne, qui est actuellement desservie par la ligne 31. Si l'on observe l'horaire de cette ligne, on peut constater que la desserte de la Z.I. est assurée pour les salariés de l'agglomération belfortaine travaillant à Bourogne (2 allers le matin, 1 retour le soir).

La ligne 31 redessinée aurait donc ses terminus à Belfort et à Sévenans, avec quelques prolongements à Bourogne pour les salariés de la Z.I.

La question pourrait alors se poser du couplage de cette nouvelle ligne 31 avec la ligne actuelle " Spéciale IPSÉ ", conçue pour assurer le transport des étudiants de l'IPSÉ logés à Belfort dans le quartier des Glacis.

Reste à régler les problèmes des renforcements scolaires. L'intérêt d'une desserte routière est qu'elle peut quitter son itinéraire régulier pour desservir " au plus près " les pôles d'habitat proches. Ainsi, les renforcements de la ligne 31 actuelle desservent les villages de Réchésy, Courtelevant, Faverois, Méziré, Froidefontaine, Charmois ; ce que ne pourra pas faire une desserte ferroviaire. Deux possibilités sont dès lors offertes :

ou bien on maintient la desserte de ces " écarts " par les moyens routiers actuels (en fait, on réduit la ligne 31 à ses renforcements). Pour les scolaires de ces villages, le niveau de service ne changera pas : ils auront toujours accès directement à leurs établissements scolaires.

ou bien on organise un service de rabattement depuis ces " écarts " vers les gares de la ligne ferroviaire (Réchésy, Courtelevant, Faverois, Joncherey sur Grandvillars – Méziré, Froidefontaine, Charmois sur Morvillars). Les scolaires auront alors à supporter une rupture de charge supplémentaire.

Ce problème de la rupture de charge se pose aussi aux terminus. Actuellement, la ligne 31 dessert, selon les services, 4 ou 5 arrêts dans Belfort et 3 ou 4 arrêts dans Delle, dont les gares. Une desserte ferroviaire ne desservira évidemment que les gares. Même pour une clientèle " captive ", la multiplication des ruptures de charges s'avère rapidement pénible. Un usager " non-captif " ne supporte

généralement pas plus d'une rupture de charge.

Dans un premier temps, le niveau de service de la ligne ferroviaire devrait répondre à deux exigences :

assurer l'écoulement des flux de voyageurs actuellement transportés par la ligne 31

offrir une fréquence assez attractive pour susciter un report des usagers de la voiture particulière sur la nouvelle desserte TC

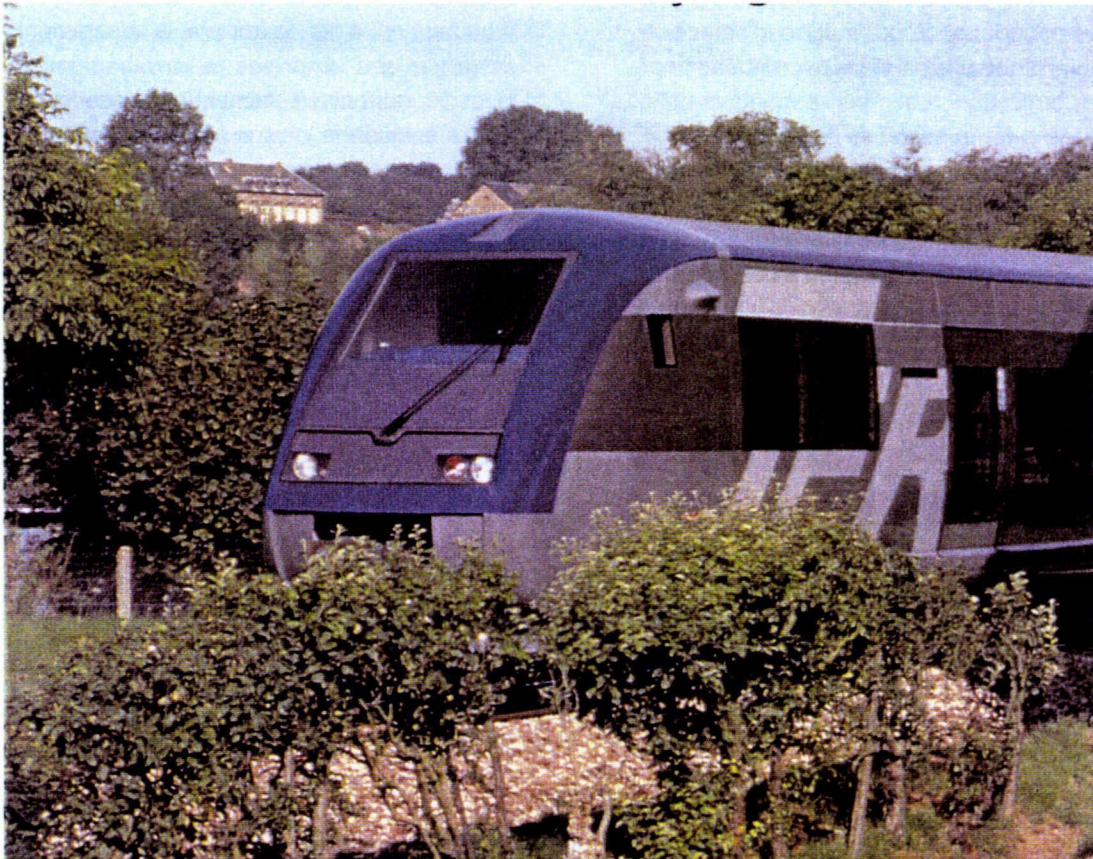
Pour pouvoir répondre à ces exigences, il faut au préalable se poser la question du choix à faire en matière de mode d'exploitation. Dans une première approche, nous ferons l'hypothèse que la ligne est exploitée en mode ferroviaire classique. C'est le mode le plus aisé à mettre en place sur une infrastructure existante, puisqu'il fait appel à des matériels, infrastructures et procédures d'exploitation qui sont quasiment unifiées sur l'ensemble du réseau français. Il est totalement compatible avec les circulations grandes lignes ou TGV sur le réseau classique, sous réserve de ne pas surcharger les lignes. Il présente en outre l'avantage d'être modulaire et de pouvoir être établi en plusieurs phases, en fonction des possibilités de financement et de la montée en puissance du trafic.

Le matériel mis en place pourrait être un autorail X 73 500, de 80 places assises. Ce sont les hypothèses retenues concernant le transport des scolaires (services spéciaux ou rabattements ?) qui devraient en toute rigueur permettre de déterminer le nombre d'autorails à mettre en service.

Il semble toutefois difficile de dimensionner le parc à mettre en place à partir la demande de déplacements " domicile-école ". En effet, le matin, en plus du service régulier, ce sont 7 autocars qui amènent les lycéens de Delle et des environs à Belfort pour 7h45. Ce sont donc 6 autorails (d'une capacité supérieure à celle des autocars) qu'il faudrait mettre en service entre Delle et Belfort pour assurer le même niveau d'offre. Ce parc serait évidemment surdimensionné pour répondre à la demande de déplacements le reste de la journée.

Il semble plus prudent de définir a priori une fréquence attractive ne nécessitant pas la mise en place de moyens surdimensionnés, quitte à maintenir dans un premier temps des moyens parallèles (services spéciaux) permettant d'écouler la surcharge à l'heure de pointe. On pourrait ainsi préconiser un cadencement à LA DEMI-HEURE en heure de pointe et A L'HEURE en heure creuse. Outre qu'il est facilement mémorisable, ce cadencement permettrait, dans une première phase, une exploitation de la ligne avec deux véhicules. A une vitesse commerciale de 60 km/h, un service prendrait en effet de l'ordre de 25 minutes.

La tarification de la liaison Belfort-Delle serait celle du réseau urbain (CTRB).



L'autorail X 73 500

Quelle organisation ?

L'organisation des liaisons ferroviaires fait l'objet de conventions passées entre la région et la SNCF (article 22-1 de la LOTI). La compétence régionale est optionnelle ; elle est marquée par l'inscription des liaisons ferroviaires au plan régional des transports qui est établi après avis des conseils généraux et des autorités organisatrices urbaines.

En l'état actuel des textes, aucune autorité organisatrice n'a spécifiquement en charge la desserte ferroviaire périurbaine. La ligne Belfort-Delle a cependant ceci de particulier qu'elle est entièrement située à l'intérieur du périmètre des transports urbains de l'agglomération de Belfort. Le service n'étant pas inscrit à l'heure actuelle au plan régional des transports, on pourrait donc estimer que l'autorité urbaine est la seule compétente pour son organisation. Il semble toutefois difficile de ne pas lui associer la région. La SNCF considère pour sa part qu'elle ne s'engagera pas dans une démarche de conventionnement avec d'autres autorités organisatrices que la région sans l'accord de celle-ci.

La desserte Belfort-Delle pourrait ainsi être prise en charge par exemple par un syndicat mixte réunissant l'autorité urbaine et la région

La SNCF assure les missions de gestion de l'infrastructure prévues par la loi du 13 février 1997 créant RFF (article 1^{er}). La loi a malgré tout conservé à la SNCF une part de la propriété des infrastructures (exemple : les gares). Les biens immobiliers appartenant à RFF, affectés au transport ferroviaire et aménagés spécialement à cet effet, ont le caractère de domanialité publique (article 11, alinéa 1^{er}). La cession du domaine public ferroviaire par RFF à l'autorité urbaine est peu envisageable. D'une part, il existe toujours une exploitation ferroviaire sur l'emprise (fret). D'autre part, en région frontalière, le caractère stratégique des emprises ferroviaires fait qu'elles pourront difficilement être cédées par l'Etat. La solution la plus simple consisterait donc en une convention d'autorisation d'occupation du domaine public ferroviaire, passée entre RFF et l'autorité urbaine.

Quel financement ?

Le coût d'une réhabilitation lourde de la voie s'établit à environ 2,5 à 3 millions de francs au kilomètre de voie, selon que l'on utilise des rails neufs ou rénovés, et selon le niveau préalable de qualité de l'infrastructure.

L'équipement en passages à niveau automatisés compatibles avec les circulations voyageurs revient à 0,5 million de francs pièce.

Le coût des autorails X 73 500 est estimé en 1998 entre 8 et 9 millions de francs pièce.

Le coût d'investissement de la liaison ferroviaire Belfort-Delle s'établirait donc, pour 21 km de voie, 5 passages à niveau, 2 autorails, à environ 80 millions de francs hors signalisation nouvelle et hors aménagement des stations urbaines.

Actuellement, le coût d'exploitation de la ligne 31 de la CTRB (40 services de 23 km, soit environ 920 km par jour) peut être estimé :

dans une hypothèse haute (20 F/km), à environ 20 000 F/jour

dans une hypothèse basse (15 F/km), à environ 15 000 F/jour

En mode ferroviaire, le coût d'exploitation de la liaison Belfort-Delle (48 services de 21 km, soit environ 1000 km par jour) pourrait être :

dans une hypothèse haute correspondant aux normes actuelles de la S.N.C.F. (80 F/km), d'environ 80 000 F/jour

dans une hypothèse raisonnable (40 F/km), d'environ 40 000 F/jour

En faisant abstraction de la mise en place de services spéciaux éventuels et/ou du maintien d'une partie de la ligne 31 et/ou de l'organisation de rabattements, le déficit d'exploitation annuel du service augmenterait donc d'un montant compris entre 10 et 25 millions de francs. Ces chiffres sont à comparer avec la subvention d'exploitation versée actuellement par le Syndicat Mixte du Territoire de Belfort à son exploitant : 32 millions de francs pour l'année 1996.

Face à ces dépenses (environ 80 millions de francs d'investissement, de 10 à 25 millions de francs d'augmentation annuelle du déficit d'exploitation), une ressource nouvelle pourrait être envisagée. Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dotées d'un transport en commun en site propre, le taux du versement transport peut en effet être porté à 1,75 %.

A Belfort, au taux actuel de 1 %, le produit net du versement transport est de 43,8 millions de francs. Le passage au taux maxi autorisé représenterait donc une ressource supplémentaire annuelle de 32,8 millions de francs.

L'axe Montbéliard - Belfort

Quelle demande à satisfaire ?

Il existe actuellement des besoins d'échanges très importants entre les deux pôles principaux de l'Aire Urbaine.

400 lycéens et 300 étudiants sont en échange entre les deux villes. Les trois quarts de ces échanges ont pour destination Belfort.

600 actifs sont en échange entre les deux villes. 3 500 actifs sont en échange entre les deux agglomérations.

L'axe " Montbéliard-Belfort " est actuellement desservi par deux lignes communes aux deux réseaux urbains : la ligne 29 et la ligne directe Belfort-Montbéliard (appelée aussi dans cette étude " 29 express ").

La ligne 29 comprend 12 services échelonnés entre 7h00 et 20h00. Elle dessert toutes les communes entre Montbéliard et Belfort.

La ligne directe comprend 6 services échelonnés entre 7h00 et 19h00. Elle emprunte l'autoroute A36 entre la gare de Montbéliard et celle de Belfort. Ses terminus sont aux pôles universitaires des deux villes.

Elle s'adresse donc particulièrement à une clientèle d'étudiants. Elle est aussi la ligne qui permet de relier le plus rapidement en transport collectif routier les deux pôles principaux de l'agglomération (18 minutes entre les deux gares).

Mais la liaison en transports collectifs la plus rapide entre les gares des deux villes est la liaison ferroviaire Montbéliard-Héricourt-Belfort (13 minutes pour les services ne s'arrêtant pas à Héricourt, 15 minutes pour les services s'y arrêtant).

Sur le plan de la vitesse commerciale, cette liaison est donc tout à fait performante et pourrait constituer une alternative crédible à l'usage de la voiture particulière si elle était conçue pour faire de la desserte locale de l'Aire Urbaine. Ce qu'elle n'est pas.

Quelle offre ?

Les services existant actuellement sur la ligne ferroviaire Montbéliard-Belfort sont des services régionaux (TER et EIR) ou nationaux (grandes lignes). Leurs horaires ne sont pas calculés pour permettre de se déplacer d'un point à l'autre de l'Aire Urbaine pour les motifs les plus courants (domicile-école, domicile-travail).

Le matin par exemple, seuls deux services partent de Montbéliard pour se rendre à Belfort entre 7h00 et 9h00. Le soir, seuls trois services permettent de rentrer de Belfort à Montbéliard entre 17h00 et 19h00. Dans l'autre sens, la situation est identique.

Une bonne partie des quelque 20 services permettant de relier les deux villes fonctionnent en fait en heures creuses (8 services dans chaque sens entre 9h00 et 17h00).

Dotée d'une vitesse commerciale très attractive, la liaison ferroviaire Montbéliard-Belfort ne pourra attirer de nouvelles clientèles locales qu'en offrant des horaires adaptés et une meilleure fréquence.

Comme pour la liaison Belfort-Delle étudiée précédemment, on pourrait préconiser un cadencement A LA DEMI-HEURE en heure de pointe et A L'HEURE en heure creuse.

Dans une logique de desserte performante de l'Aire Urbaine, tous les services devraient s'arrêter à Héricourt.

Sur cette base, l'offre actuelle serait suffisante en heure creuse ; il faudrait simplement mieux la répartir.

Par contre, en heure de pointe, dans chaque sens, il manquerait trois services le matin et deux services le soir ; les services existants demandant eux aussi à être mieux répartis.

Ces services supplémentaires pourraient être assurés avec des moyens ferroviaires classiques (autorail X 73 500). Un seul autorail devrait permettre d'assurer les services manquants en heure de pointe, à condition de pouvoir répartir librement les services existants.

Cet autorail pourrait être utilisé en heure creuse sur l'axe " Belfort-Delle " (par exemple pour permettre l'accès depuis Montbéliard et Héricourt à la gare d'interconnexion de Meroux -TGV. Il faudrait toutefois que toutes les dessertes en heure creuse sur l'axe " Montbéliard-Belfort " puissent être assurées au moyen des services régionaux existants. Le passage d'une ligne à l'autre se ferait à Belfort (rebroussement ou shunt).

Une exploitation simultanée des deux liaisons ferroviaires pour une desserte interne de l'Aire Urbaine (Montbéliard-Héricourt-Belfort-Meroux TGV-Delle) exigerait évidemment une optimisation des moyens mis en place.

La liaison ferroviaire ainsi redéfinie ne devrait pas concurrencer directement les liaisons routières existantes. Elle ne saurait remplacer en tout cas la ligne 29 actuelle, dont la vocation est de desservir les communes situées entre Montbéliard et Belfort le long de l'autoroute. Quant à la ligne directe par A36, on peut supposer que la clientèle étudiante qui la fréquente accepterait mal de se voir imposer une ou deux ruptures de charge supplémentaires pour rejoindre les pôles universitaires de Belfort et Montbéliard.

La réouverture de la ligne entre Montbéliard et Audincourt (non chiffrée dans la présente étude) pourrait permettre la création d'une station au droit du tunnel sous la Petite Hollande. Cet arrêt, avec des aménagements mineurs (quais, escalators, ascenseurs) offrirait une desserte exceptionnelle des équipements publics de la ZUP (tribunal, Assedic, CAF, ...). Le complexe universitaire des Portes du Jura se situerait à une distance acceptable de cette station.

La tarification de la liaison Montbéliard-Héricourt-Belfort devra être cohérente avec celle des réseaux urbains et permettre la correspondance avec eux.

Quelle organisation ?

Comme cela a été rappelé plus haut pour la liaison Belfort-Delle, l'organisation des liaisons ferroviaires fait l'objet de conventions passées entre la région et la SNCF (article 22-1 de la LOTI). La compétence régionale est optionnelle ; elle est marquée par l'inscription des liaisons ferroviaires au plan régional des transports qui est établi après avis des conseils généraux et des autorités organisatrices urbaines.

Toute adaptation des horaires de ces liaisons ferroviaires ne pourrait donc être décidée que par la région.

La mise en place de navettes supplémentaires ne pourrait elle aussi se faire qu'avec l'accord de la région, en fonction de ses sillons disponibles, lesquels seront évidemment modifiés à l'arrivée du TGV Rhin-Rhône.

La région est donc un des acteurs incontournables de tout aménagement d'une liaison ferroviaire cadencée entre Belfort et Montbéliard, les autres acteurs étant les autorités organisatrices urbaines.

Si un réseau urbain est mis en place à Héricourt (voir propositions à court terme), la ligne Montbéliard-Belfort traverserait en effet successivement trois périmètres de transport urbain. Cette offre ne relèverait donc de la compétence d'aucun des trois départements desservis (Doubs, Haute-Saône, Territoire de Belfort).

On pourrait dès lors imaginer différentes modalités de prise en charge de la nouvelle desserte ferroviaire :

la région pourrait rester autorité organisatrice au sens de la LOTI et les différentes autorités urbaines passeraient avec elle des conventions financières avec un volet investissement (mise à disposition des navettes supplémentaires) et un volet exploitation (fonctionnement des navettes supplémentaires + intégration tarifaire pour l'ensemble des services)

la région pourrait garder sa compétence d'organisation pour les services existants (en passant des conventions financières avec les autorités urbaines pour l'intégration tarifaire) et la déléguer pour les navettes supplémentaires. Les autorités urbaines, préalablement autorisées par RFF à occuper le domaine public ferroviaire, prendraient alors en charge les coûts d'investissement et d'exploitation correspondants.

marquant leur volonté de porter un projet d'intérêt commun, les autorités urbaines, la région, voire les départements, pourraient constituer un syndicat mixte prenant en charge l'organisation globale des services : information multimodale, tarification intégrée, aménagement et gestion des pôles d'échange, voire planification, relations entre aménagement et transport...

Quel financement ?

Nous ferons l'hypothèse que la mise en place d'une offre cadencée nécessite l'acquisition de 2 autorails type X 73 500 (cas où les services existants ne peuvent être réorganisés pour répondre à la demande d'heure de pointe).

Le coût d'investissement de la liaison cadencée Montbéliard-Belfort s'établirait à environ 18 millions de francs.

Le coût d'exploitation des navettes supplémentaires (10 services de 15 km, soit 150 km par jour) pourrait être :

dans une hypothèse haute (80 F/km),

d'environ 12 000 F/jour

dans une hypothèse raisonnable (40 F/km),

d'environ 6 000 F/jour

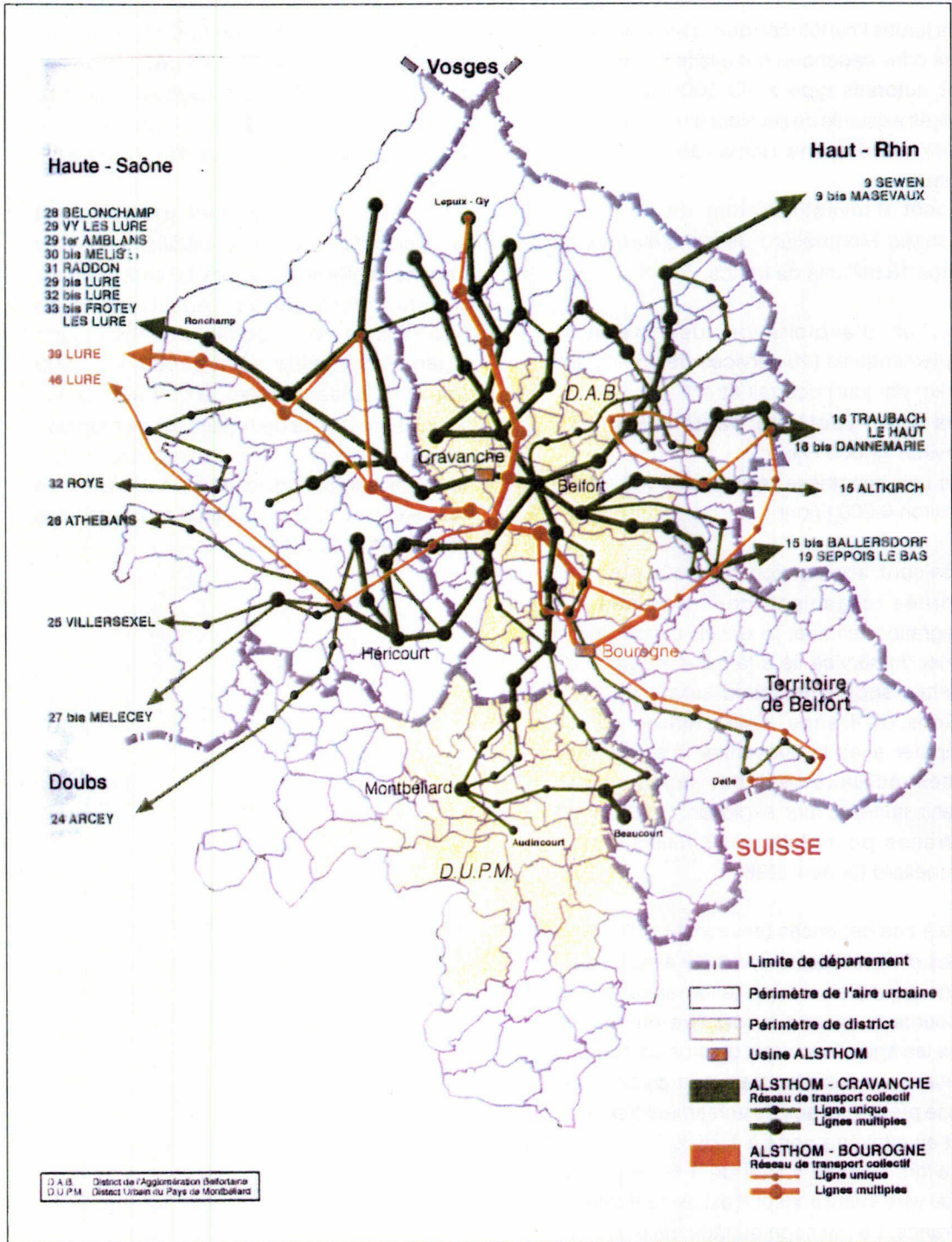
En faisant abstraction du coût pour les autorités organisatrices urbaines de l'intégration tarifaire, le déficit d'exploitation annuel du service lié à la mise en place de navettes supplémentaires serait de 2 à 4 millions de francs. Ces chiffres sont à comparer avec la subvention d'exploitation versée actuellement par les autorités organisatrices à leur exploitant : 32 millions de francs pour Belfort, 33 millions pour Montbéliard (année 1996).

Face à ces dépenses (environ 18 millions de francs d'investissement, de 2 à 4 millions de francs de déficit d'exploitation annuel), une ressource nouvelle pourrait être envisagée. Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants dotées d'un transport en commun en site propre, le taux du versement transport peut en effet être porté à 1,75 %.

A Belfort, au taux actuel de 1 %, le produit net du versement transport est de 43,8 millions de francs. Le passage au taux maxi autorisé représenterait donc une ressource supplémentaire annuelle de 32,8 millions de francs.

A Montbéliard, au taux de 0,90 %, le produit net du versement transport est de 51,3 millions de francs en 1997. Le passage au taux maxi autorisé représenterait donc une ressource supplémentaire annuelle de 48,6 millions de francs.

L'évocation du versement transport est l'occasion de rappeler la spécificité du Nord Franche Comté en la matière. En effet, les deux grands industriels de l'Aire Urbaine se caractérisent par l'importance du ramassage organisé par leurs soins (1500 sur 6500 employés chez Alstom, 8 000 sur 20 000 chez Peugeot). Les deux autorités de transport urbain perdent une part importante du versement transport, celui-ci, calculé sur la masse salariale, étant diminué au prorata des salariés «transportés».



Exemple du réseau de ramassage d'un groupe industriel : Alstom

une desserte ferrée pour structurer les offres urbaines

La mise en place de dessertes cadencées sur les liaisons ferroviaires Montbéliard-Belfort et Belfort-Delle a pour objectif premier de répondre à la demande de déplacements entre les principaux pôles de l'aire urbaine. Mais elle peut être aussi l'opportunité de structurer les offres urbaines autour des axes lourds que constituent ces dessertes.

Ainsi, à chacune de ses extrémités, la ligne Montbéliard-Belfort pourrait être complétée par des liaisons plus urbaines (vers Audincourt côté Montbéliard, vers Valdoie côté Belfort).

Ces liaisons complémentaires pourraient être de simples prolongements des dessertes cadencées inter-pôles étudiées plus haut. Elle permettrait alors à une clientèle plus large, à l'intérieur de chaque pôle, d'avoir accès sans correspondance à l'un des autres pôles de l'Aire Urbaine. Les conséquences de ces extensions sur le niveau de service des dessertes inter-pôles et sur leur coût seraient bien sûr à examiner en détails.

Ces liaisons pourraient aussi répondre à une demande de déplacements à l'intérieur des pôles urbains eux-mêmes (liaison Valdoie-Belfort Gare, liaison Audincourt-Montbéliard Gare). Elles permettraient d'effectuer directement des trajets réalisables aujourd'hui sur les lignes majeures des deux réseaux urbains :

à Belfort

Ligne 1 (Valdoie-Résidences)

213 541 voyages en 1996

à Montbéliard

DIAM (Audincourt-Montbéliard)

1 386 550 voyages en 1996

Ligne 2 (Audincourt-Béthoncourt)

1 847 400 voyages en 1996

A plus long terme, ces liaisons pourraient devenir les premiers éléments de véritables axes lourds urbains, en se dotant d'un mode ferroviaire adapté (type tramway) éventuellement doté de sa propre infrastructure, pour se substituer aux lignes de bus majeures des deux réseaux urbains.

A plus court terme, la priorité serait de connecter efficacement les réseaux urbains aux dessertes ferroviaires cadencées projetées. Les gares SNCF seraient ainsi appelées à devenir de véritables pôles multimodaux permettant le passage (le plus aisé possible) de l'offre urbaine (bus) à l'offre

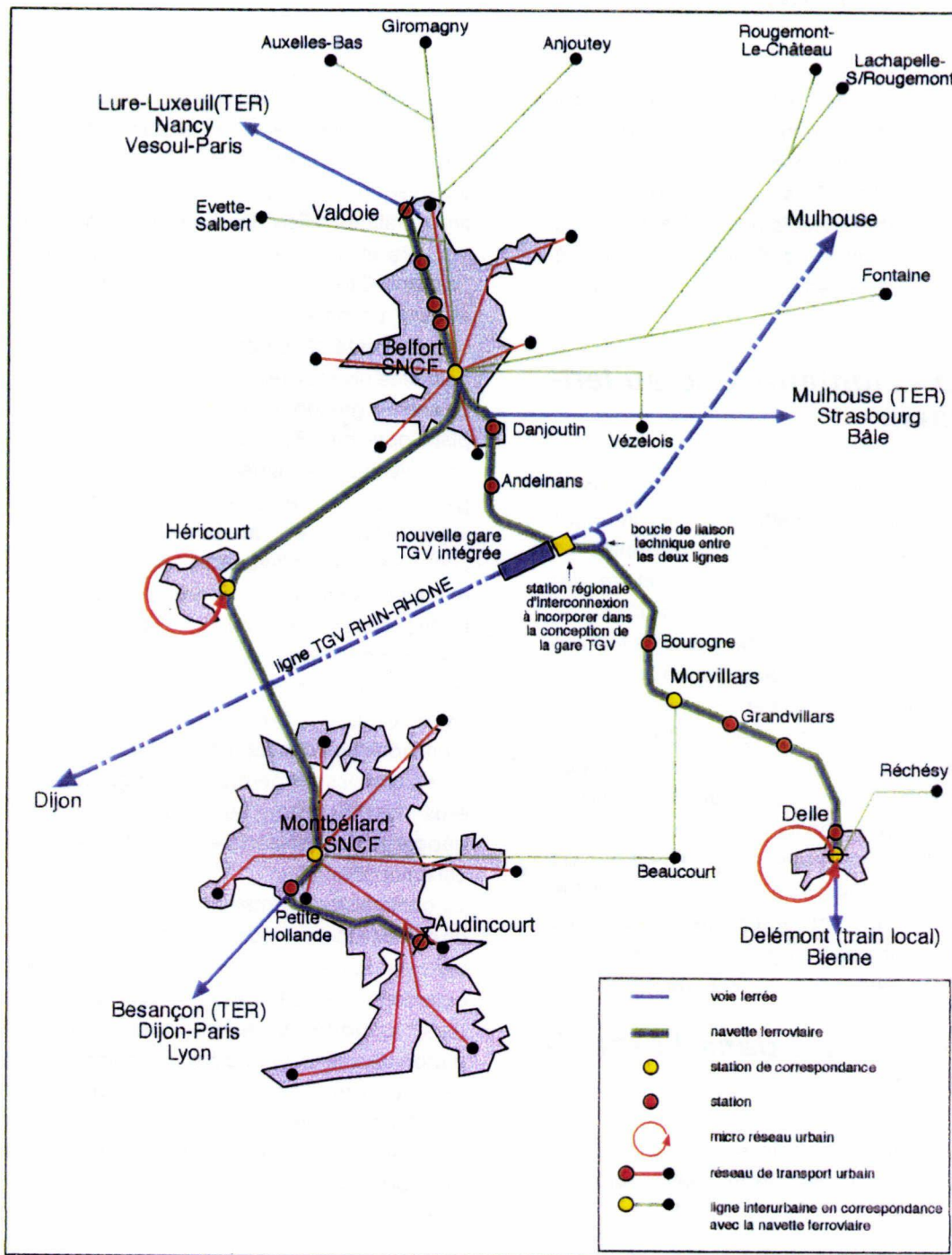
inter-pôles (train). La situation géographique de ces gares (celle de Belfort particulièrement, peu centrale) ne milite pas en faveur d'une réorganisation plus profonde des réseaux visant à faire des gares leurs points centraux.

Dans le cas d'Héricourt, où la création d'un réseau urbain est envisageable, la position très excentrée de la gare exigerait la mise en place d'une liaison performante, calée sur les horaires des trains, entre la gare et le centre-ville.

A Delle, la réouverture de la ligne serait l'occasion de se poser la question de la relocalisation plus centrale d'une station et de la réorganisation du micro-réseau urbain.



Le tram-train de Saarburg - Sarreguemine





TRANSPORT COLLECTIF DE L'AIRE URBAINE 2 000

Proposition de structuration

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - mai 1998



Quelle organisation pour un réseau d'aire urbaine ?

Plus qu'à la nécessité de mettre en place une offre TC lourde pour répondre à une demande de déplacements identifiée dès maintenant comme importante, la structuration de l'offre de transports collectifs autour d'axes lourds ferroviaires répond d'abord à une volonté d'aménager le territoire en utilisant l'outil transport.

Etre volontaire face au lendemain

L'enjeu est bien de mettre en place une offre de haut niveau permettant d'initier un report modal garant d'une certaine durabilité de l'agglomération (au sens large) et de son système de déplacements, et de définir sur le territoire de l'aire urbaine des axes forts de transport ayant vocation à devenir, au moins dans les zones agglomérées, des axes forts de développement urbain (l'offre mise en place ne sera performante que si l'espace urbain autour d'elle se structure et se densifie). Cet enjeu de durabilité est cohérent avec les objectifs poursuivis dans les plans de déplacements urbains, en projet à Belfort et en cours à Montbéliard, lesquels plans s'attachent particulièrement à prendre en compte l'interface urbanisme-transport.

Etre inventif dans l'organisation

Outre l'importance de son coût, une des principales difficultés de la mise en œuvre

d'une desserte cohérente et structurée à l'échelle d'une aire urbaine réside dans la complexité (bien française) de son organisation. Faut-il pour autant aller vers une organisation unifiée des transports collectifs (routiers et ferroviaires) à l'échelle de l'aire urbaine ? Ce n'est pas forcément souhaitable. Mais comment alors assurer la complémentarité des offres mise en place aux différents niveaux territoriaux ?

L'exemple grenoblois (parmi d'autres) est une piste possible. Pour apporter une réponse satisfaisante à la demande de déplacements générée par le phénomène de péri-urbanisation et en l'absence d'une autorité compétente aux différents niveaux territoriaux, le conseil général de l'Isère, le syndicat des transports en commun de l'agglomération grenobloise et le comité syndical du schéma directeur ont décidé de mettre en place une COMMUNAUTE DES TRANSPORTS regroupant 157 municipalités de la région urbaine.

Une commission permanente regroupe dix élus représentant les différentes zones géographiques de la région urbaine et le conseil général.

La commission permanente est épaulée par un comité technique dans lequel se retrouvent les services administratifs compétents des autorités organisatrices, des représentants des exploitants ainsi que l'agence d'urbanisme de Grenoble. La commission permanente s'est donné pour premiers objectifs de parvenir rapidement à une tarification commune et à une harmonisation des horaires.

Annexe

FICHE N°1	DESSERTE URBAINE D'HERICOURT
DEMANDE DE DEPLACEMENTS	Héricourt : chef-lieu de canton, pôle secondaire pour l'Est de la Haute-Saône, 9 700 h/bts, 2 300 emplois, 1 808 ha, 5 40 h/bts/km ² , 1 400 actifs employés sur place, 1 collège
OFFRE EXISTANTE	- quelques liaisons internes (centre, CES) assurées par la ligne 11 de la Haute-Saône Villersexle-Héricourt-Belfort (5A RQ)
DIAGNOSTIC	- renforcer l'offre à partir des quartiers pour desservir le centre et la gare
PROPOSITION TECHNIQUE	Pour un réseau « classique » - niveau d'offre en place dans les villes françaises de taille comparable : 13 km ² /an/hab - envisager un réseau de 1 200 000 km/an en 2 ou 3 lignes - pôles à desservir, entre autres : gare SNCF, ZI, centre, quartier de Chênivière, collège,...
BUDGET	- coût d'exploitation : 2 MF/an - coût d'investissement : 0,3 MF/an (pour 3 minibus amortis sur 5 ans) - prévoir des frais de mise en place - recette : 20 à 30% des coûts, soit 0,5 MF
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	- déficit prévisible : 1,8 MF/an - très difficile d'atteindre un regroupement intercommunal atteignant le seuil des 20 000 habitants, permettant l'instauration du Versement Transport - solution certainement lourde pour les finances communales - phase préalable : expérimenter de service à la demande, en attendant les taxiteurs en place

FICHE N° 2**DESSERTE PERIURBAINE DU NORD BELFORTAIN**

DEMANDE DE DEPLACEMENTS	Belfort, pôle d'attraction pour tous motifs de déplacements pour le Nord du Territoire 7 communes d'importance très inégale : Giromagny (3 200 hbts) Auxelles-haut, Lepuix, Rougemont, Vescemont (total 3 300 hbts) Lamadeleine, Riervescemont (total 100 hbts)
OFFRE EXISTANTE	Lignes interurbaines n° 35, 37 et 38 de la CTRB vers Belfort : - Giromagny (10 ARQ + renforts scolaires) - Lepuix (6 ARQ) - Rougemont (3 ARQ) - Vescemont (4ARQ) - Auxelles-haut (2AR sur Giromagny)
DIAGNOSTIC	- rationaliser et homogénéiser les dessertes
PROPOSITION TECHNIQUE	- A inclure dans la restructuration programmée des dessertes interurbaines de la CTRB
BUDGET	-
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	- Autorité Organisatrice : Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort

FICHE N° 3	DESSERTE PERIURBAINE DU DOUBS, HORS DUPM
DEMANDE DE DEPLACEMENTS	Audincourt et Hérimoncourt, pôles d'attraction pour 8 communes au sud (3800 hpts) : Abbevillers, Blamont, Bondeval, Dannemarie, Glay, Meslières, Roches-les-Blamont, Thulay Pour l'emploi, ces communes dépendent de Sochaux (10 à 20% des actifs) ou de Mandeure
OFFRE EXISTANTE	- la ligne 3E1 du Doubs assure au moins 1 ARQ Blamont-Glay-Meslières- Hérimoncourt-Audincourt - services spéciaux scolaires très développés dans le Doubs - ramassages employeur sur Sochaux et Mandeure
DIAGNOSTIC	- population et demande faible - offre en place quasiment centrée sur les scolaires - assurer un minimum d'accès à Hérimoncourt et Audincourt pour des déplacements type "autres motifs" (1 AR en demi-journée, par exemple un matin de marché à Hérimoncourt ou Audincourt) - pour les 8 communes identifiées
PROPOSITION TECHNIQUE	1 circuit de transport à la demande fonctionnant un matin par semaine Clientèle prévisible : 0,25 dépl/hbt/an = 1 000 clients
BUDGET	Coût forfaitaire : 700F/circuit/jour Budget annuel maxi : 35 KF Recettes : 10 à 15% des dépenses Déficit maxi : 30 KF
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	- Autorité Organisatrice : Conseil Général du Doubs - possibilité de subdélégation à une structure intercommunale - Participation financière à demander à la Région et au département

FICHE N° 4**DESSERTE PERIURBAINE D'HERICOURT**

DEMANDE DE DEPLACEMENTS Héricourt : 9 700 habitants, 2 300 emplois, pôle scolaire et administratif pour l'est de la Haute-Saône
19 communes (7 300 hbts) sont attirées vers Héricourt pour des déplacements autres motifs
12 des 19 (5000 hbts) ont 10% de leurs actifs employés à Héricourt

OFFRE EXISTANTE **ligne régulière 11 de la Haute-Saône (Villersexel-Héricourt-Belfort) :**
assure 5 ARQ Héricourt- Brévilliers (580hbts), et
1 A+2R Echenans-Héricourt (calé sur besoins scolaires)
ligne 55 du Doubs :
1ARQ Saulnot-Champey-Couthenans-Héricourt (horaires scolaires)
-services spécialisés scolaires de la Haute-Saône

DIAGNOSTIC - population et demande faible
- offre en place quasi-exclusivement centrée sur les scolaires
- assurer un minimum d'accès à Héricourt pour des déplacements type " autres motifs " (1 AR en demie-journée, par exemple le matin du marché)
- pour 18 communes (19 hors Brévilliers)

PROPOSITION TECHNIQUE 2 circuits de transport à la demande fonctionnant un matin par semaine :
A - Courmont- Belverne- Etobon- Chenebier-Chagey- Couthenans- Luze- Echenans (hbts)
B - Chavanne-Villers-Saulnot- Champey- Coisevaux- Trémoins- Verlans- Tavey- Vyans le Val(hbts)

Clientèle prévisible : 0,25 dépl/hbt/an = 1700

BUDGET Coût forfaitaire : 700 F/circuit/jour
Budget annuel maxi : 70 KF
Recettes : 10 à 15 % des dépenses
Déficit maxi : 60 KF

MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER - Autorité Organisatrice : Conseil Général de la Haute-Saône
- possibilité de subdélégation à une structure intercommunale

Participation financière à demander à la région et au département

FICHE N° 5**DESSERTE DE L'ESPACE CENTRAL INTERURBAIN****DEMANDE DE
DEPLACEMENTS**

secteur soumis à l'influence conjuguée des pôles de Belfort, Montbéliard et Delle :

- les déplacements de travail sont répartis sur les 3 bassins d'emploi de Montbéliard-Sochaux, Belfort et Héricourt
- les déplacements pour autres motifs respectent globalement les découpages administratifs (avec en plus le pôle secondaire de Delle)

**OFFRE EXISTANTE
(cf ANNEXE 1 page 21)**

vers Belfort

- ligne CTRB/CTPM 29 (12 Aller Retours Quotidiens)
- ligne CTRB 30 (6 ARQ)
- ligne CTRB 31 (12 ARQ + renforts scolaires)
- ligne CTRB 40, (3 ARQ)
- ligne spéciale IPSE (5 ARQ)

vers Montbéliard

- ligne CTPM 6 (25 ARQ)
- ligne CTPM 8 (12 ARQ)
- ligne CTPM 10 (20 ARQ)
- ligne CTPM 18 (3 ARQ)

vers Delle

- ligne CTRB 31 (12 ARQ)
- ligne 54 du Doubs pour Beaucourt (1 ARQ)
- minibus CTRB de Beaucourt

en complément

- services scolaires départementaux
- ramassages employeur de Sochaux et Alsthom

**DIAGNOSTIC
(cf annexe 2 page 22)**

- déplacements de travail : assurés en grande partie par les ramassages (40% de part de marché pour Sochaux)
- déplacements autres motifs : toutes les communes ont la possibilité d'un accès en TC à leur pôle d'attraction prioritaire, mais les niveaux d'offre sont très hétérogènes suivant les communes.
- le découpage institutionnel nuit à la lisibilité de l'offre en place

PROPOSITION TECHNIQUE

- à court terme, pas de modification de l'offre
- améliorer la coordination entre réseaux en termes d'information, de tarification, d'aménagement physique des correspondances

BUDGET**MONTAGE INSTITUTIONNEL
ET FINANCIER**

- Accords entre les AO en place

FICHE N° 6**LIAISON BELFORT- DELLE
(longueur 23 km)****DEMANDE DE DEPLACEMENTS**

Delle, pôle secondaire du Territoire. Besoins de liaisons avec le pôle principal Belfort.

- actuellement entre le secteur de Delle et l'agglomération belfortaine, 5800 déplacements quotidiens (30% travail, 20% école, 50% autres motifs)
- 300 lycéens et 300 actifs en échange entre Delle ville et Belfort

OFFRE EXISTANTE

- ligne CTRB 31 (12 ARQ + renforts scolaires) dessert au passage Bourogne et Sévenans
- temps de trajet : 40 à 50 mn
- ramassages employeur de GEC Alsthom sur Belfort et Bourogne, utilisés par 25% des salariés

DIAGNOSTIC

- part de marché des TC (y compris ramassages) sur les liaisons inter-agglos : 22%, chiffre très élevé
- niveau de service adapté à la demande

PROPOSITION TECHNIQUE

- améliorer l'accessibilité à la gare de Belfort (mieux répondre aux autres motifs de déplacement que travail et école)
- prévoir des services directs de bout en bout (en 30mn) cf fiche 12, desserte de la gare de Belfort

BUDGET

- modifications d'exploitation légères

**MONTAGE INSTITUTIONNEL ET
FINANCIER**

Autorité Organisatrice : Syndicat Mixte du Territoire de Belfort

FICHE N°7	LIAISON BELFORT-HERICOURT
DEMANDE DE DEPLACEMENTS	longueur : 11 km Héricourt, pôle secondaire de l'Aire Urbaine. Besoins de liaisons avec le pôle principal de Belfort. 60 jeunes d'Héricourt étudiants à Belfort
OFFRE EXISTANTE	- TER Franche-Comté : 10 ARQ en journée - ligne 11 de la Haute-Saône Villersexel-Héricourt-Belfort (5ARQ) - ramassages employeur de GEC-Alsthom à Belfort
DIAGNOSTIC	- une offre déjà bien dimensionnée par rapport à la demande - s'assurer des positionnements horaires des TER - problème d'accès à la gare d'Héricourt
PROPOSITION TECHNIQUE	- mettre en place une desserte interne d'Héricourt assurant les arrivées et les départs de la gare - étudier une tarification combinée SNCF/CTRB pour les correspondances
BUDGET	- cf desserte interne d'Héricourt (fiche 1)
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	A.O. réseau : ville d'Héricourt A.O. tarification : Région et Syndicat Mixte

FICHE N°8**LIAISON MONTBELIARD - HERICOURT
(longueur 8 km)****DEMANDE DE DEPLACEMENTS**

Héricourt, pôle secondaire de l'Aire Urbaine. Besoins de liaisons avec le pôle principal de Montbéliard.
40 jeunes d'Héricourt étudiants à Montbéliard

OFFRE EXISTANTE

- TER Franche-Comté : 10 ARQ en journée
- ligne 55 du Doubs Montbéliard -Héricourt -Saulnot (1 ARQ, horaires scolaires)
- services de ramassage vers Peugeot-Sochaux

DIAGNOSTIC

- une offre déjà bien dimensionnée par rapport à la demande
- s'assurer des positionnements horaires des TER
- problèmes d'accès à la gare d'Héricourt

PROPOSITION TECHNIQUE

- mettre en place une desserte interne à Héricourt assurant les arrivées et les départs de la gare
- étudier une tarification combinée TER/CTPM

BUDGET

- cf desserte interne d'Héricourt (fiche 1)

**MONTAGE INSTITUTIONNEL ET
FINANCIER**

A.O. réseau : Ville d'Héricourt
A.O. tarification : Région et DUPM

FICHE N° 9	LIAISON BELFORT - MONTBELIARD (longueur 15 km)
DEMANDE DE DEPLACEMENTS	Besoins d'échanges très importants entre les deux pôles principaux de l'Aire Urbaine. 400 lycéens et 300 étudiants en échange entre les deux villes (3/4 vers Belfort) 600 actifs en échange entre les deux villes, 3 500 entre les deux agglomérations
OFFRE EXISTANTE	- SNCF TER et grandes lignes : 15 ARQ en journée en 15 mn - Ligne CTPM/CTRB 29 normale : 12 ARQ en 30/50 mn - Ligne 29 express : 6 ARQ uniquement en pointe en 20/35 mn - plusieurs circuits scolaires du Doubs pour les élèves de Montbéliard vers Belfort 310 passagers SNCF, 700 sur ligne express, 1200 sur ligne 29 (cabotage)
DIAGNOSTIC	- offre SNCF calée sur autres fonctions régionales (peu de services en pointe, pas de cadencement, certaines plages horaires vides) - horaires route/fer très concurrentiels (la moitié des départs de la 29 express - 8/12 - sont à moins de 7mn d'un départ de train) - part de marché globale des TC faible (6% en moyenne, 2/3 par le train, 1/3 par les cars) - grande hétérogénéité des tarifications (billet à l'unité : 14F sur l'express, 21 F sur le train, abonnement mensuel express 340 F, AHT SNCF 53 F/sem) et aucune coordination tarifaire
PROPOSITION TECHNIQUE	- harmoniser les tarifications pour permettre un usage banalisé des différentes offres (idem fiches 7 et 8) - intégrer les circuits scolaires du Doubs dans l'offre régulière, pour améliorer le niveau de service en pointe (nécessite de régler la question tarifaire et d'offrir une intégration avec les titres urbains)
BUDGET	-
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	- accord inter AO urbaines (idem mise en place de la ligne 29) et accord avec SNCF et Région - accord avec le Département du Doubs pour scolaires

FICHE N° 10	LIAISON MONTBELIARD - DELLE (longueur 16 km)
DEMANDE DE DEPLACEMENTS	Delle, pôle secondaire du Territoire. Besoins de déplacements aussi importants vers Montbéliard que vers Belfort (comme en attestent les trafics routiers) - pôle intermédiaire de Beaucourt rattaché au DUPM et à Delle
OFFRE EXISTANTE	- ligne Montsjura 54 du Doubs (Montbéliard-Audincourt-Beaucourt-Delle) 1 ARQ, calé sur les besoins scolaires - ligne 8 du DUPM (boucle Audincourt-Dasle- Beaucourt- Dampierre-Montbéliard) cadencement à l'heure : 12 ARQ + 4 renforcements dans un sens - minibus Delle-Beaucourt CTRB (8 AF/sem sur 3 jours)
DIAGNOSTIC	- Coté TC, une bonne offre vers Belfort, rien vers Montbéliard, alors que les besoins sont équivalents - Découpage territorial complexe dans le secteur entre le Doubs et le Territoire
PROPOSITION TECHNIQUE	- déboucler la ligne 8 pour en faire une Montbéliard-Delle (en maintenant par ailleurs une desserte Beaucourt-Montbéliard via Dampierre) - lui assurer un cadencement horaire - offre Montbéliard-Delle à mettre en place 120 000 km par an (dont 50% assuré actuellement par la 8, soit 60 000 km nouveaux) - définir une tarification coordonnée - assurer les correspondances SNCF à Montbéliard - intégrer la ligne 54 dans la nouvelle offre - supprimer le minibus CTRB
BUDGET	- coût d'exploitation (km nouveaux) sur la base d'un affrètement interurbain : 0,7 MF/an - recettes : compter 30% des coûts , soit 0,2 MF/an - déficit : 0,5 MF/an
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	- montage inter AO à constituer entre le DUPM et le Territoire (cf. ligne 29) - conventionner un ou plusieurs transporteurs interurbains (cf. ligne 29) - intégrer la ligne 54 au nouveau service (accord avec le Dépt du Doubs).

FICHE N°11	LIAISON DELLE - HERICOURT
DEMANDE DE DEPLACEMENTS	très faible : liaison transversale entre deux pôles secondaires
OFFRE EXISTANTE	- au niveau voirie, améliorations récentes très importantes
DIAGNOSTIC	- ne pas créer d'offre spécifique, mais coordonner des offres existantes
PROPOSITION TECHNIQUE	- assurer à Montbéliard les correspondances entre les services routiers en provenance de Delle (voir fiche 10) et les TER en provenance d'Héricourt : desserte de la gare par les cars et coordination de certains horaires
BUDGET	-
MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER	- coordination nécessaire entre la Région (TER) et l'AO de Montbéliard-Delle

FICHE N°12**LIAISONS NATIONALES AU DEPART DE DELLE****DEMANDE DE DEPLACEMENTS**

Delle (7 000 hbts) n'est pas desservie par la SNCF, depuis la fermeture de la ligne Delle- Belfort

OFFRE EXISTANTE

- ligne routière CTRB 31 vers Belfort (cf fiche 6)
- ligne routière vers Montbéliard à organiser (cf fiche 10)
- grandes lignes nationales SNCF :
en gare de Belfort, ligne Paris-Bâle (6 ARQ)
en gare de Belfort et de Montbéliard, ligne Lyon-Strasbourg (6 ARQ)

DIAGNOSTIC

- assurer les correspondances routières des principaux trains de jour à Belfort et Montbéliard (desserte de la gare par les cars, coordination des horaires)

PROPOSITION TECHNIQUE

- Les départs SNCF de Belfort vers Paris sont en semaine à 5h41, 9h22, 12h18, 14h05, 17h45 19h42
Les arrivées de Paris sont à 11h11, 12h58, 17h28, 20h41, 22h58, 3h52.
Seuls sont bien assurés actuellement (service CTRB entre 10 et 30 mn par rapport à l'horaire du train), les départs de 12h18 et 14h05 et l'arrivée de 12h58

Desservir directement la gare par la ligne 31
Mettre en place des services complémentaires pour un départ et deux arrivées

kilométrage maximum : 150 km/jour (services avec haut-le-pied)

- Pour Montbéliard, caler certains horaires de la nouvelle ligne proposée (fiche n°10) sur les horaires de train vers Lyon

BUDGET

- coût annuel : 450 KF
- recettes : compter 20 à 30% des dépenses

- déficit 350 KF

MONTAGE INSTITUTIONNEL ET FINANCIER

- A.O. : Syndicat Mixte des Transports du Territoire de Belfort

*Préambule**L'enjeu économique**L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine**L'enjeu des espaces naturels**L'enjeu des transports collectifs***Outils et procédures**

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain Propositions

Pré-rapport Conseil d'Administration

du 20 juin 1998



Outils et procédures

L'espace interagglomération est un territoire partagé, son rôle est croissant pour le développement du Nord Franche-Comté. Certains sites qui le composent font l'objet d'enjeux importants et catalysent les volontés d'intervention de plusieurs acteurs de l'aménagement :

- les collectivités rassemblées au sein d'Aire urbaine 2000,
- les communes, qui ne sont pas en mesure de porter seules des enjeux d'agglomération mais peuvent tirer profit des dynamiques en cours,
- les Maîtres d'Ouvrage responsables de grands travaux dépassant le cadre régional : l'Etat, le Réseau Ferré de France, la Mission TGV, la SAPRR, EDF,....

Une politique cohérente d'aménagement doit émerger à l'échelle de l'aire urbaine, et en premier lieu sur les sites susceptibles d'évoluer rapidement.

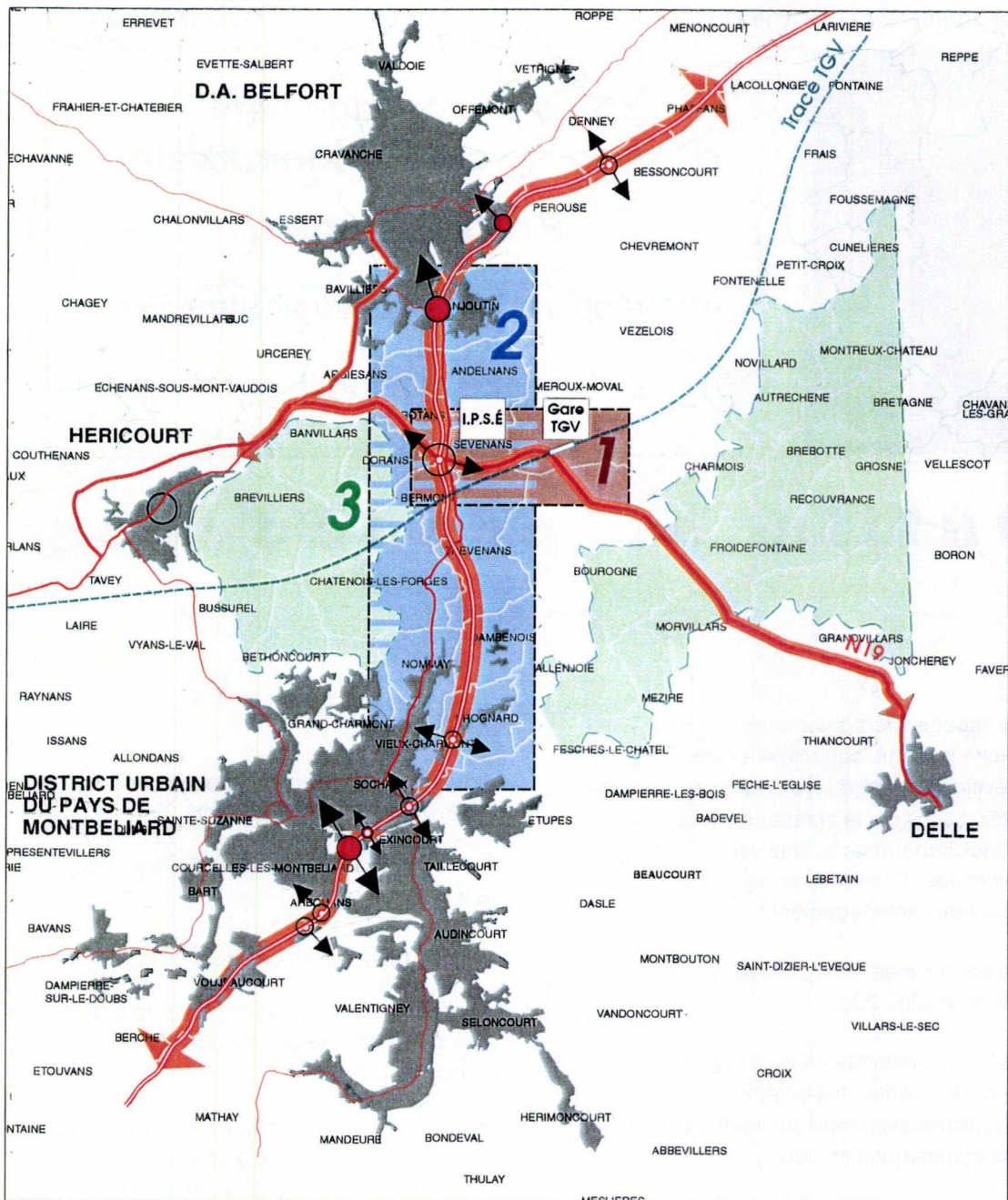
Son ambition est de :

- forger progressivement la cohérence du territoire Nord Franche Comté,
- maîtriser le développement des espaces à enjeux.

Une telle ambition repose sur :

- la communauté de vue et d'intervention des différents niveaux de collectivités concernés
- la capacité de ces collectivités à dialoguer de façon unie avec les grands maîtres d'ouvrage pour intégrer les infrastructures nationales au mieux des intérêts locaux.

Elle ne peut être atteinte que par une démarche progressive associant les différents niveaux de collectivités et leurs partenaires, de la phase d'analyse jusqu'à la conduite opérationnelle.



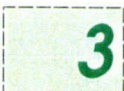
Premier secteur prioritaire: Espace Sévenans-Gare TGV

- Nécessité d'une rapide maîtrise foncière
- Etude préopérationnelle pour un projet de développement à l'échelle Sévenans-Gare



Second secteur prioritaire: Vallée de la Savoureuse

- Elaboration d'un plan d'aménagement paysager
- Programmation d'actions d'aménagement



Troisième secteur prioritaire: Sillon de la Bourbeuse, grand bois de Châtenois

- Périmètres d'intervention éventuels
- Valorisation des entités paysagères remarquables

Les acteurs en présence

Aire Urbaine 2000

C'est l'instance porteuse de la réflexion actuelle. Son statut d'association ne lui permet pas d'être acteur en matière d'aménagement. Elle associe les grandes collectivités du Nord Franche-Comté (les 4 pôles urbains et l'un des trois départements concernés), mais pas les nombreuses communes qui composent la majeure partie de son territoire.

Les collectivités membres d'Aire urbaine 2000

Elles sont au nombre de 5. Aire Urbaine 2000 leur permet de se concerter et de mener une réflexion commune sur des grands enjeux partagés. Il sera important qu'elles puissent valider individuellement des orientations stratégiques, afin de permettre l'évolution de la démarche vers l'opérationnel.

Les communes de secteurs prioritaires

Il s'agit des communes composant les sites où des enjeux d'agglomération ont été identifiés. Elles n'ont pas, à ce jour, connaissance des réflexions en cours. Leur adhésion aux objectifs est nécessaire pour permettre la maîtrise des sols et une action globale sur les périmètres d'intervention qui seront retenus.

Les grands maîtres d'ouvrages publics

Ils ont un pouvoir d'intervention considérable sur l'espace interagglomération qui accueille et accueillera plusieurs grands projets d'équipement ou d'infrastructures. Le risque existe que s'imposent à leur parti d'aménagement les contraintes techniques liées aux ouvrages ou les logiques linéaires propres aux infrastructures. Les collectivités doivent entretenir un dialogue étroit et permanent avec eux lors de la conception des projets afin d'optimiser leurs interventions et ne pas dévaloriser le territoire. Un devoir d'exigence ne signifie pas une remise en cause technique ou financière mais une amélioration des programmes.

La nouvelle structure à créer

Le Syndicat Mixte

C'est la structure qui permettra :

- d'associer l'ensemble des collectivités concernées pour mener des études pré-opérationnelles,
- de recevoir par délégation des communes le droit de préemption nécessaire à la maîtrise des sols,
- d'engager des opérations d'aménagement.

Il serait composé des collectivités membres d'Aire urbaine 2000, des communes touchées par le périmètre d'intervention retenu, et des Chambres de Commerce et d'Industrie.

Sa constitution peut être envisagée de façon progressive afin d'engager rapidement la démarche :

- en terme de territoire :

Son périmètre d'intervention pourrait dans un premier temps se limiter au secteur Sévenans - Gare TGV. Ils associerait les collectivités membres d'Aire urbaine 2000 et les communes dont le territoire est concerné par le périmètre arrêté. L'objectif est de permettre une création rapide afin d'assurer la maîtrise des sols.

Dans un deuxième temps, et après une concertation plus large avec les communes concernées, son périmètre serait étendu au couloir A36 - Savoureuse voire le grand Bois de Châtenois et le Sillon de la Bourbeuse selon les volontés d'interventions.

- en terme de compétences :

Son rôle pourrait dans un premier temps porter sur la maîtrise des sols et la conduite des études pré-opérationnelles indispensables.

Ces études constitueront la base de l'accord des collectivités membres pour lui conférer dans un deuxième temps la compétence opérationnelle.

Aire Urbaine 2000	valide	Conclusions Etude Espace Central	
Aire Urbaine 2000	informe	Collectivités membres d'Aire urbaine 2000 Communes concernées par le Secteur Sévenans - Gare TGV	
Collectivités membres d'Aire urbaine 2000 + Communes concernées par le Secteur Sévenans - Gare TGV	créent	Syndicat Mixte d'Etude et de Maîtrise Foncière sur le périmètre Secteur Sévenans - Gare TGV	Les acquisitions foncières sont faites en tant que de besoin
Communes concernées par le Secteur Sévenans - Gare TGV	donnent leur accord	pour que le droit de préemption revienne au Syndicat Mixte	
Syndicat Mixte d'Etude et de Maîtrise Foncière sur le périmètre Secteur Sévenans - Gare TGV	crée	la ZAD Sévenans - Gare TGV	
Syndicat Mixte d'Etude et de Maîtrise Foncière sur le périmètre Secteur Sévenans - Gare TGV	lance	une Etude pré-opérationnelle pour un projet de développement du secteur Sévenans - Gare TGV	
Syndicat Mixte d'Etude et de Maîtrise Foncière sur le périmètre Secteur Sévenans - Gare TGV + Communes concernées par le couloir A36 - Savoureuse	transforme le Syndicat existant	en Syndicat Mixte de Réalisation A36 - Savoureuse - Gare TGV	Le périmètre pourrait même être étendu aux deux entités paysagères
Syndicat Mixte de Réalisation A36 - Savoureuse - Gare TGV	lance	une Etude de Plan d'Aménagement Paysager	
Syndicat Mixte de Réalisation A36 - Savoureuse - Gare TGV	lance	le processus opérationnel sur le secteur Sévenans - Gare TGV (ZAC,.....)	
Syndicat Mixte de Réalisation A36 - Savoureuse - Gare TGV	met en oeuvre	les actions retenues pour le développement autour de la Gare TGV et pour l'aménagement du Couloir A36 - Savoureuse	

A partir de la création d'un Syndicat Mixte, Aire Urbaine 2000 poursuit un processus de concertation et d'étude sur les enjeux de l'aire urbaine

Aire urbaine 2000	élabore	une proposition de Charte d'Aménagement de l'Espace central interagglomération	
Collectivités membres d'Aire urbaine 2000	valide	une proposition Charte d'Aménagement de l'Espace central interagglomération	
Aire urbaine 2000 + Collectivités membres d'Aire urbaine 2000	signent	une Charte d'Aménagement de l'Espace central interagglomération	Ce document pourrait être co-signé par les grands Maîtres d'Ouvrage, ou au moins validé
Aire urbaine 2000	lance	une Etude globale sur l'avenir du foncier économique dans l'aire urbaine	
Aire urbaine 2000	lance	une Etude de faisabilité d'un Schéma global des Transports Collectifs dans l'aire urbaine	

PACT URBAIN NORD FRANCHE-COMTE

aire urbaine 2000

**Etude
d'aménagement
de
l'espace central
interurbain**

Propositions

**Pré-rapport
Conseil
d'administration
du**

20 juin 1998

Agence  Pays de Montbéliard
d'Urbanisme
et de Développement
économique


AGENCE D'URBANISME
du Territoire de Belfort

PLA
024

**Ce document constitue le deuxième volet
de l'Etude d'aménagement de l'espace central
interurbain.**

**Il fait suite à un Diagnostic achevé en Avril 1998,
et rassemble les propositions d'interventions.**

Il est composé de 6 Cahiers indépendants :

- Préambule**
- L'enjeu économique**
- L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine**
- L'enjeu des espaces naturels**
- L'enjeu des transports collectifs**
- Outils et procédures**

PACT URBAIN NORD FRANCHE-COMTE

aire urbaine 2000

**Etude
d'aménagement
de
l'espace central
interurbain**

Résumé

Novembre 1998

L'étude d'aménagement de l'espace central interurbain a fait l'objet d'une présentation complète (diagnostic et propositions) lors du Conseil d'Administration d'Aire urbaine 2000 du 20 Juin 1998.

Ce résumé tient compte des premières observations formulées par les collectivités locales d'Aire urbaine 2000 à l'occasion du conseil d'administration et des réunions de travail qui se sont tenues aux mois de septembre et octobre.

Le contenu de ce document sera examiné lors du prochain conseil d'administration d'Aire urbaine 2000.

Celui-ci est appelé à se prononcer sur les propositions d'aménagement énoncées et les mesures opérationnelles à mettre en oeuvre.

S o m m a i r e

4 Diagnostic

12 Les enjeux

14 L'enjeu économique

22 Composer la vitrine urbaine

24 L'enjeu des espaces naturels

30 L'enjeu des transports collectifs

36 Propositions de démarche

Le Nord Franche-Comté constitue une entité économique et urbaine déjà ancienne. Cependant, l'évolution des modes de production, des marchés et des modes de vie lui confère une réalité croissante.

La restructuration de l'appareil industriel du Nord Franche-Comté impose aux collectivités publiques une stratégie ambitieuse de mutation destinée à placer l'aire urbaine parmi les pôles urbains de dimension européenne.

De ce fait, plusieurs politiques conditionnant le développement économique comme la création de zones d'activités, la prospection d'entreprises, le développement universitaire, l'amélioration des dessertes, la communication ont déjà fait l'objet de collaborations entre les grandes collectivités du Nord Franche-Comté.

L'émergence d'un «territoire commun»

Par ailleurs, le phénomène de l'étalement urbain a établi des relations croissantes entre les villes et leur périphérie. Dans le contexte original de l'aire urbaine, cela s'est traduit par une extension des bassins de vie, mais également par l'émergence d'un " territoire commun ", l'espace central interurbain. Cette notion, si elle est indéniable, reste néanmoins floue, comme le sont les limites de cet espace central. En effet, les phénomènes urbains actuels sont complexes et jamais univoques : l'émergence d'un territoire commun n'empêche pas l'extension des zones d'attractivité de chaque pôle urbain.

Mais la périurbanisation ne signe pas seulement l'extension des bassins d'habitat, elle se traduit également par l'externalisa-

tion d'un certain nombre de fonctions (économique, commerciale, universitaire, logistique) qu'il apparaît plus avantageux d'installer hors des villes.

Des grands projets d'aménagement en perspective

Il n'est pas étonnant que plusieurs projets d'aménagement déterminants pour le Nord Franche-Comté affectent l'espace situé entre les quatre grands pôles urbains. La réalisation de ces grands projets aura plusieurs incidences :

- les relations entre les pôles urbains vont être renforcées,
- de nouveaux terrains vont être valorisés, notamment autour de la future gare TGV,
- le paysage de l'espace central va être largement modifié.

L'avenir de l'espace central interurbain devient donc très important pour le Nord Franche-Comté alors que son aménagement relève encore d'une addition d'initiatives.

L'enjeu de la cohérence des initiatives

Deux défis se présentent aux grandes collectivités de l'aire urbaine : définir une stratégie commune et mobiliser autour d'elles les partenaires de l'aménagement (grands maîtres d'ouvrage publics, communes disposant du droit des sols....) pour maîtriser, ensemble, le devenir des sites où se concentrent des enjeux déterminants pour le Nord Franche-Comté.

Directement interpellée par ces perspectives, l'association Aire urbaine 2000 a souhaité qu'une étude d'aménagement de l'espace central interurbain fournisse à ses membres les éléments de réflexion nécessaires pour relever ces défis.

L'étude conduite par les agences d'urbanisme de Belfort et de Montbéliard avait pour objet :

- d'analyser les dynamiques de développement actuellement à l'oeuvre,
- d'identifier les sites stratégiques de l'espace central interurbain,
- de définir les enjeux de développement et d'aménagement de ces sites pour l'avenir de l'aire urbaine,
- de proposer des principes d'aménagement sur les sites stratégiques,
- d'envisager les démarches à entreprendre.

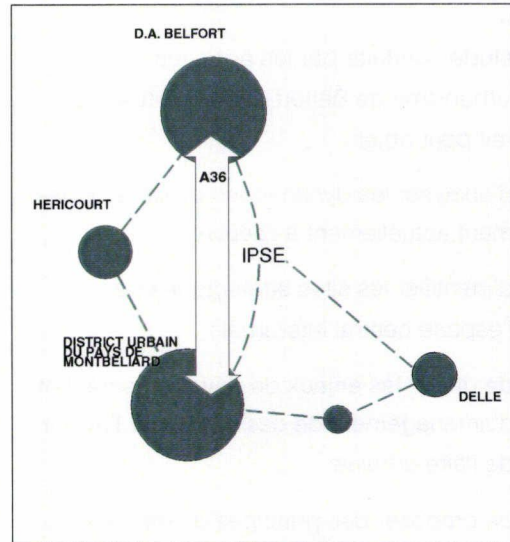
Le présent document résume les travaux réalisés par les agences d'urbanisme de Belfort et Montbéliard et le CETE* dans le cadre de l'Etude d'Aménagement de l'espace central Interurbain. Le diagnostic et les propositions ayant été présentés lors du Conseil d'Administration d'Aire urbaine 2000 du 20 juin 1998, puis d'une réunion restreinte le 31 août 1998, le présent résumé tient compte des remarques des partenaires sans engager Aire urbaine 2000 sur les décisions à venir.

* Centre d'Etude Technique de l'Equipement

Les dynamiques à l'oeuvre depuis 20 ans

Le système urbain initial de l'aire urbaine

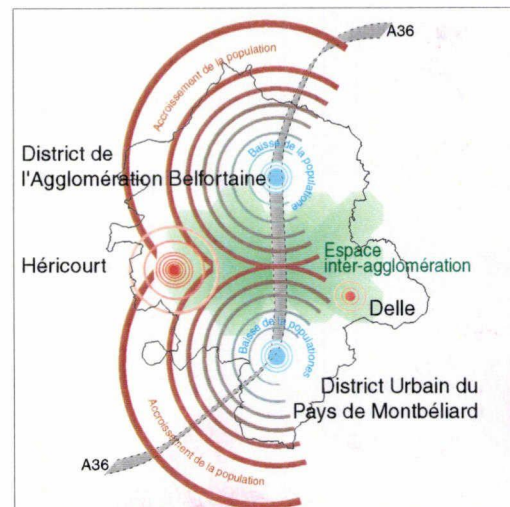
Les deux pôles de Belfort et Montbéliard, situés sur l'axe autoroutier, concentrent la plus grande partie des activités et des flux. Les autres agglomérations constituent des pôles secondaires.



4

La périurbanisation

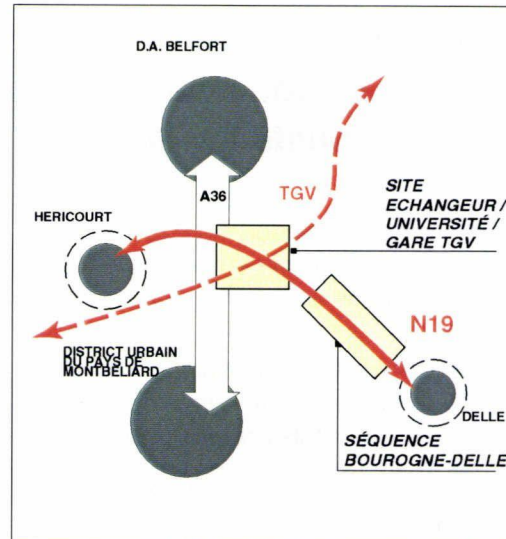
- Avec la facilitation de la mobilité et le succès de l'habitat individuel, les territoires urbanisés s'étendent. Pendant que les centres d'agglomérations voient leur population diminuer, les communes périphériques connaissent une croissance démographique régulière. De ce fait, les limites de la ville deviennent floues. Les migrations pendulaires augmentent la circulation entre les pôles urbains et leurs bassins de vie.
- Bien que central, l'espace interurbain obéit à cette logique de périphérie. Toutefois, s'il est touché par la périurbanisation, il n'est pas le lieu privilégié.



Les dynamiques à venir liées aux réalisations récentes ou projets de desserte

L'apparition d'un axe transversal

La requalification de la N19 en voie rapide valorise les deux pôles secondaires de Delle et Héricourt. Le croisement avec l'autoroute à Sévenans devient un noeud de circulation important, renforcé par la création prochaine, avec la future Gare TGV, d'une nouvelle porte de l'aire urbaine.

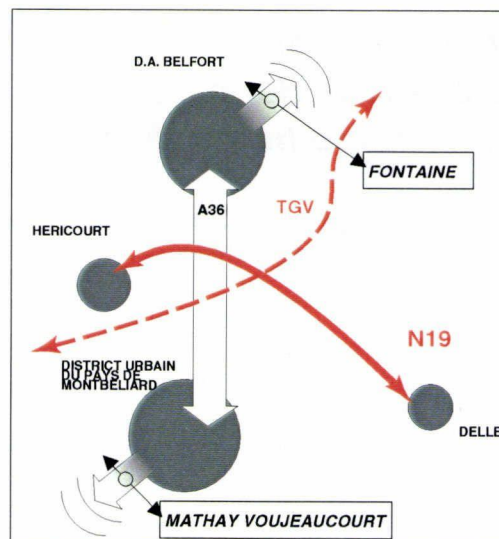


Des limites Nord-Sud repoussées

La création de deux nouveaux échangeurs, à l'extrême Nord au droit de Fontaine et à l'extrême Sud au droit de Voujeaucourt/Mathay apporte une contribution supplémentaire à l'évolution spatiale de l'aire urbaine.

Ces nouveaux échangeurs créent des conditions favorables à l'implantation de nouvelles activités économiques à l'extérieur des agglomérations et particulièrement à Fontaine.

Ces implantations (ou transferts) sont par ailleurs indispensables à la poursuite de la mutation industrielle du Nord Franche-Comté. Cependant, elles entraînent à terme un éloignement plus grand des zones d'emploi vis à vis des noyaux denses de l'aire urbaine.

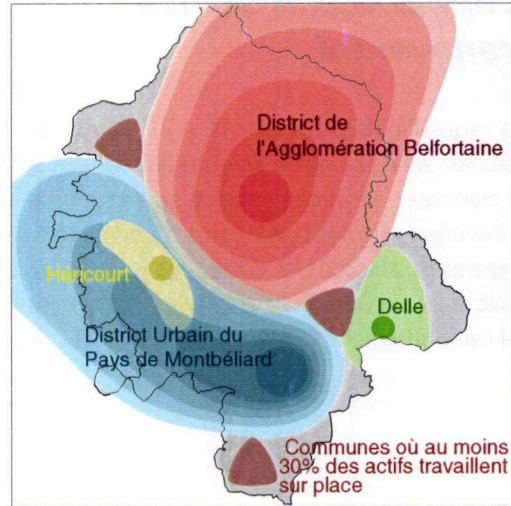


Les relations entre l'espace central et les agglomérations qui l'entourent

L'espace central n'est pas mis en cohérence par une attractivité unique

Les quatre pôles urbains possèdent une aire d'influence et plusieurs communes à l'Est ne subissent aucune attractivité particulière.

L'analyse des aires d'influence commerciale d'après l'enquête commerce Aire urbaine 2000 réalisée en 1996, conforte cette répartition des aires d'influence. L'attractivité de Delle est tout de même plus affirmée sur les communes de l'Est et couvre Beaucourt.

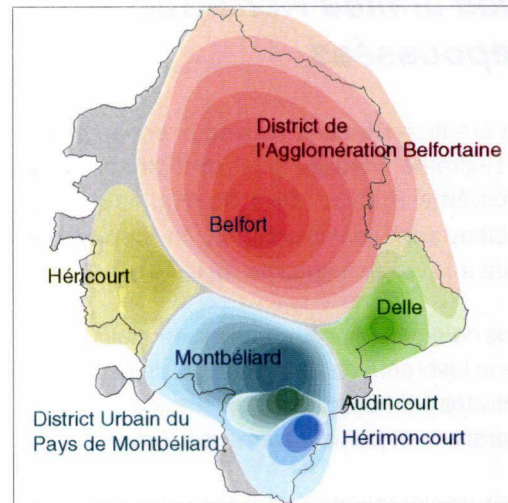


Zones d'influence liées à l'emploi

6

L'espace central ne possède donc pas un territoire homogène

Il est partagé par l'attractivité des pôles urbains dont les aires se chevauchent assez peu.



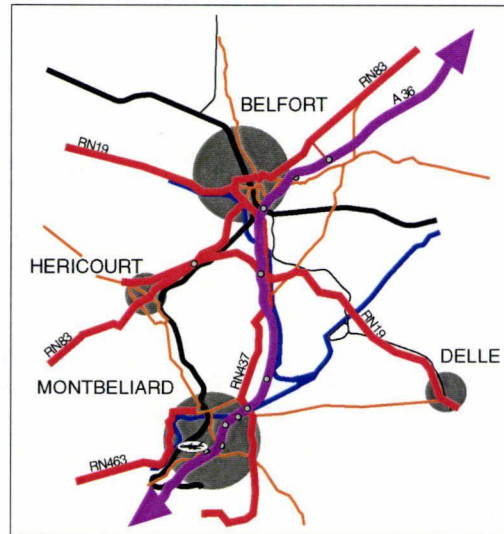
Zones d'influence liées aux déplacements hors motif emploi

Les relations entre l'espace central et les agglomérations qui l'entourent

L'espace central ne sépare pas les pôles. Au contraire, il les relie

La performance accrue des infrastructures routières rapproche les pôles urbains, valorise les terrains desservis et induit des logiques de développement aux abords des voies.

Dans cet espace de grand transit, la géographie humaine a définitivement pris le pas sur les contraintes physiques pour positionner les infrastructures.



L'espace central va accueillir plusieurs grands projets déterminants pour le Nord Franche-Comté

Les projets d'amélioration de la desserte favoriseront les déplacements, mais imposent des mesures adaptées d'intégration dans le paysage :

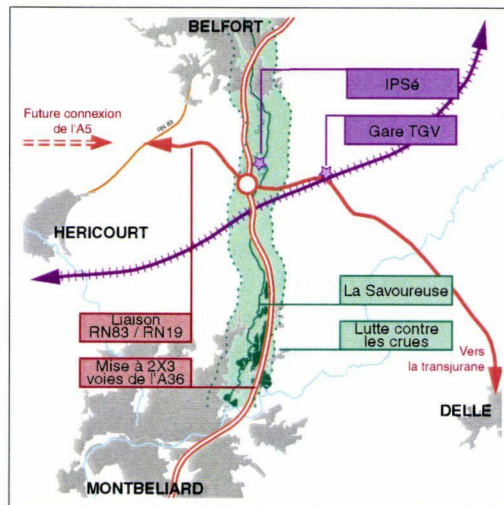
- A36/Mise à 2 x 3 voies,
- Prolongement de l'A5,
- Liaison RN 83 / RN 19.

Les activités et équipements structurants : les foyers du développement futur :

- Le TGV Rhin-Rhône,
- Les zones d'activités,
- Les grandes zones commerciales,
- L'institut Polytechnique de Sévenans.

Les interventions pour la maîtrise de l'eau : des leviers pour l'aménagement paysager

- Vallée de la Savoureuse,
- Lutte contre les crues.



Un territoire aux fonctions et paysages variés

L'évolution rapide de l'espace central interurbain depuis 20 ans lui confère aujourd'hui une grande diversité.

Les paysages naturels restent très présents sous forme de cours d'eau, de bois ou de terrains agricoles. Ils offrent de très beaux points de vues aux portes des agglomérations.

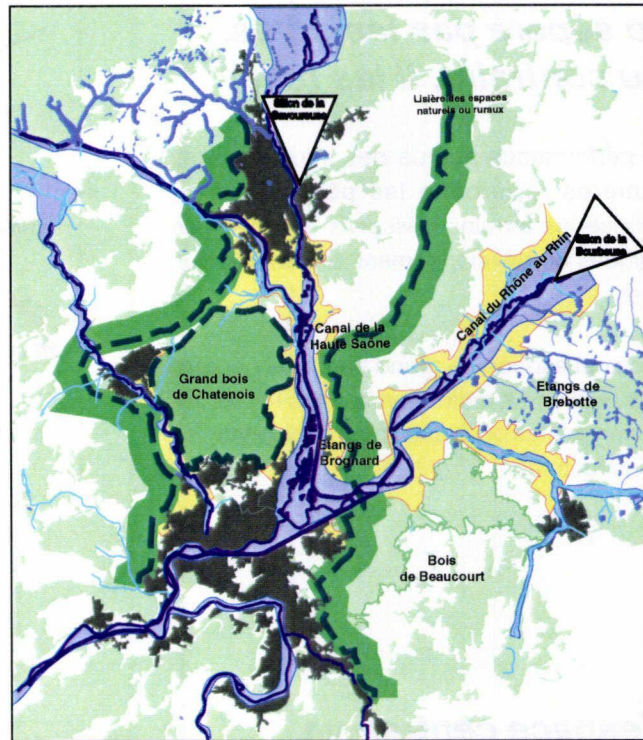
L'armature urbaine ancienne des bourgs et villages est toujours identifiable et participe à l'attractivité résidentielle des communes situées au cœur de l'aire urbaine. Ces bourgs ont d'ailleurs été modifiés par la croissance urbaine, mais ils continuent à structurer le territoire et à générer une vie villageoise que les habitants apprécient.

La périurbanisation a marqué le paysage où les routes, zones commerciales et zones d'activités prennent une place importante. L'espace central ressemble ainsi à de nombreuses périphéries urbaines où la qualité de l'aménagement est trop souvent délaissée. Pourtant, l'offre foncière valorisée par des voies de circulation performantes offre des opportunités nouvelles au développement.

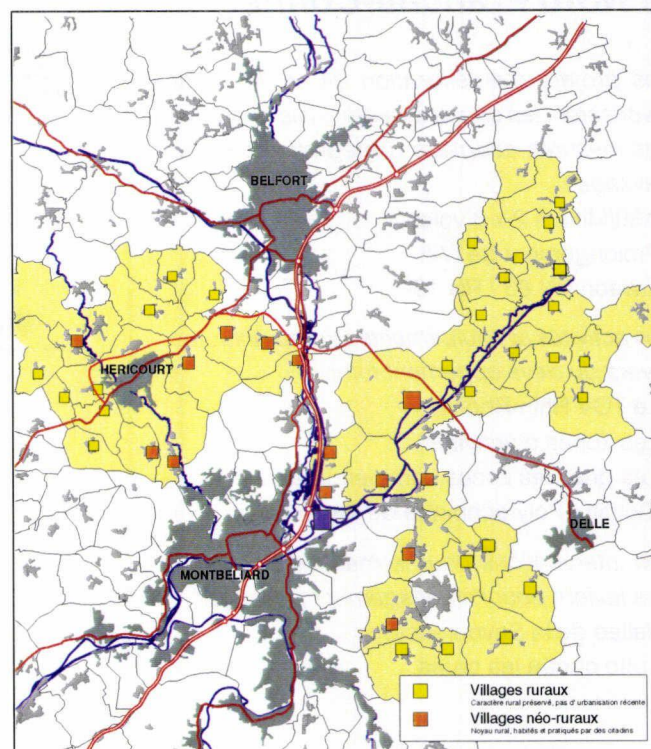
La variété des formes et des fonctions qui voisinent sur l'espace central confirme son rôle croissant pour l'avenir de l'aire urbaine. Mais elle en fait également un territoire fragile où la multiplicité des initiatives et leur caractère sectoriel peut compromettre de belles opportunités.

Admettre que l'espace central devient un territoire commun, c'est prévoir de l'aménager ensemble selon une vision commune.

Les grands espaces naturels cohérents de l'espace inter-agglomération



Les communes de l'espace inter-agglomération ayant conservé leur caractère rural



Des potentialités multiples... mais aussi des risques

La qualité des espaces naturels pourrait facilement être effacée par une urbanisation extensive et anarchique.

Les grandes entités doivent être préservées et trouver une valeur d'usage pour tous les habitants de l'aire urbaine.

Le cadre de vie pourrait perdre de son attrait si l'habitat pavillonnaire ne parvient pas à se greffer correctement sur les bourgs existants.

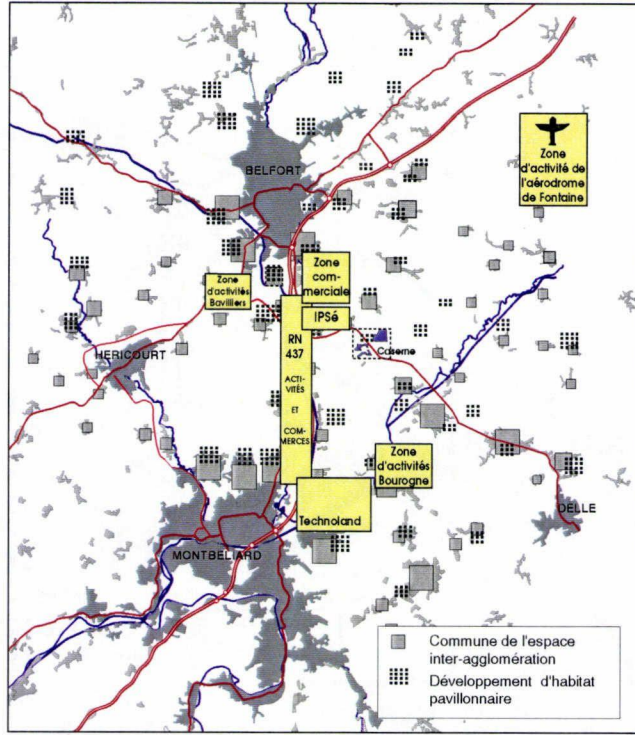
Les voies qui assurent une meilleure desserte du Nord Franche-Comté et irriguent l'espace central risquent d'apporter des nuisances préjudiciables à l'attractivité résidentielle.

De plus, elle font de certaines parties du territoire des vitrines de l'aire urbaine alors qu'aucune intention globale ne préside à la formation des paysages.

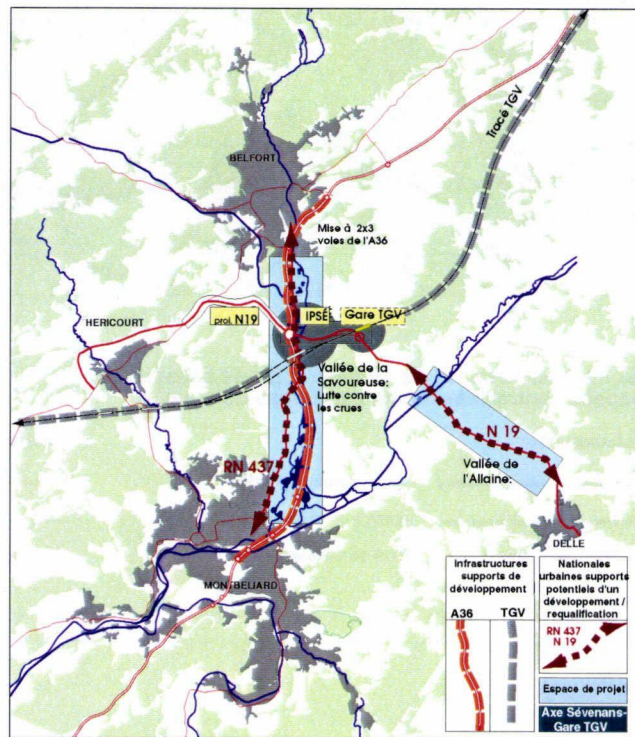
Enfin, les potentialités remarquables qui se font jour autour de la future gare TGV et de l'échangeur de Sévenans méritent une ambition et une cohérence d'aménagement qui ne pourront naître d'initiatives ponctuelles.

Il est donc impératif d'identifier les grands enjeux majeurs et les sites porteurs d'intérêts communs pour l'ensemble des partenaires de l'aire urbaine.

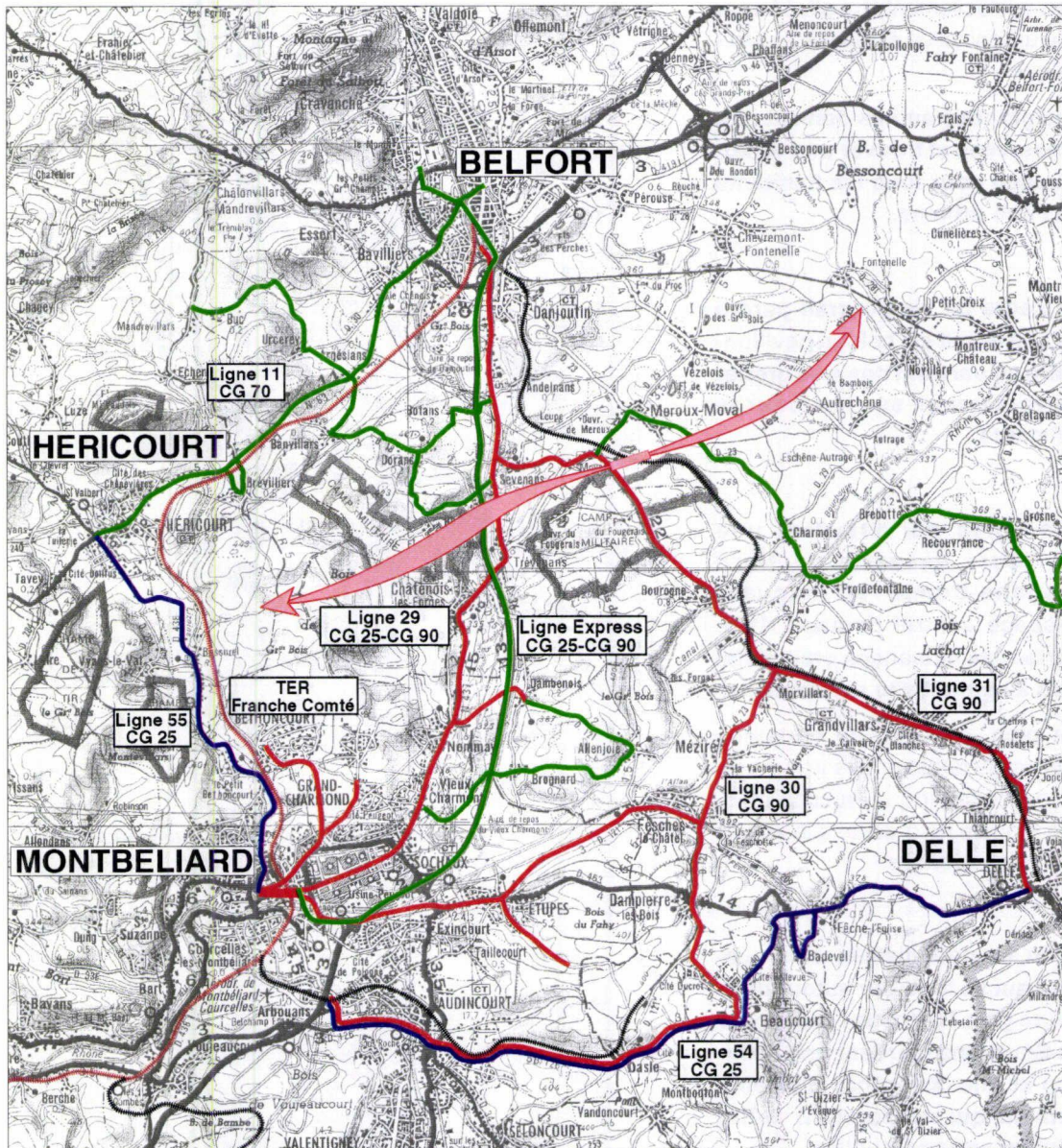
Les principales implantations d'activités dans l'espace inter-agglomération



Les infrastructures «leviers d'aménagement»



Les services de transports collectifs dans l'aire urbaine



Les transports collectifs routiers et ferrés desservant l'espace central interurbain par niveau de service

Liaisons Bus

- 1 aller-retour quotidien
- entre 1 et 10 aller-retour
- plus de 10 aller-retour

Liaisons Ferrées

- Plus de 10 aller-retour
- Voie désaffectée
- ➔ Projet de ligne TGV et gare TGV

Une offre de transports collectifs incomplète

L'offre actuelle ne répond pas entièrement à la demande de déplacements identifiée

L'accessibilité en transports collectifs aux différents pôles identifiés de l'aire urbaine, n'est pas assurée dans un certain nombre de cas :

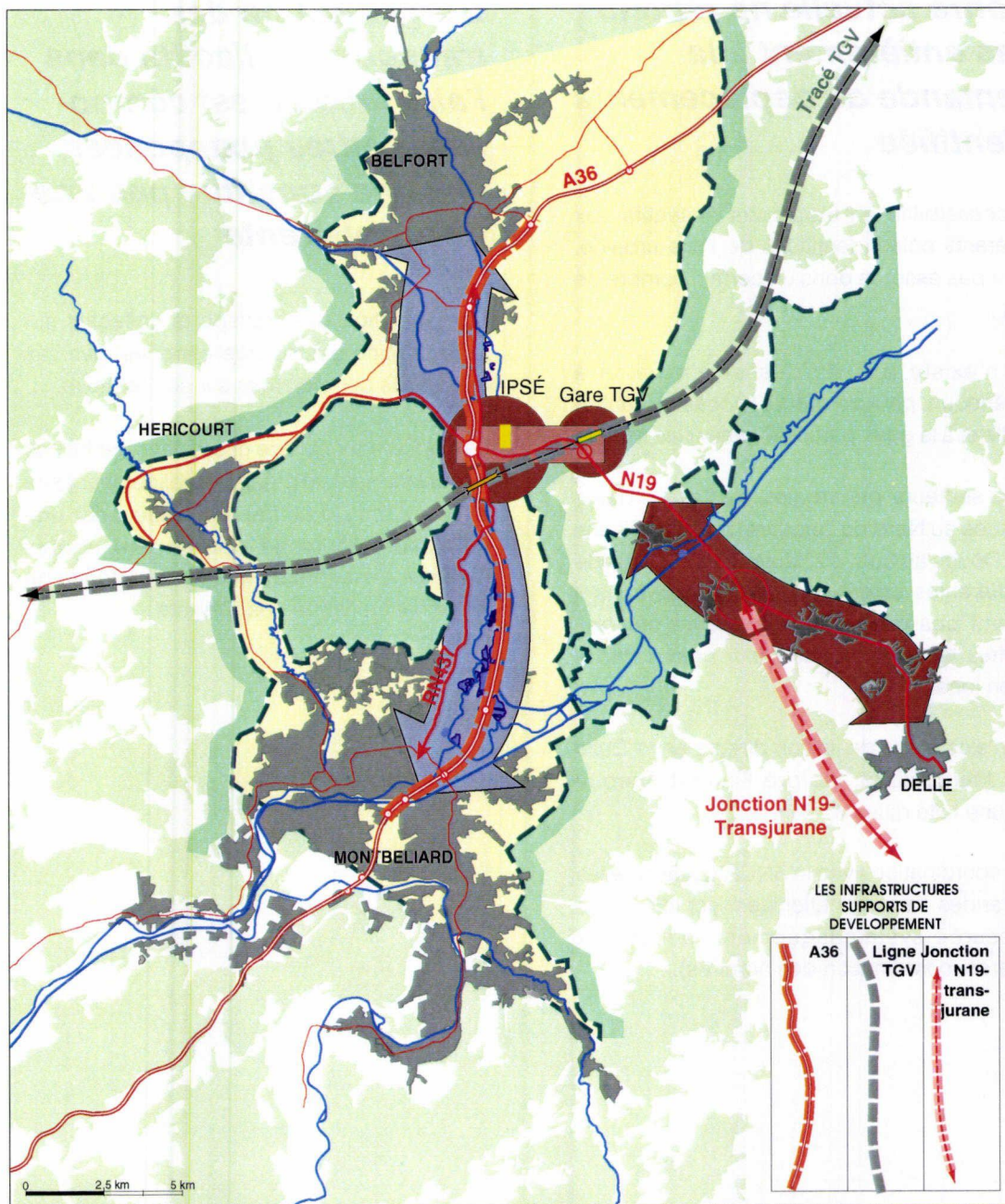
- il n'existe pas de desserte urbaine à Héricourt, pour permettre l'accès au centre-ville et à la gare, particulièrement excentrée,
- les secteurs périurbains de l'aire urbaine situés au Nord du Territoire de Belfort, dans le Doubs au Sud, en Haute-Saône, ainsi que différentes communes de l'espace central n'ont pas de possibilité, même par des offres légères, de rallier leur pôle d'attraction local,
- il n'existe pas de liaison directe entre Delle et Montbéliard, malgré l'intérêt marqué d'une telle relation,
- la coordination avec la SNCF, qui assure les grandes liaisons nationales, est loin d'être assurée systématiquement (accès aux gares, coordination des horaires),

L'organisation des transports collectifs dans l'aire urbaine est composée d'offres juxtaposées mais ne constitue pas une offre cohérente

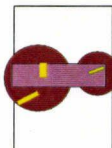
L'organisation des transports collectifs sur l'aire urbaine est répartie entre les diverses institutions compétentes sur son territoire.

La mise en place d'une coordination entre ces institutions sera un préalable obligé pour toute amélioration de l'offre, ainsi que pour une réflexion sur l'homogénéisation générale des niveaux de service, des tarifications, de l'information offerte aux usagers.

Trois enjeux spatiaux et un enjeu d'organisation des transports collectifs



L'enjeu économique

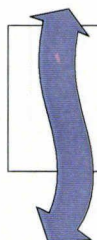


Axe Sévenans-Gare TGV
Concevoir une stratégie de développement en considérant un territoire élargi de l'échangeur à la gare

Avec la disponibilité des terrains environnants, la proximité de l'Université, de la gare TGV, et le raccordement très performant à l'auto-route, ce nouveau lieu va constituer une opportunité remarquable pour le développement économique

La politique d'aménagement d'un tel site sera indissociable d'une stratégie concertée sur l'ensemble de l'aire urbaine.


L'enjeu d'une vitrine de l'aire urbaine



Vallée de la Savoureuse
Qualifier l'axe vitrine d'un bassin de vie de 300 000 habitants par la considération des deux infrastructures du couloir: A36 et RN 437

La Vallée de la Savoureuse est sans doute l'espace le mieux partagé par les habitants de l'aire urbaine, ainsi que par les voyageurs de transit qui circulent sur l'A36, ce qui lui confère un rôle identitaire évident. Il s'avère le lieu privilégié de l'exercice de planification et d'aménagement concerté aujourd'hui envisagé par les partenaires d'Aire urbaine 2000.

L'enjeu des espaces naturels



Entités paysagères
Préserver l'unité des grandes entités paysagères et leur donner des valeurs d'usage

Le Grand Bois de Châtenois et le sillon de la Bourbeuse sont les deux entités principales qui doivent être sauvegardées d'un mitage progressif.



Franges, limites urbaines
Concilier le développement urbain et la valorisation des espaces naturels par le traitement des interfaces Ville / Infrastructures / Campagne

La périurbanisation et la multiplication des voies ont des effets déqualifiants. Elles créent une multitude de zones interstitielles (délaisés entre un bourg et un lotissement, rives d'une voie à grande circulation,...) qui nuisent à la lisibilité et l'image du Nord Franche-Comté.

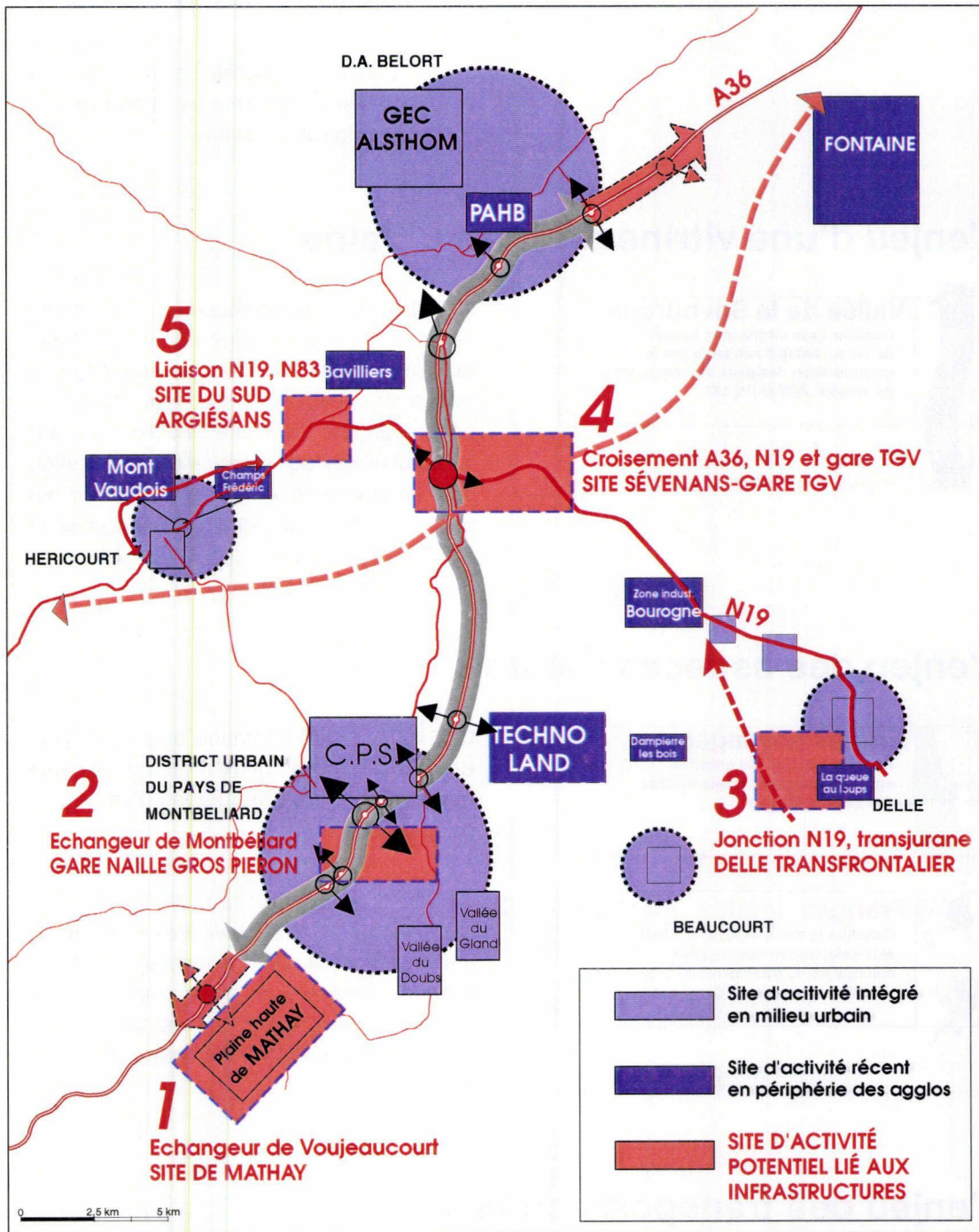
L'enjeu des transports collectifs



Vers un réseau d'aire urbaine
Harmoniser et coordonner l'offre de Transports Collectifs

Pour contribuer à l'aménagement du territoire de l'aire urbaine, l'offre de transports collectifs doit être globale et cohérente. La multimodalité exige une concertation étroite des autorités organisatrices.

L'activité économique dans l'aire urbaine : sites actuels et potentiels



Une nécessaire cohérence de l'offre foncière à l'échelle de l'aire urbaine

La mutation de l'économie industrielle locale n'est pas achevée

Depuis plusieurs années, Alstom et Peugeot ont entrepris leur modernisation. L'effort de compétitivité s'est traduit par des pertes considérables d'emplois et l'amorce d'une diversification par la sous-traitance.

Les collectivités publiques ont accompagné ce processus vers une moindre dépendance à l'égard des deux grands groupes dominants, ainsi que vers la tertiarisation, la recherche

Deux logiques d'implantations président à l'évolution du paysage économique local

En milieu urbain : dans le Pays de Montbéliard et à Belfort dans les centres-villes (tertiaires) ou sur les sites à reconverter (industriels ou militaires).

En périphérie : Les trois grandes zones faisant l'objet d'un partage de taxe professionnelle au sein de l'aire urbaine relèvent de cette logique : Technoland, Fontaine, Mont Vaudois.

Le processus d'externalisation de l'activité industrielle est déjà observable, mais a eu lieu assez tard sur l'aire urbaine. On peut donc considérer qu'il n'en est qu'à ses débuts.

Les infrastructures valorisent de nouveaux sites

- 1 - Echangeur de Voujeaucourt :
Site de Mathay
- 2 - Echangeur de Montbéliard :
Gare Naille Gros Piéron
- 3 - Jonction N19 - Transjurane :
Site Delle Transfrontalier
- 4 - Croisement A36 - N19 + Gare TGV :
Site Sévenans gare
- 5 - Liaison N19 - N83 :
Site du " Sud Argiesans "

Des choix partagés sont nécessaires

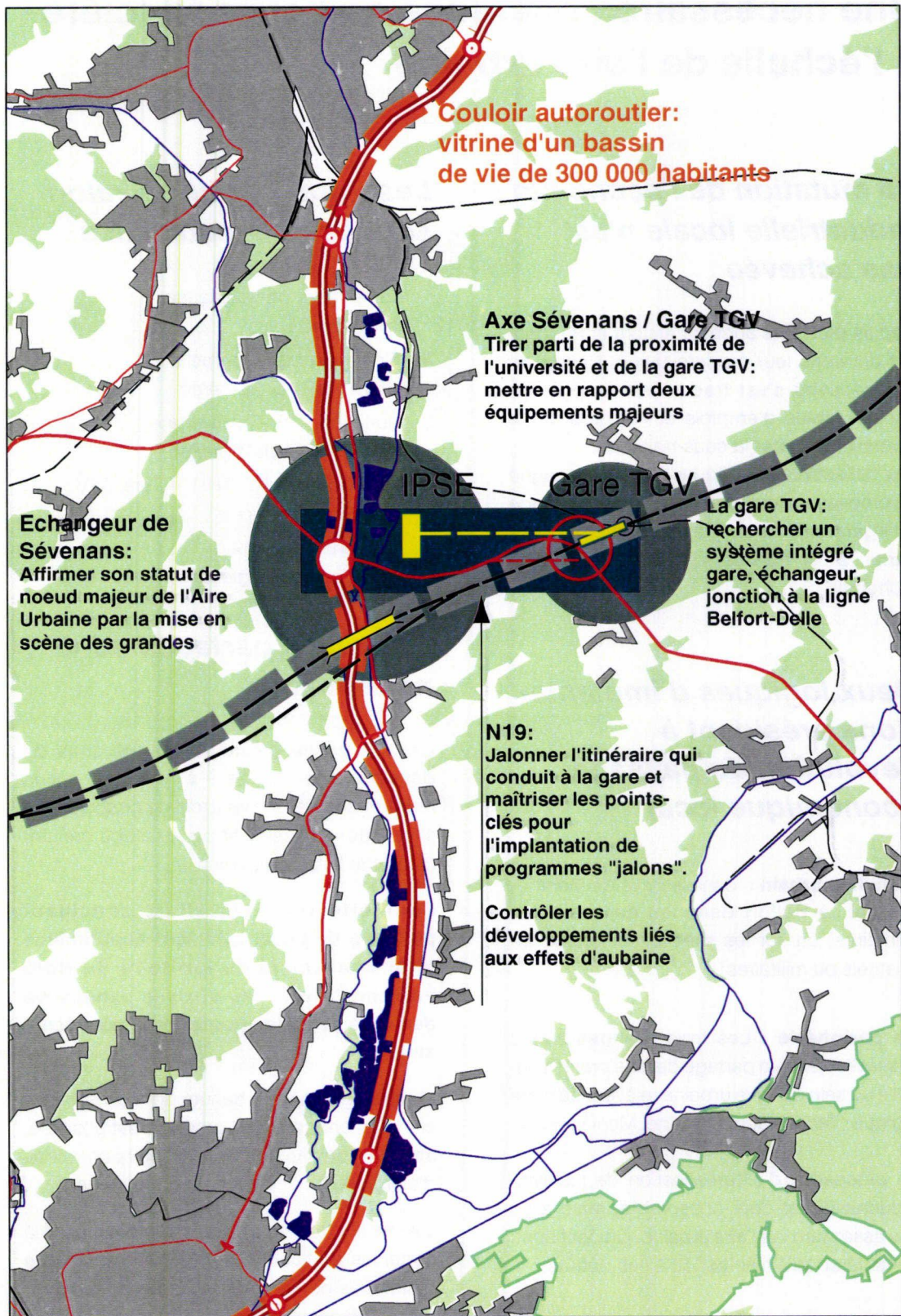
L'existence de plusieurs grands sites de développement porte à s'interroger sur la réelle nécessité de tirer profit de chacune des situations valorisées, et sur le mitage préjudiciable de l'espace central.

Pour effectuer des choix conciliant politique de développement économique et aménagement du territoire du Nord Franche-Comté, une analyse exhaustive de l'offre actuelle et potentielle est nécessaire.

La stratégie repose beaucoup sur l'échéancier d'aménagement. Lorsque c'est possible, affirmer l'identité de chacun d'eux permettrait d'élargir l'offre et d'éviter la concurrence.

L'examen des sites identifiés révèle déjà certaines particularités. Elles pourraient être renforcées par la création de services adaptés ou l'affichage de thématiques sectorielles.

Une offre diversifiée habilement gérée serait un gage de compétitivité



Le site de Sévenans - gare TGV présentera des atouts uniques dans l'aire urbaine

Deux éléments rendent difficile une évaluation précise des effets induits par l'installation de la gare TGV : la relative modernité de ce type d'équipement et l'originalité de la gare de l'aire urbaine, ni urbaine, ni rurale et pourtant au coeur des agglomérations de Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle.

Un enjeu d'aménagement pour les grandes collectivités de l'aire urbaine

Face aux multiples initiatives qui pourraient voir le jour, la définition d'un projet de développement autour de la gare TGV interroge la stratégie des grandes collectivités de l'aire urbaine. Quatre paramètres méritent une réflexion approfondie :

- **L'échéancier** : le site Sévenans - gare TGV constituera une offre foncière importante et exigera un engagement fort des collectivités. Il ne doit donc pas venir concurrencer inutilement des initiatives en cours ou projetées à court terme. Le calendrier prévisionnel du TGV Rhin-Rhône situe l'enjeu entre 6 et 10 ans. Dans cette attente, les potentialités du site devront être intégralement préservées.
- **La vocation économique** : les grands parcs d'activités en milieu non urbain deviennent nombreux, et de leur côté, les villes gardent pour objectif d'accueillir des entreprises à proximité des grandes fonctions tertiaires comme les pôles universitaires urbains (Belfort et Montbéliard). Limiter les effets de concurrence au sein même de l'aire urbaine impose d'imaginer un pôle de développement spécifique. La présence d'un mode de transport moderne, le TGV et d'une Université Technologique

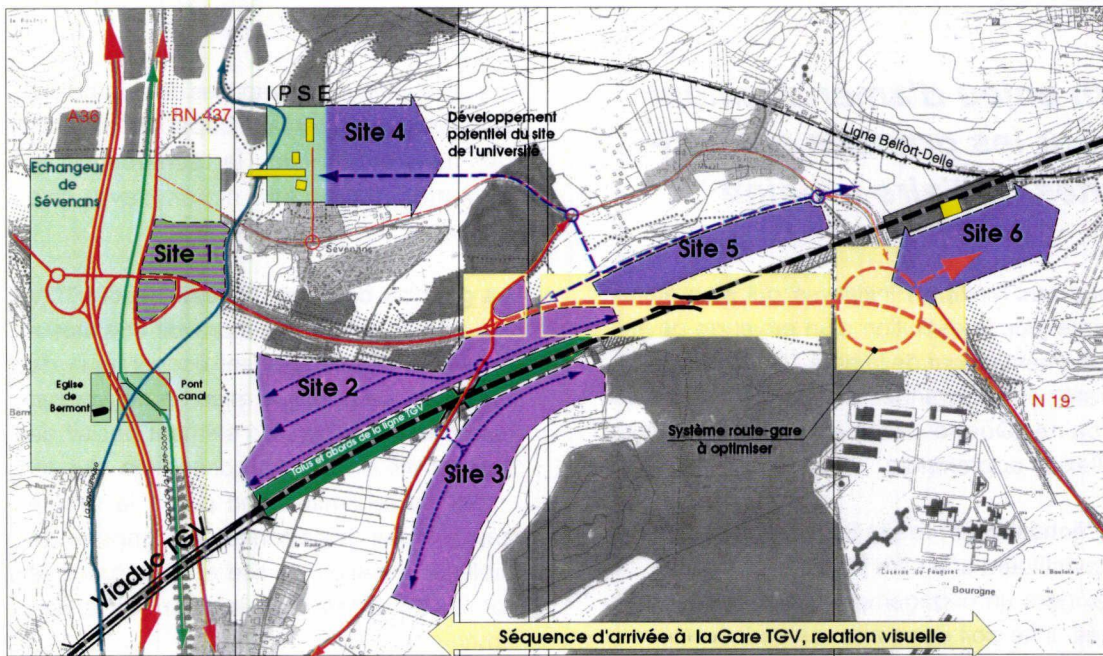
Toutefois, le site rassemble plusieurs éléments très favorables à son développement : une gare TGV, nouvelle porte de l'aire urbaine, l'IPSé, la proximité de l'axe autoroutier par la N19 et l'échangeur de Sévenans, les disponibilités foncières, et enfin le paysage.

plaide en faveur d'entreprises du secondaire supérieur ou du tertiaire capables d'établir des liens étroits avec la recherche et la formation, mais cette notion devra être précisée.

- **La gestion des incertitudes** : l'effet TGV est aujourd'hui difficile à prévoir et à mesurer sur le développement économique de proximité. La politique mise en oeuvre par les collectivités sera un élément décisif de l'attractivité du site. La conception d'un tel projet ne se limite donc pas à la simple saisie d'une opportunité, elle impose de cibler la vocation du site et d'intégrer très tôt les attentes des entreprises à son aménagement.
- **Les modalités d'aménagement** : prévoir le développement d'un site emblématique à l'échéance de 10 ans présuppose des méthodes différentes du parc d'activités classique. Pour être à la mesure des enjeux de développement du Nord Franche-Comté, Sévenans - gare TGV devra être un parc «de nouvelle génération» poussant encore plus loin les impératifs de souplesse du projet, qualité de l'image, variété et performance des services aux entreprises, pertinence de l'identité, respect de l'environnement, intégration dans le site..... De tels objectifs auront des incidences sur les méthodes de conception et d'aménagement.

Six sites potentiels d'accueil des entreprises

<p>Site 1</p> <p>Investir les abords de l'échangeur et maîtriser les implantations futures.</p> <p>Valoriser le premier plan paysager de l'IPSE.</p>	<p>Site 2</p> <p>Occuper l'espace interface entre la N19 et le talus TGV, aménager la vitrine de la séquence d'arrivée du TGV.</p> <p>Site 3</p> <p>Investir le coteau des contours et mettre à profit la visibilité privilégiée depuis la ligne TGV et l'A36.</p>	<p>Site 4</p> <p>Envisager le développement potentiel du site de l'université par la proximité université / activités.</p> <p>Site 5</p> <p>Reconvertir la N19 déviée et réaliser une interface entre la commune de Moval et les grandes infrastructures.</p>	<p>Site 6</p> <p>Anticiper le possible rendement du nouvel échangeur et prévoir les implantations potentielles dans la proximité de la gare TGV.</p>
---	--	---	---



Echangeur de Sévenans	Les Contours: espaces potentiels de développement	Carrefour des Contours	Nouvelle déviation de la N19	Site de la Gare TGV et système route-gare
<p>Affirmer l'échangeur de Sévenans comme noeud majeur de l'aire urbaine</p> <p>Echelle "grand échangeur":</p> <p>Mettre en scène les éléments repères du paysage: L'IPSE, l'église de Bermont, le Pont canal.</p> <p>Echelle "échangeur RN 437":</p> <ul style="list-style-type: none"> -Investir la boucle -Traiter les abords de la RN 437 -Atténuer la pollution visuelle en avant-plan de l'IPSE et rendre évidente l'université dans le paysage. 	<p>Repérer les sites de développement potentiels et anticiper leur visibilité depuis les infras, maîtriser la cohérence d'un développement multisite.</p>	<p>Occuper le principal carrefour et noeud de diffusion de la N19</p>	<p>Mettre en scène la séquence d'arrivée à la gare TGV en maîtrisant les perspectives, les effets-signal et le traitement des abords de la déviation: affirmer le statut urbain de la voie.</p> <p>Un ouvrage important: le franchissement de la tranchée de la ligne TGV.</p>	<p>Favoriser un aménagement du site qui organise dans un système intégré les infrastructures et leur interconnexion.</p>

Stratégie d'aménagement du site Sévenans - gare TGV

Les risques de morcellement du projet

Le site considéré est traversé par la N19, l'ancienne voirie, la future ligne TGV et ponctué par l'université, les villages et la gare. Le foncier disponible, s'il est important, est morcelé, ce qui condamne l'idée d'un périmètre unique d'intervention.

Des projets " opportunistes " sont susceptibles de voir le jour autour de l'infrastructure routière existante. Le mythe d'une commercialisation rapide des surfaces mises sur le marché, facilitée par la seule proximité de la gare est difficile à briser.

L'éclosion de projets multiples isolés fait courir le danger d'une déqualification générale du secteur

En outre, la banalisation du secteur par la réalisation de petites zones d'activités multiples et indifférenciées ne permettrait pas de tirer profit de la valorisation attendue du TGV.

La nécessité d'une maîtrise globale du projet

La mise en oeuvre d'un projet complexe de développement d'un tel espace selon des principes partagés par les différents acteurs de l'aire urbaine constitue un objectif inédit. Elle impose de pouvoir associer les différentes collectivités au sein d'une structure opérationnelle, de disposer de la maîtrise foncière et d'inscrire l'aménagement des périmètres d'intervention dans le cadre d'une procédure adaptée.

6 sites aux vocations différenciées

Les trois premiers sites peuvent faire l'objet d'une procédure classique de parc d'activités avec découpage des parcelles et viabilisation des terrains dans l'attente des entreprises. Les sites 2 et 3 sont encore éloignés de la gare, mais participeront de la perception de l'aire urbaine lors de l'arrivée en TGV.

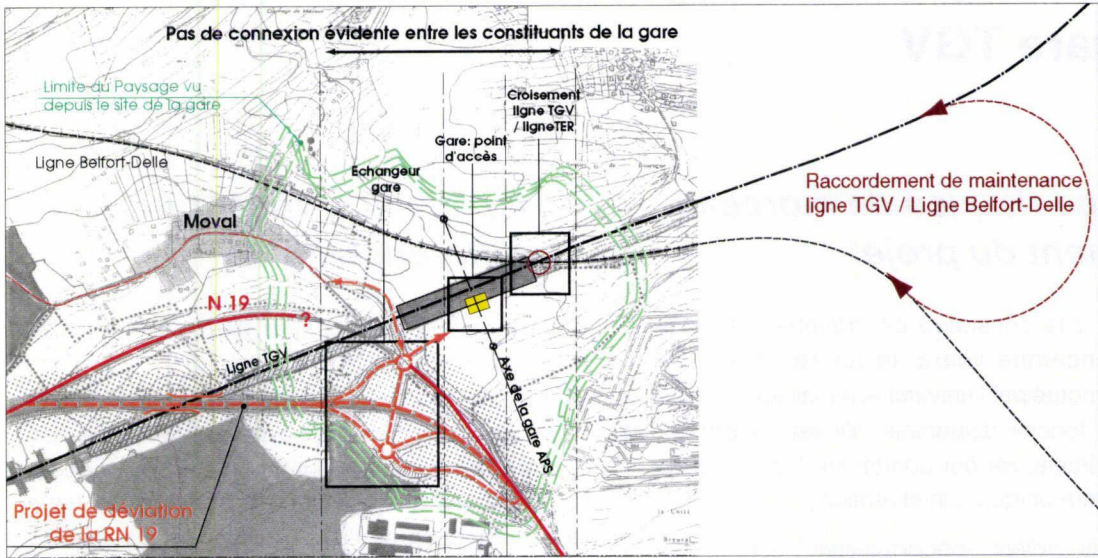
Les sites 4, 5 et 6 sont directement liés aux deux grands équipements du secteur, IPSé et gare. Ils doivent être réservés aux entreprises de haute technologie éventuellement en lien avec l'IPSé.

Il n'est pas possible d'en dessiner précisément les contours (sites 4 et 6) car leur réalisation devra s'inscrire dans une composition de l'espace valorisant les grands équipements.

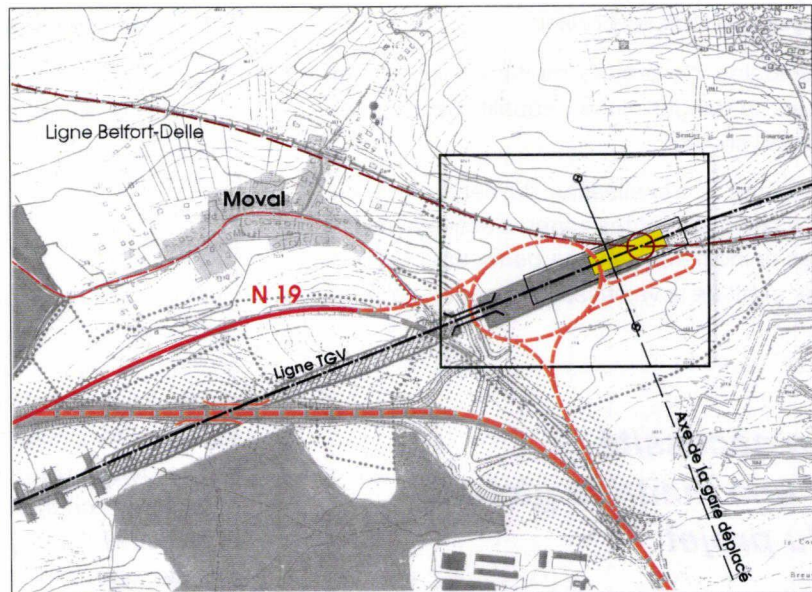
Il serait souhaitable de privilégier l'adaptation du projet à la demande. Dans le double objectif de répondre au mieux aux attentes d'entreprises ayant un caractère prestigieux, et de soigner l'intégration de l'activité économique dans un paysage rural, l'effort des collectivités pourrait porter sur la réactivité et la capacité à rapidement concevoir et réaliser une implantation participant à la composition de l'espace.

Le cheminement vers la gare doit mettre en valeur les équipements

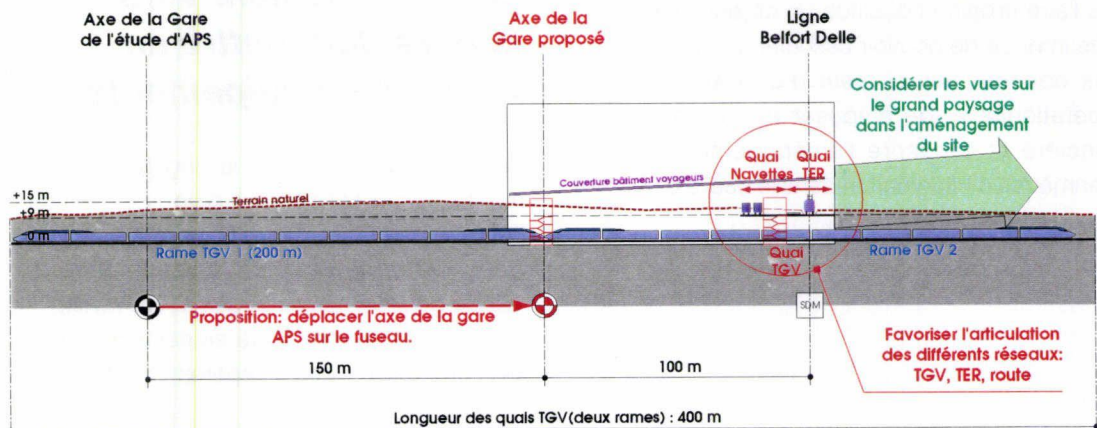
Les points repères situés le long du cheminement devront faire l'objet d'un soin particulier : Eglise de Bermont, Pont canal, échangeur routier, le Site 1 et l'avant-scène du village pour un nouvel accès à l'Université. Il n'est pas question ici de signalétique, mais de composition et de repères construits ou paysagers.



Variante proposée : configuration d'un système intégré



Configuration d'un système intégré en coupe : proposition



Un aménagement à étudier pour mettre en scène la gare

Le site d'accueil n'a pas de génie, il est la conséquence de contraintes techniques

C'est en réalité le fuseau et les courbes de la voie qui ont imposé le lieu d'implantation de la gare. Ce dernier apparaît comme une cuvette aux horizons très proches au sein duquel le modeste bâtiment de la gare et ses quais enterrés à 12 m sous le niveau du sol naturel auront peu de prestige.

Par contre, la gare est un noeud d'échanges qui induira un parking, un échangeur avec la

N19 et une correspondance avec la ligne Belfort -Delle. Les pré-études prévoient une juxtaposition de solutions techniques organisant les circulations sans constituer un projet fort.



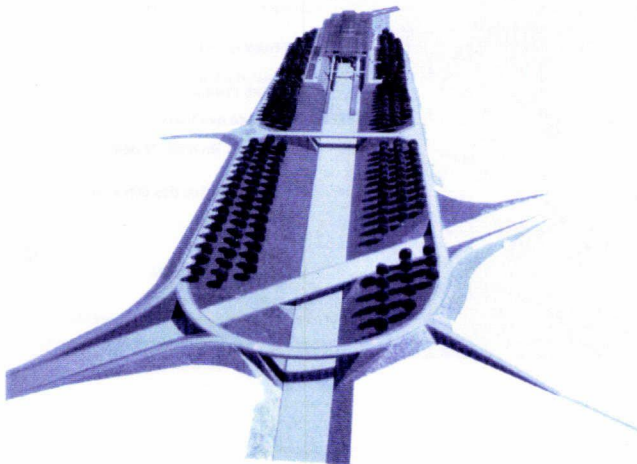
La gare doit être valorisée au sein d'un projet intégré

L'hypothèse est de concentrer les différents aménagements prévus en un ensemble unique et cohérent, afin de lui donner une plus grande valeur de représentation.

La possibilité de décaler la gare d'environ 150 m sur la ligne par rapport au projet

actuel permettrait de " superposer " les quais TGV, la gare, les quais " Belfort -Delle " et l'échangeur routier.

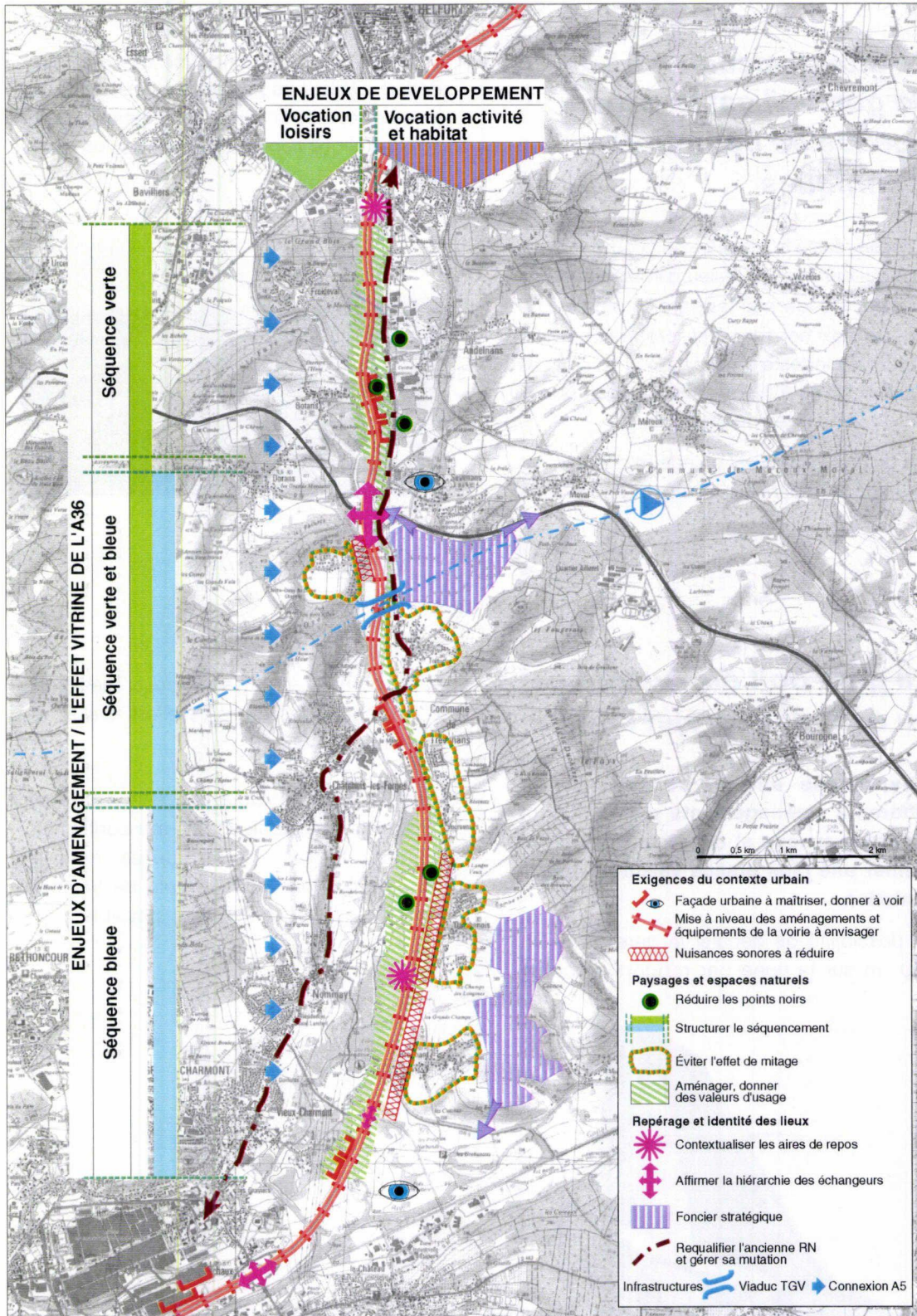
Il est impossible dans une telle étude de concevoir le système adapté aux contraintes techniques des infrastructures, mais le schéma proposé et l'exemple de Valence illustrent le type de réalisation possible.



Principe mis en oeuvre à Valence : projet Agence des Gares

Proposition de principes

22



Un espace emblématique en mutation et à valoriser

Les futurs travaux de mise à 2 x 3 voies de l'A36 et lutte contre les crues vont considérablement affecter le couloir autoroutier et les perspectives qu'il offre sur le paysage. De plus, le viaduc du TGV et l'éventuel raccordement de l'A5 à la N19 généreront des aménagements spectaculaires.

L'imminence et la concomitance de ces projets imposent de concevoir une véritable vitrine de l'aire urbaine.

Trois objectifs

Mettre en valeur la diversité des lieux et des fonctions comme une richesse de l'espace central,

Organiser la coexistence de ces différentes fonctions sur le territoire pour éviter le mitage et la confusion,

Intégrer les infrastructures qui doivent permettre de découvrir les paysages naturels ou urbanisés sans les dénaturer.

Deux vocations se dégagent autour de l'A36 :

- **à l'Ouest** : les loisirs et la nature. La mutation prochaine des gravières de Dambenois et les aménagements de lutte contre les crues sont les leviers potentiels d'un programme de valorisation.

- **à l'Est** : l'activité et l'habitat. La délimitation des espaces urbanisés et la protection des nuisances de l'autoroute exigeront un soin particulier.

Le paysage s'organise du Sud au Nord selon une progression où dominant l'eau puis le végétal.

Trois séquences paysagères sont à affirmer. (voir carte)

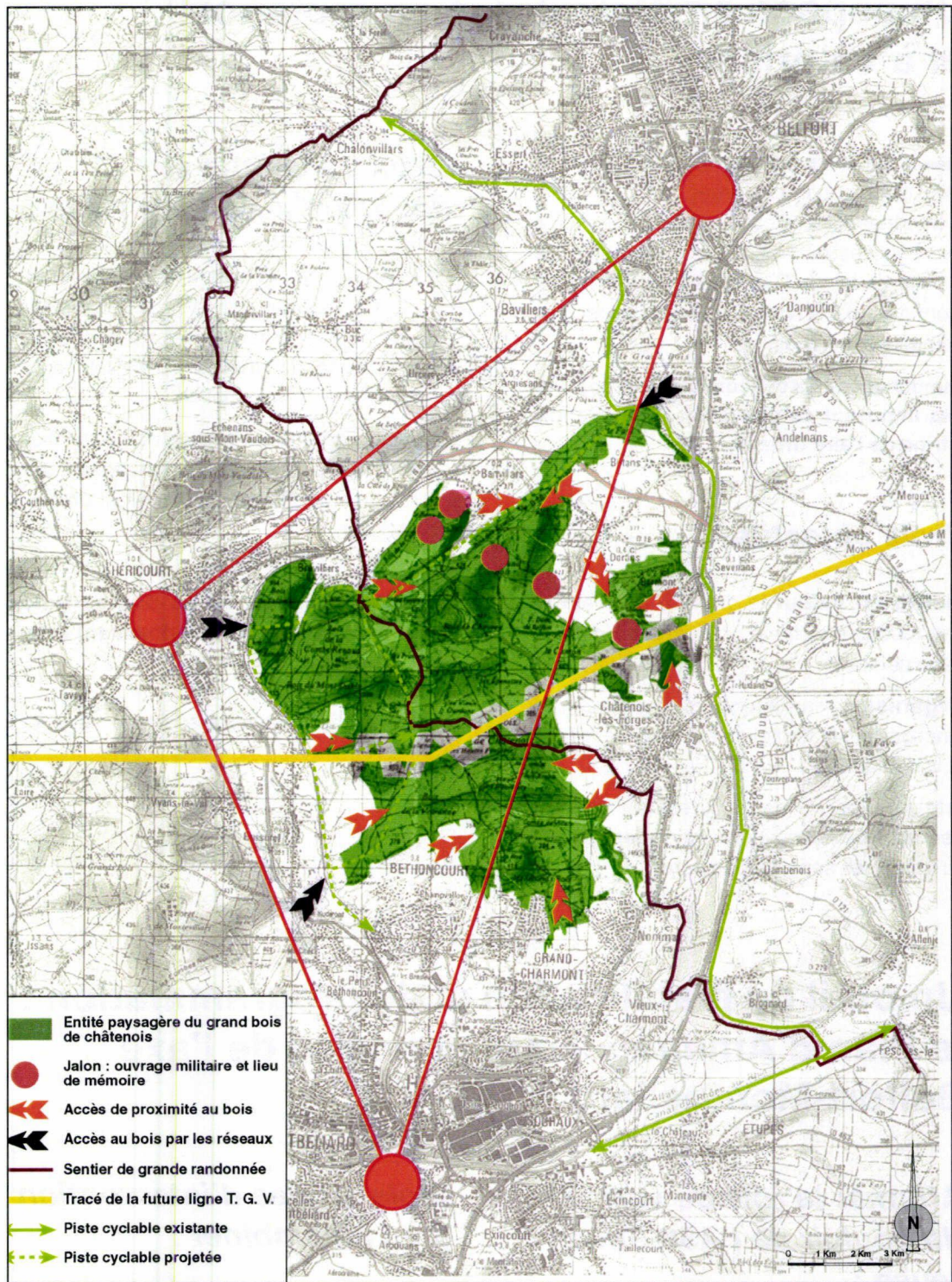
Un outil de planification et de programmation : le Plan d'Aménagement concerté de l'axe Belfort-Montbéliard

Affirmer le rôle de vitrine du couloir de l'A36-Savoireuse :

- une maîtrise d'ouvrage unique associant les collectivités concernées,
- un plan de référence général intégrant les grands projets connus de la Savoiresuse, les infrastructures et les réseaux,
- une série d'interventions significatives sur des espaces clés.

Trois modes d'intervention sont à combiner :

- des aménagements sur les points clés de la traversée (le programme de lutte contre les crues peut être mis à profit pour améliorer la frange autoroutière),
- l'urbanisme partenarial et négocié entre les collectivités et les grands maîtres d'ouvrage pour mettre en cohérence les aménagements et intégrer les infrastructures,
- l'urbanisme réglementaire pour prévenir le mitage et les initiatives privées contraires au schéma général.



Faire du Grand Bois de Châtenois un espace de loisirs fédérateur

L'entité paysagère du Grand Bois de Châtenois, qui s'étend sur un territoire de près de 2 000 hectares, est bordé par les centres de 10 communes. Il se présente comme une chance pour l'image et la cohésion de l'aire urbaine, en formant en son coeur un poumon vert à protéger du mitage.

Sans prétendre lui attribuer une fonction lourde de loisirs, le Grand-Bois doit être protégé pour offrir à chacun un ensemble d'aménagements rustiques (cheminements, aires de pique-nique, aires de détente, ...), compatibles avec un espace naturel.

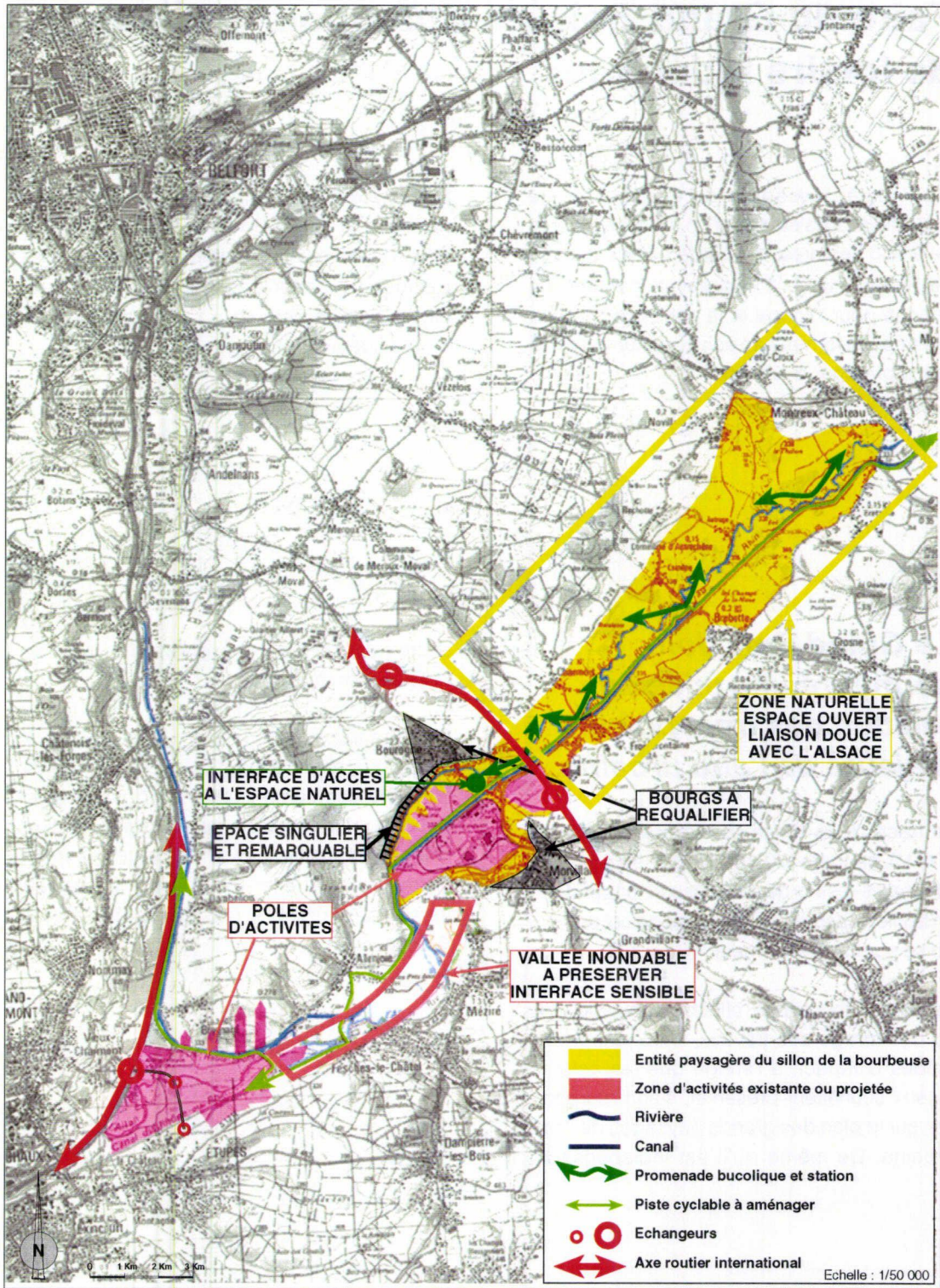
Le Grand Bois doit permettre une mise en relation des trois pôles majeurs de l'aire urbaine.

Le tracé de la future voie à grande vitesse (T.G.V.), coupera le Grand Bois entre Bermont, Châtenois-les-Forges et Bussurel, engendrant un bouleversement du paysage de cet espace boisé sur toute sa largeur.

Il serait intéressant de réfléchir, préalablement au démarrage des travaux, voire même des études d'impact, à l'image que les acteurs locaux souhaitent préserver, sinon réorganiser, sur le plan des grands paysages de l'aire urbaine. De même qu'il est indispensable

d'être exigeant vis-à-vis du maître-d'ouvrage de la ligne à grande vitesse.

Des liaisons douces existent déjà grâce aux chemins forestiers. Ce lieu de convergence naturelle des communes de l'agglomération pourrait être renforcé par la création d'un réseau cyclable (ou VTT) matérialisé. Il permettrait de relier Héricourt à la «coulée verte» et au Pays de Montbéliard (via Bethoncourt).



Le sillon de la Bourbeuse

L'abandon du grand canal laisse place à un projet d'aménagement concerté

Ce sillon devait recevoir le futur canal à grand gabarit Rhin-Rhône, projet qui n'est aujourd'hui plus d'actualité. Les terrains agricoles menacés, donc gelés, depuis plusieurs décennies n'ont fait l'objet d'aucun projet d'aménagement de la part des collectivités locales.

Le risque existe de voir s'amorcer un développement des zones d'activités le long de cet axe. La commune de Bourogne avait réservé de grands espaces à la réalisation du complexe portuaire lié au canal à grand gabarit. Il s'agira de veiller à préserver ce fond de vallée non encore urbanisé.

Une zone de prairies humides de plus de 300 hectares d'un grand intérêt floristique et faunistique

Classée en ZNIEFF de type 1, le Conseil Général du Territoire de Belfort y conduit une politique de préservation au titre des espaces naturels sensibles du département (E.N.S.D.).

Sur le plan paysager, le secteur présente un intérêt de par la juxtaposition de milieux ouverts et de milieux boisés, tous bordés ou traversés par la rivière et par le canal.

Il permet une utilisation aisée par la population de l'aire urbaine, notamment grâce aux circulations douces existantes, dans un vaste espace de plaine aux paysages lointains, accessibles visuellement, et qui sont d'une grande qualité (vue sur les Vosges).

Le canal représente un atout déjà affirmé pour le tourisme fluvial

Fréquenté en belle saison par les navigateurs venant des régions et pays plus au Nord et se rendant sur la Méditerranée (670 bateaux en 1996), son attractivité pourrait être améliorée.

La réalisation d'une véritable piste cyclable empruntant le chemin de halage permettrait de relier la coulée verte Belfort-Montbéliard à l'Alsace, en direction de Dannemarie, où les Alsaciens ont déjà ouvert au public des tronçons bien aménagés.

Bourogne se présente à l'interface privilégiée pour l'accès à cet espace naturel. L'occasion de revaloriser le bourg dans son environnement et dans son lien (extrêmement médiocre aujourd'hui) avec le cours d'eau doit être recherchée.

Malgré son grand intérêt, ce projet semble moins déterminant que celui du Bois de Châtenois pour faire de l'espace interurbain un territoire commun dédié aux loisirs des habitants de l'aire urbaine. Son caractère moins fédérateur ne le rend donc pas prioritaire.

Traiter les franges de l'urbanisation pour éviter une dégradation du milieu

Les nouveaux paysages créés par la juxtaposition d'éléments disparates, souvent chaotiques et dénués de caractère manquent d'unité et traduisent une perte d'identité du lieu.

Un traitement paysager d'accompagnement peut améliorer la lecture du site, à défaut de réflexion d'aménagement à l'amont du projet. Une telle réflexion devra désormais prévaloir

à la réalisation des nouveaux grands projets qui auront à prendre en compte l'ensemble du site dans lequel ils s'inscrivent.

Le paysagement ne signifie pas «végétal cache-misère». Il suppose de retrouver les principes essentiels qui font l'esprit d'un lieu (ligne de crête, sens d'une vallée, ...).

Interface entre les infrastructures et l'urbanisation

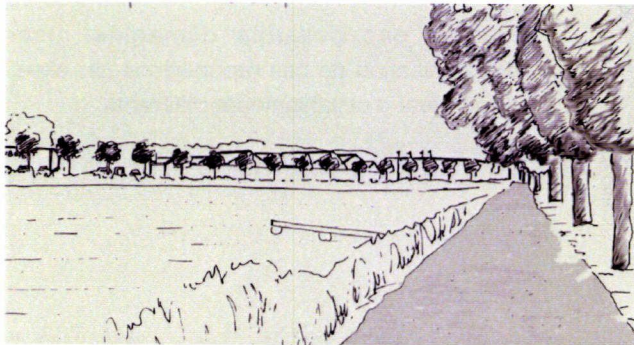
Le lotissement franchit la ligne de crête, constituant une barrière paysagère. On assiste à une nouvelle structuration de l'espace, sans lien direct avec l'organisation traditionnelle des villages.



Interface entre les zones d'activités et le milieu naturel

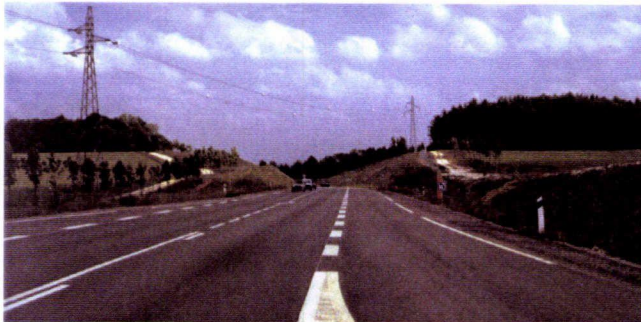


Zone commerciale de Botans - les arrières, clôtures et parkings des bâtiments d'activités s'offrent à la vue des usagers de la coulée verte.



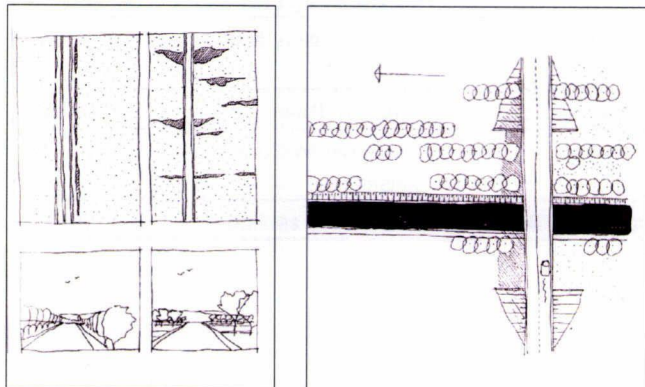
Un simple alignement d'arbres permettrait d'atténuer l'impact de la Z.A. Une réglementation adaptée au terrain comme celui de la ZAC des Hauts de Belfort (hauteur des bâtiments, implantations par rapport aux voiries, aspect architectural...) est également une nécessité pour l'intégration des zones au paysage.

Interface entre les infrastructures et le paysage rural



Voie rapide Sévenans - Delle : les alignements d'arbres et chemins de défrètement marquent cet axe routier, en contradiction avec la logique paysagère existante.

L'aménagement ne permet pas la perception de la vallée occupée par la Bourbeuse et le canal Rhin-Rhône.



Les plantations doivent être réalisées le plus près possible de la voie, respectant la typologie végétale locale. Etirer le paysage perpendiculairement et marquer l'effet de vallée permettrait de recréer des lignes de force rompant ainsi la monotonie des ouvrages.

Améliorer l'offre de transports collectifs en répondant aux besoins actuels

Il s'agit de prévoir systématiquement une offre de transport collectifs pour assurer les liaisons :

- à l'intérieur des pôles urbains,
- des périphéries vers les pôles urbains,
- entre les différents pôles urbains,
- vers les grandes destinations nationales par les gares SNCF.

Les solutions proposées consistent à :

- proposer une offre de transport lorsqu'elle est inexistante,
- optimiser les services actuels.

Le tableau ci-dessous récapitule 12 projets à court et moyen terme. Chacun d'eux a fait l'objet, dans le document de Propositions présenté le 20 Juin 1998 au Conseil d'Administration d'Aire urbaine 2000, d'une fiche précisant la demande, l'offre existante, le diagnostic, la proposition technique, le budget, le montage institutionnel et financier.

Il n'est pas possible d'imaginer une hiérarchisation de ces propositions car elles dépendent d'organismes différents.

Fiche	Intitulé	Autorité Organisatrice	Type de mesure	Déficit
1	Desserte urbaine d'Héricourt	Ville d'Héricourt	création de réseau urbain	1 800 KF
2	Périurbain du Nord Belfortain	S.M. Territoire de Belfort	rationalisation de l'offre existante	-
3	Périurbain du Doubs	CG du Doubs	création de transport à la demande	30 KF
4	Périurbain d'Héricourt	CG de Haute Saône	création de transport à la demande	60 KF
5	Desserte espace central interurbain	S.M. Territoire / DUPM / CG Hte Saône	coordination des offres existantes	-
6	Belfort-Delle	S.M. Territoire de Belfort	modifications d'exploitation	-
7	Belfort-Héricourt	Ville d'Héricourt / Région (TER)	desserte de la gare d'Héricourt (cf fiche 1)	-
8	Montbéliard-Héricourt	Ville d'Héricourt / Région (TER)	desserte de la gare d'Héricourt (cf fiche 1)	-
9	Belfort-Montbéliard	S.M. Territoire / DUPM / CG du Doubs	harmonisation tarifaire	-
10	Montbéliard-Delle	DUPM / S.M. Territoire	création d'une ligne	500 KF
11	Delle-Héricourt	Région / DUPM	coordination d'offres existantes	-
12	liaisons nationales de Delle	S.M. Territoire de Belfort	création de services	350 KF

Prévoir la desserte de la future Gare TGV

Pour être réellement attractive, une desserte par transports collectifs doit satisfaire plusieurs conditions :

- desservir tous les TGV (à l'arrivée et au départ)
- avoir le même circuit d'information et de commercialisation que le TGV
- assurer des parcours assez long pour éviter la concurrence des taxis ou de la voiture particulière.

La demande prévisionnelle en transports collectifs reste très modeste.

Sur la base des hypothèses de la SNCF, la clientèle quotidienne de la gare TGV peut être

estimée à 2 600 passagers par jour, soit une moyenne de 100 voyageurs pour chaque TGV.

Compte tenu de la part des transports collectifs en trajet terminal, ce sont 15 passagers qui devront être acheminés avant ou après chaque TGV, toutes destinations confondues dans toute l'aire urbaine.

Pour une demande évaluée à 2 à 8 passagers pour chaque destination, le service à la demande paraît le mieux adapté.

Le système du taxi collectif est sans doute le mieux à même de répondre à cette demande, la réservation pourrait se faire en même temps que l'achat du billet TGV.

Les incidences de la ligne TGV sur le trafic actuel

Le passage par la voie TGV des relations Nord-Sud ne libérera que peu de sillons.

Le train express Lyon-Strasbourg (6 allers/retours par jour) sera remplacé par des circulations compensatoires pour maintenir les possibilités de liaisons régionales (Lons-Besançon-Montbéliard-Belfort par exemple).

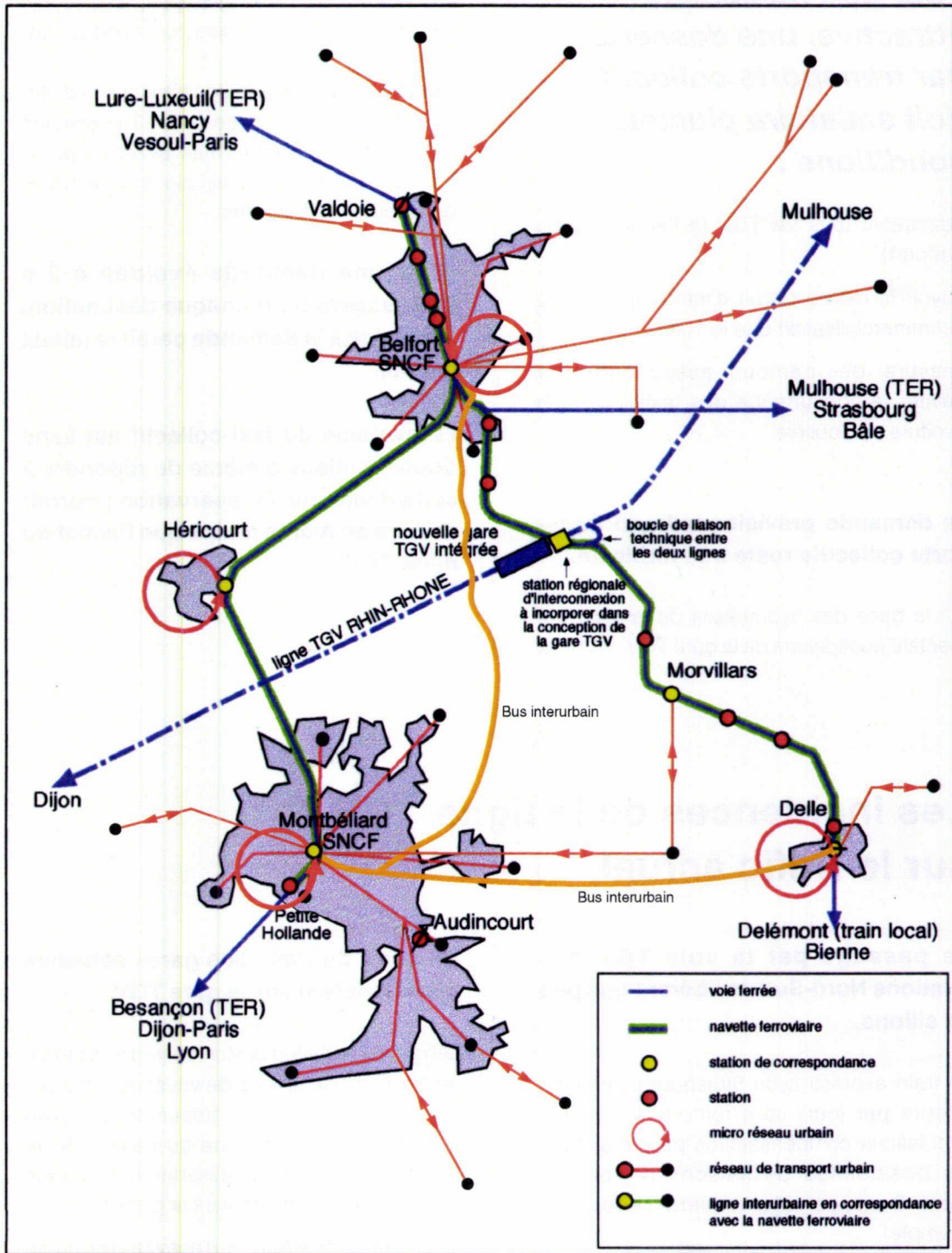
Toutefois, le trafic actuel ne sature pas la ligne.

Un quart du trafic des gares actuelles sera transféré sur la gare TGV.

Les gares de Belfort et Montbéliard accueillent aujourd'hui 2,4 millions de voyageurs par an. La perte pourrait être compensée à moyen terme par une croissance du trafic TER et éventuellement par la desserte du périurbain ou les acheminements vers la gare TGV.

Néanmoins, une baisse d'activité des gares et des quartiers qu'elles animent est à craindre. Dans la perspective d'un dispositif multimodal à l'échelle de l'aire urbaine, les gares pourraient jouer un rôle de plate-forme d'échanges entre les différents modes de transports ; fonction qu'elles assurent déjà, mais qui se trouverait renforcé.

Hypothèse d'un réseau global pour l'aire urbaine



Vers un réseau d'aire urbaine

L'impératif du multimodal

Si le fer reste le mode le plus structurant pour le territoire, plusieurs écueils rendent difficilement imaginable un réseau aire urbaine uniquement constitué par les lignes ferroviaires.

- Relier Montbéliard et Delle paraît impensable (l'emprise de l'ancienne voie Audincourt - Dasle a disparu).
- Le segment Montbéliard - Petite-Hollande - Audincourt exigerait déjà des investissements considérables et la compatibilité du trafic urbain avec le trafic grande ligne n'est pas évident.
- La gare d'Héricourt est excentrée.
- Les communes situées le long de l'A36 et de la RN 437 devront être desservies par le bus.
- La liaison gare TGV - Montbéliard sera toujours plus performante par la route.

La recherche d'un réseau de transports collectifs structurant pour le territoire de l'aire urbaine passera inévitablement par la multimodalité.

Un réseau global pour l'aire urbaine pourrait reposer sur une «colonne vertébrale» ferroviaire où les gares constitueraient un noeud d'échanges avec les réseaux urbains. Les contraintes du réseau ferré et la nécessité de desservir au mieux de nombreuses villes (communes du couloir de l'A36, liaison Montbéliard-Delle) exigeraient de maintenir des liaisons bus interurbaines.

La complexité du système impose une entente étroite entre les différentes autorités organisatrices ; et devra être compensée pour l'utilisateur, par une unité d'information et de commercialisation.

Dans cette perspective, la notion de «passeport», à savoir un titre de transport valable sur l'intégralité d'un trajet, quels que soient les modes utilisés, est à étudier.

L'axe Belfort-Delle

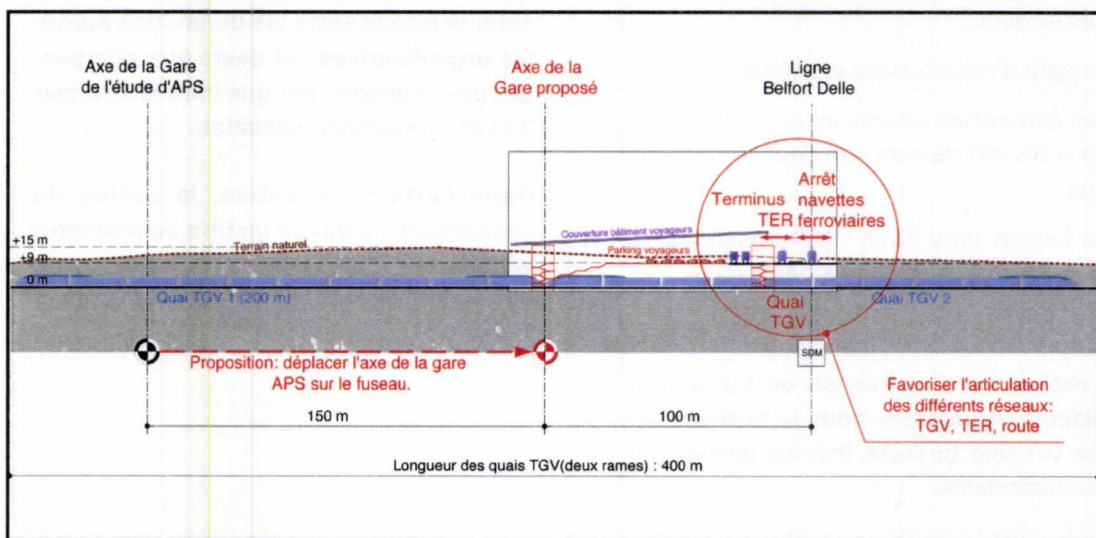
Cette liaison représente 5 800 déplacements par jour, et mobilise 300 lycéens et 300 actifs. Une ligne de la CTRB assure ce trajet à la vitesse commerciale de 30 km/h. Rétablir une offre par le train serait intéressant compte tenu de la desserte de la gare TGV. Toutefois, un service de bus restera nécessaire pour le Sud de Belfort (Andelnans, Sévenans, Joncherey)

et pour les écarts puisque le bus assure aujourd'hui une desserte plus fine.

Le fer devra donc, pour être compétitif, attirer une clientèle voiture particulière.

Le coût prévisionnel pourrait être de 80 millions d'investissement et de 10 à 25 millions d'augmentation du déficit par an.

Proposition de déplacement de l'axe de la gare TGV, afin d'assurer une meilleure connexion avec la ligne Belfort-Delle



L'axe Montbéliard - Belfort

L'échange entre les deux villes mobilise 400 lycéens, 300 étudiants et 600 actifs. Trois quarts des échanges ont pour destination Belfort.

Le train assure aujourd'hui la meilleure vitesse commerciale mais peu de desserte locale. De plus, la liaison étant assurée par les services nationaux ou régionaux, les horaires sont mal adaptés aux migrations pendulaires.

Les conditions d'une amélioration de la performance sont un meilleur cadencement (1/2 heure ou 1 heure), un arrêt systématique à Héricourt et un renforcement aux heures de pointes. Le train ne ferait pas réellement de concurrence au bus qui dessert les communes de l'A36.

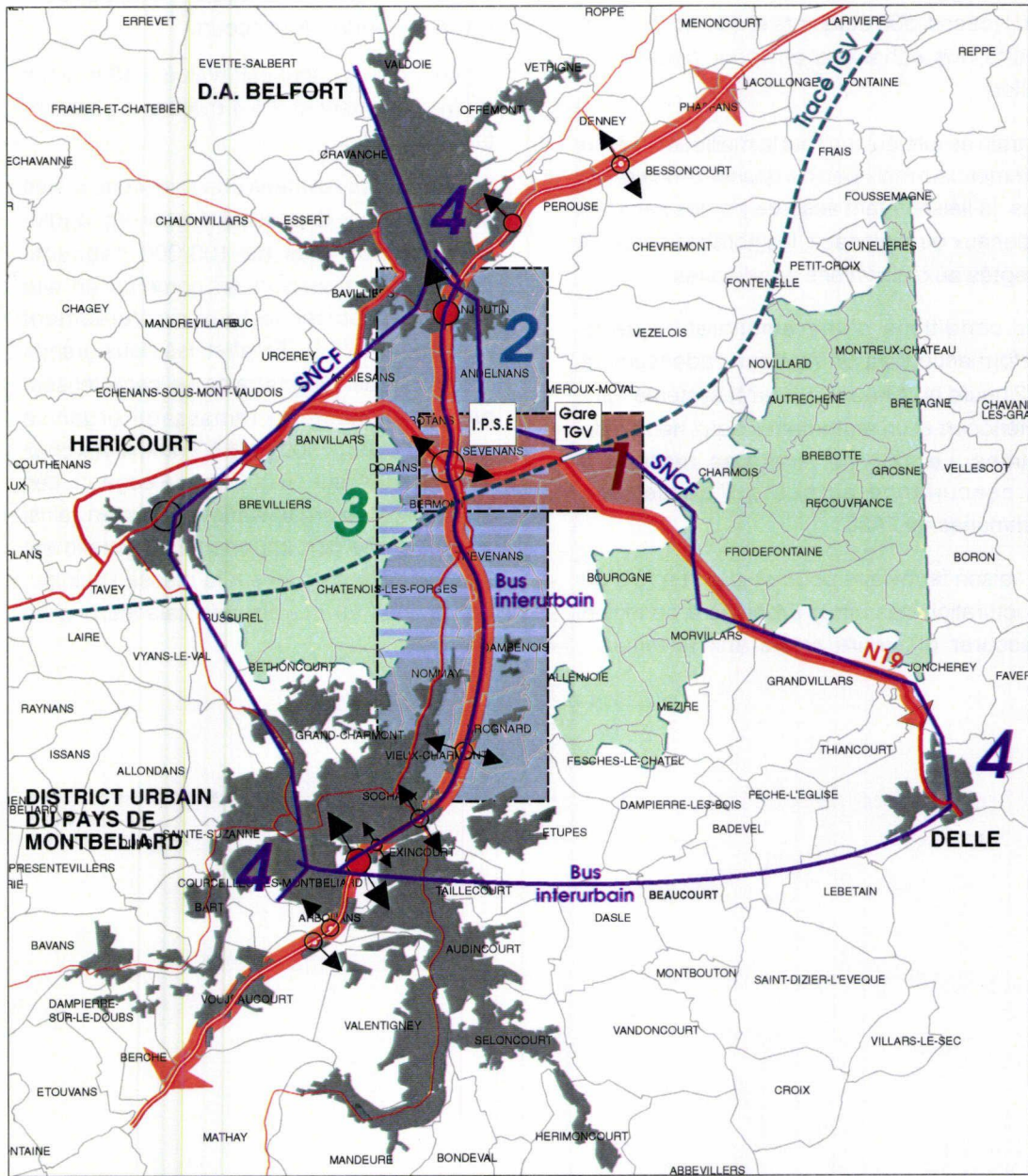
La liaison ferroviaire pourrait jouer un rôle de structuration des offres urbaines à condition d'assurer plusieurs arrêts aux terminus :

Valdoie - Belfort - Héricourt - Montbéliard - Petite-Hollande - Audincourt.

Le coût prévisionnel est évalué à 18 millions d'investissement et 2 à 4 millions d'augmentation du déficit.

Les dépenses estimées pourraient être prises en charge par la possibilité pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants dotées d'un transport en commun en site propre de porter le taux du versement transport à 1,75 %. En effet, les deux grands industriels de l'aire urbaine se caractérisent par l'importance du ramassage organisé par leurs soins (1 500 sur 6 500 employés chez Alstom, 8 000 sur 19 000 chez Peugeot). Les deux autorités organisatrices se voient ainsi privées d'une part importante du versement transport qui, calculé sur la masse salariale, est diminué au prorata des salariés pris en charge.

Trois secteurs prioritaires et un enjeu transports



- 1** **Premier secteur prioritaire: Espace Sévenans-Gare TGV**
 - Nécessité d'une rapide maîtrise foncière
 - Etude préopérationnelle pour un projet de développement à l'échelle Sévenans-Gare
- 2** **Second secteur prioritaire: Vallée de la Savoureuse**
 - Elaboration d'un plan d'aménagement paysager
 - Programmation d'actions d'aménagement
- 3** **Troisième secteur prioritaire : Sillon de la Bourbeuse, bois de Châtenois**
 - Périmètres d'intervention éventuels
 - Valorisation des entités paysagères remarquables
- 4** **L'enjeu des transports collectifs :**
 - Vers un réseau d'aire urbaine, harmoniser et coordonner l'offre de transports collectifs

En conclusion, une série de mesures, déclinée selon les quatre enjeux identifiés, est soumise à l'approbation des collectivités locales d'Aire urbaine 2000.

Les mesures

L'enjeu économique

Aire urbaine 2000 mène une étude sur l'avenir du foncier économique dans l'aire urbaine.

Les collectivités membres d'Aire urbaine 2000 et communes concernées créent un Syndicat Mixte sur le périmètre Sévenans - gare TGV.

Exercice du droit de préemption par le Syndicat Mixte après accord des communes pour garantir la maîtrise foncière.

Le Syndicat Mixte lance une étude pré-opérationnelle pour un projet de développement Sévenans - gare TGV, puis engage sa réalisation.

L'enjeu de la vitrine de l'aire urbaine

Un Plan d'aménagement concerté de l'axe Belfort-Montbéliard est élaboré par Aire urbaine 2000 en collaboration avec les communes concernées et les grands maîtres d'ouvrage publics.

L'enjeu des espaces naturels

Définition des périmètres d'intervention, des modalités de valorisation des entités paysagères et des maîtrises d'ouvrage.

L'enjeu des transports collectifs

Aire urbaine 2000 poursuit la réflexion sur la faisabilité d'un schéma global et multimodal des transports collectifs dans l'aire urbaine en collaboration avec la Région, la SNCF et les autorités organisatrices.

Les propositions de cette étude, les orientations et principes proposés à chacun des secteurs prioritaires, ainsi que les démarches envisagées seront intégrées à la charte d'aménagement de l'aire urbaine.

PACT URBAIN NORD FRANCHE-COMTE

aire urbaine 2000

**Etude
d'aménagement
de
l'espace central
interurbain**

Diagnostic

Avril 1998

Sommaire

Préambule	3
Avertissement méthodologique	5
1 - L'aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt : une agglomération atypique et originale	7
1.1 Aire urbaine 2000 : un lieu de concertation sur la base d'une organisation administrative et institutionnelle qui témoigne déjà de nombreuses collaborations	8
1.2 L'aire urbaine est composée de plusieurs territoires soumis à l'influence des différents pôles urbains, mais son évolution crée entre eux des relations croissantes	10
Les aires urbaines - I.N.S.E.E	10
Les zones d'influence liées à l'emploi	12
Les zones d'attractivité liées aux déplacements des habitants	14
1.3 La périurbanisation gagne l'espace central et rend floues les limites entre ville et campagne	16
70 % de la population concentrée sur 20 % du territoire	16
Malgré la baisse du nombre d'emplois, de nouveaux pôles apparaissent	17
La périurbanisation que génèrent les pôles structurants a touché l'espace interagglomération sans en faire le lieu privilégié	18
1.4 Traversé par tous types de déplacements, l'espace central relie les pôles urbains	21
L'équipement automobile des ménages	21
Les trafics routiers	22
L'organisation des déplacements scolaires	23
Les effectifs et les déplacements des étudiants	24
Les équipements et déplacements commerciaux	25
Les déplacements liés à la fréquentation des divers équipements	26
Les enseignements de l'enquête ménage Territoire de Belfort	27
Le marché des déplacements	28
L'organisation des déplacements	29
1.5 Les infrastructures de transports segmentent le territoire	30
Les infrastructures de transport énergétiques	32
1.6 L'espace central est soumis à de nombreuses contraintes du fait de la proximité des zones urbanisées et de la présence d'eau	34
La vulnérabilité des sols à la pollution	35
Les risques majeurs et contraintes	36
Les espaces naturels protégés	38
Un espace de liaison soumis à de multiples influences et contraintes et dont les limites sont difficiles à définir	40
2 - L'espace central inter-agglomérations : un territoire aux réalités contrastées	41
2.1 Une urbanisation croissante sans principes concertés d'aménagement	42
Usages actuels des sols	42
La vocation des sols	44
2.2 Une armature urbaine en pleine évolution où se superposent plusieurs logiques d'aménagements	46



2.3 Des paysages de qualité et variés, mais qui risquent d'être fragilisés	48
Typologie urbaine et enjeux paysagers	50
L'inscription des infrastructures dans le paysage	51
Deux problématiques liées au paysage	52
2.4 La perception de l'espace vu depuis les principaux axes routiers : une vitrine aujourd'hui peu valorisée	55
Le couloir de l'A36 et de la RN 437	56
Perception de l'aire urbaine depuis l'A 36	56
Séquencement de la traversée	58
Perception et séquencement de la RN 437	60
Liaison RN 19 / RN 83	62
Section Sévenans - Héricourt / Perception et séquencement	62
Section Sévenans - Delle / Perception et séquencement	64
L'organisation spatiale de l'espace interagglomération	67
3 - Projets et enjeux : un espace en devenir.....	69
Les projets d'amélioration de la desserte favoriseront les déplacements, mais imposent des mesures adaptées d'intégration dans le paysage	70
1 - A36 / Mise à 2 x 3 voies	71
2 - Prolongement de l'A5	75
3 - Liaison RN 83 / RN 19	79
Les activités et équipements structurants : les foyers du développement futur	82
4 - TGV Rhin-Rhône	83
5 - Les zones d'activités	87
6 - Les grandes zones commerciales	91
7 - Institut Polytechnique de Sévenans (IPSé)	95
Les interventions pour la maîtrise de l'eau : des leviers pour l'aménagement paysager	98
8 - Vallée de la Savoureuse	99
9 - Lutte contre les crues	105
4 - L'offre de transports collectifs	109
L'organisation des transports collectifs dans l'aire urbaine	111
Les transports urbains	112
Les transports départementaux	114
Les services de transport régionaux	115
Autres transports	116
Descriptif de l'offre TC	117
Les réseaux urbains	119
Les transports interurbains	121
Les services ferroviaires	123
Diagnostic	125
Une demande restant à satisfaire	127
Donner l'accès aux quatre pôles	127
Assurer des liaisons entre pôles	128
Permettre des liaisons vers l'extérieur	128
Des offres à coordonner	129
Sur le plan institutionnel	129
Sur le plan technique : quelques points de comparaison entre les réseaux urbains	131
Sur le plan financier	137
Conclusion	139
Annexes	147

Préambule

L'espace central interagglomération n'a jamais été étudié spécifiquement dans le cadre de l'aire urbaine, de même que l'on connaît mal les relations qui le lient aux deux agglomérations de Montbéliard et de Belfort. Il s'agit donc d'un espace dont l'organisation, les modalités de fonctionnement et les potentiels restent à découvrir à l'échelle du Nord Franche-Comté.

Le présent document a pour but de recueillir les grandes informations nécessaires à une connaissance objective de ce territoire et de ses habitants à partir des sources actuellement disponibles.

La première partie de cette étude vise à définir la place et le rôle de l'espace central au sein de l'aire urbaine. Nous verrons que les multiples influences qui affectent l'espace interagglomération ne permettent pas, de ce point de vue, d'en affirmer la cohérence et d'en établir précisément les limites.

La deuxième partie s'attache plus particulièrement aux dynamiques propres de l'espace central interagglomération et à son organisation spatiale. Les critères socio-économiques de ce territoire permettent d'établir la hiérarchie des pôles attractifs et d'en présenter l'armature urbaine.

L'analyse spatiale a pour objectif de faire apparaître les potentialités et les enjeux d'aménagement à partir de l'étude des grandes entités paysagères et des itinéraires : le couloir de l'A.36, la R.N. 437 et la RN.19.

La troisième partie de ce diagnostic concerne l'ensemble des projets qui participent de l'organisation de l'espace interagglomération et de son avenir. Il était donc important de rassembler les informations disponibles sur ces aménagements futurs. Neuf projets sont ainsi présentés sous forme de fiches.

Enfin, dans une quatrième partie, la question particulière de la desserte des différents pôles urbains de l'aire urbaine par les transports collectifs est abordée par un état des lieux de l'offre et de la demande.

Ce document constitue la première phase de diagnostic de l'étude. Elle sera complétée par un document de propositions.



Avertissement méthodologique

Ne correspondant à aucune entité administrative ou géographique particulière, l'espace central interagglomération ne possède pas de limites précises. Le cahier des charges de cette étude en a tracé les contours.

"Le périmètre de l'étude est délimité par la RN 83 et la RD 436 à l'Ouest, et par le canal Rhin Rhône à l'Est, prolongé vers le Nord par des éléments ponctuels tels que l'aéroparc de Fontaine jusqu'à l'autoroute A 36 ; au Nord et au Sud par les limites des agglomérations de Belfort et du Pays de Montbéliard jusqu'au futur échangeur de Voujeaucourt sur l'A 36. Toutefois il ne comprend pas les agglomérations elles-mêmes".

Mais l'analyse de certains phénomènes exigeait de porter un regard sur un périmètre plus large englobant les bassins d'habitat (comme par exemple pour la périurbanisation).

A contrario, certaines données difficiles à recueillir et dont l'intérêt portait sur l'usage des sols nous ont conduit à limiter l'analyse à un périmètre restreint (comme pour le recollement des POS).

Dans l'un et l'autre cas et pour faciliter le repérage, nous avons choisi de faire apparaître comme référence le périmètre Aire urbaine 2000.



1 - L'aire urbaine

Belfort - Montbéliard -

Héricourt :

une agglomération

atypique et originale

7 -



1.1 - Partagée entre trois départements, l'aire urbaine est un territoire où les collaborations entre collectivités sont déjà nombreuses

L'aire urbaine n'étant pas une entité territoriale administrative, elle est organisée par différentes institutions qui en régissent le fonctionnement dans des domaines souvent variés, et dont les compétences sont inégalement réparties.

Ainsi, apparaissent nettement des entités importantes comme le **D.P.M. (District du Pays de Montbéliard)**, communauté à fiscalité propre et dont les compétences sont très étendues. Celles-ci vont de la gestion des réseaux à l'organisation des services publics communs comme les transports collectifs, ou encore le domaine de l'environnement,...

Le D.P.M. regroupe 28 communes autour d'une communauté de services.

Le D.A.B. (District de l'Agglomération Belfortaine), récemment élargi à 20 communes, vient de voir ses compétences étendues. Celles-ci, jusqu'en 1996, étaient limitées à une gestion de services (eau potable, assainissement, ordures ménagères) ; en 1997, elles sont complétées notamment par l'étude d'un Programme Local de l'Habitat, la planification économique, l'élaboration d'un schéma de déplacements et l'environnement.

Sur la Haute-Saône, il n'existe pas de communauté à fiscalité propre de type district ou communauté de communes.

Seul un Syndicat Intercommunal d'Etudes et d'Aménagement a été créé autour du «Pays d'Héricourt» qui regroupe 19 communes, avec pour objectif d'aménager en commun des zones d'activités et des sites autour d'un programme de qualité du cadre de vie (assurant la maîtrise d'ouvrage et la réalisation des travaux).

Dans le Pays de Montbéliard, 19 communes de la Vallée du Rupt se sont regroupées au sein d'un SIVOM à la carte aux compétences suivantes :

- eau, assainissement, hydraulique et tourisme (en 1992),
- complétées en 1994 par l'aménagement de l'espace et du territoire,
- et la collecte des ordures ménagères.

Parmi elles, deux communes, Arcey et Montenois, ne font pas partie de l'aire urbaine. Les 17 communes adhérentes figurent sur la carte ci-contre.

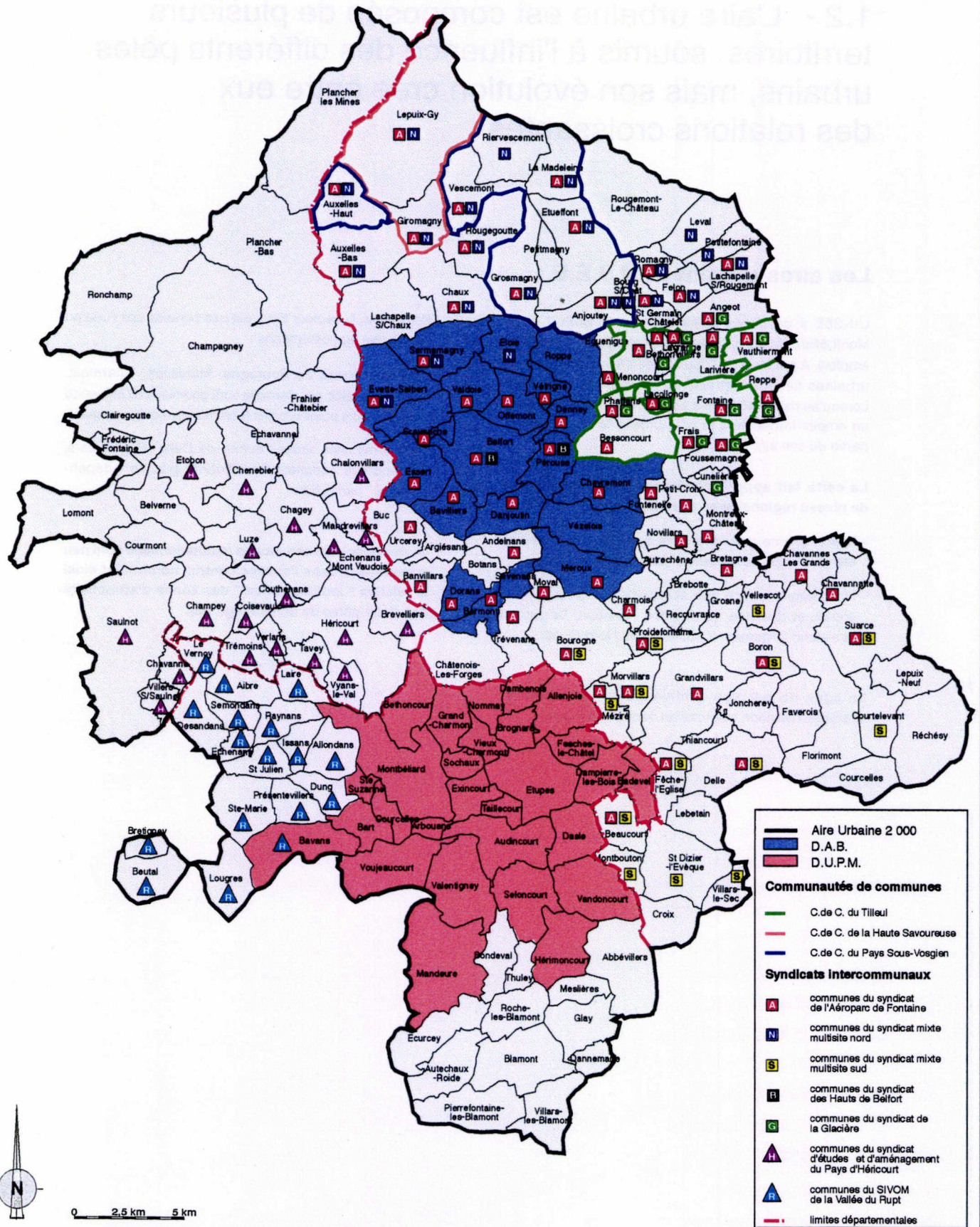
Ne sont pas recensés dans cette étude les nombreux syndicats intercommunaux, SIVOM (syndicat intercommunal à vocation multiple) et SIVU (syndicat intercommunal à vocation unique) qui gèrent des domaines aussi disparates que le cimetière intercommunal, ou l'église, ou le périmètre scolaire ou encore les bâtiments communaux.

Sont, par contre, reportés sur la carte **les groupements de communes autour d'un objectif de développement économique, basé sur le partage de la taxe professionnelle. En effet, ces entités affichent une volonté de regroupement autour d'un projet commun, tendant ainsi à limiter les risques individuels des communes y souscrivant, tout en unissant leurs capacités financières.**

Figurent ici :

- le syndicat de l'Aéroparc de Fontaine (Aéroparc Belfort Continental),
- le syndicat mixte multisite Nord (Enviroparc d'Anjoutey, ZAC des Gouttes à Auxelles-Bas, ZAC du Mont-Jean à Rougegoutte et ZAC de Lachapelle à Lachapelle-sous-Rougemont),
- le syndicat mixte multisite Sud (ZAC des Popins à Beaucourt, ZI de Bourogne-Morvillars, ZAC de la Queue au Loup de Delle),
- le syndicat intercommunal des Hauts de Belfort (ZAC du P.A.H.B.),
- le syndicat intercommunal de la zone d'activités de «la Glacière» située à Foussemagne.

Il faut ajouter à ces groupements l'association Aire Urbaine 2000 qui réunit les cinq plus grandes collectivités du Nord Franche-Comté.



0 2,5 km 5 km

- Aire Urbaine 2000
 - D.A.B.
 - D.U.P.M.
- Communautés de communes**
- C.de C. du Tilleul
 - C.de C. de la Haute Savoureuse
 - C.de C. du Pays Sous-Vosgien
- Syndicats Intercommunaux**
- A communes du syndicat de l'Aéroparc de Fontaine
 - N communes du syndicat mixte multisite nord
 - S communes du syndicat mixte multisite sud
 - R communes du syndicat des Hauts de Belfort
 - G communes du syndicat de la Glacière
 - H communes du syndicat d'études et d'aménagement du Pays d'Héricourt
 - R communes du SIVOM de la Vallée du Rupt
 - limites départementales



COLLECTIVITES ET INSTITUTIONS
Etude d'aménagement de l'espace central interurbain
 Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997



1.2 - L'aire urbaine est composée de plusieurs territoires soumis à l'influence des différents pôles urbains, mais son évolution crée entre eux des relations croissantes

Les aires urbaines I.N.S.E.E.

L'INSEE a défini les pôles urbains de Belfort et de Montbéliard en constituant des unités de plus de 5 000 emplois. A partir de ces deux pôles s'étendent des aires urbaines liées à l'attractivité en matière d'emplois. Lorsqu'au moins 40 % des actifs d'une commune ayant un emploi fréquentent le pôle urbain, la commune fait partie de son aire d'influence.

La carte fait apparaître l'influence de deux pôles de niveau régional avec des spécificités :

- Belfort exerce une attractivité sur une couronne peu étendue et particulièrement développée à l'Est,
- Montbéliard exerce une attractivité sur un périmètre étendu et dispersé qui englobe Héricourt, Beaucourt et s'étend largement à l'Ouest et au Nord-Ouest.

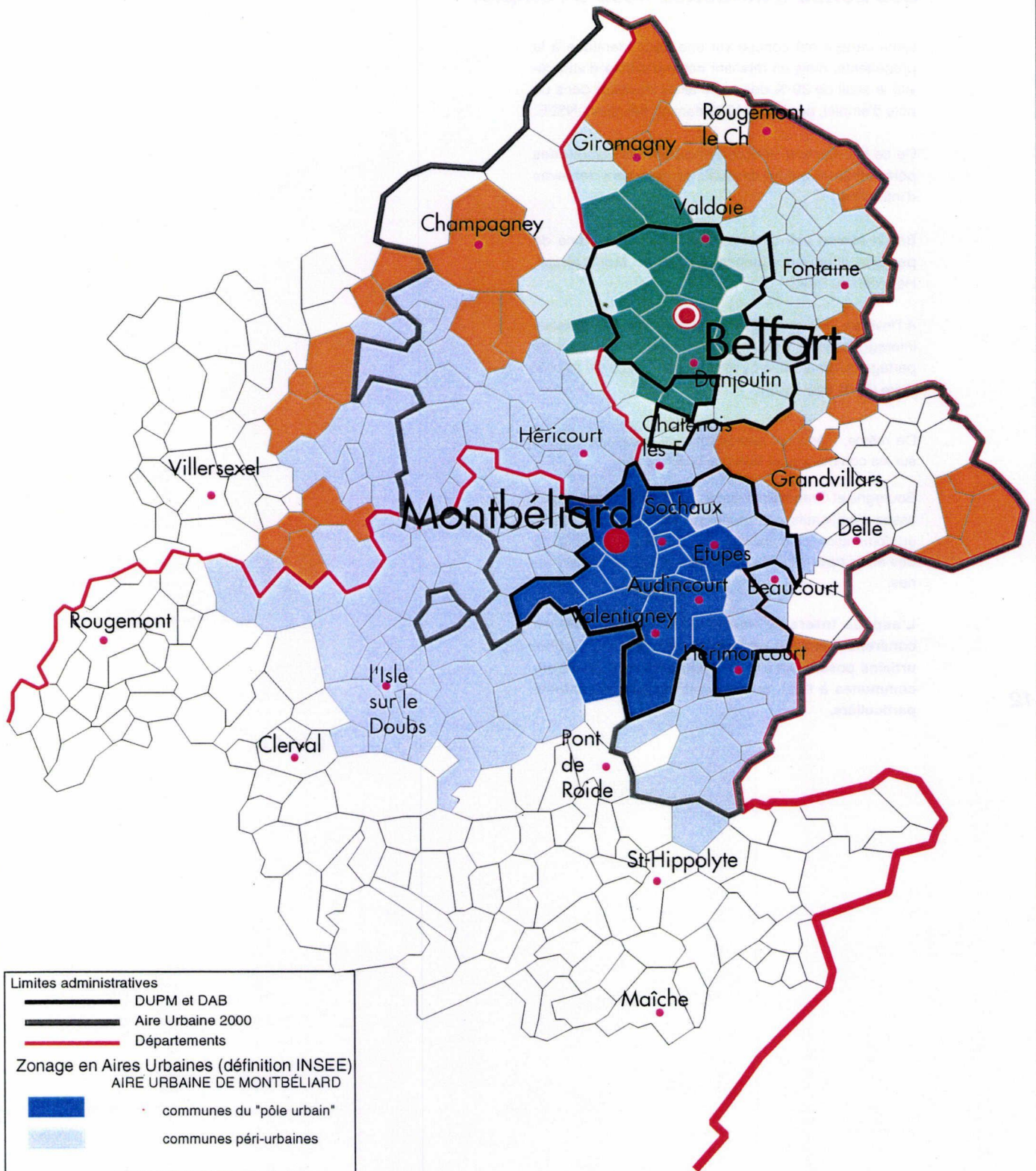
*
Par contre, le secteur Est n'est pas polarisé par l'une ou l'autre des agglomérations :

- les communes de Bourogne, Morvillars, Charmois, Froidefontaine par exemple sont soumises à l'influence de plusieurs pôles urbains (communes multipolarisées),
- les communes situées autour de Delle (Grandvillars, Thiancourt, Joncherey) n'affichent pas de " dépendance " particulière.

Globalement, les communes multipolarisées sont peu nombreuses dans l'espace central, confirmant ainsi la relative " indépendance " des zones d'attractivité des deux pôles de niveau régional.

- 10

La ligne de partage d'influence sur les espaces interagglomération est nette au centre et à l'Ouest.



Limites administratives

- DUPM et DAB
- Aire Urbaine 2000
- Départements

Zonage en Aires Urbaines (définition INSEE)

AIRE URBAINE DE MONTBÉLIARD

- communes du "pôle urbain"
- communes péri-urbaines

AIRE URBAINE DE BELFORT

- communes du "pôle urbain"
- communes péri-urbaines

COMMUNES MULTI-POLARISÉES

-

source : Migrations alternantes INSEE R.G.P. 1990



AIRES URBAINES INSEE
Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



Les zones d'influence liées à l'emploi

Cette carte a été conçue sur une base identique à la précédente, mais en retenant comme critère d'attractivité le seuil de 30 % des actifs allant travailler dans un pôle d'emploi, au lieu de 40 % dans la définition INSEE.

De ce fait, Delle et Héricourt apparaissent comme des pôles attractifs autour desquels se dessinent des aires d'influence.

Belfort exerce une attractivité exclusive sans zone de partage d'influence secondaire avec Montbéliard, Héricourt ou Delle.

A l'inverse, l'influence de Montbéliard dans les espaces interagglomération est moins exclusive sur la ligne de partage puisque Belfort y exerce une attractivité secondaire (20 % des actifs).

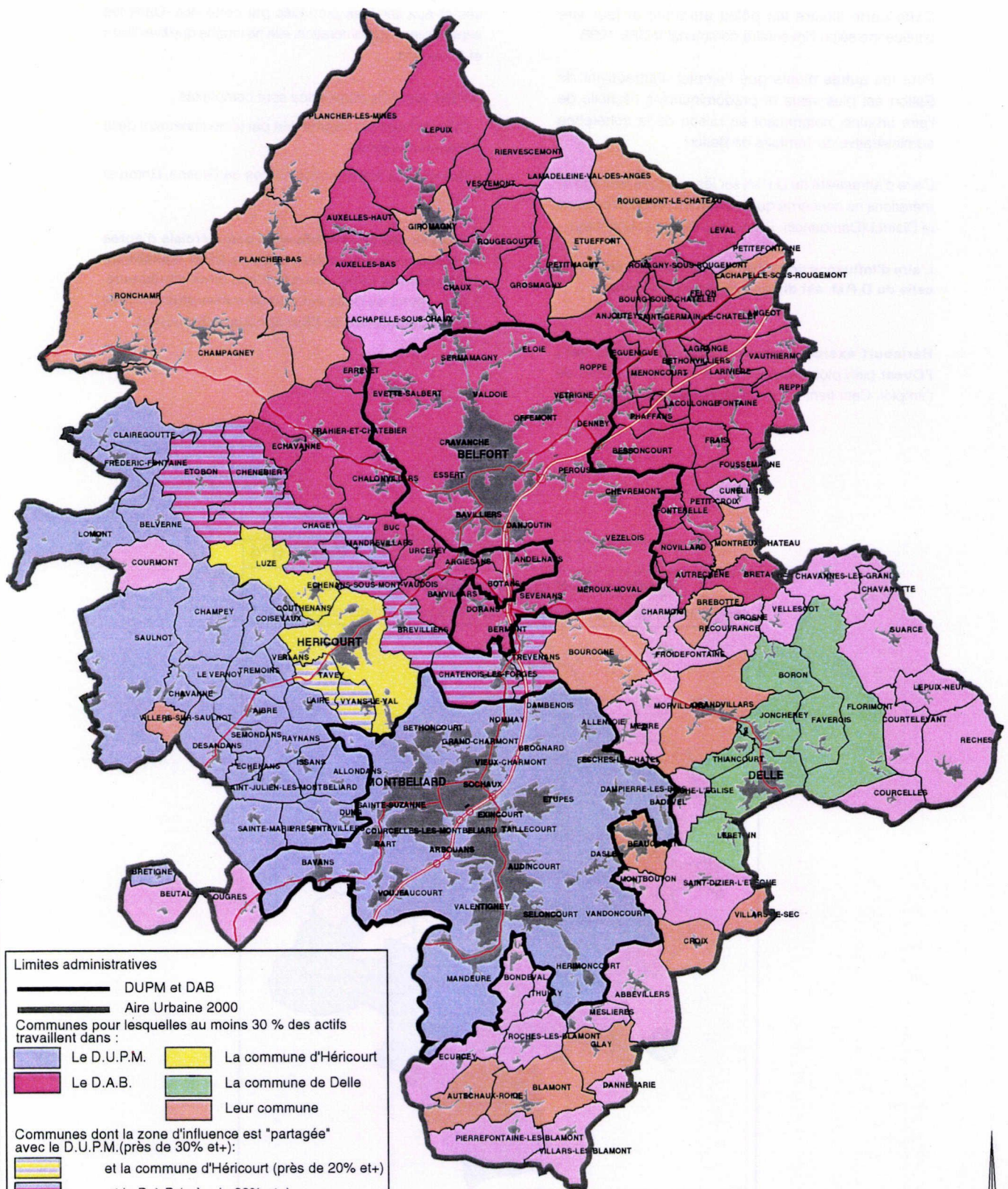
De même, Héricourt exerce une influence secondaire sur les communes de Tavey et Vyans le Val.

Bourogne et Grandvillars constituent des pôles d'emploi assez significatifs pour échapper à l'attractivité d'une agglomération plus importante. En effet, plus de 30 % des actifs travaillent et résident dans ces deux communes.

L'espace interagglomération n'est pas mis en cohérence par une attractivité unique. Les 4 pôles urbains possèdent une aire d'influence et plusieurs communes à l'Est ne subissent aucune attractivité particulière.

- 12





Limites administratives

- DUPM et DAB
- Aire Urbaine 2000

Communes pour lesquelles au moins 30 % des actifs travaillent dans :

- Le D.U.P.M.
- La commune d'Héricourt
- Le D.A.B.
- La commune de Delle
- Leur commune

Communes dont la zone d'influence est "partagée" avec le D.U.P.M. (près de 30% et+):

- et la commune d'Héricourt (près de 20% et+)
- et le D.A.B. (près de 20% et+)

Communes non soumises à une zone d'influence significative

Source : migrations alternantes, INSEE R.G.P. 1990

0 2,5 km 5 km

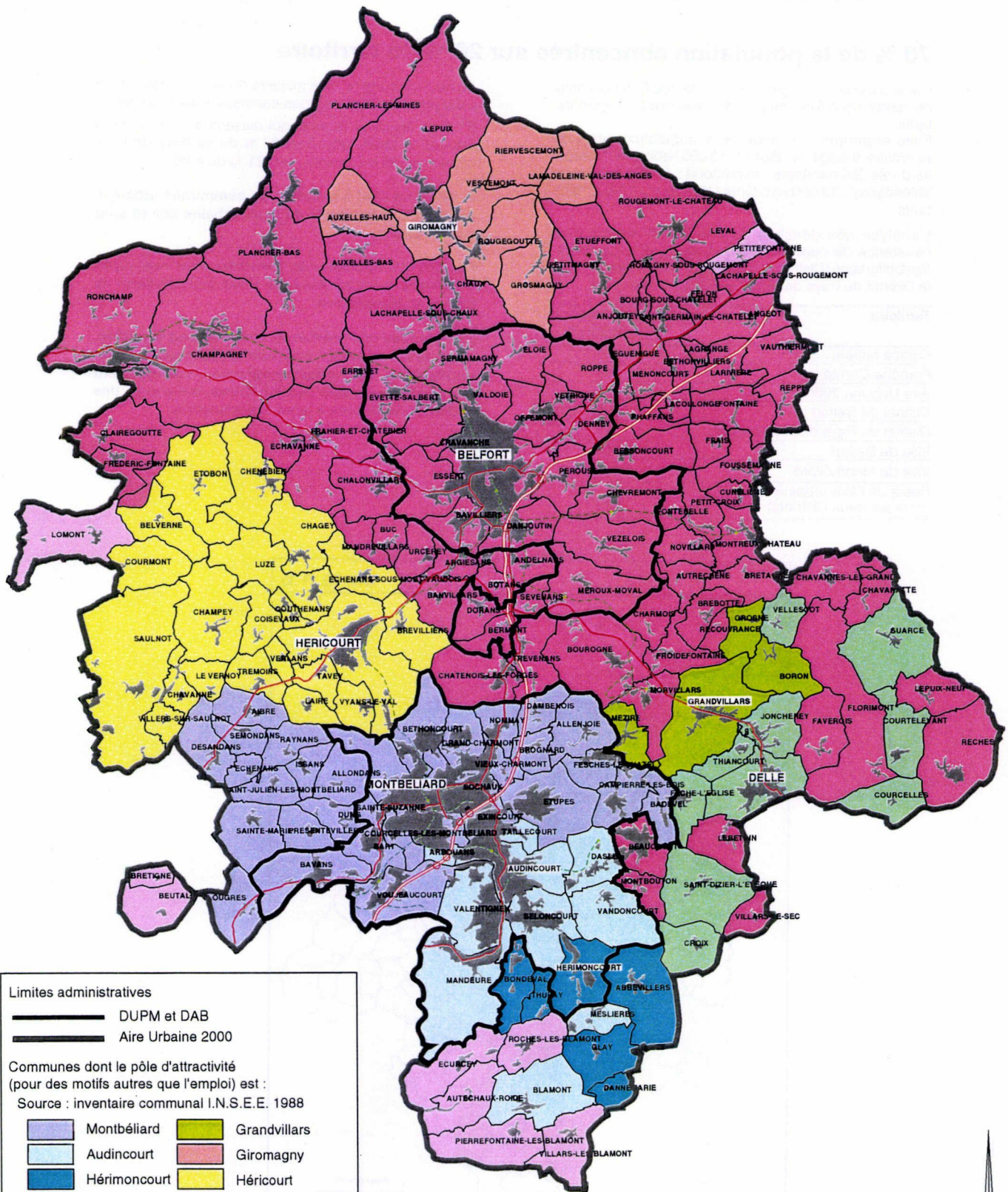


ZONES D'INFLUENCE LIEES A L'EMPLOI

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998





Limites administratives

- DUM et DAB
- Aire Urbaine 2000

Communes dont le pôle d'attractivité (pour des motifs autres que l'emploi) est :

Source : inventaire communal I.N.S.E.E. 1988

 Montbéliard	 Grandvillars
 Audincourt	 Giromagny
 Hérimoncourt	 Héricourt
 Belfort	 non renseigné ou non significatif
 Delle	

0 2,5 km 5 km



1.3 - La périurbanisation gagne l'espace central et rend floues les limites entre ville et campagne

70 % de la population concentrée sur 20 % du territoire

L'aire urbaine, qui regroupe près de 300 000 habitants, ne compte que 5 communes dépassant les 10 000 habitants.

Elles regroupent un tiers de la population totale du périmètre. Il s'agit de : Belfort : 50 000 habitants / Montbéliard : 29 000 habitants / Audincourt : 16 000 habitants / Valentigney : 13 000 habitants / Héricourt : 10 000 habitants

L'analyse des densités de population montre bien l'existence de concentrations fortes dans l'agglomération belfortaine (District de Belfort : 20 communes) et dans le District du Pays de Montbéliard (28 communes).

Territoire	Densité moyenne (en hbts/km ²)
France entière	104
Franche-Comté	68
Aire Urbaine 2000	242
District de Belfort	1 060
District du Pays de Montbéliard	825
Ville de Belfort	2 950
Ville de Montbéliard	1 930
Reste de l'aire urbaine (hors les deux Districts)	101

Au bout du compte, si la majorité de la population vit en zone urbaine, la plupart des communes sont rurales.

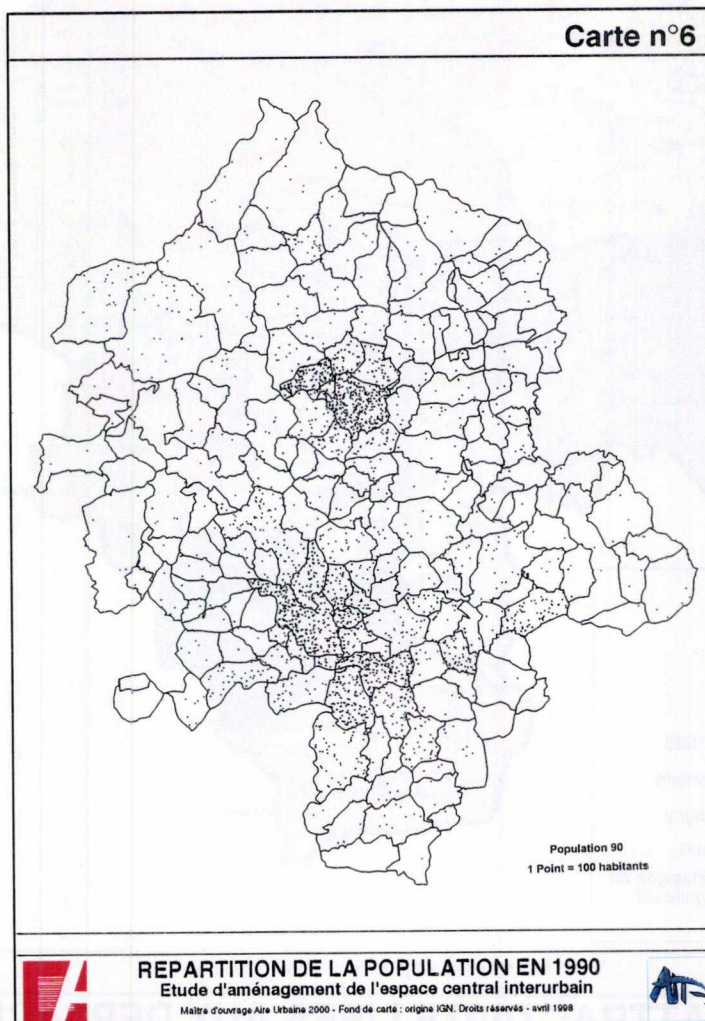
En effet, les deux districts qui rassemblent 66 % de la population totale, occupent 20 % du territoire de l'aire urbaine en 40 communes, soit 21 % du total.

Si l'on s'en tient à la notion de communes urbaines de l'INSEE, 8 habitants de l'aire urbaine sur 10 sont des urbains.

Les 300 000 habitants du périmètre sont regroupés en grande majorité dans les deux conurbations de Belfort et Montbéliard.

Les espaces intermédiaires sont très peu densifiés, avec des évolutions très contrastées suivant les localisations : baisse démographique et vieillissement marquent l'ensemble des territoires, mais avec des redistributions liées à la périurbanisation.

- 16



Malgré la baisse du nombre d'emplois, de nouveaux pôles apparaissent

L'aire urbaine compte 118 000 emplois en 1990. Elle a perdu 4 000 emplois entre 82 et 90.

Les agglomérations et les pôles urbains majeurs prédominent : Montbéliard, Belfort, Héricourt et Delle.

Deux autres pôles se dessinent :

- Giromagny au Nord de Belfort
- Beaucourt à l'Est du D.P.M.

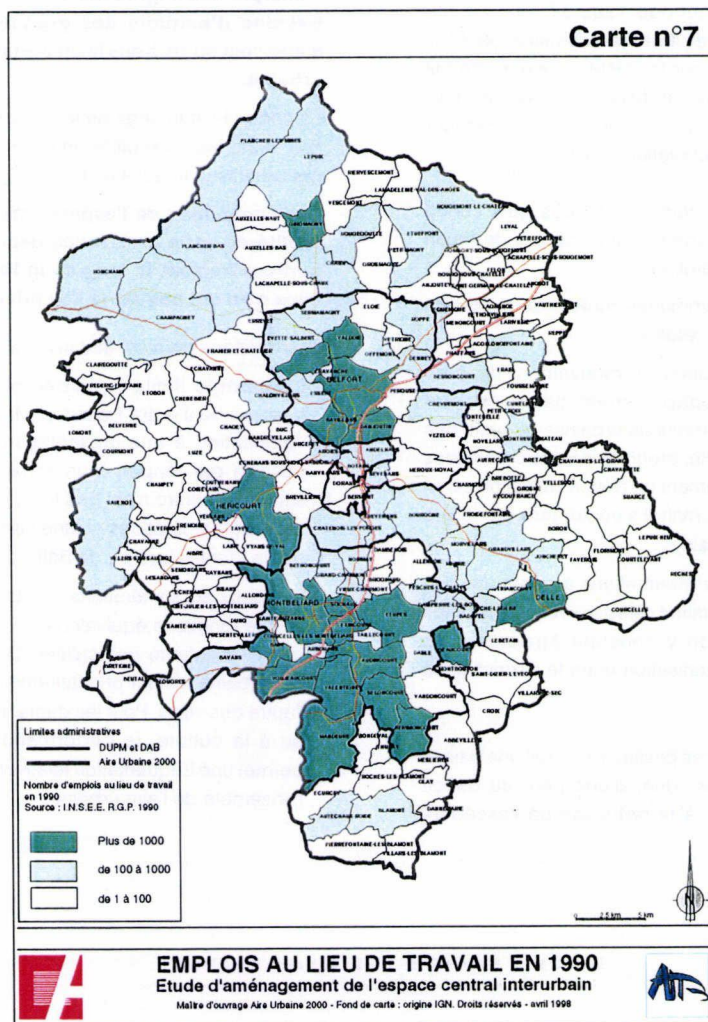
La situation de ces pôles est liée à :

- la géographie (plaines et vallées avec développement des axes de communication),
- l'histoire industrielle (Peugeot, Alsthom, Japy).

La répartition des emplois fait apparaître des secteurs secondaires autour de Belfort, au Nord du D.P.M. et le long des axes de communication : A 36 - RN 437, RN 19 - voie ferrée.

L'émergence de pôles d'emplois le long des axes et en périphérie est plus particulièrement liée au développement de zones d'activités (Technoland, Bourogne, Andelnans). Les grands projets de zones en cours devraient conforter cette logique d'organisation. (Fontaine / A 36, Tourelles / RN 19, Mt Vaudois / RN 83).

Cf. fiche thématique Zones d'activités.



17 -

La périurbanisation que génèrent les pôles structurants a touché l'espace interagglomération sans en faire le lieu privilégié

L'aire urbaine a perdu globalement 8 000 habitants entre 1982 et 1990, soit une baisse annuelle de 0,34 %. Dans le même temps, la Franche-Comté gagnait 13 000 habitants.

Cette période de chute suivait, pour l'aire urbaine, des périodes de forte croissance (entre 1968 et 1975) puis de croissance modérée (de 1975 à 1982).

Entre 1982 et 1990, l'excédent naturel de l'aire urbaine a diminué par rapport aux périodes précédentes, mais est resté positif et élevé.

Dans quelques communes de Haute-Saône, sur la frange Nord-Ouest de l'aire urbaine, il a été négatif contrairement à la moyenne générale.

Par contre, **le déficit migratoire s'est creusé.**

Les pertes de population liées aux départs ont surtout touché Montbéliard et sa proche périphérie.

Le solde migratoire très négatif enregistré dans le District du Pays de Montbéliard (de 1975 à 1990, le district a perdu de façon continue près de 15 000 habitants) a connu un " temps fort " avec le retour au pays des immigrés dans la période 1985-87, qui a vu le départ de 7 500 personnes étrangères (baisse de 30 % des effectifs d'étrangers sur le D.P.M.). Cela se traduit pour certaines communes par des diminutions considérables de leur population (- 1170 personnes à Béthoncourt, soit - 56 % de la population totale).

Les diverses évolutions démographiques qu'a connu l'aire urbaine depuis 20 ans se sont inscrites de façon très différentes dans le territoire :

- au Nord-Ouest, les communes rurales de la Haute-Saône sont en perte de vitesse,
- le pôle Belfortain a connu un mouvement de périurbanisation et de redéploiement de sa population : tassement des communes urbaines au profit des communes de périphérie, progression des communes du Nord-Est. Ce mouvement de périurbanisation serait en voie de stabilisation, mais il a contribué à étendre le bassin d'emploi belfortain.
- le bassin industriel de Montbéliard a connu lui des pertes sèches de population, liées aux restructurations économiques. Mais on y constate également un mouvement de périurbanisation entre le District et sa périphérie.

La poursuite des tendances passées induirait une baisse globale de la population, due, d'une part, au déficit migratoire, d'autre part, à la réduction de l'excédent naturel.

L'INSEE a simulé, avec son modèle OMPHALE, différents scénarii d'évolution à l'horizon 2010 :

- le scénario tendanciel prévoit donc une poursuite de la baisse (- 15 000 habitants),
- une réduction de 30 % du solde migratoire enregistré sur la dernière période, permettrait de maintenir la population à son niveau actuel,
- seule l'annulation du déficit migratoire permettrait une croissance de la population totale, chiffrée à + 30 000 habitants d'ici 2010.

La caractéristique commune à ces trois scénarii est le vieillissement programmé de la population.

Les plus de 60 ans représentaient 14 % de la population de l'aire urbaine en 1982, puis 17 % en 1990, mais leur part augmente et la population vieillit (les départs enregistrés étaient des personnes jeunes).

La population reste plus jeune que dans le reste de la Région, mais avec un vieillissement plus rapide.

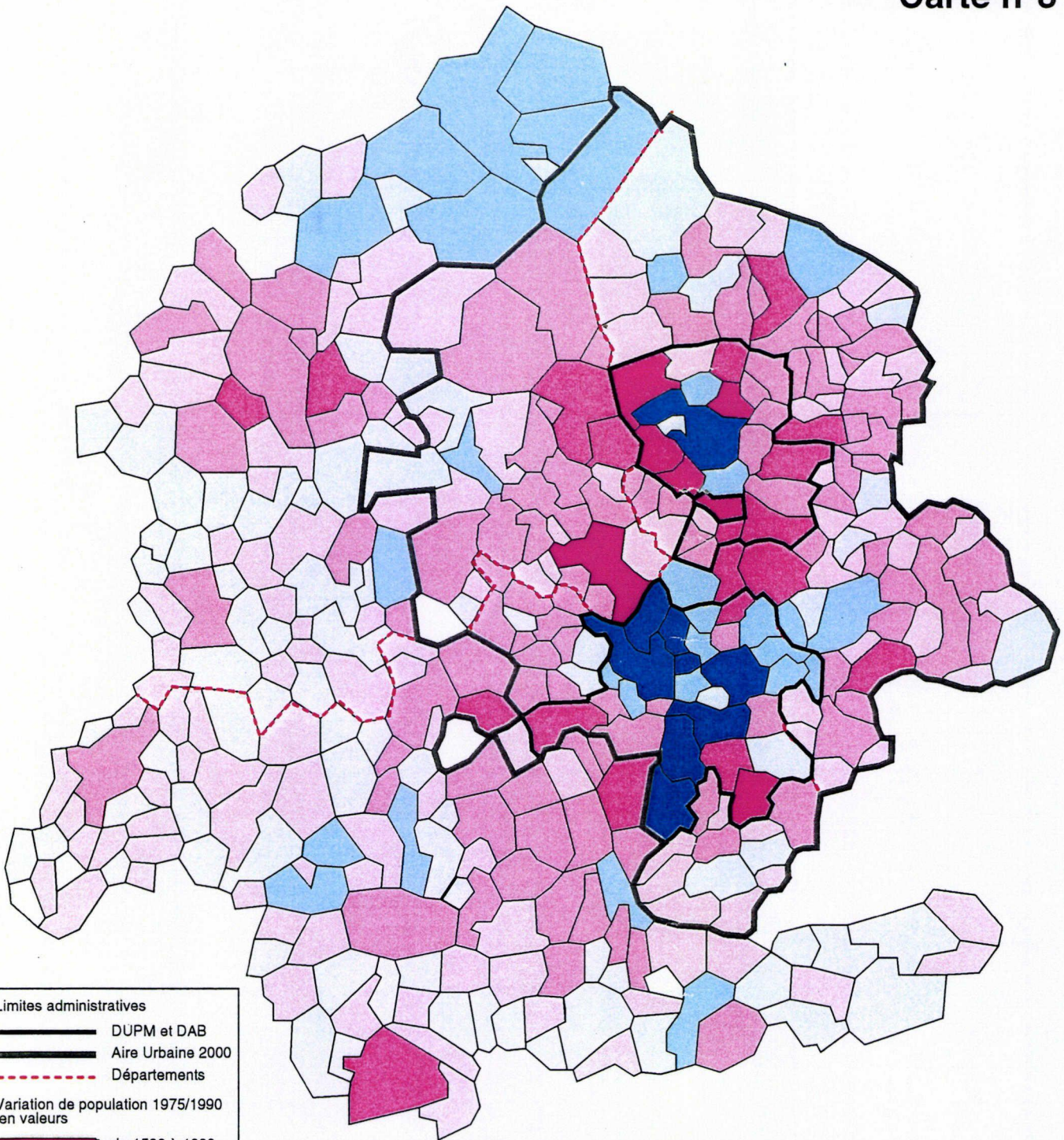
L'analyse des migrations alternantes montre que les bassins d'emplois des grandes agglomérations s'étendent au-delà des limites administratives de l'aire urbaine.

La carte ci-jointe englobe les bassins de vie, afin d'étudier dans leur complète ampleur les phénomènes de périurbanisation qui affectent les villes.




Les communes de l'espace interagglomération ont profité de cette croissance démographique et plus particulièrement le long de la RN 437. Pour autant, elles n'en ont pas été le lieu privilégié.

Deux raisons peuvent être invoquées :





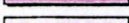
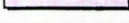


- L'autoroute limite considérablement le temps de déplacement entre Belfort et Montbéliard et ôte toute valorisation à une implantation médiane. Selon sa position par rapport à un échangeur, une commune située au centre n'est pas forcément plus proche des deux agglomérations qu'une commune de la périphérie de Montbéliard ou de Belfort.
- Les deux agglomérations ont des tailles comparables et des fonctions équivalentes. Elles n'offrent pas une complémentarité particulière. Dès lors, les ménages périurbains restent prioritairement attachés à l'une ou l'autre des villes. Pour les déplacements liés aux loisirs ou à la culture, la performance du réseau routier permet une fréquentation relativement aisée à partir de l'ensemble de l'aire urbaine.



Limites administratives

-  DUPM et DAB
-  Aire Urbaine 2000
-  Départements

Variation de population 1975/1990 en valeurs

-  de 1500 à 1000
-  de 1000 à 500
-  de 500 à 250
-  de 250 à 50
-  de 50 à 0
-  de 0 à -50
-  de -50 à -1000
-  de -1000 à -4500

Source : I.N.S.E.E. R.G.P. 1975 et 1990



1.4 - Traversé par tous types de déplacements, l'espace central relie les pôles urbains

L'équipement automobile des ménages

Les résidents du périmètre sont très fortement motorisés, aussi bien en équipement de base qu'en double motorisation.

Seule exception notable : les résidents des secteurs les plus urbains.

79 % des ménages de l'aire urbaine possédaient au moins une voiture en 1990 contre 76,6 % au niveau national. Si globalement 21 % des ménages de l'aire urbaine ne disposaient pas de voiture en 1990, il est intéressant d'examiner où se situent les communes les moins équipées (dans 35 communes du territoire, les ménages non-équipés représentent plus de 20 % du total des ménages).

On trouve deux types de communes :

- **Les communes très urbaines ont un taux d'équipement automobile inférieur à la moyenne** : c'est ainsi que 31% des ménages belfortains n'ont pas de voiture, 23 % des ménages de Montbéliard et Héricourt, 22 % des ménages de Delle.

Ce comportement des ménages urbains est tout à fait classique. Il est le reflet de la grande disponibilité des équipements et des services de proximité pour les résidents urbains et de l'existence de transports collectifs... ainsi que de la plus grande difficulté de circulation et de stationnement.

- **Les communes ayant un taux important de personnes âgées.** On trouve ainsi un rapprochement évident entre la localisation des ménages non-équipés et le taux de population âgée de plus de 60 ans.

Le manque d'équipement automobile apparaît alors au contraire dans les communes les plus rurales du périmètre (limite Nord-Ouest du territoire par exemple).

Le double équipement automobile est en général la traduction de plusieurs types de réalités :

- des niveaux de revenu importants,
- une forte dépendance périurbaine des communes (les résidents périurbains sont " obligés " à la double motorisation pour conserver leurs emplois dans l'agglomération de rattachement),
- une démographie " jeune ".

Au niveau national, le multi-équipement automobile était le fait de 25 % des ménages en 1990, de 27,5 % en 1993 et de 28,4 % en 1994.

Dans l'aire urbaine, il était de 24 % en 1990 en moyenne, mais de 26,7 % si on exclue la commune de Belfort.

Les résidents de Belfort sont, on l'a vu plus faiblement motorisés que la moyenne du périmètre, les ménages belfortains sont également moins nombreux à disposer de deux voitures (12 % contre 24 % sur la moyenne de l'aire urbaine).

Hors Belfort, l'aire urbaine a donc un taux de double motorisation sensiblement supérieur à la moyenne nationale.

Ce fort taux de double motorisation est présent sur la majorité des communes de l'aire urbaine : dans 132 communes sur 188, on comptait même en 1990, un double équipement supérieur à 32 %. Dans 21 communes, ce sont la moitié des ménages qui disposent de deux voitures.

21 -



Les trafics routiers

L'aire urbaine comporte un maillage routier assez dense constitué d'une autoroute, de quatre routes nationales et plusieurs routes départementales.

La colonne vertébrale en est constituée par l'autoroute, qui en plus de ses fonctions de grand transit, assure la liaison entre les deux agglomérations de Belfort et Montbéliard. Le trafic moyen sur la section est de 30 000 véhicules/jour.

Avec 9 échangeurs en 20 km, connectés en particulier sur les grands équipements commerciaux, 80 % des habitants de l'aire urbaine se trouvent à moins d'un quart d'heure d'un échangeur autoroutier.

L'étude des flux routiers entre les principaux pôles urbains de Franche-Comté, que viennent de réaliser le Conseil Régional et la Direction Régionale de l'Équipement, à partir d'une série d'enquêtes routières, permet de reconstituer les trafics échangés entre les principales agglomérations de l'aire urbaine en 1995.

C'est ainsi qu'entre l'agglomération de Belfort (définie au sens large comme Belfort plus 17 communes de périphérie) et celle de Montbéliard (Montbéliard plus 21 communes), les trafics échangés chaque jour correspondent à 13 000 véhicules légers et 2 000 poids lourds. Le trafic VL (véhicules légers) est composé des motifs suivants :

- 4 200 travail (32,3 %)
- 5 100 affaires professionnels (39,2 %)
- 3 700 autres motifs (28,5 %).

Pour connaître le nombre de personnes concernées par ces flux de véhicules, il convient de prendre en compte le taux d'occupation des voitures (nombre moyen d'occupants). Le taux d'occupation diffère sensiblement suivant le motif du déplacement. De 1,26 pour les déplacements liés au travail et aux affaires professionnelles, il passe à 1,66 pour les autres motifs.

C'est ainsi qu'on peut estimer globalement à 18 000 les personnes effectuant un déplacement en voiture entre ces deux agglomérations, un jour moyen de semaine.

Les trafics routiers enregistrés sur les différentes nationales pénétrant dans Belfort varient entre 10 000 et 15 000 véhicules par jour, et connaissent une croissance annuelle très forte (jusqu'à 10 % sur certaines sections). Ils correspondent en grande partie aux échanges périurbains entre les agglomérations et leurs secteurs de développement en périphérie.

C'est ainsi que l'enquête déplacements de Belfort de 1992 avait permis de chiffrer à 40 000 déplacements en voiture chaque jour les relations entre l'agglomération de Belfort (Belfort et les 6 communes de sa proche banlieue) et les 24 communes de seconde couronne (secteurs 4,5,6).

Même s'ils ne sont pas exactement comparables, compte tenu de périodes d'enquêtes différentes, ces chiffres mettent bien en évidence la différence de poids entre déplacements périurbains et déplacements d'échange entre pôles.

Les enquêtes routières régionales ont permis également d'estimer les trafics quotidiens entre les agglomérations de Belfort et Montbéliard (comme définies ci-dessus) et le pôle secondaire de Delle (plus Joncherey).

Les résultats sont présentés ici en déplacements de personnes et non en trafic voitures.

• Déplacements routiers par jour entre agglomérations

	Montbéliard	Belfort
Delle	5 000	4 100

Les résidents de l'aire urbaine ont de besoins des déplacements qui les amènent à sortir de leur territoire, de même que les secteurs extérieurs ont des relations avec l'aire urbaine.

Les enquêtes routières permettent de hiérarchiser les relations entre les agglomérations de Belfort, Montbéliard et les autres grands pôles extérieurs. L'attractivité de Mulhouse l'emporte manifestement de peu sur celle de Besançon...

• Déplacements routiers par jour entre agglomérations

	Montbéliard	Belfort
Besançon	1 400	1 000
Lure	850	1 150
Mulhouse	1 600	1 350
Dijon	200	400
Vesoul	200	500

L'axe routier structurant est l'autoroute, qui assure la liaison Belfort-Montbéliard, ainsi que de nombreux échanges locaux. Elle ne répond pas pour autant à tous les besoins : déplacements périurbains d'accès aux agglomérations, liaisons entre pôle secondaires.



L'organisation des déplacements scolaires

La scolarisation dans l'enseignement du premier degré (préélémentaire et primaire) et du second degré (collège, lycées généraux ou professionnels) concerne 23 % de la population de l'aire urbaine, à travers des effectifs de l'ordre de 36 000 élèves en primaire et 32 000 dans le secondaire.

Un peu plus de 10 % de ces élèves sont scolarisés dans l'enseignement privé (8 % des élèves de primaire et 12 % des élèves de secondaire en moyenne, sachant que l'enseignement privé est un peu plus développé dans le Territoire de Belfort que dans les deux autres départements).

Les élèves de primaire, comme les élèves de collèges fréquentent des établissements de leur commune ou de leur canton.

Les 17 collèges que compte le Territoire de Belfort sont ainsi localisés pour moitié à Belfort, pour moitié dans des chefs-lieux de canton.

L'affectation des élèves de l'enseignement public se fait dans l'établissement de secteur en fonction de la carte scolaire définie par l'Académie. Ce découpage territorial contribue à une organisation de déplacements de proximité.

La scolarisation dans l'enseignement privé, qui compte moins d'établissements que le public, se traduit globalement par des distances domicile-école plus longues.

Les lycées de l'aire urbaine sont pratiquement tous localisés dans les pôles (ou agglomérations) les plus importants.

On trouve ainsi, pour l'enseignement public :

- 2 lycées professionnels à Audincourt,
- 1 lycée professionnel à Béthoncourt,
- 1 lycée professionnel à Grand-Charmont,
- 5 lycées à Montbéliard (3 d'enseignement général et technologique, 2 LP),
- 1 lycée général et technologique à Valentigney,
- 1 lycée polyvalent à Héricourt,
- 1 lycée professionnel à Delle,
- 4 lycées à Belfort (enseignement général, professionnel et technologique).

Le périmètre compte également plusieurs établissements secondaires privés, dont une école technique privée à Valentigney et un lycée professionnel privé à Etueffont, dans le Territoire de Belfort.

La diversité des spécialisations des lycées (enseignement général, technologique ou professionnel) conduit à des affectations des élèves beaucoup plus complexes que dans l'enseignement du premier cycle. Elle se traduira donc par des besoins de relations vers les principales agglomérations, mais également d'échange entre agglomérations et territoires.

L'exemple de Delle en est une parfaite illustration : en l'absence d'établissement sur place, tous les lycéens fréquentent les établissements belfortains.

L'allongement des distances parcourues au cours de l'avancement dans la scolarité explique des taux d'utilisation des transports collectifs par les élèves très importants dans le secondaire.

Dans les trois départements qui contribuent à l'aire urbaine, les statistiques montrent bien un niveau d'utilisation particulièrement fort chez les élèves du second degré :

Taux d'utilisation des transports scolaires par niveau de scolarité

Département	% d'utilisateurs en primaire	% d'utilisateurs en secondaire
Doubs	12 %	41 %
Haute-Saône	23 %	55 %
Territoire de Belfort	7 %	63 %

A ces statistiques, il conviendrait de rajouter les élèves du D.P.M., utilisateurs du réseau urbain pour des trajets strictement internes au D.P.M.

L'organisation du transport scolaire relève des conseils généraux, qui peuvent choisir soit d'utiliser ou d'adapter les services réguliers existants, soit de mettre en place des services spécialisés pour la desserte des établissements scolaires.

Les choix faits par les trois départements concernés sont manifestement très différents puisque :

- dans le Doubs, l'offre spécialisée scolaire est très développée (554 circuits au total) et les élèves n'utilisent les services réguliers que dans 30 % des cas,
- en Haute-Saône, où existent 712 circuits spéciaux, les élèves ne sont que 10 % à emprunter les lignes régulières,
- par contre, dans le Territoire de Belfort, les élèves empruntent dans deux cas sur 3 des services réguliers (il n'existe que 36 circuits spécialisés).

Les scolaires et leurs déplacements sont un enjeu important : ils représentent un habitant de l'aire urbaine sur 4, et dès l'enseignement secondaire, sont contraints de fréquenter des établissements de plus en plus éloignés de leur domicile, et concentrés dans les agglomérations importantes.

Les transports collectifs sont pour les élèves une nécessité absolue.



Les effectifs et les déplacements des étudiants

La prolongation massive des études secondaires (avec l'objectif d'amener 80 % d'une tranche d'âge au bac) et la poursuite des études au-delà du bac sont devenues la règle générale chez les jeunes. Cette évolution de fond des comportements a conduit à une montée en puissance des effectifs étudiants depuis les années 80, qui se traduit par des effectifs de plus de 2 millions d'étudiants au niveau national en 1997.

La simple extrapolation de ce taux national de scolarisation dans l'enseignement supérieur conduit pour l'aire urbaine, à une estimation de l'ordre de 10 000 étudiants originaires du périmètre.

Ce chiffre est sensiblement supérieur à la capacité d'accueil dans l'enseignement supérieur existante dans l'aire urbaine, même si les choses ont beaucoup progressé ces dernières années.

Région de tradition industrielle, l'aire urbaine a longtemps souffert d'un faible développement de l'enseignement supérieur, plutôt situé à Besançon.

Dans les années 1980, s'est affirmée la nécessité d'avoir un pôle universitaire Belfort-Montbéliard adaptée aux besoins d'une aire urbaine de 300 000 habitants.

Si Belfort disposait depuis quelques années déjà d'un embryon de développement avec l'ENIB et l'IUT, c'est à partir de 1985, que le développement s'accélère avec l'implantation d'une antenne de l'Université de Technologie de Compiègne, la création de filières universitaires et autres formations post-bac dans le cadre du schéma Université 2000.

Entre 1987 et 1997, les effectifs étudiants ont été multipliés par 3. A la rentrée 1997, l'aire urbaine accueillait environ 6 000 étudiants. L'enseignement supérieur, limité à Belfort jusqu'en 1985, s'est développé ensuite sur deux autres sites : Sévenans et Montbéliard. Belfort regroupe les 2/3 des effectifs, Sévenans et Montbéliard 1/5^{ème} chacun.

Les trois pôles de Belfort, Sévenans et Montbéliard regroupent l'ensemble des formations, avec une complémentarité affirmée entre ces sites.

C'est ainsi que l'IUT de Belfort-Montbéliard, qui compte 1 200 étudiants et forme à 12 DUT différents, assure 9 de ces formations à Belfort et les trois autres à Montbéliard.

Le même souci de complémentarité explique la répartition des formations de l'Université de Franche-Comté implantées dans l'aire urbaine.

Belfort et Sévenans, dans le Territoire de Belfort accueillent près de 5 000 étudiants, soit 70 % de l'offre totale, à travers les formations et les implantations suivantes :

Localisation	Formation	Effectifs
Belfort	IUT	979
Belfort	Université (UFR)	858
Belfort	IUFM	263
Belfort	Post-bac en lycée	497
Belfort	Institut de formation en soins infirmiers	176
Belfort	Ecole Nationale d'Ingénieurs de Belfort	586
Belfort	Autres formations publiques (CFA)	99
Belfort	Formations privées	342
Sévenans	Institut Polytechnique	827
TOTAL		4 627

Les formations post-bac en lycée comprennent des classes préparatoires aux grandes écoles (CGPE) et des sections de techniciens supérieurs (STS). Elles sont assurées dans trois lycées belfortains (Condorcet, Courbet et Follereau).

Au vu des implantations, c'est donc bien la commune de Belfort qui concentre la majorité des formations supérieures de son département (plus de 80 % des effectifs), Sévenans accueillant les autres.

Le rayonnement de ces pôles universitaires s'étend bien au delà du département, dans la mesure où 45 % des étudiants des principaux établissements proviennent de l'extérieur de la Franche-Comté.

À l'horizon 2000, le Territoire de Belfort devrait accueillir plus de 5 500 étudiants.

Le Pays de Montbéliard accueille le reste des formations et des étudiants de l'aire urbaine, avec la répartition et les effectifs suivants (année 95/96):

Les gros effectifs sont des formations rattachées à l'Université de Franche-Comté.

Localisation	Formation	Effectifs
Montbéliard	U.F.R.	583
Montbéliard	I.U.T.	257
Montbéliard	Post-bac en lycée	552
Audincourt	Post-bac en lycée	24
Montbéliard	Institut de formation de soins infirmiers	195
	Autres formations (sous statut formation ou contrat de travail)	110
TOTAL		1 721

Les lycées de l'agglomération montbéliardaise assurant des formations post-bac (CGPE et BTS) sont les lycées Cuvier, Viette et le Grand-Chênois à Montbéliard et F. Léger à Audincourt.

Le bilan montre :

- un déficit global de l'offre par rapport aux effectifs d'étudiants originaires du périmètre (même s'ils sont connus très approximativement),
- une attractivité régionale voire nationale grâce à des établissements spécialisés (IPSé, ENIB,...).



Les équipements et déplacements commerciaux

L'Observatoire du Commerce mis en place sur l'aire urbaine a permis de mieux cerner l'offre existante et les pratiques commerciales des résidents de l'aire urbaine. C'est ainsi qu'ont été recensés 6 grands pôles :

- le pôle de Belfort (ville de Belfort, centre Leclerc, Super U de Valdoie),
- le centre commercial Auchan de Bessoncourt (à l'Est de Belfort, desservi par l'autoroute A 36),
- le centre commercial Cora d'Andelnans et la Zac des Prés (au Sud de Belfort, desservi par A 36),
- le pôle de Montbéliard (ville de Montbéliard, centre commercial Cora de Montbéliard, ZAC du pied des Gouttes),
- le pôle d'Audincourt (centre-ville d'Audincourt/Exincourt, centre commercial Géant Casino d'Exincourt, Zone des Arbletters),
- le pôle d'Héricourt (ville d'Héricourt, centre Leclerc d'Héricourt).

Les commerces sédentaires de l'aire urbaine recueillent ainsi 87 % des achats faits par les résidents

- 6 pôles commerciaux de l'aire urbaine) : 68,2 %
- Pôle de Belfort et environs (Auchan - Cora) : 34,3 %
- Pôle de Montbéliard et d'Audincourt/Exincourt : 29,6 %
- Pôle d'Héricourt : 4,3 %
- Reste de l'aire urbaine : 19,1 %.

Les autres achats s'opèrent auprès des autres formes de distribution (marchés et vente par correspondance : 7 %) ou à l'extérieur du périmètre (5,7 %). Ce dernier pourcentage confirme, là encore, la grande autonomie de l'aire urbaine.

Les principaux pôles identifiés (Belfort, Montbéliard, Héricourt) exercent une attraction dominante chacun sur une partie du territoire de l'aire urbaine, à l'exception du secteur de Delle, dont les habitants effectuent leurs achats essentiellement sur place. (voir carte n°4)

Les bassins d'attraction mis en évidence correspondent à peu près à ceux mis en évidence par la carte des bassins de vie de l'inventaire communal de 1988, montrant une grande stabilité dans les comportements des ménages.

L'aire urbaine compte 3 pôles commerciaux majeurs et trois plus secondaires. Les zones de chalandise des trois plus importants se partagent le territoire.



Les déplacements liés à la fréquentation des divers équipements

Les équipements hospitaliers, culturels, administratifs sont pratiquement concentrés dans les principaux pôles. Seuls les équipements touristiques (une dizaine de musées, dont plusieurs musées industriels) et les zones de loisirs sont plus disséminés sur le territoire.

Avec 1 890 lits disponibles dans les établissements hospitaliers, l'aire urbaine dispose de 6,3 lits pour 1 000 habitants. C'est néanmoins un taux d'équipement inférieur à la moyenne régionale (8,8 lits pour 1 000 habitants).

Les établissements hospitaliers sont essentiellement regroupés sur deux pôles principaux, avec deux Centres Hospitaliers Généraux, disposant d'un hôpital général et d'établissements annexes, et un pôle secondaire :

- Montbéliard - Grand-Charmont, avec 857 lits au total et 11 structures différentes. (Le Centre Hospitalier Général André Bouloche de Montbéliard représentant à lui seul 574 lits),
- Belfort-Bavilliers avec 927 lits au total soit le Centre Hospitalier Général de Belfort (724 lits) et six autres structures,
- Héricourt, de moindre importance avec un hôpital privé de 104 lits.

De l'analyse de l'implantation des équipements hospitaliers de l'aire urbaine (et de leurs diverses spécialisations), il ressort des besoins de relations de l'ensemble du périmètre vers les deux pôles de Belfort et de Montbéliard.

Au delà des nombreux équipements de proximité, les équipements sportifs et culturels importants sont essentiellement regroupés autour de Belfort et de Montbéliard. On trouve ainsi :

- à Belfort, le Centre des Congrès, la Salle des Fêtes, le Théâtre, la Maison du Peuple, le Musée d'Art et d'Histoire, la Maison des Arts et 10 salles de cinéma,
- à Montbéliard, un Théâtre municipal, le Centre d'Art et de Plaisanterie (scène nationale), l'Atelier des Halles, le Centre d'Art Contemporain et 8 salles de cinéma,
- autour de Montbéliard : 3 salles de cinéma à Audincourt, une Maison des Arts et des Loisirs à Sochaux, Acropolis à Voujeaucourt, l'Arche à Béthoncourt,.

En matière d'équipements sportifs on distingue toutefois quelques centres secondaires dont Delle (stade,

2 piscines, tennis, centre équestre), Audincourt (gymnase et stade), Châtenois et Giromagny.

L'implantation des équipements administratifs reflète le découpage institutionnel du périmètre.

Le territoire de l'aire urbaine appartient à trois départements différents :

- L'ensemble du Territoire de Belfort dépend au niveau administratif de la ville préfectorale, Belfort. Belfort accueille ainsi de nombreux services administratifs dont une grande partie est rassemblée au sein * de la Cité Administrative ou à proximité : préfecture, conseil général, mairie, service des impôts, direction départementale de l'équipement, académie. Le Ministère de la Défense occupe également une place importante dans la ville avec deux casernes, un Escadron de Gendarmerie Mobile, la Gendarmerie et un Etablissement Régional de Matériel (ERM).
- Montbéliard, dans le Doubs a un statut de chef lieu d'arrondissement. On y trouve donc des implantations locales des principales administrations (commissariat, tribunal, maison d'arrêt, services fiscaux, douanes, trésorerie principale, inspection départementale de l'éducation nationale, services de l'équipement, ANPE, CCI, Chambre des Métiers, etc...).
- Héricourt est chef-lieu de canton en Haute-Saône, dans l'arrondissement de Lure.

Avec un équipement composé de 33 hôtels 2 étoiles (1 082 chambres), 7 hôtels 3 étoiles (361 chambres) et 8 campings (681 places), ainsi que des gîtes ruraux, les différents secteurs de l'aire urbaine essaient, par l'intermédiaire de leurs 5 offices de tourisme et syndicats d'initiative, de développer leurs différentes dimensions touristiques :

- tourisme industriel et tourisme urbain d'agrément,
- tourisme vert et fluvial,
- tourisme d'affaires.

Les différents équipements (santé, culture, sport,...) sont localisés dans les pôles, principaux ou secondaires, qui confirment leur rôle attractif sur l'ensemble du territoire.



Les enseignements de l'enquête ménage Territoire de Belfort

Le Territoire de Belfort ne représente qu'une partie du périmètre de l'aire urbaine, mais son fonctionnement est mieux connu grâce à une enquête globale sur les déplacements de ses résidents réalisée en 1992.

1 200 ménages ont été ainsi enquêtés, permettant de reconstituer les déplacements réalisés par l'ensemble des résidents un jour moyen de semaine : le nombre de déplacements effectués, leurs motifs, les modes de transport utilisés, leurs origines et leurs destinations, ... Sans fournir une vision d'ensemble du fonctionnement de l'aire urbaine, ces données complètent et éclairent les informations déjà collectées.

Chaque habitant du territoire fait en moyenne 3,35 déplacements par jour, ce qui le situe dans la moyenne des agglomérations françaises.

Ces déplacements s'effectuent :

- soit à l'intérieur de la même commune,
- soit vers d'autres communes du territoire,
- soit vers l'extérieur.

L'analyse globale des résultats peut apporter des informations utiles à l'échelle de l'aire urbaine.

Ces chiffres recueillis donnent deux informations :

- même dans un secteur faiblement autonome, au minimum un tiers des déplacements des résidents se passe sur place : les résidents effectuent en priorité des déplacements de proximité,
- plus le secteur sera urbanisé, donc pourvu d'équipements et d'emplois, plus son autonomie sera grande.

La voiture est le mode de transport dominant pour les déplacements.

Si 1 déplacement sur 4 est effectué à pied, les déplacements mécanisés sont par contre effectués de façon très majoritaire en voiture, avec la répartition moyenne suivante des "parts de marché" (proportion des déplacements mécanisés effectués par un mode donné) :

- voiture : 80 % (comme conducteur ou comme passager),
- deux roues : 6 %,
- transport collectif : 14 % (tous transports collectifs).

L'utilisation des transports collectifs est généralement assez différente suivant le type de relations desservies. Classiquement les réseaux urbains sont bien adaptés pour desservir des relations radiales vers les centres urbains dans des secteurs à forte densité, et connaissent sur ces relations leur maximum d'efficacité.

Par contre, ils sont généralement moins performants sur les relations internes à la périphérie, dans des secteurs de densité plus faible.

Ici, l'analyse par type de liaisons donne des résultats assez étonnants.

Part de marché des transports collectifs suivant le type de déplacements :

- internes à l'agglomération belfortaine : 15%
- internes à la périphérie : 11%
- d'échange avec l'agglomération belfortaine : 15%
- d'échange avec l'extérieur du territoire : 15%

Une part de marché de 15 % pour les déplacements strictement urbains, c'est-à-dire internes à l'agglomération belfortaine, situe l'utilisation du réseau de transports

urbains de Belfort dans la moyenne des agglomérations de sa taille.

Globalement, près de la moitié des déplacements en transport collectif du Territoire sont ainsi effectués à l'intérieur de l'agglomération belfortaine.

Par contre, dépasser 10 % d'utilisation pour les déplacements internes à la périphérie, comme pour les déplacements vers l'extérieur du territoire, traduit l'existence et l'usage de réseaux de transports collectifs complémentaires :

- le réseau régulier départemental,
- les services scolaires spécialisés,
- les ramassages employeurs effectués par les grosses entreprises.

Classiquement, dans de telles enquêtes, on identifie :

- les déplacements domicile-travail,
- les déplacements domicile-école (tous niveaux d'enseignement),
- les déplacements domicile-tous autres motifs (y compris les déplacements professionnels),
- les déplacements secondaires, non liés au domicile.

Les déplacements domicile-travail et domicile-école, dénommés aussi "déplacements obligés" présentent, par rapport aux autres motifs, la caractéristique d'être réguliers (haut niveau de fréquence, stabilité des itinéraires), les autres déplacements étant plus aléatoires.

La répartition des déplacements mécanisés, originaires ou à destination du domicile, donne pour le Territoire de Belfort la répartition suivante :

- domicile-travail : 30 %
- domicile-école : 14 %
- domicile-autre motif : 56 %

En fait, le poids des déplacements liés à l'école est globalement supérieur à 14 %, mais on ne s'intéresse ici qu'aux déplacements mécanisés (rappelons qu'une grande partie des déplacements scolaires sont effectués à pied).

Les transports collectifs sont utilisés essentiellement par les scolaires et les actifs.

Globalement, dans le Territoire de Belfort, la moitié des utilisateurs des transports collectifs sont des scolaires et des étudiants, un quart sont des actifs.

En effet, l'utilisation des transports collectifs est très différente suivant le motif du déplacement :

Usage des modes de transport par motif

Motif de déplacement	Voiture particulière	transport en commun	deux roues	TOTAL
Domicile-Travail	78 %	13 %	9 %	100 %
Domicile-École	37 %	60 %	3 %	100 %
Domicile-Autre motif	90 %	5 %	5 %	100 %

Autonomie des différents secteurs, mais dépendance avec des pôles plus importants, prédominance de l'usage de la voiture, mais également place et rôle des transports collectifs : les enseignements de l'enquête ménages sont utilisables à l'échelle de l'ensemble de l'aire urbaine.



Le marché des déplacements

Chaque habitant du Territoire de Belfort effectue 3,35 déplacements en moyenne.

La même mobilité appliquée à l'ensemble des résidents de l'aire urbaine permet d'estimer à un million de déplacements par jour les déplacements générés par les résidents.

Ce chiffre correspond aux déplacements générés par les résidents, il ne représente pas exactement les déplacements se déroulant dans l'aire urbaine un jour donné (il faudrait enlever les déplacements qui sortent du périmètre, et rajouter ceux des personnes extérieures fréquentant l'aire urbaine).

Sur ce chiffre global de 1 million, entre un quart et un tiers sont des déplacements effectués en marche à pied.

L'analyse des statuts d'activité des résidents de l'aire urbaine a permis d'identifier, parmi les 298 000 habitants :

- 115 000 actifs occupés (39 % du total),
- 68 000 élèves (23 %),
- 10 000 étudiants (3 %).

Les 35 % de population restante, soit 105 000 personnes sont des inactifs (retraités, personnes au foyer ou à la recherche d'emploi,...)

Les actifs et les scolaires, qui exercent une activité régulière, sont donc contraints à des déplacements pour se rendre à leur lieu de travail ou d'études, dits "déplacements obligés".

L'analyse du fonctionnement du Territoire de Belfort, possible grâce à l'enquête déplacements a montré que pour les déplacements d'une certaine distance (non effectués en marche à pied), les déplacements obligés représentaient près de la moitié des déplacements effectués par les résidents.

Les déplacements pour le travail (30 % du total) sont caractérisés par plusieurs points :

- dans les grands pôles urbains, les actifs locaux occupent en grande partie des emplois sur place,
- par contre, dans la majorité des autres communes, les actifs sortent de leur commune de résidence pour aller au travail,
- les pôles d'emploi ont des zones d'influence plus ou moins étendues, se partagent d'une certaine façon le territoire de l'aire urbaine avec des secteurs de recouvrement aux marges.

Les déplacements des scolaires (15 % du total) se caractérisent par :

- une majorité de déplacements de proximité en primaire (logiquement avec une forte utilisation de la marche à pied),
- au niveau du collège, une affectation dans un pôle de proximité (chef-lieu de canton ou agglomération de voisinage),
- au lycée, l'obligation de fréquenter un grand pôle de l'aire urbaine, où sont concentrés tous les

établissements. Par contre, la complexité des cursus peut entraîner des mouvements "browniens"...

- dans l'enseignement supérieur : 3 pôles de formation existent dans l'aire urbaine à Belfort, Montbéliard et Sévenans (par ordre d'importance), mais un déficit global d'offre de formation sur le périmètre ainsi que la recherche de spécialités non assurées localement peut conduire à quitter l'aire urbaine.

Les autres motifs de déplacements recouvrent la diversité des activités possibles :

- affaires professionnelles,
- achats,
- loisirs,
- démarches et questions de santé,
- fréquentation de la famille et des amis, etc...

Seuls les premiers peuvent être approchés de façon générale, en fonction de la localisation des grands générateurs que sont les pôles d'emploi, les centres commerciaux, les grands équipements,...

Les déplacements obligés sont traditionnellement les plus propices à l'utilisation des transports collectifs : du fait de la stabilité de leur itinéraire et de leur haut niveau de fréquence, ils représentent une part importante de la clientèle des transports collectifs.

L'exemple du Territoire de Belfort a montré que la moitié des utilisateurs de transports collectifs étaient des élèves ou des étudiants, un quart des actifs.

On trouve dans certaines agglomérations, un pourcentage d'actifs dans la composition de la clientèle des transports collectifs supérieur à celui enregistré à Belfort.

Mais l'aire urbaine présente deux caractéristiques structurelles peu favorables à l'utilisation des TC par les actifs :

- **des taux d'équipement automobiles très supérieurs aux moyennes nationales (surtout dans les communes où les actifs se rendent à l'extérieur pour travailler),**
- **une part encore très importante d'emplois industriels. Or les emplois tertiaires sont plus favorables que les autres à l'utilisation des transports publics (horaires de travail en journée, peu de services de ramassages spécialisés).**

Ce sont les déplacements obligés qui fournissent la plus grande part de la clientèle des transports collectifs. A eux seuls (travail et école), ils représentent près de la moitié des déplacements effectués chaque jour dans l'aire urbaine.



L'organisation des déplacements

On peut identifier assez facilement quatre pôles d'importance différentes dans l'aire urbaine : Belfort et Montbéliard en premier lieu, mais également Héricourt et Delle.

Ces secteurs fortement urbanisés dotés d'emplois et d'équipements présentent un taux élevé d'autonomie : c'est dans ces communes qu'on trouve le plus grand nombre d'actifs travaillant sur place.

L'enquête déplacements de Belfort a montré que les communes de l'agglomération belfortaine fonctionnaient essentiellement sur elles-mêmes.

Pour les résidents des communes extérieures aux deux grandes agglomérations que sont Belfort et Montbéliard, la réalisation d'activités quelles qu'elles soient, impose souvent de quitter sa commune.

Bien sûr, un certain nombre de besoins peuvent être assurés localement (achats de la vie quotidienne, école...).

Mais l'existence des pôles secondaires montre que, quand il n'y a pas de solution locale, le premier souci est de rejoindre le pôle de proximité répondant au besoin, pour ensuite recourir plus loin si nécessaire. L'illustration la plus simple en est la scolarité en collège, qui impose aux élèves de rejoindre leur chef-lieu de canton.

Pour les déplacements commerciaux, on a ainsi identifié des pôles de proximité comme Héricourt, Delle ou Giromagny qui attirent une clientèle de proximité

Ce rabattement vers un pôle secondaire n'est bien sûr pas possible pour tous les motifs de déplacements.

Les déplacements de travail obéissent aux logiques de bassins d'emploi identifiés autour des grands secteurs pourvoyeurs (une des particularités de l'aire urbaine étant la concentration des lieux d'emploi).

Pour les déplacements administratifs, hospitaliers, l'enseignement supérieur, les équipements n'existent que dans les grandes agglomérations.

Pour chaque type d'activité, on peut donc établir une carte des zones de chalandise des différentes agglomérations.

Il faut signaler à ce propos l'influence curieuse des limites départementales sur les comportements. Le fait que l'aire urbaine soit composée de secteurs relevant de trois départements différents joue dans la cartographie de ces zones de chalandise.

Du fait de leurs rattachements départementaux différents, Belfort et Montbéliard sont dotés d'équipements de même nature.

En tant que grandes agglomérations se suffisant à elles-mêmes, elles ont de plus développé des comportements relativement autarciques (on a vu que peu d'habitants de l'agglomération belfortaine sortaient du Territoire de Belfort).

Il reste que les échanges entre ces deux agglomérations représentent au moins 18 000 déplacements/jour (trafic enregistré en voiture).

On peut citer comme exemple des besoins d'échange, la complémentarité entre les deux agglomérations développée au niveau universitaire qui conduit à des

échanges d'étudiants suivant les spécialités (complémentarité déjà pratiquée pour les scolarités en lycée).

Si l'aire urbaine a pu être définie comme autonome dans son fonctionnement, il reste que cette autonomie n'est que relative : tous les jours près de 8 000 actifs la quittent pour travailler à l'extérieur pendant que d'autres, plus nombreux, viennent de l'extérieur pour y travailler.

Les étudiants du périmètre, on l'a vu, peuvent être également conduits à quitter l'aire urbaine pour trouver la formation qu'ils souhaitent.

La comparaison des pôles d'attraction pour les différentes communes de l'aire urbaine donne lieu à des résultats variables. Dans certains cas, il est évident que pour les emplois, comme pour les autres motifs de déplacements, la commune est attirée de façon dominante par un seul pôle. C'est ce qui se passe dans une large couronne de l'agglomération belfortaine.

Dans d'autres cas, le rapprochement des analyses partielles montre des centres d'intérêts multiples suivant les activités des habitants : la zone d'emploi de Sochaux déborde largement sur la Haute-Saône, sans supprimer pour autant un rôle de pôle local indéniable à Héricourt pour les motifs administratifs ou scolaires.

Les communes de l'espace central interurbain sont souvent dans ce cas. Situées géographiquement dans le périmètre Belfort-Delle-Montbéliard-Héricourt, elles sont sous l'influence croisée de ces pôles, avec des dominantes qui peuvent s'expliquer autant par l'histoire industrielle que par l'accessibilité routière.

On peut citer comme exemple la commune de Beaucourt, administrativement rattachée au Territoire de Belfort, historiquement liée à Montbéliard, ... mais dont les résidents dépendent également de Delle pour certains types d'activité.

La synthèse de tous ces éléments qualitatifs est donc, pour certaines communes, difficile à effectuer. Pour la confirmer, il y aura lieu de recourir à des contacts locaux complémentaires.



1.5 - Les infrastructures de transports segmentent le territoire

Sont figurées ici les principales infrastructures de transports : les routes nationales et départementales, l'autoroute A36 et les voies ferrées, assurant les liaisons nationales et internationales.

Cette cartographie met en évidence combien l'espace central est traversé au delà d'une simple mise en relation des espaces rhénan et rhodanien.

Désormais les grands pôles générateurs d'activités induisent les tracés les plus directs.

Dans cet espace de grand transit, la géographie humaine a définitivement pris le pas sur les contraintes physiques pour positionner les infrastructures.

Cette carte confirme l'utilisation faite à l'origine par les grandes infrastructures (installées de longue date) des couloirs topographiques existants.

Ainsi, ceux-ci sont utilisés prioritairement pour relier les principales villes et agglomérations, en se calquant le plus souvent sur les grands itinéraires (romains pour les plus anciens).

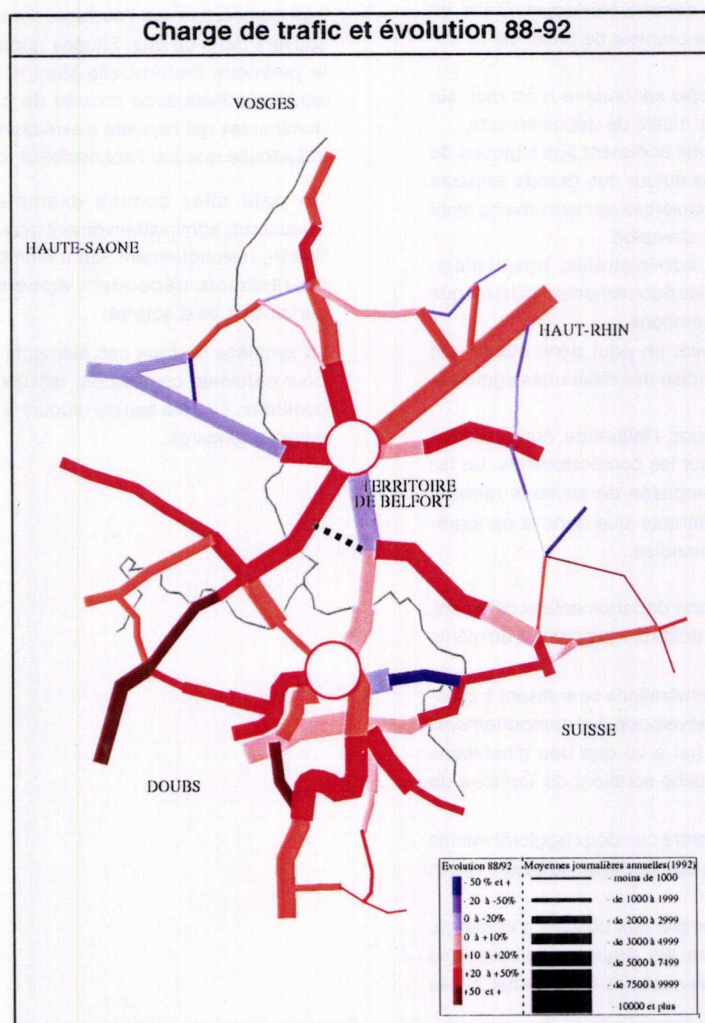
L'utilisation des vallées est toujours aussi prégnante (la RN 83, la RN 19, l'autoroute A36, ...).

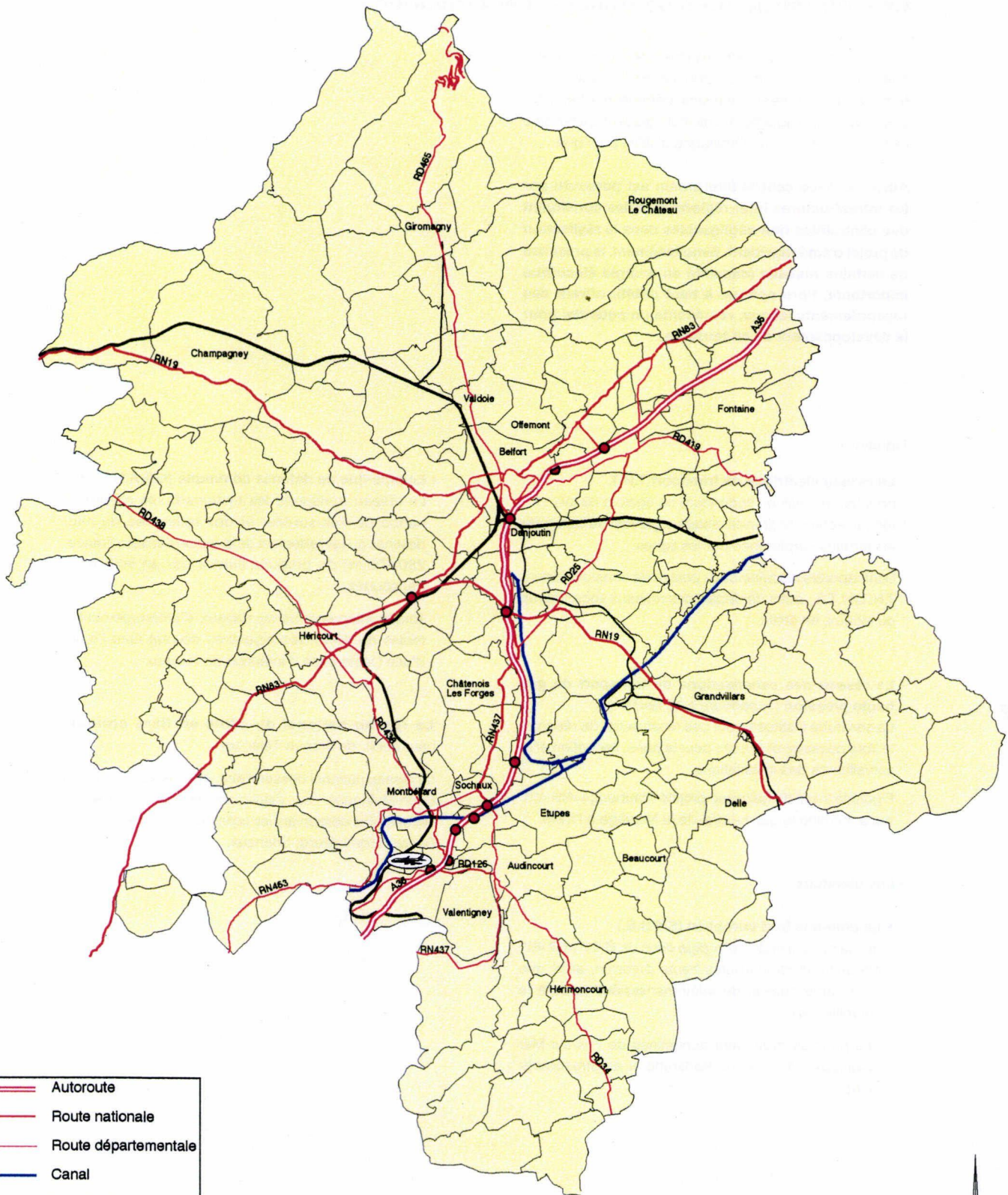
Il s'avère qu'aujourd'hui, la topographie ne représente plus un obstacle. Ainsi, la nouvelle RN 19, principalement dans son tronçon Sévenans-Héricourt, multiplie les franchissements d'obstacles tant naturels (cours d'eaux, topographie, ...) qu'artificiels (voiries de desserte existantes, voies ferrées, ...).








Les tracés des infrastructures projetées comme le TGV, plus contraignant en courbe et moins en pente, par rapport aux autres infrastructures ferroviaires, devront prendre en compte les obstacles physiques et répondre aux impératifs liés à leur fonctionnalité (vitesse notamment).

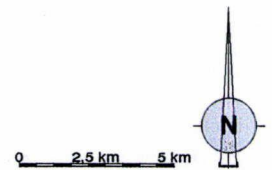
Pour ce faire, les franchissements seront d'une dimension supérieure (bâti, carrefours, autoroute, vallée inondable), et développeront des tirants d'air importants (ouvrages compatibles avec les convois par route, ferroutage, et électrification des voies ferrées). Par conséquent, leur impact dans les paysages traversés sera à considérer dans les aménagements à réaliser le long du tracé et dans le périmètre des communes concernées.

- 30





-  Autoroute
-  Route nationale
-  Route départementale
-  Canal
-  Voie ferrée
-  Aérodrome en activité
-  Limite communale



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997



Les infrastructures de transport énergétiques

Sont repérés sur cette carte les divers réseaux énergétiques et de communication virtuelle, qui constituent un écheveau de réseaux aériens comme souterrains, desservant les agglomérations mais grevant les terrains et zones traversées de servitudes d'utilité publique.

Ainsi, l'espace central interurbain est parcouru par les infrastructures inter-régionales. Elles consistent en des contraintes non négligeables dans la réalisation de projet d'aménagement. Simultanément, la présence de certains réseaux (capacité en énergie électrique importante, fibre optique à haut débit), offrant des raccordements locaux, représente un potentiel pour le développement de ce territoire.

Figurent ici :

- Le réseau électrique de transport T.H.T.

(très haute tension : supérieure ou égale à 63 kV) réseau aérien de grande distance grevant de servitude les terrains surplombés par les lignes.

Sont reportés les principaux postes de transformateurs T.H.T./H.T.A., point de départ des réseaux secondaires ou locaux, en étoile.

- Le réseau des canalisations de transport de gaz haute pression (supérieure à 16 bars)

La servitude instituée pour ces réseaux est de réserver le libre passage et l'accès pour la pose, l'entretien et la surveillance des installations.

Figure le tracé de gazoduc projeté Maubeuge-Altkirch, qui achemine le gaz naturel de la Norvège à l'Italie.

- Les oléoducs

• Le pipe-line Sud européen (S.P.S.E.)

qui se compose de deux pipe-lines de Ø 34" et Ø 40", conduites hydrocarbures haute pression, ainsi que d'un câble coaxial de télétransmissions (aide à la surveillance).

Les pétroles bruts sont acheminés de Fos-sur-Mer jusqu'aux raffineries de Karlsruhe et de Strasbourg-Nord.

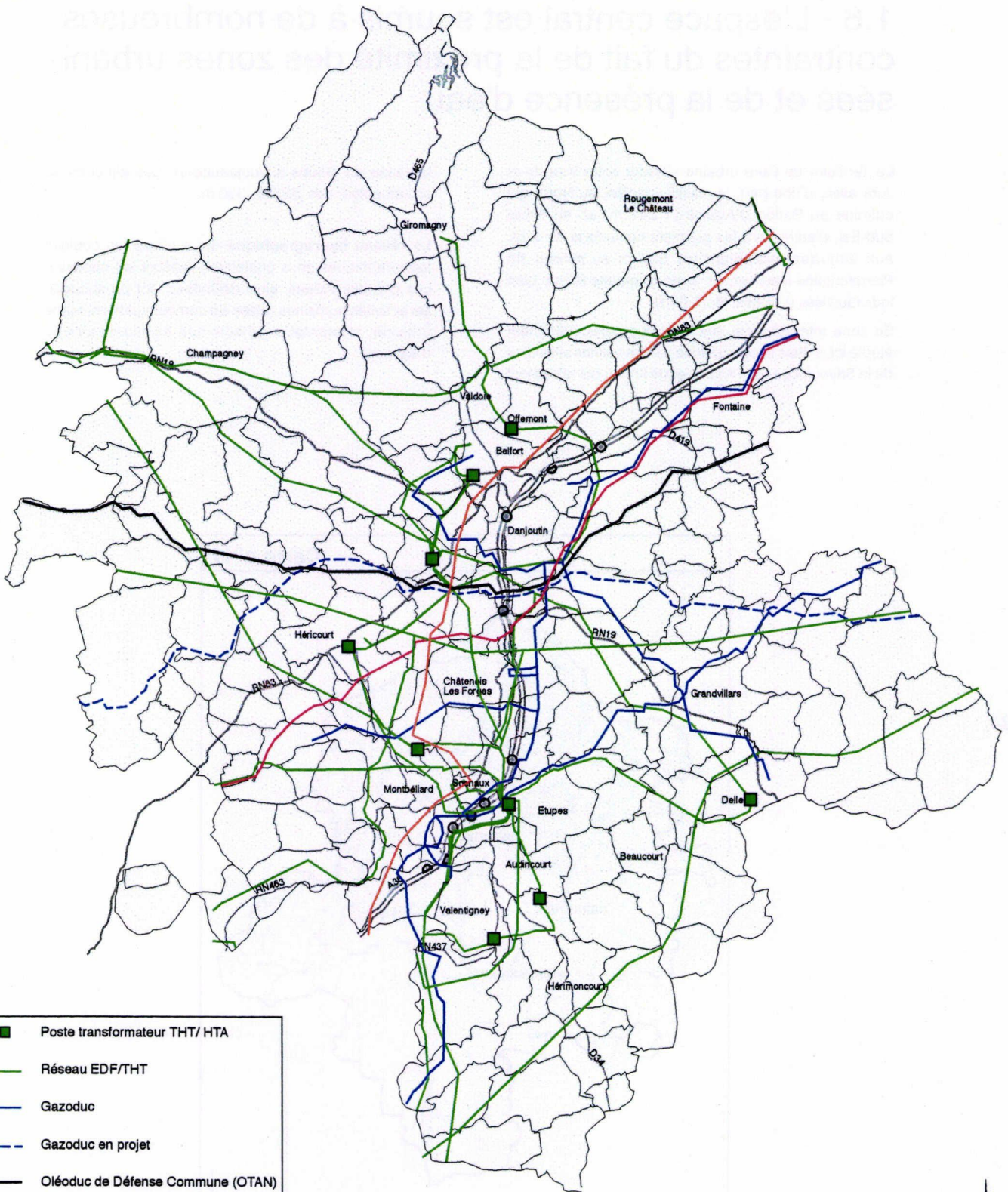
• Le pipe-line de défense commune (O.T.A.N.)

Le réseau transporte les hydrocarbures en provenance de Fos-sur-Mer et des raffineries du midi destinés au ravitaillement de la région Est de la France. 250 000 m³ de produits fluides par an sont ainsi transportés.

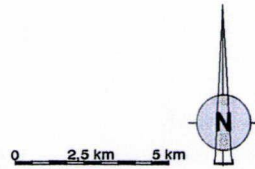
Toutes interventions ou travaux d'aménagement à moins de 40 m des pipe-lines doivent faire l'objet d'une Déclaration d'Intention de Travaux.

- Le réseau national du câble en fibre optique, haut-débit, de France-Télécom

Le réseau national dessert l'aire urbaine suivant un axe Dijon-Mulhouse ; sur celui-ci se greffent des réseaux secondaires desservant les collectivités locales (comme Belfort, Montbéliard, Sochaux, ...).



- Poste transformateur THT/ HTA
- Réseau EDF/THT
- Gazoduc
- Gazoduc en projet
- Oléoduc de Défense Commune (OTAN)
- Société du Pipeline Sud-Européen
- Câble fibre optique (réseau national haut débit)



INFRASTRUCTURES DE TRANSPORTS ENERGETIQUES

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997



1.6 - L'espace central est soumis à de nombreuses contraintes du fait de la proximité des zones urbanisées et de la présence d'eau

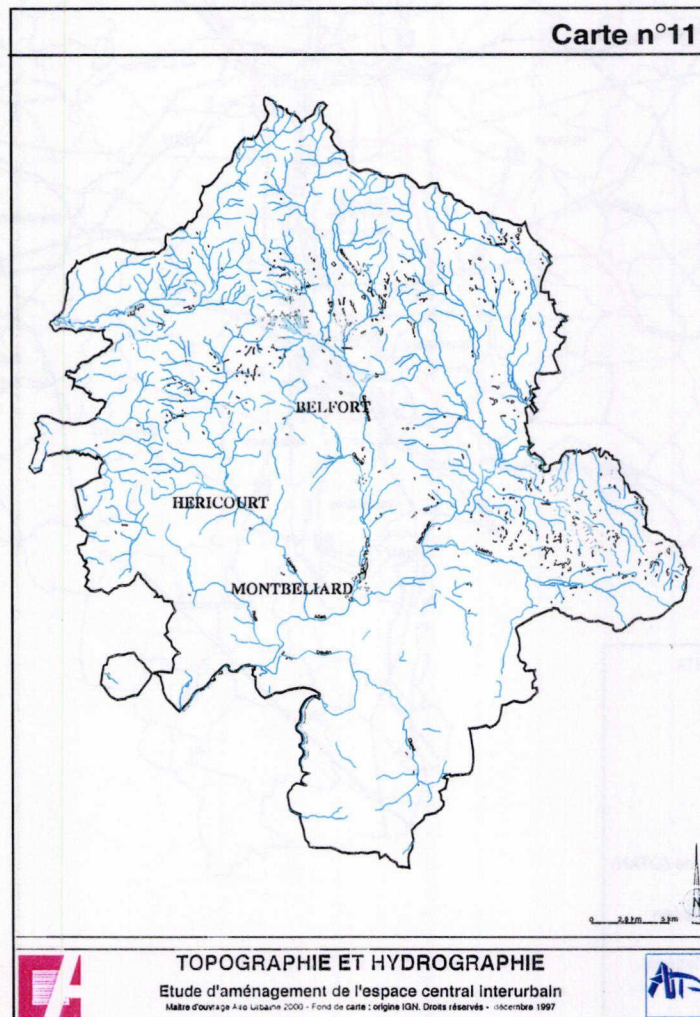
Le Territoire de l'aire urbaine s'inscrit entre Vosges et Jura avec, d'une part, le massif vosgien, au Nord, qui culmine au Ballon d'Alsace (1 247 m) et, en limite Sud-Est, d'autre part, les premiers contreforts du Jura, aux altitudes avoisinant les 600 m au niveau de Pierrefontaine-les-Blamont, avec quelques reliefs bien individualisés (Lomont, Mont-Bart).

En zone intermédiaire, secteur plus particulièrement étudié ici, s'étale la zone définie par les vallées alluviales de la Savoureuse, de l'Allaine et de l'Allan qui rejoignent

la vallée du Doubs à Voujeaucourt. Les altitudes se situent autour des 300 m - 350 m.

Le réseau hydrographique qui a utilisé les couloirs topographiques en a également redéfini les contours. Les grandes vallées, ainsi délimitées, ont pu accueillir les activités humaines (voies de communications, tache urbaine, implantation d'activités consommatrices d'espace).

- 34



La vulnérabilité des sols à la pollution

Cette carte illustre la forte sensibilité des terrains de l'espace central interurbain face à une pollution accidentelle. Ce constat est à considérer comme une contrainte importante dans le développement d'un territoire fortement dépendant des ressources souterraines en eau potable.

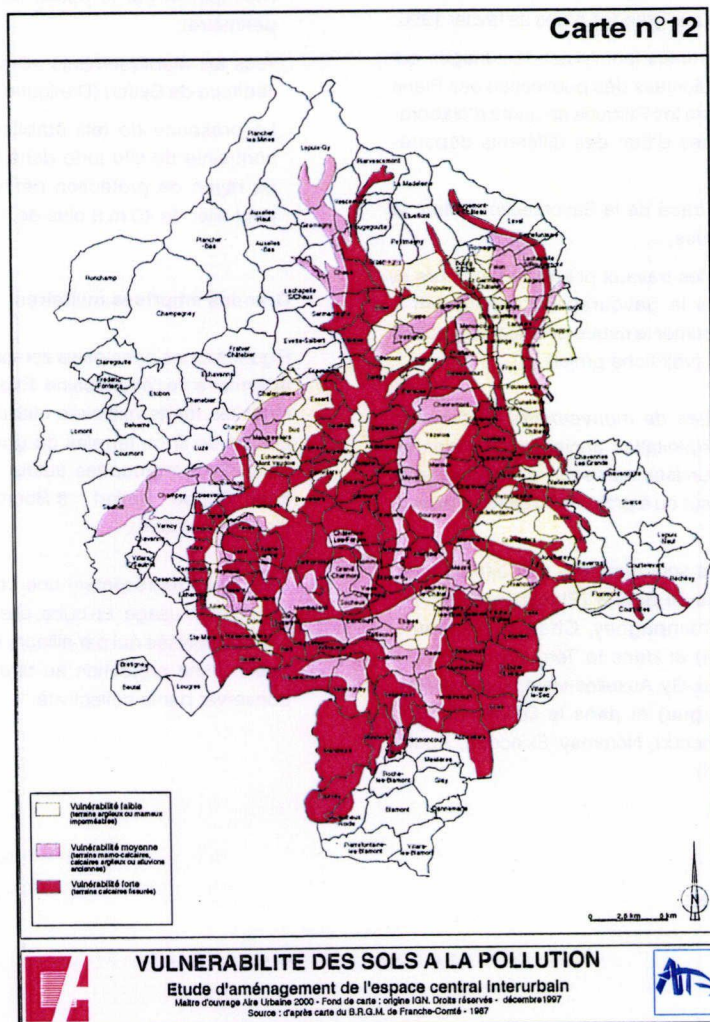
Elle est établie à partir de la cartographie réalisée par le Bureau de Recherches Géologiques et Minières (B.R.G.M.), Service Géologique Régional de Franche-Comté.

Son but est de fournir les éléments nécessaires à une sauvegarde efficace de la qualité des eaux souterraines.

Cette dernière résulte :

- du degré de risque de contamination ;
- du degré de conséquence d'une contamination.

Les risques de contamination des nappes d'eau souterraines sont liés à la fois à la nature des terrains qui les surmontent ou les entourent, et aux contraintes d'aménagement (implantations en surface, carrières, remblais, ...).



35 -

Les risques majeurs et contraintes

La carte ci-contre prend en compte :

- les principaux risques majeurs connus, qu'ils résultent d'aléas naturels, sous influence plus ou moins marquée de l'activité humaine, ou qu'ils soient purement technologiques,
- les contraintes dites foncières qui résultent d'une occupation spécifique de terrains sur des emprises considérables, ce sont les terrains appartenant à l'Armée, zones de manoeuvres principalement, de casernement ou de stockage de matériel.

Ce sont :

• Risques naturels

- Les risques d'inondation dans les zones classées inondables ou submersibles,

Sont figurés ici les secteurs de terrains considérés comme inondables, liés à la proximité des cours d'eau présentant des risques de crues importantes, le long des principales vallées. Cette localisation résulte d'études réalisées suite aux grandes crues de février 1990.

Les secteurs répertoriés font l'objet de zonages qui deviendront opérationnels dès publication des Plans de Prévention contre les Risques en cours d'élaboration par les services d'État des différents départements.

On retrouve ici le tracé de la Savoureuse, l'Allan, la Lizaine, la Bourbeuse, ...

Il est à noter que les travaux prévus sur le cours et dans la vallée de la Savoureuse continueront à réduire sinon supprimer le risque pour les communes les plus exposées (voir fiche projet).

- les zones à risques de mouvements de terrains, qui, du fait de l'exploitation ancienne de mines ou carrières, sont soumises au risque d'effondrements les terrains situés sur ou à proximité de sites d'extraction.

De nombreux sites sont recensés sur l'aire urbaine, notamment en Haute-Saône (Plancher-les-Mines, Plancher-Bas, Champagny, Chagey, Héricourt-Bussurel, Saulnot) et dans le Territoire de Belfort (Girromagny, Lepuix-Gy, Auxelles-Haut, Auxelles-Bas, Roppe et Eguenigüe) et dans le Doubs (Grand-Charmont, Béthoncourt, Nommay, Exincourt, Audincourt, Montbéliard).

L'espace central compte les sites de :

- Châtenois-les-Forges : anciennes mines de fer situées en zone urbanisée,
- Héricourt-Bussurel.

- le risque sismique : pour mémoire, il est rappelé que le territoire étudié est classé en zone de sismicité moyenne de catégorie 3 (SI b) sur une échelle qui en compte cinq (d'après le décret du 14 mai 1991).

• Risques technologiques

- * Sont figurés les risques liés à la présence d'établissements dangereux présentant des risques d'incendie, d'explosion ou de dispersion de produits toxiques dangereux en cas d'inhalation ou de contact.

Ces établissements font l'objet d'un classement spécifique régi par la « Directive Seveso » qui impose un (ou plusieurs) périmètre(s) de protection sur une zone dite de sécurité (inconstructibilité et/ou limitation de l'occupation par le public des locaux situés dans le périmètre).

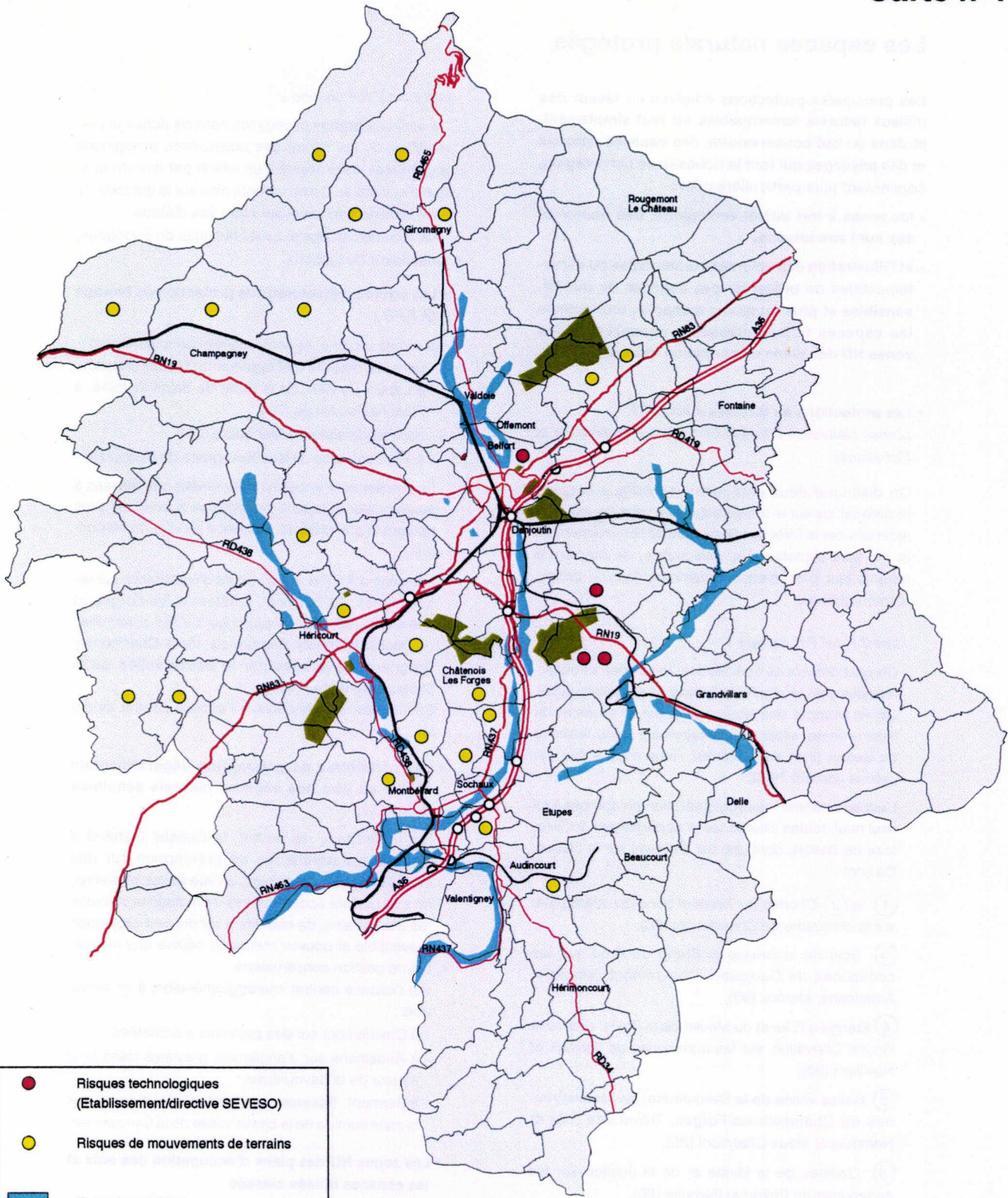
Tous les établissements « Seveso » sont situés sur le Territoire de Belfort (Danjoutin, Meroux, 2 à Bourogne).

La présence de tels établissements constitue une contrainte de site forte dans leur périmètre immédiat (le rayon de protection défini par arrêté préfectoral peut aller de 40 m à plus de 100 m).

Grandes emprises militaires

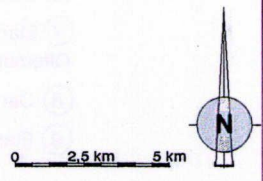
Figurent ici les principales zones militaires essaimées sur le territoire de l'aire urbaine. Elles concernent principalement les forêts militaires utilisées par l'Armée comme champ de tir ou terrains de grandes manoeuvres. Elles sont plutôt regroupées autour de Belfort (à Offemont, Éloie, Roppe ; Belfort ; à Bourogne ; à Bermont ; et au Nord d'Héricourt).

Ces zones représentent une contrainte foncière et une contrainte d'usage. En outre, elles concernent des grands espaces boisés qui par ailleurs bénéficient ou bénéficieraient d'une protection au titre des espaces boisés à conserver par la collectivité.



- Risques technologiques (Etablissement/directive SEVESO)
- Risques de mouvements de terrains
- Zones inondables
- Grandes entreprises militaires

** Risque sismique : territoire classé à sismicité moyenne (S1b) sur l'ensemble du secteur*



RISQUES MAJEURS ET CONTRAINTES

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997



Les espaces naturels protégés

Les principales protections édictées en faveur des milieux naturels remarquables ou tout simplement, et dans un but conservatoire, des espaces naturels et des paysages qui font la richesse de notre région, concernent plus particulièrement :

- les zones à fort intérêt écologique, très nombreuses sur l'aire urbaine,
- et l'illustration des volontés communales ou départementales de préserver des espaces de qualité, sensibles et plus ou moins menacés, tout comme les espaces boisés classés à conserver et les zones ND des plans d'occupation des sols.

• Les protections au titre des Z.N.I.E.F.F.

(Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique)

On distingue deux catégories de milieux naturels remarquables sur le territoire de l'aire urbaine, qui sont recensés par la Direction Régionale de l'Environnement et qui sont signalés aux collectivités, de manière à garantir leur préservation, notamment lors de projets d'aménagement.

- Les Z.N.I.E.F.F. de type 1

Ce sont des zones spécifiques, localisées et caractérisées par leur intérêt biologique remarquable. On en compte une quarantaine sur le territoire de l'aire urbaine, situées majoritairement sur le Territoire de Belfort (liste au 1/12/1997 ; une mise à jour est prévue courant 1998).

L'espace central interagglomération en compte à lui seul neuf, toutes situées sur le département du Territoire de Belfort, dont une est à cheval sur le Doubs. Ce sont :

- ① et ② Chemin du Texas et zone du stratégique sur la commune de Chevremont (90),
- ③ Bois de la Brosse et Etang du Proc, sur les communes de Danjoutin, Chevremont, Vézelois, Andelnans, Meroux (90),
- ④ Etangs à l'Ouest du Moulin de la Prelle, dits de la Goutte Chevallier, sur les communes de Meroux et Novillard (90),
- ⑤ Basse vallée de la Savoureuse, sur les communes de Châtenois-les-Forges, Trévenans (90) et Nommay et Vieux-Charmont (25),
- ⑥ Collines de la Miotte et de la Justice sur les communes de Belfort et Pérouse (90),
- ⑦ Etang des Forges sur les communes de Belfort et Offemont,
- ⑧ Carrière de Foussemagne (90),
- ⑨ Etang des Cratsch à Foussemagne (90).

- Les Z.N.I.E.F.F. de type 2

Ce sont des grands ensembles naturels riches et peu modifiés, ou qui offrent des potentialités biologiques importantes. Ils présentent un intérêt par leur dynamique d'ensemble. On en compte trois sur le territoire de l'aire urbaine dont deux sur notre aire d'étude :

- «la zone des étangs et zones humides du Sundgau»,
- «le massif du Salbert».

• Les arrêtés préfectoraux de protection de biotope (A.P.P.B.)

- Sur l'aire urbaine, ils sont localisés principalement :
 - dans les massifs montagneux du Ballon d'Alsace, à Lepuix-Gy (90), de la Forêt de Saint-Antoine, à Plancher-les-Mines (70),
 - dans les falaises de Mandeure (25),
 - sur la commune d'Héricourt (grotte de Bussurel).

Le premier et le troisième concernent des falaises à faucon pèlerin (rapace protégé), le second les sites abritant le grand tétras (gallinacé en voie de disparition).

Un projet d'A.P.P.B. est en cours d'élaboration sur les communes de Bermont, Châtenois-les-Forges et Trévenans (90), qui se prolonge sur les communes du Doubs (Nommay, Dambenois, Vieux-Charmont et Brognard) traversées par la basse vallée de la Savoureuse et de l'Allan.

Seul ce dernier concernera l'espace central étudié ici.

• Les périmètres de préemption départementale établis au titre des espaces naturels sensibles (E.N.S.D.)

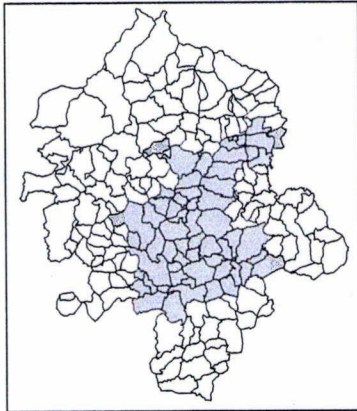
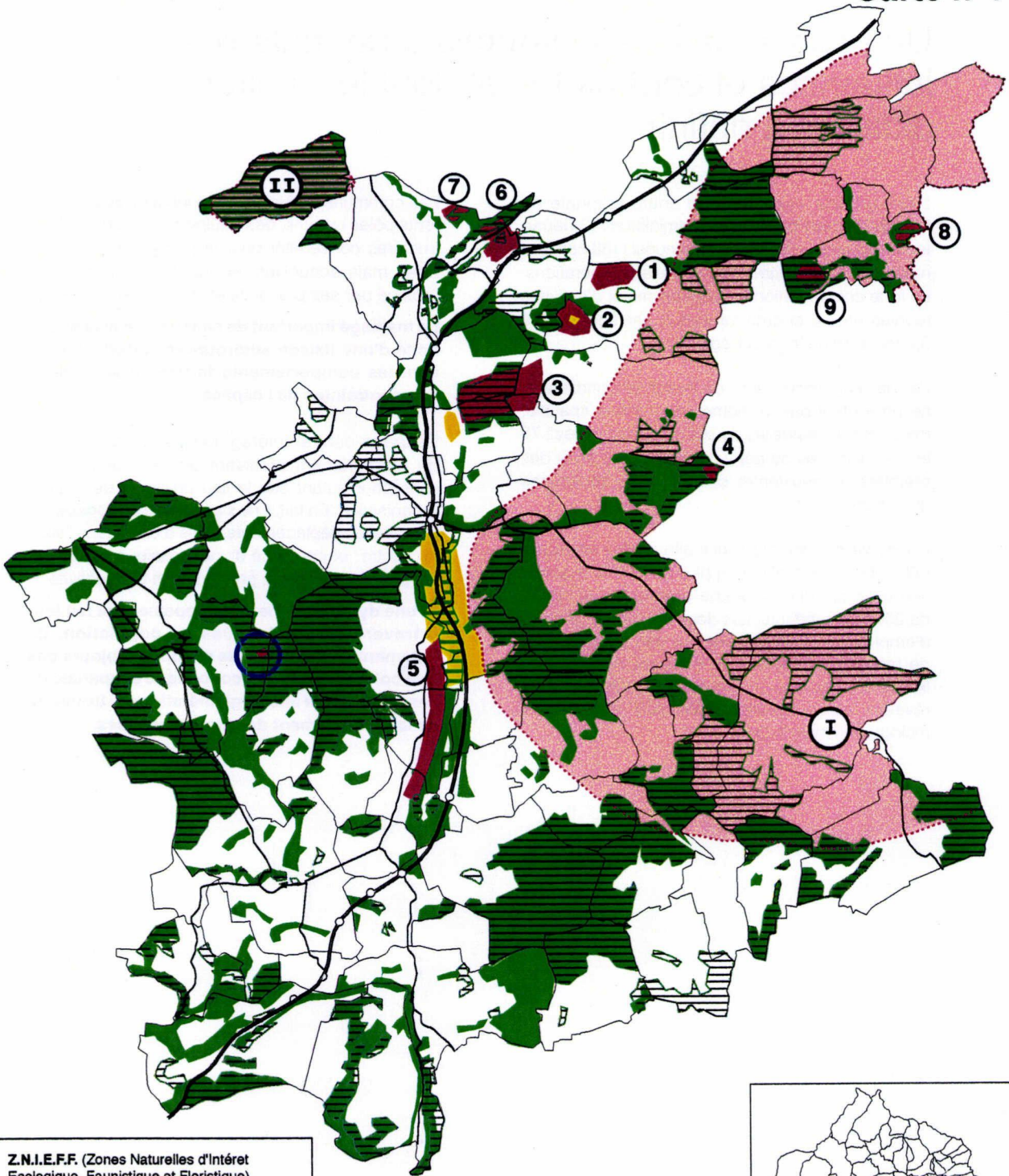
Sur le Territoire de Belfort, le Conseil Général a institué des périmètres de préemption sur des espaces naturels sensibles, en vue de les préserver, en s'en portant acquéreur lors de mutations volontaires des terrains, de manière à rendre leur protection irréversible et pouvoir mettre en oeuvre des modalités de gestion conservatoire.







Sur l'espace central interagglomération, il en existe trois :

- à Chevremont sur des pelouses à orchidées,
- à Andelnans sur d'anciennes gravières dans le lit majeur de la Savoureuse,
- à Bermont, Trévenans et Châtenois-les-Forges, sur la zone humide de la basse vallée de la Savoureuse.

• Les zones ND des plans d'occupation des sols et les espaces boisés classés

Ils sont figurés sur la carte ci-contre et illustrent la forte volonté communale d'assurer une protection rigoureuse des espaces naturels. Ils incluent généralement les boisements remarquables, pour la plupart gérés par l'O.N.F. et soumis au Code Forestier, les zones sensibles comme les prairies inondables et tous autres secteurs présentant un risque face à l'urbanisation (zones de risques et nuisances en général).



- Z.N.I.E.F.F. (Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique)**
-  Z.N.I.E.F.F. Type 1(1,2...)
 -  Z.N.I.E.F.F. Type 2 (I,II)
 -  **E.N.S.D. Zone de Prémption Départementale (espaces naturels sensibles)**
 -  **A.P.P.B. (Arrêté Préfectoral de Protection du Biotope)**
 -  **Zones N.D.**
 -  **E.B.C. Espaces Boisés Classés**



Un espace de liaison soumis à de multiples influences et contraintes et dont les limites sont difficiles à définir

L'aire urbaine constitue une entité originale en France. Par son découpage administratif (3 départements), son émiettement communal (188 communes) et par la proximité de deux agglomérations. La forte concentration de populations et d'activités réunies en cet endroit se traduit par une densité 3,6 fois supérieure à la Région.

Les deux agglomérations de Belfort et Montbéliard, ne présentent pas la même organisation spatiale, mais ont subi toutes les deux à partir des années 70 les phénomènes de péri-urbanisation au profit des premières et deuxième couronnes de communes qui les entourent.

L'observation des migrations alternantes fait apparaître une zone d'influence plus large que la stricte aire urbaine, réunissant une population de l'ordre de 350 000 habitants. Les deux principaux bassins d'emplois ne se recouvrent que très peu. Il en est de même pour les aires d'influence non liées au travail, à la nuance près que dans ce domaine, se révèlent les attractivités d'Héricourt, et dans une moindre mesure de Delle.

Les communes soumises aux influences des différents pôles urbains, des équipements et des infrastructures conservent pour la plupart un caractère rural, mais accueillent en réalité une population urbaine par ses pratiques et ses modes de vie.

Le maillage important de ce territoire et la spécificité d'une liaison autoroutière gratuite, favorisent les comportements fortement émancipés des contraintes de l'espace.

L'espace central interagglomération a bénéficié du rayonnement croissant des agglomérations sans pour autant être le lieu privilégié de la péri-urbanisation. En fait, il ne s'agit pas d'un espace qui polarise les déplacements, mais d'un espace "situé au centre" et composé d'une mosaïque de territoires soumis aux divers phénomènes d'attractivité.

Si une dynamique de développement se fait jour à travers les statistiques de population, de logement et d'emploi, elle ne fonde toujours pas une cohérence socio-économique et spatiale de l'espace central interagglomération qui trouve de ce fait difficilement des limites précises.



2 - L'espace central interagglomération : un territoire aux réalités contrastées

41 -



2.1 - Une urbanisation croissante sans principes concertés d'aménagement

Usages actuels des sols

Cette cartographie (réalisée à partir de la carte topographique IGN au 25 000^{ème} et de la couverture de photos aériennes) met en évidence le caractère profondément rural et forestier de l'espace central au regard des surfaces couvertes par les champs, les prés et les forêts.

Majoritairement, l'organisation du territoire s'opère par des bourgs et des villages isolés positionnés au centre de leur périmètre communal.

Les usages actuels des sols dans l'espace central reflètent l'utilisation, voire l'optimisation qui s'est effectuée sur certains secteurs, tenant compte des opportunités tant physiques que foncières.

L'implantation des grands équipements dans cette zone a été le fruit d'une volonté des collectivités (interventions foncières, création de zones d'aménagement concerté, ...) souvent à des niveaux de décision d'ordre intercommunal ou départemental.

Cette cartographie recense les données physiques de 47 communes et non les orientations stratégiques contenues dans les documents d'urbanisme réglementaires.

Sont recensées ici les fonctions suivantes :

- **résidentielle :**
Tache urbaine, zones à dominante d'habitat et petites activités incluses dans le tissu urbain (terrains de sports, petit artisanat, ...).
- **d'activités :**
Principales grandes zones aménagées, ZAC, grandes emprises industrielles privées.
- **les fonctions spécifiques :**
Aérodrome, université, circuit d'essai automobile, zones d'activités militaires, ...

- de loisirs :

Principaux grands équipements aménagés sur des sites spécifiques (parc nautique de Brognard, piste cyclable réalisée le long des canaux de la Haute-Saône et du Rhône au Rhin, zones de pêche, ...).

* les fonctions temporaires :

«Terrains gelés», en voie d'aménagement par la collectivité (emprises réservées à des grands équipements collectifs).

- l'agriculture :

Terrains exploités en prés et cultures, au devenir plus ou moins pérennisé, incluant également les friches plus ou moins volontaires.

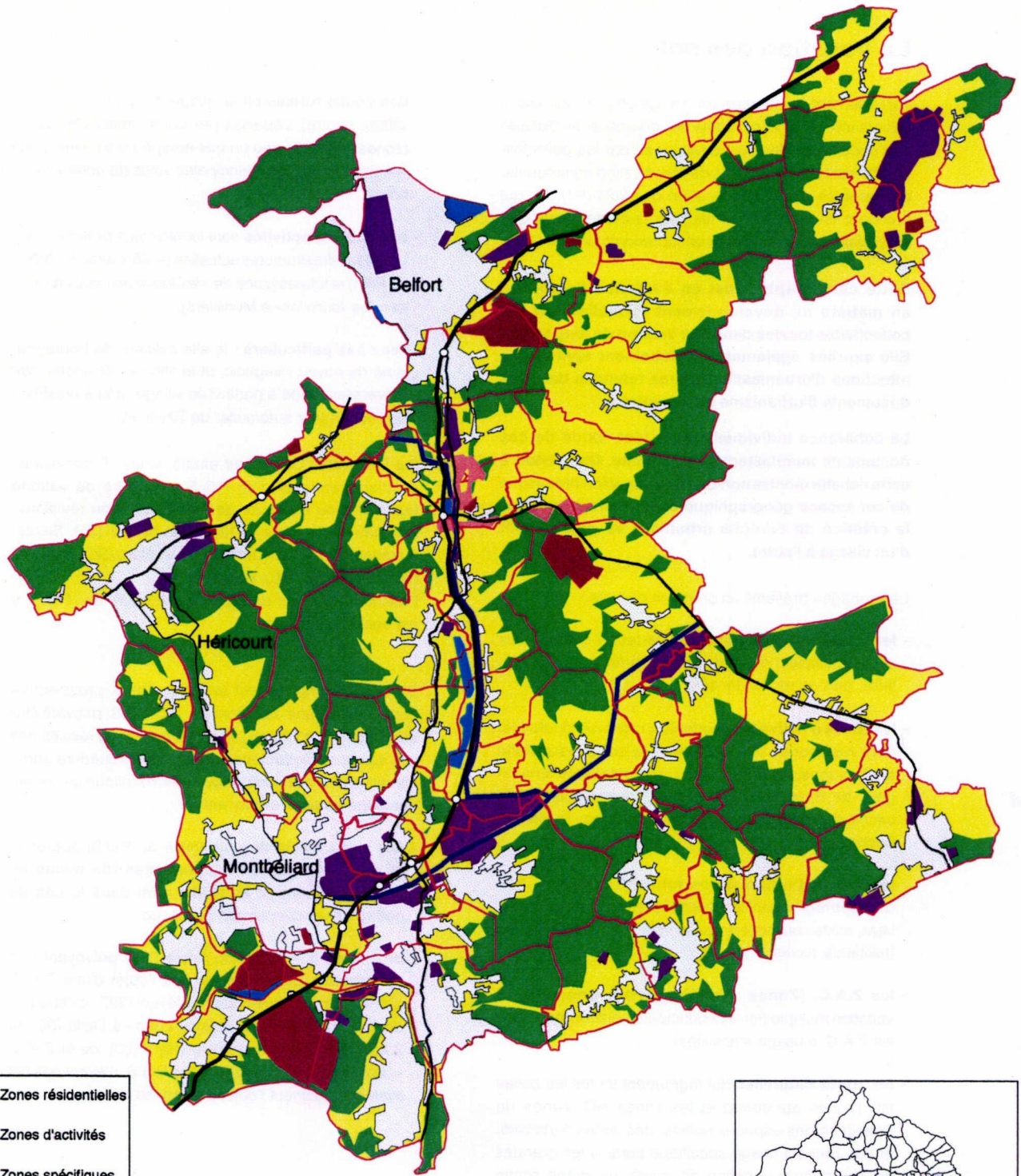
- la forêt :

Grandes forêts (publiques ou privées) à la protection assurée par le zonage des plans d'occupation des sols. Elles peuvent avoir de multiples fonctions (exploitation forestière seule, manœuvres militaires, loisir familial, parcours sportif, ...).

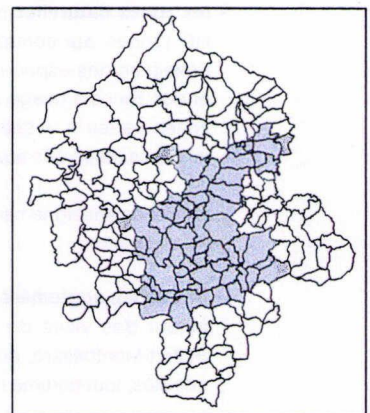
La première analyse spatiale du territoire d'étude fournit une image impressionnante du nombre et de la taille des espaces boisés et agricoles, qui entourent et séparent la plupart des villages. On remarquera également que l'axe Nord-Sud Belfort-Montbéliard est aujourd'hui l'axe fort, le plus structurant quant au nombre et à la diversité de fonctions exercées sur ce territoire restreint.

Les axes secondaires qui se détachent ensuite sont ceux de Sévenans-Delle, et de Sochaux-Etupes-Bourogne.

Ce sont les espaces définis par les vallées de la Savoureuse et de la Bourbeuse (canal du Rhône au Rhin).



-  Zones résidentielles
-  Zones d'activités
-  Zones spécifiques
-  Zones de loisirs
-  Pistes cyclables
-  Zones "gelées"
-  Zones agricoles
-  Zones boisées



USAGES ACTUELS DES SOLS

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997



La vocation des sols

Parallèlement à une carte de l'usage effectif des sols, il s'avère utile de rendre compte des perspectives d'usage et d'occupation des sols envisagées par les collectivités. Ce sont les documents de planification communale, que sont les plans d'occupation des sols (P.O.S.), qui prennent en compte tant les projets communaux que les projets intercommunaux et supracommunaux.

Cette cartographie met en évidence l'ambition en matière de développement formalisé par les collectivités locales dans leur version du long terme. Elle exprime également l'émiettement spatial des intentions d'urbanisation futures retenues dans les documents d'urbanisme réglementaire.

La cohérence individuelle et le bien-fondé de ces documents manifestent ici leur limite. Une vision à cette échelle montre combien l'occupation historique de cet espace géographique serait demain niée par la création de cordons urbanisés se poursuivant d'un village à l'autre.

Le «zonage» présenté ici prend en compte :

- **les zones urbaines** (incluant la tache urbaine aux zones multiples, mais où domine la fonction résidentielle, plus ou moins dense) ;
- **les zones d'activités** importantes, bien individualisées. Sont répertoriés ici notamment la zone industrielle de Bourogne, les principales zones d'activités aménagées de Bessoncourt, Danjoutin, mais également le circuit d'essai automobiles de Belchamp, le site de Sochaux, ... ;
- **les zones d'urbanisation future** (zones NA), très diverses regroupant les fonctions résidentielles, d'activités, mixtes ou indéterminées voire même spécifiques (militaires, loisirs, ...) ;
- **les Z.A.C. (Zones d'Aménagement Concerté)**, à vocation multiple (ici sont principalement représentées les Z.A.C. à usage d'activités).
- **les zones naturelles** qui regroupent toutes les zones NC (zones agricoles) et les zones ND (zones de protection des espaces boisés, des zones sensibles, et des zones à usage spécifique comme les grandes zones vertes à vocation de loisirs, certaines zones militaires réservées aux manœuvres, ...).

Les grands enseignements fournis par la carte ci-contre font apparaître :

- **des zones agglomérées à forte occupation spatiale** autour des villes de l'agglomération suivant l'axe Belfort-Montbéliard, où se concentrent les principales activités, tout comme l'extension de la tache urbaine ;

- **des zones rurales** où le village initial (village rue ou village centré) s'épaissit par comblement des vides (zones NA et NB peu ou pas équipées) ou extensions linéaires le long des principales voies de communication ;

- **des zones d'activités** sont localisées à proximité des grandes infrastructures actuelles (A.36, canal du Rhône au Rhin) et futures (zone de «*la Queue au Loup*» à Delle et «*des Tourelles*» à Morvillars) ;

- **deux cas particuliers** : le site militaire de Bourogne, isolé du noyau villageois, et le site de Sévenans, site universitaire créé à partir d'un village rural à proximité de l'échangeur autoroutier de Sévenans.

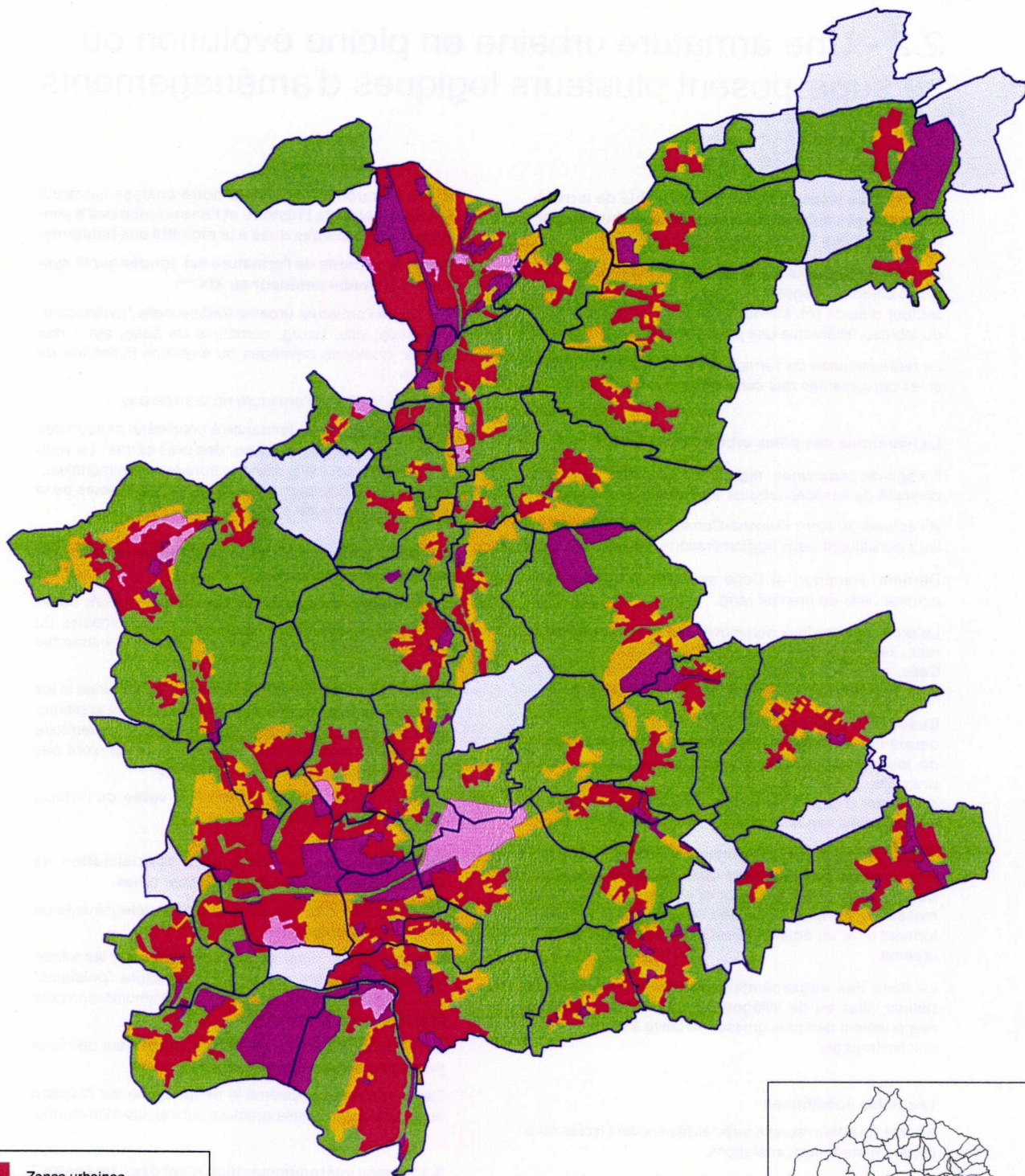
Sur l'ensemble du secteur étudié, seules 9 communes ne disposent pas d'un P.O.S. en cours de validité (approuvé ou en cours de modification ou révision) : Arbouans (25), Badevel (25), Dambenois (25), Sainte-Suzanne (25), Thiancourt (90), Banvillars (90), Larivière (90), Lacollonge (90), Reppe (90). Bussurel (70) étant rattachée à Héricourt, son P.O.S. y est également intégré.

Cette cartographie est le reflet d'une prospective communale à une date donnée. Les P.O.S. peuvent être établis pour 5 à 10 ans ; ils sont modifiés ou révisés dès lors que la collectivité met en œuvre la procédure administrative plus ou moins longue. Ceci explique un certain décalage pouvant exister entre :

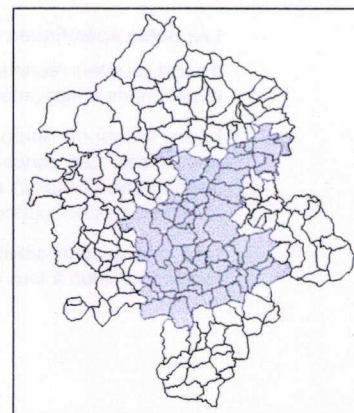
- des zones classées à urbaniser au P.O.S. approuvé et qui sont aujourd'hui construites (du moins en partie), notamment en milieu rural dans le cas de petites zones d'extension du village ;
- des zones d'urbanisation future (NA) prévoyant une urbanisation à terme et qui font l'objet d'une Z.A.C. (Zone d'Aménagement Concerté) en 1997 ; c'est le cas de la Z.A.C. de «*la Queue au Loup*» à Delle (90), la Z.A.C. «*des Tourelles*» à Morvillars (90), de la Z.A.C. «*des Saules*» à Botans (90) ; les P.O.S. n'ayant pas fait systématiquement l'objet d'une mise à jour.

De nouvelles infrastructures prévues à moyen terme peuvent influencer les espérances de développement futur des communes traversées et les communes situées à proximité du site de la future gare TGV.

L'influence sera, en outre, limitée aux espaces proches et aux secteurs directement accessibles par des infrastructures routières au bon dimensionnement.



- Zones urbaines
- Zones d'activités
- Zones d'urbanisation future
- Z.A.C.
- Zones naturelles
- Communes sans POS



VOCATION DES SOLS

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Sources : DDE 70-25-90 - AUTB - AUD. Droits réservés - décembre 1997



2.2 - Une armature urbaine en pleine évolution où se superposent plusieurs logiques d'aménagements

1 - L'espace interurbain est un ensemble de territoires organisés autour de pôles plus ou moins urbains regroupant des fonctions souvent multiples.

A partir des éléments d'analyse socio-économique, nous avons cherché à représenter l'armature urbaine de notre secteur d'étude (cf. Méthode de calcul et d'élaboration du tableau "Hiérarchie des pôles" en annexe).

La représentation de l'armature met à jour la hiérarchie et les particularités des communes.

La hiérarchie des pôles urbains complexes.

Il s'agit de communes regroupant une quantité et une diversité de services urbains significatifs :

À l'échelle du Nord Franche-Comté, Belfort et Montbéliard constituent deux agglomérations majeures.

Derrière, Héricourt et Delle se détachent nettement comme villes de premier rang.

Le profil de ces deux communes est relativement différent ; Héricourt apparaît comme une ville de services. Delle, outre ses fonctions urbaines importantes, est le premier pôle d'emploi du Sud du Territoire de Belfort.

Beaucourt, Bavilliers et Danjoutin apparaissent au deuxième rang avec des statuts différents compte tenu de leurs positions géographiques typées. Dans la première couronne de Belfort, Bavilliers et Danjoutin sont des pôles d'appui de l'agglomération "belfortaine" et conforte ainsi son attractivité.

Beaucourt est un bourg rayonnant sur un territoire quasi rural avec comme ville relais Delle. La proximité de ces deux villes pousse à les associer et à en faire, grâce à la masse critique ainsi constituée "le pendant" d'Héricourt, formant ainsi un équilibre Est-Ouest à l'échelle de l'aire urbaine.

Le reste des agglomérations forme un ensemble de petites villes ou de villages sans attractivité forte. Le rayonnement des plus grosses se limite à leurs communes limitrophes.

Les pôles spécifiques

Il s'agit de pôles récents spécialisés souvent isolés ou à la périphérie d'agglomérations.

Leurs fonctions uniques en font des espaces très spécialisés. Les zones d'activités de Bourgne et de Technoland (Etupes) et les activités commerciales d'Andelnans correspondent à la définition.

Leur bonne accessibilité routière en particulier est un facteur commun à tous ces pôles.

2 - La hiérarchie révélée par notre analyse montre à la fois le poids de l'histoire et l'importance des transformations récentes dues à la mobilité des habitants.

Une infime partie de l'armature est fondée sur le système pyramidal antérieur au XIX^{ème}.

Il reste de l'armature urbaine traditionnelle "pyramidale" - capitale, ville, bourg, commune de base, etc. - des traces, quelques privilèges ou sujétions (Chef-lieu de canton...).

Ce sens "vieilli" de l'armature ne domine pas.

La réalité contredit la tendance à considérer chacun des pôles comme souverain avec "des prés carrés". Le vécu urbain ne se soucie guère des frontières communales... et le niveau d'équipement ne dépend pas toujours de la taille de la commune support.

L'histoire économique et la géographie lèguent une trame de fond pérenne :

Les logiques "des archipels industriels" qui ont déterminé une grande part des implantations humaines du XVIII^{ème} à nos jours suffisent à expliquer la hiérarchie actuelle.

Les rapports de proximité, les continuités urbaines et les besoins d'énergie motrice qui régissaient les implantations d'antan dans les vallées ont inscrit dans le territoire une organisation que les mutations récentes n'ont pas encore complètement remise en cause.

Les communes Japy et celles de la vallée de l'Allaine illustrent ces logiques.

La mobilité des habitants et la spécialisation de l'espace font émerger de nouveaux pôles.

L'accessibilité d'un site est aujourd'hui déterminante de son développement.

Affranchies des contraintes géographiques, les infrastructures dessinent une nouvelle structure "polarisée" dans laquelle l'axe est un vecteur de communication pour aller d'un point à un autre.

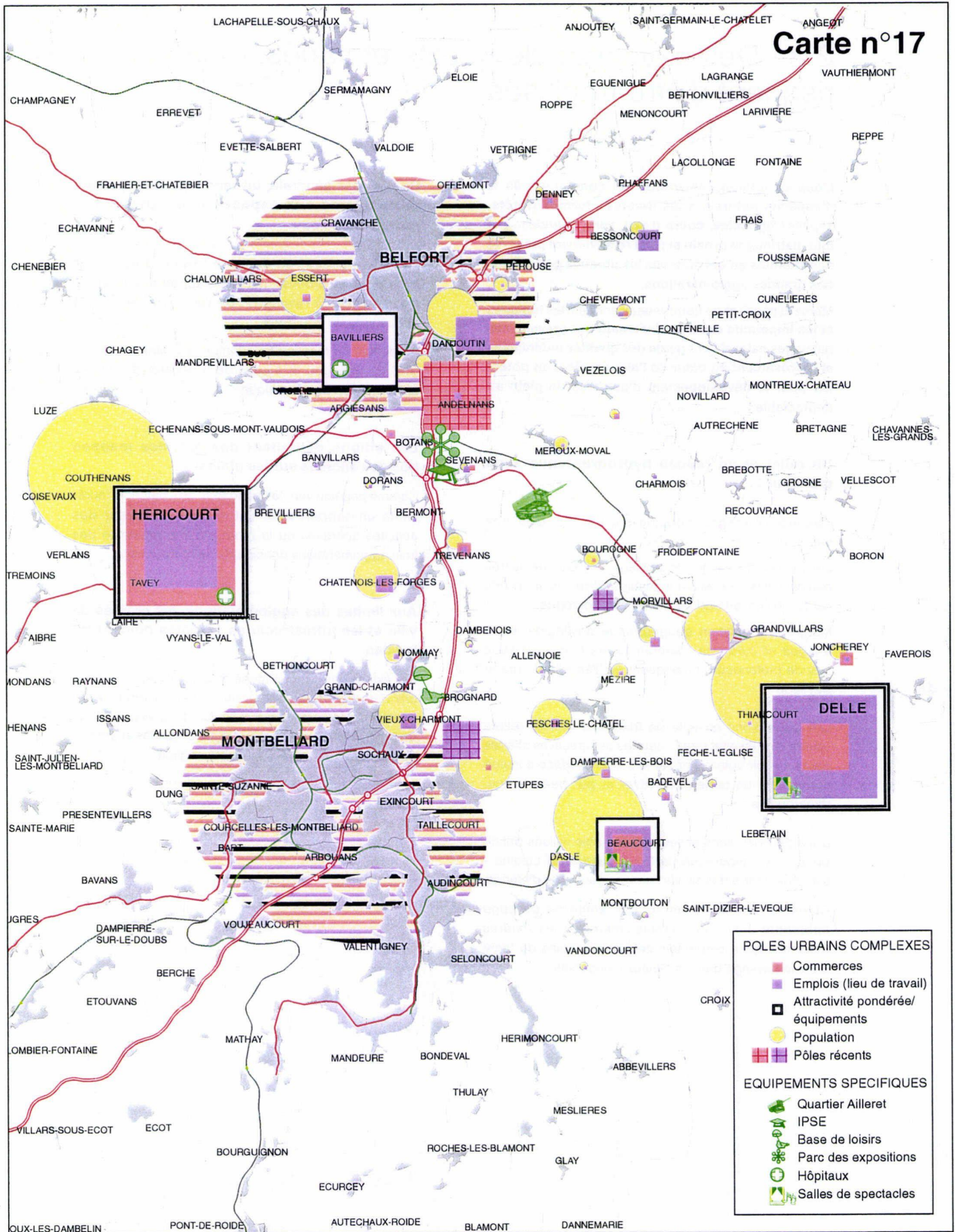
L'espace urbain éclate, les nœuds deviennent des lieux privilégiés de développement.

Dans ce nouveau système le temps prime sur l'espace et dessine une nouvelle structure qui s'ajoute à l'ancienne.

3. L'espace interagglomération n'est pas " un centre " mais un milieu.

Même s'il a accueilli un grand équipement d'agglomération comme l'IPSE, l'espace interagglomération ne possède pas de fonction de centralité urbaine. Il constitue le "milieu" d'une organisation polycentrique.

Reste un espace interagglomération organisé sur des fondements historiques auxquels se superposent avec force dans le paysage des infrastructures et des développements récents régis par des déterminants nouveaux.



POLES URBAINS COMPLEXES	
	Commerces
	Emplois (lieu de travail)
	Attractivité pondérée/équipements
	Population
	Pôles récents
EQUIPEMENTS SPECIFIQUES	
	Quartier Aillaret
	IPSE
	Base de loisirs
	Parc des expositions
	Hôpitaux
	Salles de spectacles



ARMATURE URBAINE

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



2.3 - Des paysages de qualité et variés, mais qui risquent d'être fragilisés

L'espace interagglomération est constitué à 90 % d'espaces naturels sous diverses formes (forêts, espaces agricoles, cours d'eau, zone humides...) et d'un patrimoine urbain et rural relativement préservé des atteintes qu'ont connues les proches périphéries des grandes agglomérations.

Même si pendant de nombreuses années, les logiques et les impératifs de fonctionnement ont prévalu, ces paysages naturels ont gardé des qualités indéniables et représentent au cœur de l'aire urbaine, un potentiel pour le développement d'activités de plein air appréciable.

Un relief et un réseau hydrographique sans grandeur...

L'espace interagglomération n'a pas de relief très marqué.

Les collines qui animent le paysage n'offrent que de très peu de points de vues remarquables en dehors des points hauts fortifiés, au Sud de Belfort et à Bourogne.

Malgré une position géographique privilégiée, entre Vosges et Jura, les panoramas sont souvent sans grande profondeur et manquent de "l'échelle du grand paysage".

Les apparitions en toile de fond des grands reliefs voisins sont en effet rares ; seul les perspectives offertes par le couloir autoroutier sur le ballon d'Alsace enneigé composent un tableau en hiver et par beau temps, remarquable.

Dans ce relief "sans envergure", les trois vallées principales - la Savoureuse, la Bourbeuse et la Lizaine - s'apparentent à des sillons humides parsemés d'étangs.

Chacune représente en soi une entité de paysage cohérente avec une identité, même si les rivières modestes qui y serpentent ont parfois moins de force dans le paysage que les canaux navigables.

De manière générale, on reconnaît des qualités particulières aux espaces imprégnés de la présence de l'eau.

Parmi "les vallées", on distingue l'aspect préservé de celle de la Bourbeuse qui a échappée aux grandes infrastructures à l'exception de l'aménagement de la plate-forme de Bourogne.

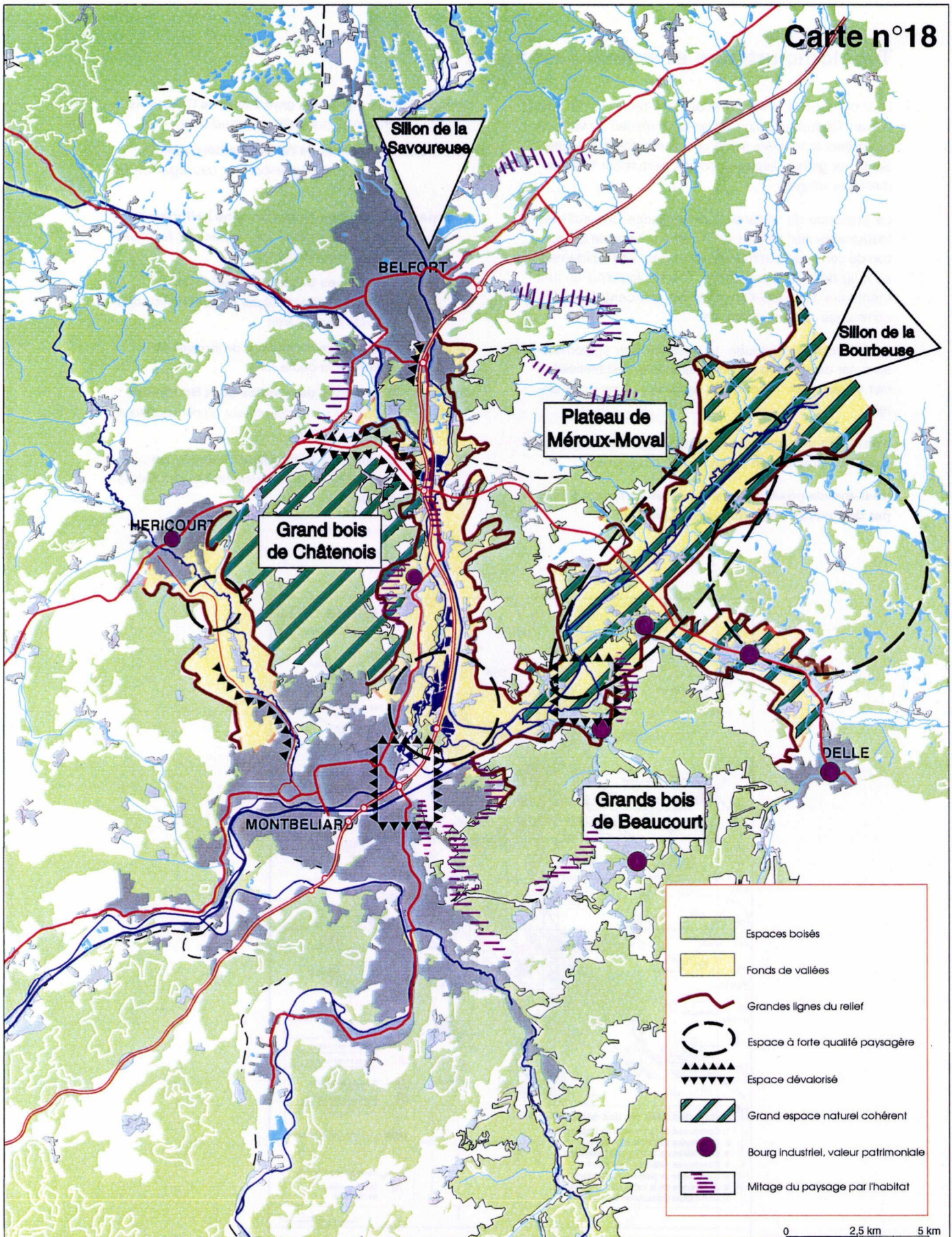
Au dehors on reconnaîtra un attrait aux étangs "sauvages" du Sundgau et à ceux de Brognard récemment aménagés en base nautique.

Les sillons délimitent des grandes masses boisées ancrées sur les plateaux.

Comme poumon vert, le Grand Bois de Châtenois représente un support potentiel exceptionnel pour des activités sportives ou la promenade à proximité des trois agglomérations principales de l'aire urbaine.

Aux limites des agglomérations, les entrées de ville et les infrastructures récentes noircissent le bilan.

Les extensions périphériques et la qualité assez médiocre des aménagements routiers ont eu tendance à dévaloriser les espaces aux limites de la ville. Le Pays de Montbéliard porte tout particulièrement les stigmates des périodes où le paysage a été négligé.



**LE GRAND PAYSAGE:
GRANDES ENTITES GEOGRAPHIQUES**
Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



Typologie urbaine et enjeux paysagers

Des conditions d'exploitation des terres agricoles d'avant l'industrialisation subsiste un réseau de villages quadrillant le territoire selon une trame assez régulière. Seuls les grands espaces boisés perturbent l'espace des villages.

La présence de minerai et l'émergence des activités industrielles aux 18^{ème} et 19^{ème} siècle ont orienté la vocation de certaines communes, les hissant très rapidement au rang de bourgs industriels. C'est aujourd'hui un trait identitaire fort que l'on retrouve concentré sur les communes Japy en particulier.

Dans la dernière période, la destinée des agglomérations est déterminée par leur attractivité résidentielle et leur situation par rapport aux agglomérations dominantes.

Il en résulte une typologie déclinant du plus rural au plus urbain le caractère de chacune des communes.

Il est ensuite possible de grouper les communes liées par des enjeux d'aménagements paysagers.

Groupe 1 : Communes du grand Bois de Châtenois :
Préserver l'intégrité du grand Bois

Groupe 2 : Communes de l'espace autoroutier :
Favoriser le séquençement paysager de la RN 437

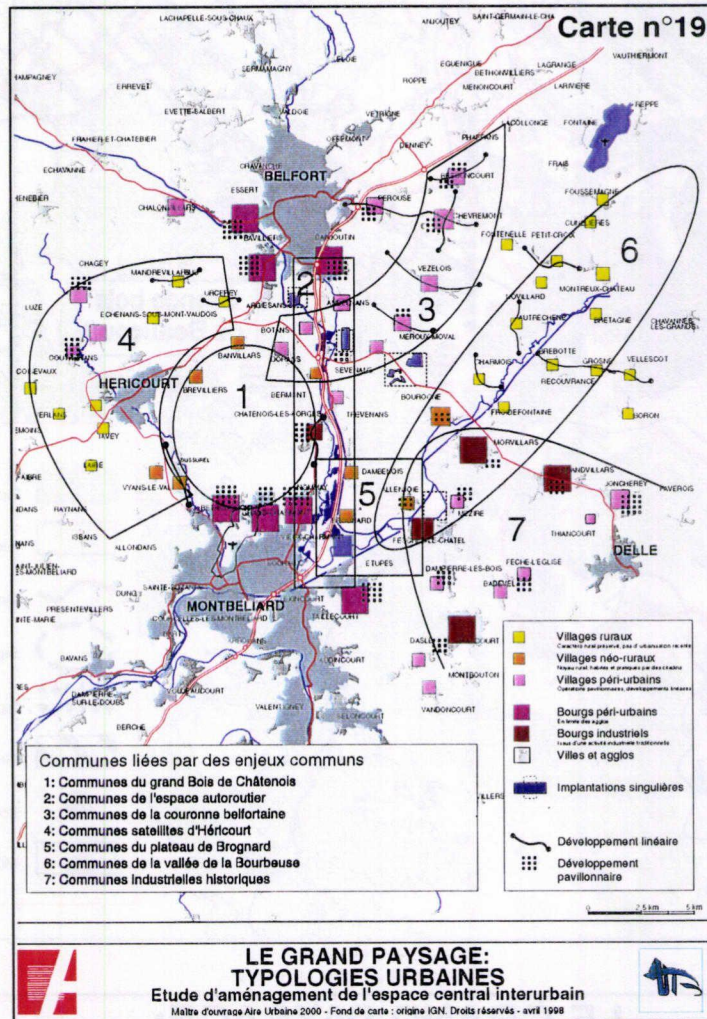
Groupe 3 : Communes de la couronne belfortaine :
Atténuer le mitage de l'espace et favoriser des recentrements

Groupe 4 : Communes satellites d'Héricourt :
Maintenir l'attractivité par la préservation des qualités paysagères

Groupe 5 : Communes du plateau de Brognard :
Préserver le cadre rural

Groupe 6 : Communes de la vallée de la Bourbeuse :
Participer au renforcement d'une continuité paysagère forte

Groupe 7 : Communes industrielles historiques :
Tirer parti de la valorisation du patrimoine industriel



L'inscription des infrastructures dans le paysage

L'analyse des voies de circulation révèle l'importance de deux critères expliquant la qualité de l'insertion dans le paysage : leur âge (l'ancienneté) et leur statut...

Les anciennes voies présentent l'avantage d'une conception respectueuse de la topographie et d'une cicatrisation aboutie.

Les anciens tracés routiers et les canaux ont été conçus dans un souci d'économie de moyens. Les mouvements de terre ont été limités et le plus souvent, les ouvrages "collent au terrain naturel". Ils ont formé la trame originale qui a structuré les développements ultérieurs.

Par ailleurs, les gabarits modestes des anciennes infrastructures favorisent une intégration dans le paysage.

Les anciennes routes, les canaux font donc partie du paysage et participent à sa composition par les courbes et autres alignements opportuns d'arbres...

Les voies nouvelles s'affranchissent des contraintes du relief, introduisant de nouvelles formes topographiques difficiles à cicatriser. Même si le jugement ne peut pas être définitif concernant la RN 19, il est néanmoins assez clair que les talus et les ouvrages d'accompagnement sont des handicaps à une banalisation dans le paysage.

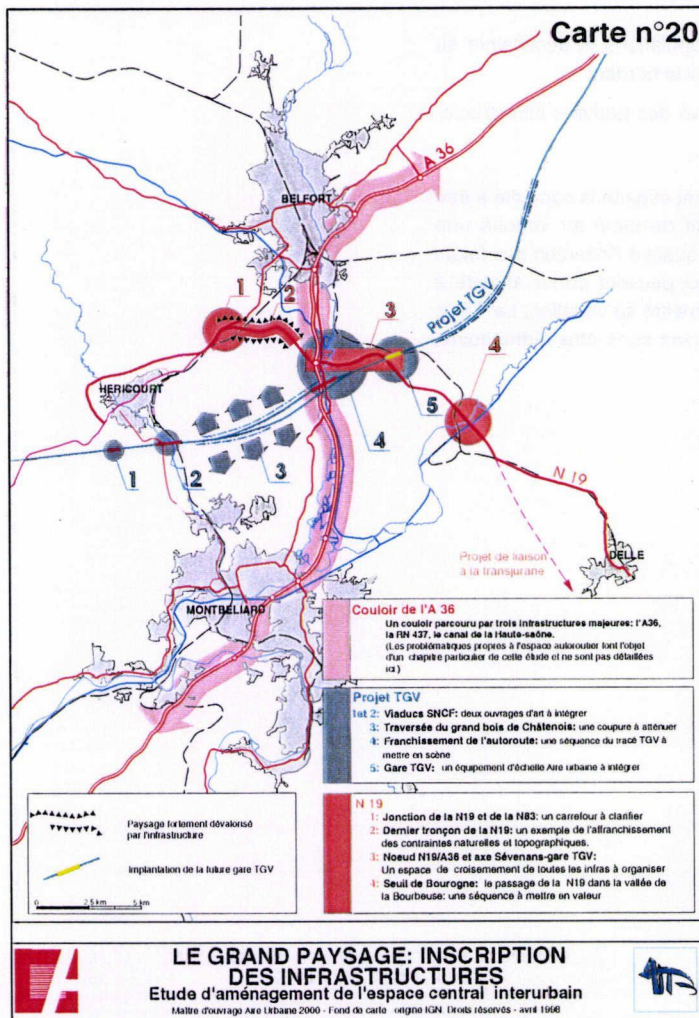
Outre le changement de gabarit, l'autoroute et aujourd'hui le prolongement de la RN 19 marquent un changement radical du mode d'insertion de la voie dans son contexte.

Sur le modèle des voies ferrées, les infrastructures routières récentes sont conçues comme des sites propres... Avec leurs espaces connexes, elles constituent "des domaines" étanches formant de large bandes d'espaces soustraites au territoire et soumises à une gestion particulière.

Les contraintes d'exploitation qui y sont liées semblent imposer un nouveau vocabulaire d'aménagement, sorte "d'accompagnement logistique et végétal" qui renforce l'aspect artificiel et surimposé de l'objet dans le paysage.

Les infrastructures de transport d'énergie :

- Les réseaux enterrés n'ont que très peu d'influence sur le paysage en dehors "des effets de couloir" dans les masses boisées pour les plus contraignants (Gaz et oléoduc).
- Les réseaux aériens électriques MT et HT : très nombreux et très présents, leur caractère immuable limite les leviers d'action, même si les dernières évolutions des pylônes préfigurent une génération nouvelle d'ouvrages qui peuvent assez radicalement changer l'aspect stigmatisant des lignes EDF.



Deux problématiques liées au paysage

- Le rapport entre ville et campagne qui s'illustre par la question des limites à donner à la ville ou de manière plus générale aux espaces à dominante urbaine.
- La préservation et la valorisation des espaces ou entités remarquables, tant urbaines que naturelles.

Quelle limite donner à l'urbain ?

Le caractère proliférant de l'urbain menace les qualités et l'intégrité des espaces naturels ou campagnards. Il semble important de définir une limite aux développements "périurbains" qui dévalorisent l'arrière pays des agglomérations en banalisant les paysages.

Parmi les espaces naturels représentant un enjeu d'échelle aire urbaine, le Grand Bois de Châtenois (1) tient une place particulière :

- Il représente une réserve d'espace naturel sauvage d'une superficie équivalente à celle des grandes agglomérations et à l'articulation des trois pôles urbains majeurs,
- Il est à proximité des populations et accessible au travers des communes qui le bordent.
- Il est relativement préservé des grandes infrastructures.

Le choix de reconnaître à cet espace la capacité à être un grand espace récréatif de plein air impose une attention toute particulière quant à l'insertion des futurs projets d'infrastructures qui peuvent porter atteinte à ses qualités, voire compromettre sa vocation. Le T.G.V. et les extensions villageoises sans être rédhibitoires sont des menaces.

Comment valoriser les espaces remarquables et identitaires de l'espace interagglomération ?

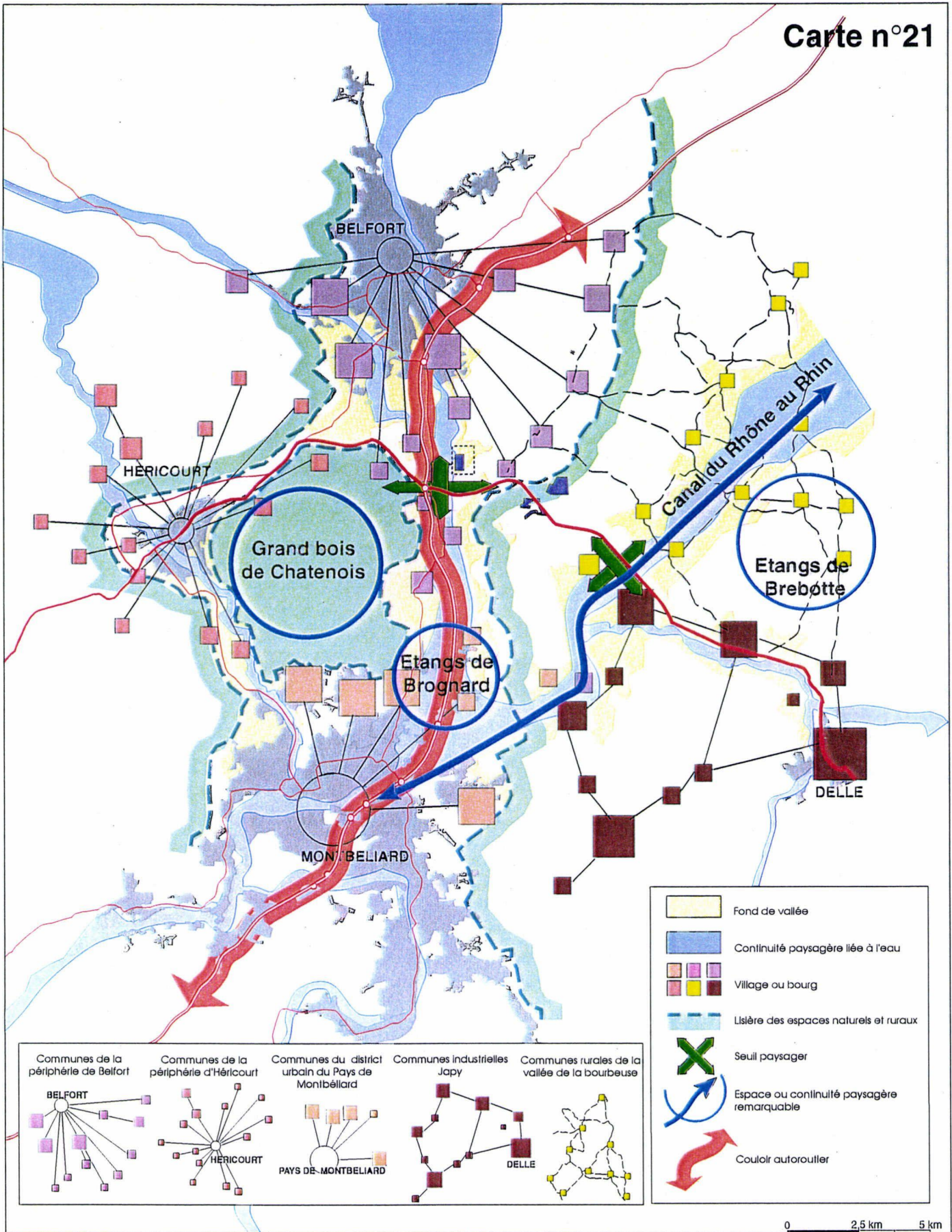
Les qualités paysagères des espaces liés à l'eau tel que les bords de rivières, les canaux et certains étangs méritent une mise en valeur et de trouver des valeurs d'usages (2).

Parmi eux, la vallée de la Bourbeuse et le canal du Rhône au Rhin peuvent être le support d'aménagements de loisirs dans la continuité et en complémentarité avec les équipements existants à Brognard par exemple.

*

Le patrimoine architectural et urbain identitaire lié au passé industriel de la région mérite une valorisation.

Les communes Japy (3) ont hérité d'une structure urbaine modèle et constituent des agglomérations bénéficiant d'une intégration des fonctions industrielles exemplaires.



LE GRAND PAYSAGE: SYNTHÈSE
Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



2.4 - La perception de l'espace vu depuis les principaux axes routiers : une vitrine aujourd'hui peu valorisée

Les infrastructures routières font partie du paysage.

Le réseau viaire est, avec l'espace naturel et les installations humaines, l'une des trois composantes principales du paysage.

De plus, il est un vecteur privilégié de découverte et de développement du territoire.

Il est donc intéressant de procéder à une analyse fine des caractéristiques de l'espace limitrophe des grandes infrastructures. Cette analyse qui peut aller jusqu'à s'attacher à l'examen d'une parcelle permettra de dégager la vocation des sites dont l'affectation est liée aux infrastructures existantes ou en projet.

Le couloir de l'A36 est certainement l'espace le plus fréquenté et le plus familier de l'aire urbaine après les centres des agglomérations elles-mêmes.

Il représente un territoire emblématique réunissant très certainement une grande part des problématiques de l'espace central.

La jonction de la RN 19 avec la RN 83 est récente, mais va constituer un itinéraire majeur des liaisons interurbaines.

Ces deux espaces linéaires sont étudiés selon deux approches :

- La perception, avec un descriptif des espaces vus depuis les voies. Cette étape permet de retrouver un œil neuf et fait apparaître ce que l'habitude néglige.
- Les séquencements, où le grand voyageur décèle les entités paysagères et les cohérences spatiales,

Les deux itinéraires étudiés sont :

- Le couloir de l'A 36 et de la RN 437,
- La liaison RN 19 / RN 83.

Cette analyse constitue la base d'une réflexion sur les potentiels de développement et les enjeux, que l'on trouvera dans la partie **Propositions** de cette étude.



Le couloir de l'A 36 et de la RN 437

Perception de l'Aire Urbaine depuis l'A36

De part et d'autre de l'aire urbaine, les deux péages sont "les grandes portes" d'une agglomération de 300 000 habitants.

L'espace "gratuit" n'est pas à proprement parler une simple traversée d'agglomération.

C'est un espace au trafic dense avec de nombreux échanges et des paysages variés répartis sur une distance-temps de 25 minutes.

Les deux agglomérations ponctuent un parcours relativement peu "urbain".

Moments forts, les traversées des deux agglomérations sont très différentes.

Le Pays de Montbéliard est perçu de manière impressionniste derrière "la vitrine Peugeot".

La ville de Belfort est vue. L'A 36 en balcon au dessus de la ville offre une vision de Belfort assez claire.

L'échelle et la fonction militaire emblématique de la ville sont assez bien rendues.

Les 10 minutes séparant Montbéliard de Belfort constituent une piètre vitrine de l'aire urbaine.

En dehors de la base de Brognard, peu d'éléments "identitaires valorisants" émergent du couloir interurbain A 36 ; ni l'IPSÉE, ni Technoland n'apparaissent au grand voyageur !

On estime, à partir des comptages au péage de Larivière, à 19 000 véhicules par jour, le trafic relevant de la fonction de transit de l'A 36 entre Belfort et Montbéliard.

Par une analyse "des grands et petits moments" de la traversée de l'aire urbaine, nous cherchons à décrire l'effet que produit la découverte de la plus grosse agglomération (plus de 300 000 habitants) de l'itinéraire Besançon-Mulhouse.

Cela suppose de retrouver "l'œil neuf" du grand voyageur et d'accepter de lire le territoire sans a priori.

1 - Les approches d'agglomération sont séquencées. Toutes deux symétriques, elles se distinguent par leur progressivité.

Les paysages de périphérie qui encadrent les séquences urbaines sont précédés dans les deux sens de vues lointaines panoramiques.

L'approche du Pays de Montbéliard est progressive et lente, alors que la ville de Belfort est découverte assez brutalement.

La ville est mise en scène par le basculement que permet le site.

Belfort est un seuil. La découverte des Vosges est une des composantes de la séquence Belfortaine.

2 - L'espace interagglomération apparaît comme une vaste périphérie diffuse et en transformation dans laquelle le paysage compte peu.

Pour le grand voyageur, le statut de ces espaces n'est pas facile à appréhender.

Les espaces naturels dominent. Ils sont la toile de fond d'un paysage mité en perpétuelle construction.

"Périphérie de l'une ou l'autre des agglomérations" peu importe, cette séquence laisse un sentiment trouble, d'espaces saccagés par les infrastructures et un urbanisme cahotique.

Une succession d'éléments hétéroclites captive l'attention. L'œil du voyageur rebondit sur des maisons individuelles isolées, des boîtes et des publicités qui polluent le paysage.

Il garde en mémoire ; une base de loisirs, des gravières en activité, des alignements d'arbres (le canal Freycinet), une église sans village (Bermont), une zone d'activité auréolée d'un lion.

La perception de l'espace interagglomération depuis l'A 36.

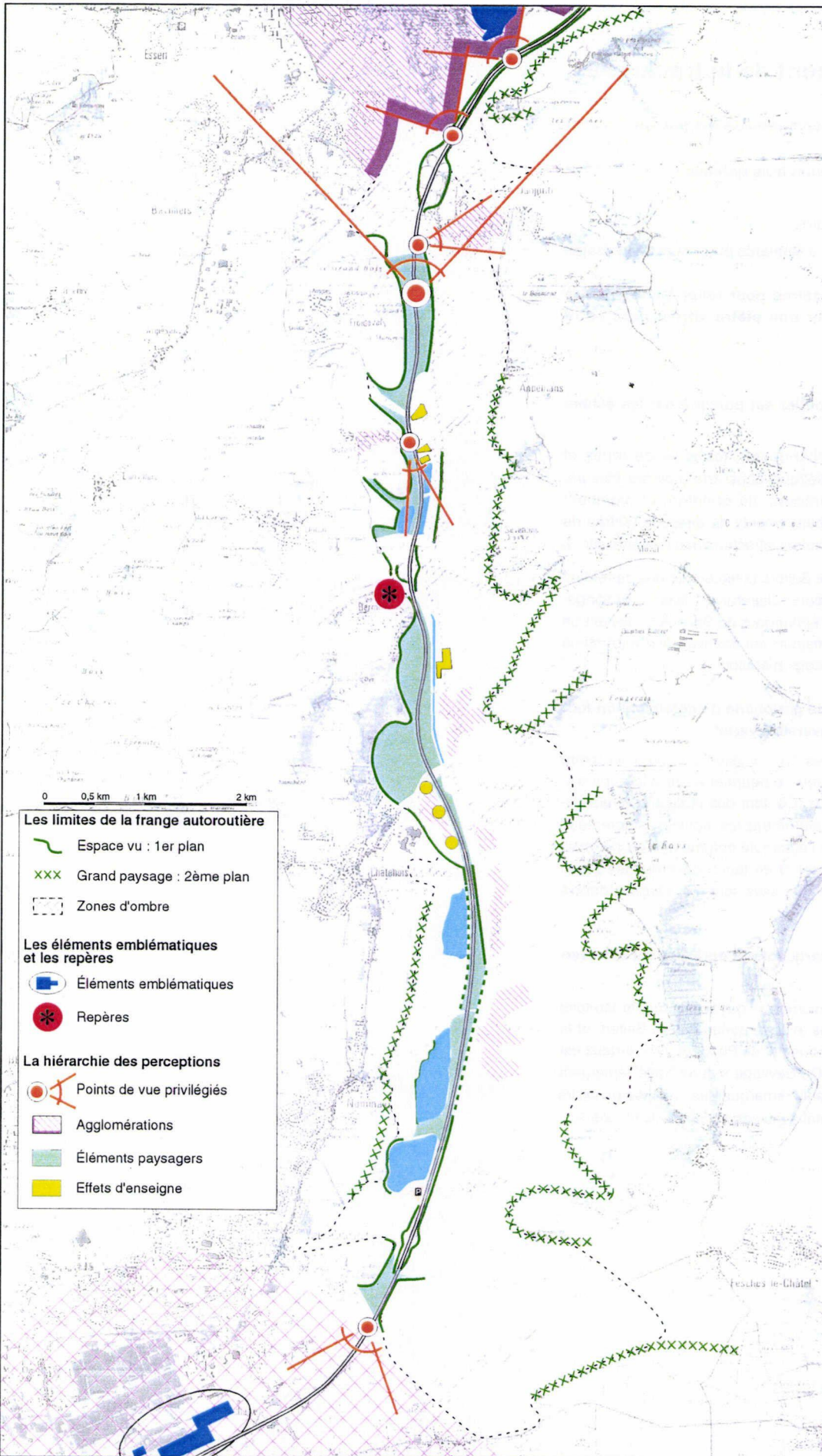
L'analyse détaillée de l'effet produit par la traversée des espaces interagglomération, (la séquence "entre-deux" Montbéliard-Belfort) nécessite deux supports :

- une carte descriptive des espaces perçus par l'automobiliste depuis l'infrastructure autoroutière qui délimite la frange autoroutière,
- une carte du séquençage de la traversée c'est-à-dire une décomposition "en moments".

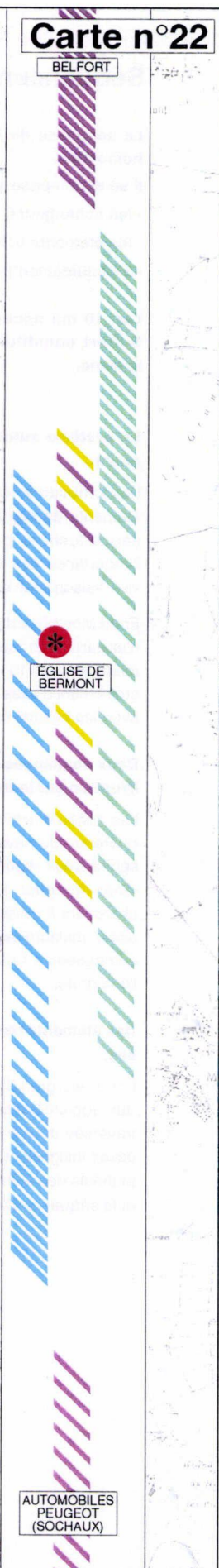
La part des territoires perçue ou vue est très réduite latéralement.

Les crêtes environnantes délimitent "la frange autoroutière".

Le paysage naturel domine un site de plaine où les étangs et les masses végétales structurent le paysage. D'une urbanisation égrenée et diffuse émerge l'église de Bermont.



- Les limites de la frange autoroutière**
- Espace vu : 1er plan
 - Grand paysage : 2ème plan
 - Zones d'ombre
- Les éléments emblématiques et les repères**
- Éléments emblématiques
 - Repères
- La hiérarchie des perceptions**
- Points de vue privilégiés
 - Agglomérations
 - Éléments paysagers
 - Effets d'enseigne



PERCEPTION DES PAYSAGES DEPUIS L'A36
 Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



Séquencement de la traversée

La séquence de l'entre-deux n'est pas un moment homogène.

Il se décompose selon trois rythmes :

- les échangeurs,
- les éléments urbains,
- les équipements ou éléments prégnants du paysage.

Les 10 mn nécessaires pour relier Montbéliard à Belfort constituent une piètre vitrine pour l'aire urbaine.

Le système autoroutier est ponctué par les échangeurs.

Les diffuseurs (échangeurs), les aires de repos et éléments de signalétique dans une moindre mesure, séquent le parcours. Ils orientent et signifient l'importance des changements de direction (entrée de ville, liaison avec d'autres infrastructures routières, etc.).

Entre Montbéliard et Belfort, la hiérarchie des carrefours n'apparaît pas toujours clairement. Avec le prolongement de la RN19, l'échangeur de Sévenans devient un croisement d'axes majeurs qui doit rivaliser d'importance avec les noeuds d'agglomération.

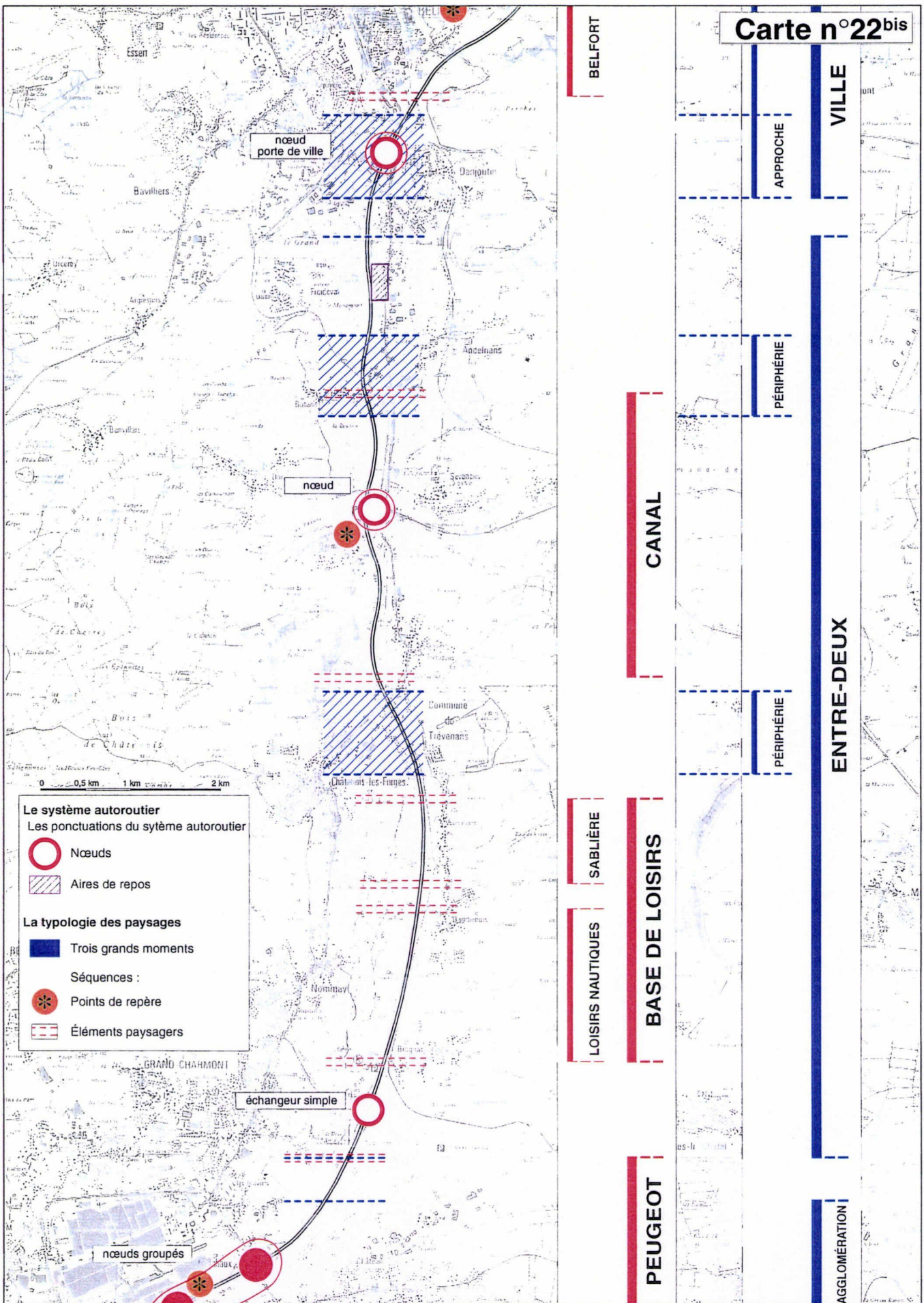
Deux séquences de périphérie d'agglomération font irruption sur la traversée "verte".

Les zones d'activités qui constituent aujourd'hui "notre référence du paysage de périphérie" de ville apparaissent à deux reprises. Ce sont des réalisations relativement récentes. Visiblement les activités implantées cherchent à utiliser l'autoroute comme une vitrine, mais assez maladroitement et de façon désordonnée ; bien composées à l'intérieur, elles sont mal perçues depuis l'autoroute.

Des éléments remarquables s'égrènent sur la traversée.

Entre "les grands moments" qui constituent le territoire des agglomérations avec le panorama de Belfort, et la traversée du site industriel de Peugeot, l'entre-deux est assez insignifiant. Du paysage naturel "mité" émergent toutefois des éléments remarquables : la Base de loisirs et la séquence Canal avec ses alignements réguliers.

- 58

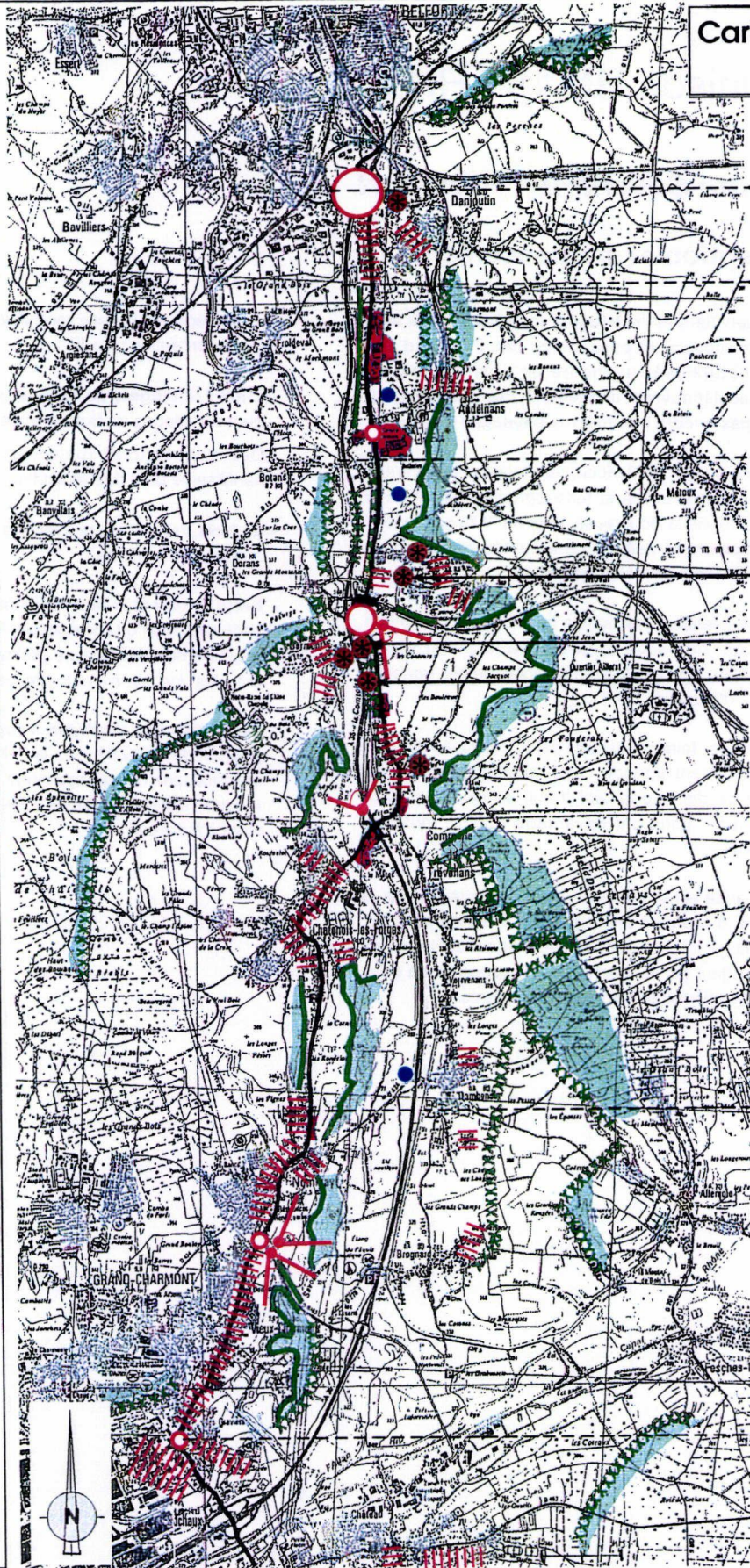


SÉQUENCÉMENT DE LA TRAVERSÉE

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998





Entrée de ville

Zones d'activités

pont en grès
de Sevenans

pont canal

pont en grès

Zones rurales

Entrée de ville

Les limites de la frange routière

Espace vu : 1er plan

XXX Grand paysage :
2ème plan

Les repères

repères

La hiérarchie des perceptions

Points de vue privilégiés

Agglomérations

Eléments paysagers

Zones d'activités

Gravières, plans d'eau

Coulée verte

Le système routier

noeuds

passages supérieurs

passages inférieurs

0 500 m 1km 2km



PERCEPTION ET SEQUENCEMENT
Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. décembre 1997



La liaison RN 19 / RN 83

Section Sévenans - Héricourt

Perception et séquençement

Entre Banvillars et l'échangeur de Sévenans, la voie est toute récente, et offre, de ce fait, l'image d'une infrastructure presque encore en chantier, où les images se découvrent timidement, l'œil du voyageur n'étant pas encore habitué aux paysages traversés.

La voie de liaison s'affranchit des données et contraintes de site, empruntant et recoupant les vallées de la Savoureuse, de la Bourbeuse, puis de l'Allaine (celle-ci est principalement visible à partir de Morvillars et dans le projet de jonction Morvillars-Delle).

Les deux sections d'itinéraires font l'objet d'une étude distinguant des sous-secteurs, se justifiant par la configuration et la typologie différentes de ces tronçons de voirie, d'Ouest en Est :

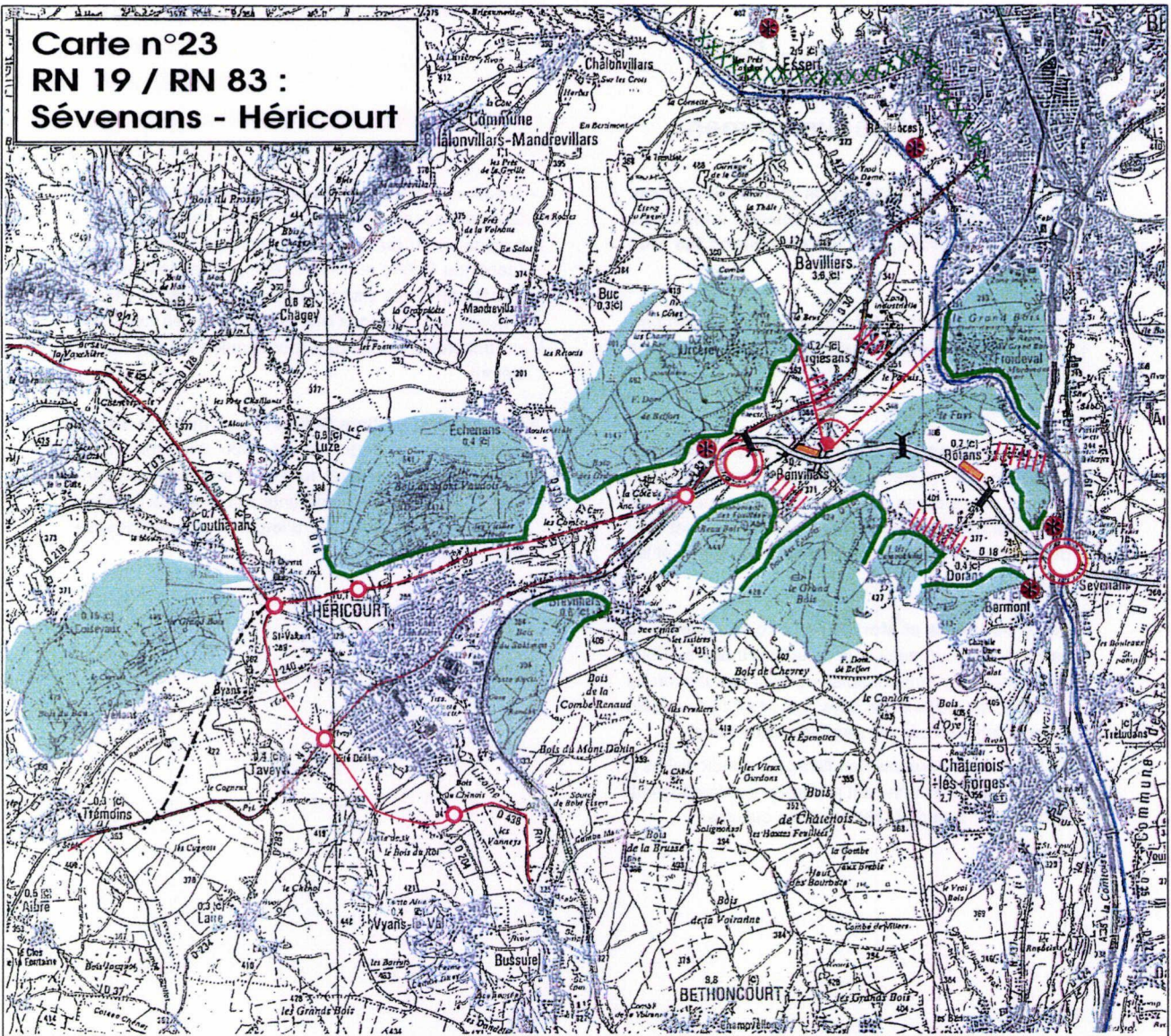
La «*coupure*» faite par la route est matérialisée dans un terroir purement agricole. Les communes n'ont pas anticipé de développement induit au niveau de leur urbanisation. Elles ont davantage subi la mutation paysagère.

La séquence est un moment assez homogène dans la traversée d'espaces paysagés à dominante agricole, entre deux points repérables : l'échangeur de Sévenans et l'échangeur de Banvillars, qui correspondent à deux sites assez similaires d'anciennes carrières.

On peut repérer, sur cette section, les différentes séquences de perception visuelle :

- **Entre l'échangeur de Sévenans et la forêt**, où émergent les villages de Botans et de Dorans.
Des murs antibruit (béton-bois) sont prévus pour canaliser le bruit des véhicules ;
- **La forêt**, zone d'ombre avec ses chemins de desserte forestière et agricole ;
- **Entre la forêt et la carrière** (échangeur de Banvillars), zone de plaine où l'on aperçoit le village d'Argiésans, les tours des Résidences (Belfort), puis le Salbert et enfin les Vosges, avec un premier plan agricole ;
- **Au niveau des carrières à Argiésans** s'effectue la jonction de la RN 83 avec la RN 19, qui fera l'objet de modifications d'aménagements ultérieurs (passage à 4 voies, séparation RN 19 / RN 83 avec la déviation Nord d'Héricourt).

Carte n°23
RN 19 / RN 83 :
Sévenans - Héricourt



ENTRE DEUX

PROJET DE LIAISON

CONTOURNEMENT D'HERICOURT

échangeur de
 Banvillers
 Rencontre RN 83

forêt
 bois

échangeur de
 Sévenans
 autoroute A 36



carrière Belfort carrière

Les limites de la frange routière

- Espace vu : 1er plan
- XXX** Grand paysage : 2ème plan

Les repères

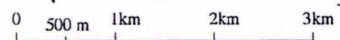
- repères

La hiérarchie des perceptions

- Points de vue privilégiés
- Agglomérations
- Eléments paysagers
- Murs antibruit (projet)

Le système routier

- noeuds
- passages supérieurs
- passages inférieurs



PERCEPTION ET SEQUENCEMENT
Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. décembre 1997



Section Sévenans - Delle

Perception et séquençement

Ouverte depuis 1994, elle a pris possession du site qu'elle traverse, s'écartant des villages dont on ne perçoit, par endroits, que les extensions les plus récentes.

Les chemins de rive doivent faire l'objet d'aménagements paysagers visant à mieux les confondre dans le paysage rural original.

- **Entre Sévenans et Bourogne**, le paysage est composé d'un plateau ponctué de combes et de collines peu élevées. Le vallonnement général crée une série de lieux visuellement indépendants et offre des percées visuelles momentanées sur Belfort et les Vosges.

- **Entre Bourogne et Morvillars**, la route enjambe la vallée de la Bourbeuse et le canal du Rhône au Rhin, deux passages remarquables par leur occupation de la vallée, définissant des paysages liés à l'eau et bien compartimentés par une végétation ordonnée.

La végétation s'organise en filtres perpendiculaires à la voie. Ces filtres rythment le parcours et fractionnent le paysage, séparent l'habitat et les cultures.



- **L'eau est présente sous des formes diverses.**

Qu'elles fassent référence à l'ordre naturel (rivières, ruisseaux) ou qu'elles soient l'empreinte de l'homme (canal du Rhône au Rhin et étangs), les formes sont structurantes et visibles depuis la route. A l'heure actuelle, les paysages inférieurs sont mis en valeur par un traitement spécifique (ponctuation de sphère en béton).


- **La section Morvillars-Delle est en projet.** Elle devrait être réalisée en début de l'an 2000. Elle empruntera également des sites très fortement marqués par l'agriculture et la forêt. Elle empruntera la vallée de l'Allaine, de biais, et nécessitera d'importants ouvrages de franchissement.

Carte n°23 bis RN 19 : Sévenans - Delle




Les limites de la frange routière

-  Espace vu : 1er plan
-  Grand paysage : 2ème plan




Les repères

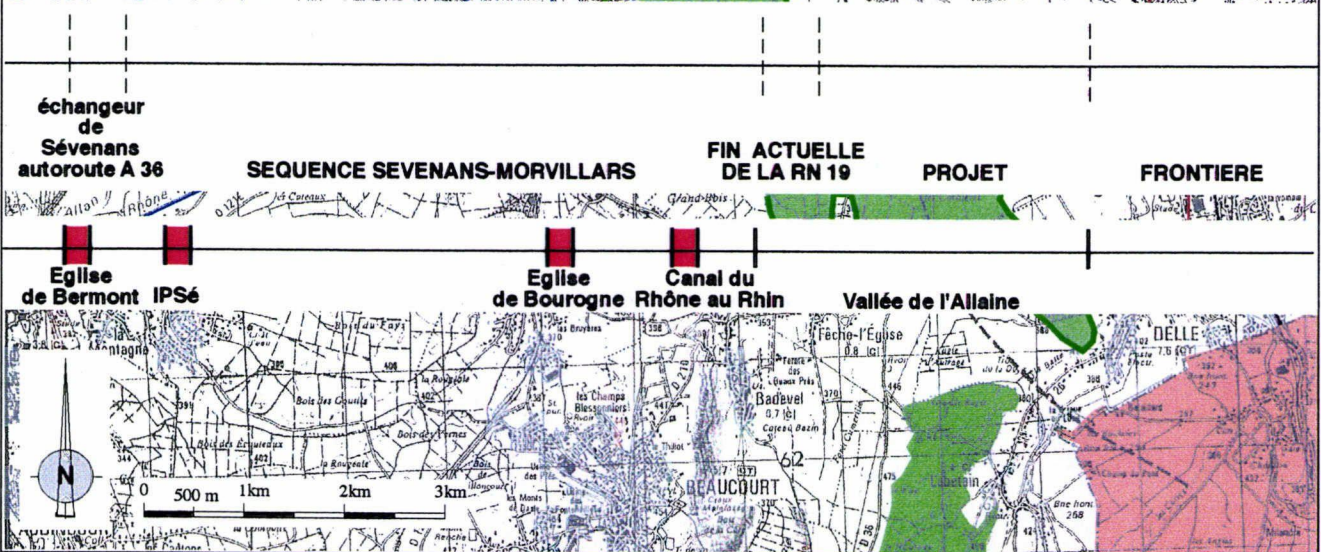
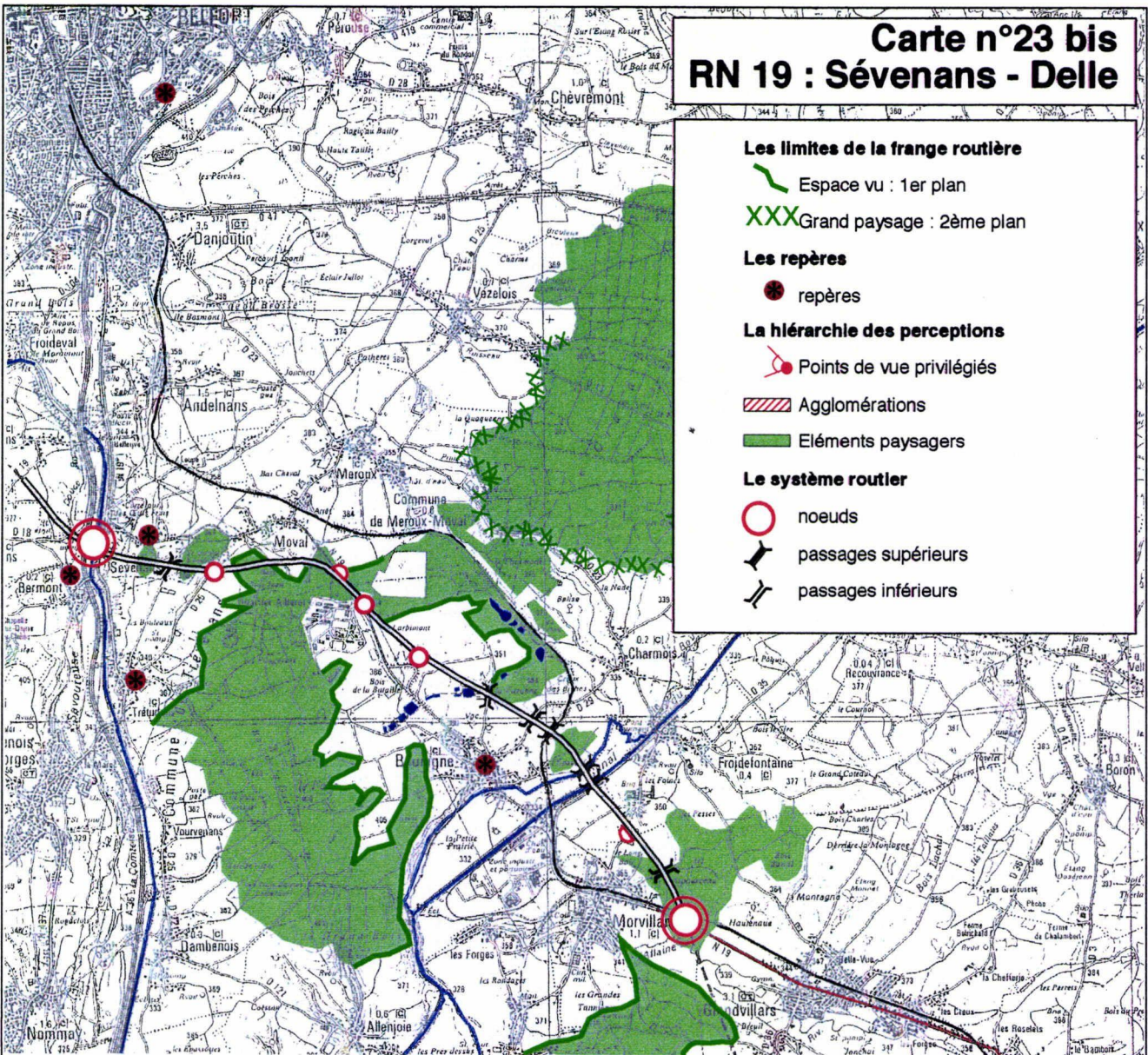
-  repères

La hiérarchie des perceptions

-  Points de vue privilégiés
-  Agglomérations
-  Eléments paysagers

Le système routier

-  noeuds
-  passages supérieurs
-  passages inférieurs



PERCEPTION ET SEQUENCEMENT

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN, décembre 1997



L'organisation spatiale de l'espace interagglomération

La périurbanisation résidentielle et le développement de fonctions urbaines sur l'espace interagglomération font peser un risque. En effet, l'affectation des sols est régie par les POS communaux qui répondent à des logiques individuelles de développement. La juxtaposition de ces POS n'assure pas pour l'avenir la cohérence de l'espace central et la préservation des sites menacés. La multiplicité des acteurs susceptibles d'intervenir et l'importance de l'espace interagglomération pour le développement de l'aire urbaine plaident en faveur de principes concertés d'aménagement.

L'armature urbaine est elle-même touchée par l'évolution des logiques de développement du territoire. Si l'urbanisation résidentielle se fait toujours à partir des bourgs existants, la valorisation de terrains par les axes routiers suscite la création de nouveaux pôles spécifiques d'activités industrielles ou commerciales. Cette nouvelle génération de pôles attractifs peut entraîner une urbanisation nouvelle et bouleverser la hiérarchie traditionnelle. Cette inévitable évolution ne doit pas se faire au dépend des sites urbains anciens, au risque de créer des friches.

Le caractère déterminant de la mobilité dans le développement des entreprises et la vie des ménages, confère aux axes routiers un pouvoir structurant. Le passage d'un

lien unique entre Belfort et Montbéliard par l'A36 à un système " en croix " A36-N19 rapproche les quatre centres urbains de l'aire urbaine, favorise les déplacements et va modifier sensiblement les pratiques. Les terrains desservis se trouvent valorisés, et, à ce titre, le " noeud de Sévenans " devient l'un des lieux les mieux desservis de l'aire urbaine.

Par la fréquentation qu'ils génèrent, les axes constituent également des vitrines idéales pour découvrir l'espace interagglomération et plus largement l'aire urbaine. Si les paysages offerts au grand voyageur n'ont pas un caractère exceptionnel, l'espace central recèle néanmoins des qualités naturelles qui sont compromises par les stigmates d'une urbanisation progressive. La notion de vitrine de l'aire urbaine ne s'attache pas simplement aux qualités paysagères, elle a aussi vocation à rendre compte des activités présentes, économiques ou universitaires.

L'espace interagglomération est et restera un territoire diversifié accueillant des fonctions multiples. L'aménagement paysager et la maîtrise de la vocation des sols constituent donc des leviers essentiels pour organiser la coexistence de ces fonctions.

67 -



3 - Projets et enjeux : un espace en devenir

69 -



Les projets d'amélioration
de la desserte favoriseront
les déplacements, mais imposent
des mesures adaptées
d'intégration dans le paysage

- 70

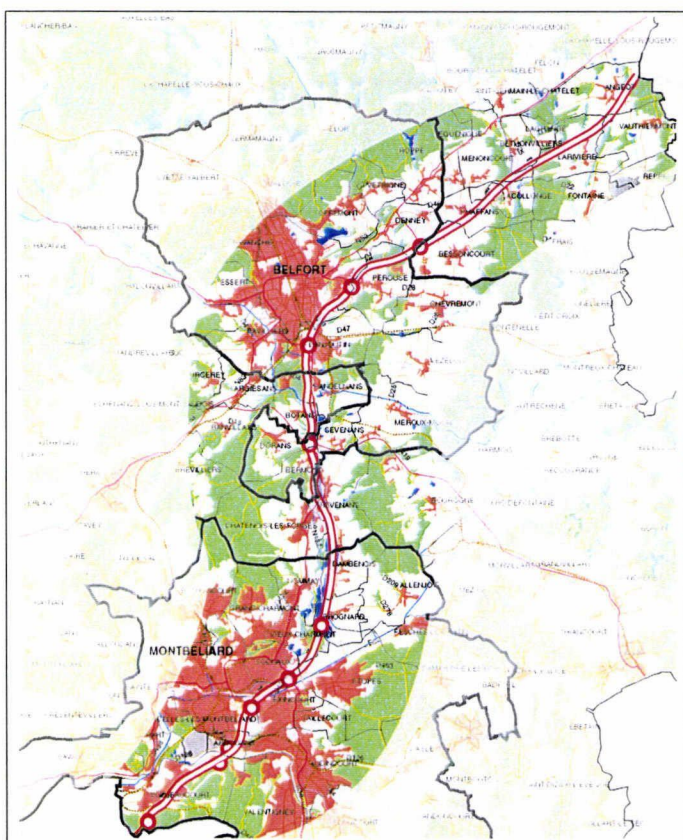


1 - A36 / Mise à 2 x 3 voies

Présentation

Type :	Aménagement sur autoroute concédée.	
Maîtres d'ouvrage :	Etat :	Concédant
	SAPRR :	Concessionnaire
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	1994	Etudes préliminaires pour le doublement / mise à 2 x 3 voies de l'A36 (Direction des routes, maître d'ouvrage - CETE de l'Est, CETE de Lyon, BCEOM, maîtres d'oeuvre).
	Jan. 1997	Lancement de l'APS de la mise à 2 x 3 voies par la direction des routes (SAPRR bureau d'études) (18 mois).
Calendrier prévisionnel :	1999	DUP. Inscription des travaux au contrat de plan Etat, SAPRR (2000 - 2010).
	A partir de 2002	Mise en service des premières réalisations jusqu'à 2010.
Financements :	SAPRR et collectivités locales. Investissement global (estimation sommaire DDE) : 750 MF.	
Objectifs :	Prévenir les risques de saturation de l'A36 entre Belfort et Montbéliard.	
Aménagements antérieurs :	1995	Diffuseur de Brognard.
	1997	Réaménagement de l'échangeur de Sévenans en vue du raccordement à la RN19. Réalisation prochaine de 2 échangeurs supplémentaires au Sud du D.P.M. (Voujeaucourt) et au Nord de Belfort (Fontaine).
Descriptif de l'ouvrage ou des interventions prévues :	Elargissement de la chaussée, et reconstruction de certains des ouvrages de franchissement et de certains échangeurs.	
Communes concernées :	Andelnans, Arbouans, Argiésans, Bavans, Bavilliers, Belfort, Bermont, Bessoncourt, Brognard, Châtenois-les-Forges, Dambenois, Danjoutin, Deney, Etupes, Exincourt, Froideval, Montbéliard, Pérouse, Sévenans, Sochaux, Trévenans, Vieux-Charmont, Voujeaucourt.	

Plan de localisation



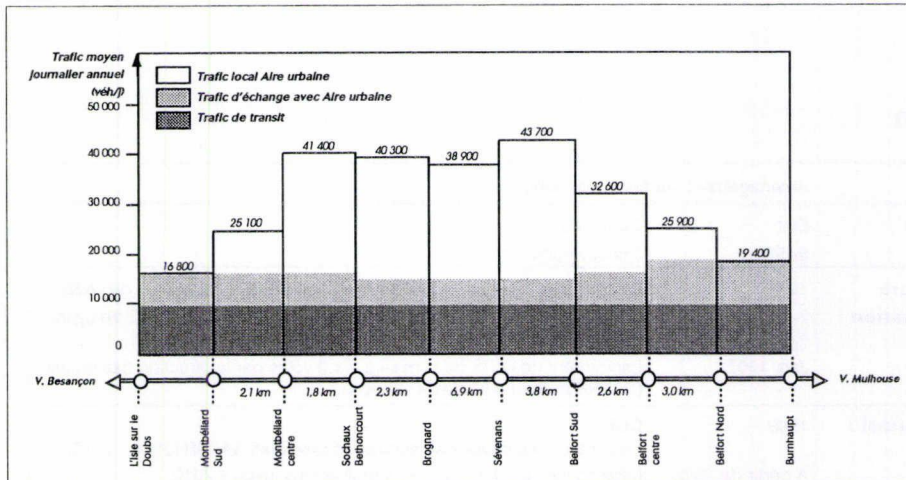
Pour prévenir les risques de saturation, la Direction des Routes a lancé une étude pour la mise à 2 x 3 voies de l'A36 à partir de 2005. Une hypothèse de contournement autoroutier de l'aire urbaine n'est pas exclue à plus long terme.

Le projet devrait résoudre les problèmes de trafic, mais pourrait engendrer quelques contraintes :

- appel de trafic local lié à la performance accrue de l'A36,
- urbanisation extensive sur le territoire liée à un gain de temps,
- empreinte de l'infrastructure et des ouvrages de franchissement recalibrés sur les paysages.

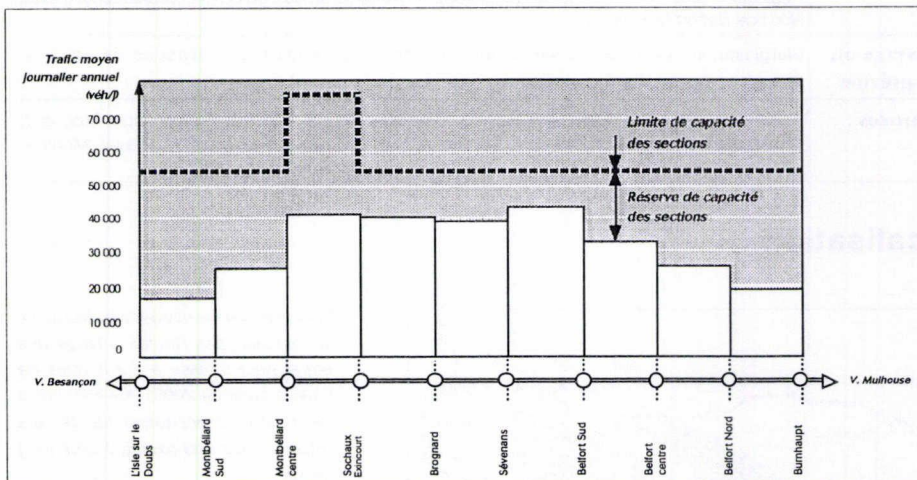
Au delà des adaptations techniques, les enjeux portent donc sur la définition d'une politique d'accompagnement du projet, sur la gestion des contraintes précitées et l'opportunité de réaménager les abords. Il s'agit également de réaliser une expertise approfondie des atouts, contraintes concernant l'hypothèse d'un contournement autoroutier.

Fig. 1
Charge et composition du trafic par tronçon autoroutier de l'A36 dans l'Aire urbaine en 1996



Sources : SAPRR 1997 - CETE de Lyon 1994

Fig. 2
Charges de trafic et réserves de capacité des tronçons de l'A36 dans l'aire urbaine



Remarque : Hypothèse de calcul de la limite de capacité :
 - capacité horaire de l'A36 (2 x 2 voies 2 sens confondus = 5 500 véh./h.)
 - coefficient de pointe = 10 % du trafic moyen journalier.

Enjeux pour le développement de l'aire urbaine et incidences sur les espaces interagglomération

Evolution du statut de l'A36 entre Belfort et Montbéliard et maîtrise de l'évolution des flux locaux.

Rôle actuel de l'A36 entre Belfort et Montbéliard.

Entre les échangeurs de Montbéliard Sud et de Belfort Nord, le trafic 1996 de l'A36 est composé pour les deux tiers de trafic local (environ 26 000 véhicules/jour), et pour un tiers seulement de trafic de transit ou d'échange avec l'aire urbaine (environ 13 000 véhicules/jour) (**fig.1**).

Conséquences de la mise à 2 x 3 voies.

1 - A moyen terme

Avec la réalisation de nouveaux échangeurs (échangeur Sud du D.P.M., «shunt» de Mathay) et la mise à 2 x 3 voies, le trafic interne à l'aire urbaine consommera une partie de la capacité offerte par la 3^{ème} voie. Le recours facilité à l'autoroute permet d'augmenter la distance des déplacements quotidiens, et *induit* de fait une augmentation du trafic local. Une meilleure accessibilité (échangeurs) conjuguée à une circulation facilitée (2 x 3 voies) pourrait renforcer l'étalement urbain.

2 - A long terme

Le trafic local *induit* risque de provoquer de nouveau la congestion de l'axe, au détriment du trafic de transit et du trafic d'échange avec l'aire urbaine.

Pour palier ce problème éventuel une solution de contournement autoroutier est évoquée.

La réalisation du doublement autoroutier pour le transit priverait par exemple l'aire urbaine de «l'effet vitrine» que peut représenter l'A36.

73 -

Enjeux techniques de la mise à 2 x 3 voies.

Le *phasage* des travaux d'élargissement par tronçon aura un impact sur l'augmentation du trafic local : une anticipation trop précoce sur les trafics futurs risque en effet de stimuler leur augmentation. Une programmation «au plus juste» des élargissements par tronçons devrait donc permettre de réduire sensiblement l'aspect inflationniste du processus.

En outre, seul le tronçon Sévenans-Belfort Sud est aujourd'hui réellement menacé de congestion (**fig.2**).

Des *variantes* de l'élargissement classique à 2 x 3 voies pourraient être étudiées afin de mieux maîtriser l'évolution qualitative et quantitative des flux sur l'A36. Il faudrait alors admettre la possibilité de *fixer une limite à l'augmentation du trafic local*.

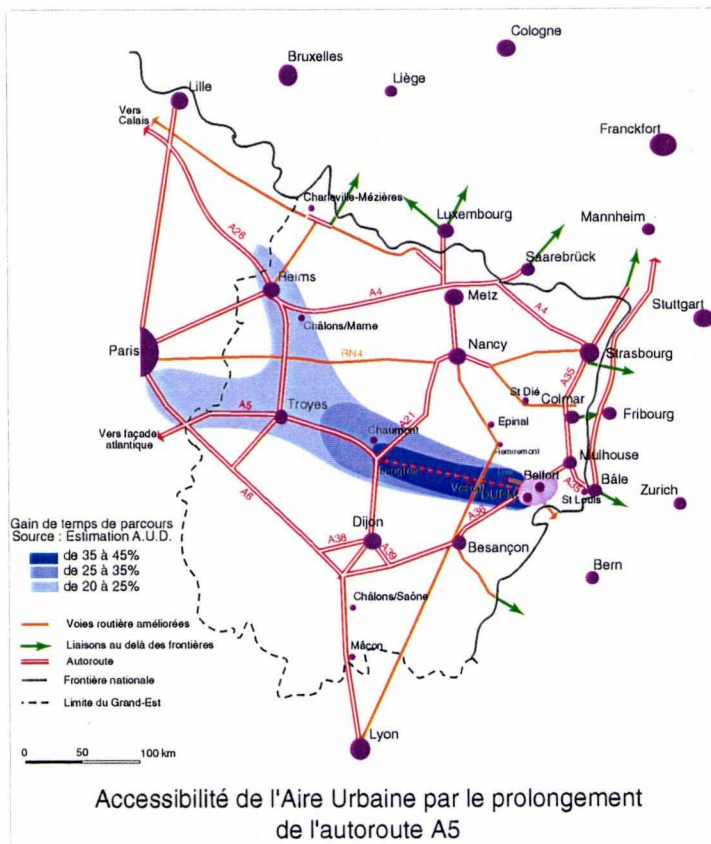
2 - Prolongement de l'A5

Présentation

Type :	Autoroute concédée.	
Maîtres d'ouvrage :	Etat :	Concedant
	Concessionnaire :	désigné à l'issue de la DUP
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	Déc. 1996	Accord sur le principe d'inscription au futur schéma directeur des autoroutes.
	Fév. 1997	Lancement des études préliminaires par la Direction des routes (CETE de l'Est, bureau d'études).
Calendrier prévisionnel :	1998	Concertation.
	1999	APS (18 mois).
	2001	DUP.
	2005-2010	Fin des travaux.
Financements :	Concessionnaire Investissement global (ordre d'idée) : 6 à 10 milliards de F (125 km environ).	
Objectifs :	Assurer la continuité du réseau autoroutier sur l'axe bassin parisien - Nord Franche-Comté - Suisse Alémanique.	
Descriptif de l'ouvrage ou des interventions prévues :	Autoroute à 2 x 2 voies.	
	Remarque : configuration du raccordement à l'A36 à définir.	
Départements concernés :	Haute-Marne, Haute-Saône, et Territoire de Belfort, ou Doubs, suivant le tracé retenu (voir carte de la zone d'étude ci-dessous).	

Plan de localisation

75 -



Le prolongement de l'A5 depuis Langres améliorerait l'accessibilité avec Paris et les continuités sur des itinéraires nationaux et euro-péens.

Ce projet conforterait le rayonnement de l'Aire Urbaine dans le Grand-Est par une meilleure accessibilité des équipements et de la future gare T.G.V.

L'A5 peut être un outil de développement. Par contre, elle risque de segmenter le territoire et d'avoir un impact négatif sur les paysages. La jonction A5 / A36 pourrait se faire à l'échangeur de Sévenans (décision du Conseil d'Administration d'Aire Urbaine 2000 du 11/10/97). Le type de raccordement conditionne les possibilités de développement aux abords des infrastructures. Un échangeur neutralise de grandes surfaces de terrains. Un diffuseur conforte un noeud d'échanges et valorise une vitrine sur le foncier environnant.

L'enjeu consiste à optimiser le choix du fuseau, ainsi que la localisation et le type du raccordement. Il s'agit d'intégrer l'infrastructure dans le territoire.



Enjeux pour le développement de l'aire urbaine et incidences sur les espaces interagglomération

Choix du point de raccordement à l'A36

Pour tirer parti au mieux de l'arrivée de l'A5, deux enjeux possibles peuvent être développés :

- Soutien au développement de nouveaux sites stratégiques.

Il s'agit, dans cette perspective d'utiliser la présence de l'infrastructure pour valoriser des sites de développement économiques. L'ouverture sur le grand bassin parisien que permet l'infrastructure (plan de localisation) est peut-être intéressante de ce point de vue.

- Renforcement du rayonnement de l'aire urbaine à l'intérieur de la région «Grand Est» (échelle de l'aire urbaine).

Les temps de parcours sont améliorés de façon significative par le projet, pour les déplacements entre l'aire urbaine et certaines destinations du «Grand Est» (plan de localisation). Le prolongement de l'A5 est donc susceptible d'induire une augmentation conséquente du volume des échanges avec ces villes (nouveaux échanges, ou augmentation de la fréquence des déplacements existants).

La réalisation de l'infrastructure pourrait conforter les fonctions de «métropole régionale» de l'aire urbaine, en particulier en matière de grands équipements.

Choix du tracé et intégration paysagère

Les espaces interagglomération de l'aire urbaine supportent d'ores et déjà de nombreuses infrastructures de transport, qui segmentent parfois assez nettement le territoire.

Il y a donc un enjeu fort qui porte sur le choix du tracé de l'A5 entre Vesoul et l'aire urbaine : suivant la variante considérée et les possibilités de regroupement des emprises avec d'autres projets (TGV) ou d'utilisation d'autres infrastructures existantes pour une partie du tracé (RN 19), les impacts sur l'espace consommé varient considérablement.

77 -

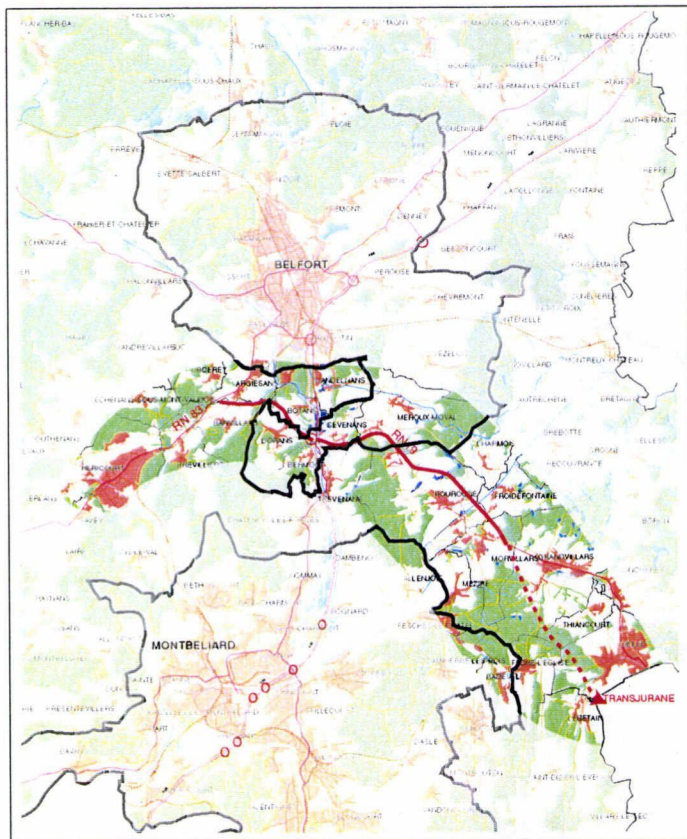
3 - Liaison RN 83 / RN 19

Présentation

Type :	Route express / Liaison Héricourt - Frontière Suisse	
Maîtres d'ouvrage :	Etat	
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	1989	1 ^{ère} tranche
	1994	2 ^{ème} tranche
	1997 (4 ^{ème} trim.)	3 ^{ème} tranche
Calendrier prévisionnel :	2002	4 ^{ème} tranche
Financements :	Etat / collectivités - Type contrat de plan	
Objectifs :	Réaliser une liaison entre A36 et la Suisse formant le 4 ^{ème} passage d'échelle internationale en direction de la Transjurane.	
Descriptif de l'ouvrage ou des interventions prévues :	Liaison routière	
Communes concernées :	Fuseau d'Héricourt - Sévenans - Delle	

Plan de localisation

79 -



La liaison RN19 / RN83, future route express entre Héricourt et Delle, permettra, à terme, de relier Paris à la Suisse, en se raccordant à la Transjurane.

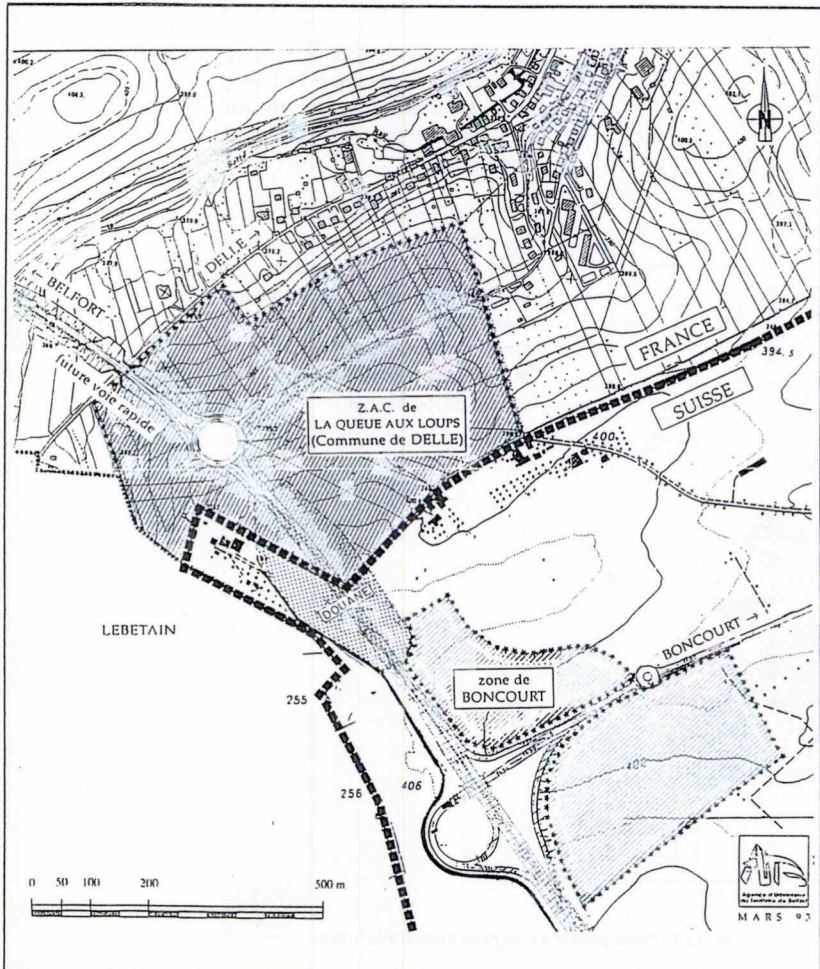
Dans l'hypothèse de l'arrivée de la future A5 qui pourrait se raccorder à l'A36 en empruntant cette voie express, le carrefour de Sévenans deviendrait un nœud autoroutier d'importance et induirait des enjeux de développement complémentaires à ce secteur géographique.



L'échangeur de Sévenans-Dorans en chantier



Les emprises réservées à la future 2 X 2 voies



La future RN19 au débouché des zones d'activités frontalières

Enjeux pour le développement de l'aire urbaine et incidences sur les espaces interagglomération

Contexte

Il a évolué au cours des différentes phases d'étude et de réalisation des projets. Le projet de «voie rapide» est passé d'un projet local, simple déviation, permettant de contourner les agglomérations situées sur la RN 19 de Sévenans - Delle, à un projet de grand itinéraire de liaison entre Langres - Vesoul - Belfort - frontière Suisse, classé au schéma directeur des RN d'avril 1992, comme Grande Liaison d'Aménagement du Territoire (GLAT)

D'Héricourt à Delle (et la frontière Suisse, en direction du projet Suisse de Transjurane), la RN 19 aura à terme un statut de «route express», ce qui impliquera :

- des carrefours dénivelés,
- l'accès aux riverains interdit,
- l'accès interdit à certains usagers (piétons, cycles, véhicules agricoles).

Les différentes sections réalisées et en projet

- la section A 36 - Fougerais, réalisée en 1989, n'offre qu'une fonction de déviation,
- la section Fougerais - Morvillars-Est, réalisée en 1994, possédera à très court terme le statut de «route express»,
- la section A 36 - Banvillars est en cours d'achèvement, elle sera ouverte au 4^{ème} trimestre 1997,
- la section Morvillars-Est - Delle est prévue pour être réalisée à l'horizon 2002.

Cette liaison se raccorde actuellement au niveau de Banvillars (90) à la RN 83 où elle rejoint Héricourt en direction de LURE.

81 -

Intérêt de la liaison à l'échelle de l'aire urbaine

Outre une fonction de liaison rapide entre les grandes agglomérations de Vesoul - Belfort et Montbéliard (par l'A 36), elle permettra un raccordement Paris - la Suisse, et parallèlement, elle permettra de «désengorger» les petits centres urbains actuellement traversés par la RN 19 (Chalonvillars, Essert,...) et la RN 83 (Bavilliers, Argiesans, Héricourt,...).

Son profil permet une évolution vers le statut de route à 2 x 2 voies. La réalisation complète de l'infrastructure devrait avoir pour conséquence :

- d'accroître la vitalité des centres des communes commerçantes ;
- un gain sur le temps de parcours final avec Delle, dans l'hypothèse 2 x 2 voies, ce qui interroge sur les phénomènes de concurrence entre modes de transport.

Les incidences visibles et prévisibles sur les secteurs traversés de l'aire urbaine, seront des incidences paysagères et notamment le risque de voir se développer des «pseudo-vitrines» le long du nouvel axe routier (zones visibles et non accessibles).

Dans l'hypothèse d'une arrivée de l'A5 au niveau de la RN 19 pour se brancher sur l'échangeur de Sévenans, ce dernier deviendrait un nœud autoroutier important, reliant, à terme, Paris à la Suisse.

La réalisation d'un tel équipement connaîtra une contrainte de site, les réserves en terrains non urbanisés sont limitées et conditionneront le type d'échangeur qui ne pourra s'inscrire que dans une configuration urbaine ou périurbaine.

Les activités et équipements structurants : les foyers du développement futur

- 82



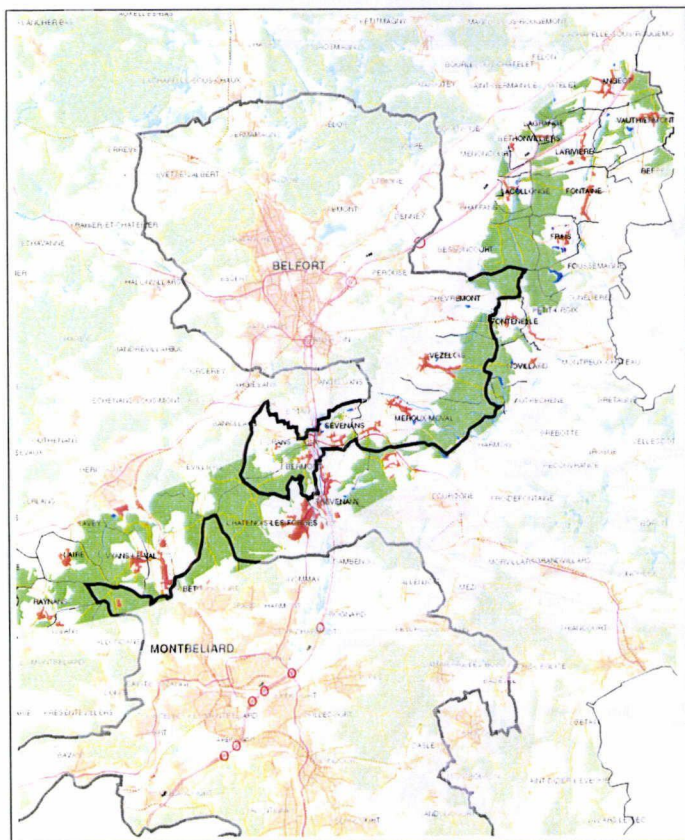
4 - TGV Rhin-Rhône

Présentation

Type :	Ligne TGV et création d'une Gare TGV	
Maîtres d'ouvrage :	R.F.F.	
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	1 ^{er} avril 1992	Décret approuvant le Schéma National des liaisons ferroviaires à grande vitesse.
	10 sept. 1992	Engagement des études préliminaires d'une 1 ^{ère} phase du projet TGV Rhin-Rhône entre Dijon et Mulhouse.
	9 Mai 1995	Choix du fuseau devant faire l'objet d'études de tracé dans le cadre de l'avant-projet sommaire.
	22 déc. 1995	Lancement des études d'APS de la 1 ^{ère} phase du TGV Rhin-Rhône.
	Sept. 1997 1998	Remise des études APS au Ministre des Transports. Lancement études préalables à la DUP de la 1 ^{ère} phase.
Calendrier prévisionnel :	2005	Ouverture de la ligne Mulhouse-Dijon.
Financements :	Réseau Ferré Français - Etat - Régions	
Objectifs :	Relier le monde méditerranéen au monde Rhénan par une ligne à grande vitesse. Diminuer les temps d'accès de l'aire urbaine vers Paris, Lyon et Strasbourg. Créer une gare commune aux deux agglomérations, située sur l'espace central.	
Descriptif de l'ouvrage ou des interventions prévues :	Création d'une ligne TGV traversant l'espace central et d'une gare TGV à Meroux.	
Communes concernées :	Angeot, Larivière, Fontaine, Frais, Fousse-magne, Petite-Croix, Novillard, Vezelois, Meroux, Moval, Sévenans, Bermont, Châtenois-les-Forges, Béthoncourt, Héricourt, Vyans-le-Val, Laire, Fontenelle.	

Plan de localisation

83 -



Le projet est inscrit dans le Schéma National des liaisons ferroviaires à grande vitesse.

Le T.G.V. améliorera les temps de parcours sur des itinéraires nationaux et européens Est/Ouest et Nord/Sud. La gare de Meroux positionnera l'aire urbaine sur ces couloirs d'échanges. Par contre, elle remet en cause le rôle des gares de Belfort / Montbéliard et impose un système performant de liaisons avec les agglomérations.

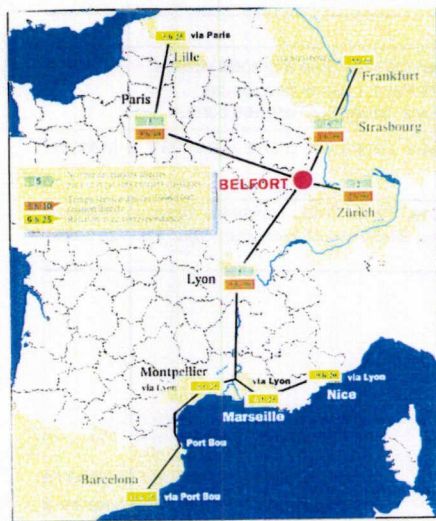
La nouvelle gare peut être soit le support d'un développement urbain affirmant l'émergence d'un nouveau pôle dans l'aire urbaine, soit un espace logistique à partir duquel les flux voyageurs sont redistribués.

La ligne et les ouvrages de franchissement (viaduc de Bermont) auront un impact important sur les paysages qu'il faudra accompagner.

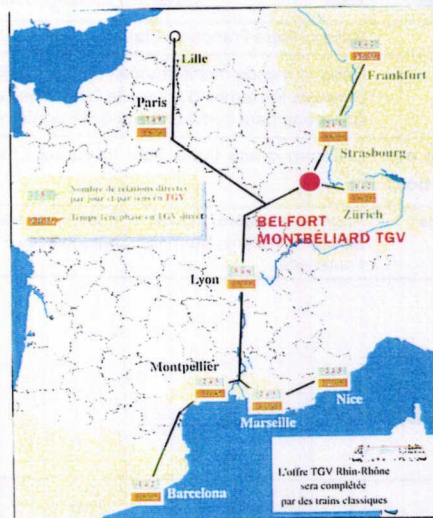
Evolution prévisionnelle de la desserte de l'aire urbaine

	Desserte actuelle	Desserte prévisionnelle TGV
Vers Paris	5 A/R 3 h. 40	7 à 9 A/R 2 h .20
Vers Lyon	5 A/R 3 h. 30	5 ou 6 A/R tous prolongé vers le Sud 2 h. 15
Nouvelles destinations		Lille sans changement Francfort et Barcelone
Trafic (en voyages par an)	610.000	960.000

L'aire urbaine Belfort/Héricourt/Montbéliard



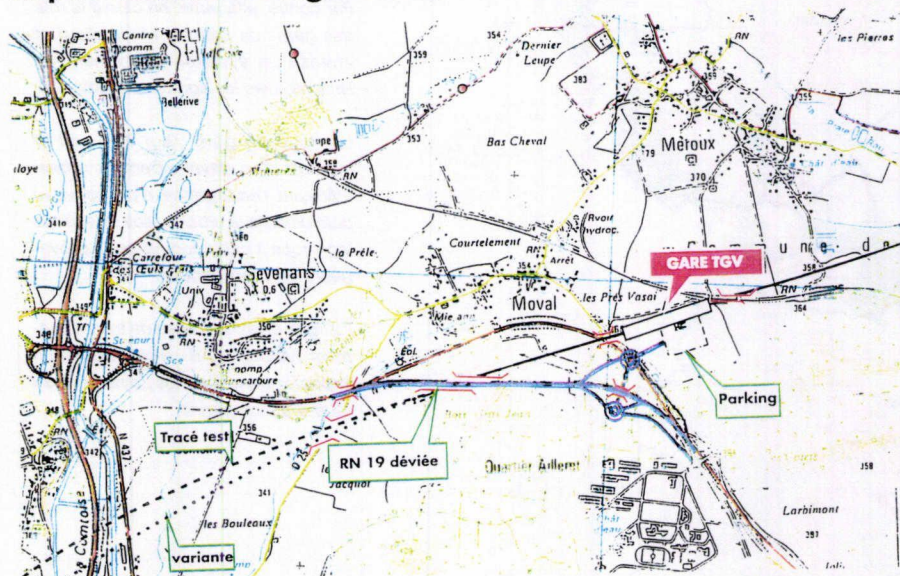
AUJOURD'HUI



HORIZON 2005

- 84

Implantation de la gare TGV



Enjeux pour le développement de l'aire urbaine

Le projet de TGV Rhin-Rhône permettra aux régions traversées de bénéficier de courants d'échanges nouveaux entre l'ensemble des mondes rhénan et méditerranéen et la région parisienne.

Pour la Franche-Comté, cette ligne offrira la possibilité de liaisons transversales sans escales vers Paris. Pour l'aire urbaine, le TGV améliorera considérablement la desserte et les temps de parcours. (Voir Tableau)

La desserte par le TGV et la diminution des temps de parcours constituent un argument favorable en matière de développement économique en permettant un Aller/Retour depuis Paris dans la journée dans des conditions nettement plus favorables qu'actuellement. L'accès rapide et confortable depuis plusieurs régions françaises, voire européennes constitue également un atout pour le développement touristique ou des événements culturels majeurs sur l'aire urbaine.

Il faut tout de même noter que le développement du Train à Grande Vitesse en France et en Europe, dans sa configuration actuelle ou avec les nouvelles techniques étudiées (trains pendulaires), modifiera à moyen et long terme les pratiques des professionnels et des particuliers. L'affranchissement du temps et de l'espace dans les territoires régionaux pourrait induire des pratiques nouvelles sans que nous soyons actuellement en mesure de les évaluer correctement, avec précision.

Incidences sur les espaces interagglomération

La ligne TGV est un aménagement linéaire exigeant des ouvrages d'art importants, afin d'éviter les croisements et de limiter les déclivités. Le fuseau actuellement retenu traverse les espaces interagglomération entre Belfort et Montbéliard. Un viaduc est prévu au-dessus de l'A36 au niveau de Bermont.

La gare de Belfort-Montbéliard sera installée à Méroux, au coeur de l'espace étudié. Cette gare peut être considérée d'un genre nouveau puisqu'elle ne peut convenablement pas être classée parmi les deux grands types réalisés : gare de centre ville (Lyon, Lille...) ou gare "campagne" (Vendôme...). Le positionnement de la future gare à proximité de deux pôles régionaux et de l'autoroute implique une problématique différente des gares de campagne qui n'ont généré aucun développement sur le site. Dans notre cas, cette logique de développement paraît envisageable. Toutefois, pour toutes les gares réalisées (campagne et centre-ville) les études n'ont jamais pu établir de lien de cause à effet entre la création de la gare et l'installation d'activités économiques. Les quelques opérations phares qui peuvent actuellement être observées ont systématiquement fait l'objet d'investissements importants des collectivités pour saisir une occasion et faire valoir l'arrivée du TGV comme élément déclencheur d'une opération d'urbanisme ou d'aménagement. Il est donc indispensable d'étudier le potentiel d'exploitation du site de la future gare, et d'évaluer le niveau d'engagement envisageable des collectivités.

En terme d'impact, une gare TGV (stricto sensu) demeure un équipement de faible taille (2 quais de 400 m). Par contre, les effets négatifs se feront sentir sur les gares traditionnelles de Belfort et Montbéliard qui verront leur trafic diminuer. Ce paramètre est à prendre en compte d'un point de vue urbain pour le dynamisme des "quartiers de la gare" des agglomérations et particulièrement Belfort.

Les incidences en matière de déplacement dépendront des modes de transports utilisés pour relier la gare aux centres des agglomérations. Pour Belfort et Delle, une ligne de chemin de fer existe, mais n'est pas ouverte actuellement au trafic voyageurs.

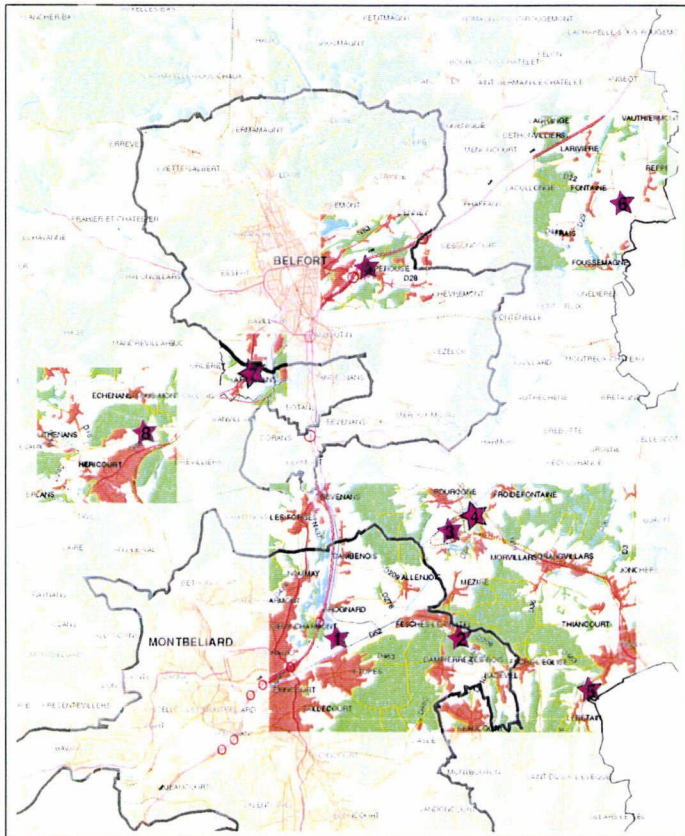
85 -

5 - Les zones d'activités

Présentation

Appellation	Commune	Vocation	Surf. tot. de la zone	Surf. restante	Prix/m ²	Entreprises	Emplois
1 Technoland Z.I. & ZAC	Allenjoie Brognard Etupes Fesches Vieux-Charmont	Industrie et services aux entreprises	299	86	74	81	2 133
2 Le Moulin ZAC	Dampierre Fesches	Toutes activités	33	5	47	15	207
3 Bourogne Z.I.	Bourogne Morvillars entreprises	Industrie et services aux	98	10	60	11	789
4 Tourelles ZAC	Morvillars	Zone en projet	35	25	85	0	0
5 La Queue au Loup ZAC	Delle	Services	27	20	100	1	8
6 Fontaine ZAC	Fontaine	Zone en cours de commercialisation	237	237	68	0	0
7 Bavilliers Argésians ZI	Bavilliers Argésians	Industrie Services	35	3	95	33	714
8 Mt Vaudois	Héricourt	25 ha en projet	31	29	-	-	-
9 Parc d'activ. Hts de Belfort	Belfort Perouse	en cours d'aménagement	32	16	165	0	0
Total			827	431	87	141	3 851

Plan de localisation



87 -

Les zones sont localisées en périphérie des agglomérations et se concentrent dans les espaces centraux. Il reste peu de surfaces disponibles à l'exception de la zone de Fontaine.

L'organisation du réseau routier a un impact sur le développement des zones. Les réalisations récentes et les projets peuvent orienter le développement économique. La nouvelle N.19 peut confirmer la vocation logistique de Bourogne et entraîner une pression foncière pour des implantations le long de l'axe.

Le croisement A36/N19 à Sévenans offre une opportunité ainsi que la jonction N83/N19 à proximité de la zone de Mont Vaudois.

Le développement des zones induira des trafics supplémentaires sur les axes contribuant à une surcharge de l'A.36 notamment.

Une stratégie de développement économique dans les espaces centraux est nécessaire.

Enjeux pour le développement de l'aire urbaine et incidences sur les espaces interagglomérations

Des zones de développement économique périphériques des agglomérations.

Les zones d'activités sont localisées dans la périphérie des agglomérations de Belfort, Montbéliard, Héricourt et Delle. Elles sont particulièrement concentrées dans les espaces interagglomérations.

3 zones majeures.

Fontaine, Technoland et Bourogne représentent 80 % de la superficie totale des principales zones d'activités dans les espaces interagglomérations.

La moitié des surfaces encore disponible, mais inégalement répartie.

Ces trois sites offrent également un potentiel de développement conséquent : 300 ha soit 70 % des surfaces totales disponibles.

Par rapport à l'ensemble des zones d'activités, les disponibilités foncières dans les zones d'activités du DUPM sont moindres (Taux d'occupation Technoland : 70 %, Moulin : 85 %, Fontaine : 0 %).

Des pôles générateurs de déplacements inégaux.

Compte tenu du nombre d'emplois et d'entreprises actuel, seul Technoland constitue un pôle générateur de déplacements importants. A Bourogne, 30 % des actifs travaillent et habitent dans la commune. La zone génère donc moins de déplacements.

Par contre, si ces sites étaient totalement occupés, en prenant la moyenne actuelle de 13 emplois à l'hectare, ils représenteraient plus de 10 000 emplois et constitueraient des pôles générateurs de déplacements importants au sein des espaces interagglomérations.

Chacun des sites engendre un trafic de poids lourds conséquent, parfois perturbant pour le tissu urbain environnant. Leur développement augmenterait ce trafic.

Une organisation spatiale liée à la présence d'infrastructures de communication.

Comme le fer ou les voies navigables ont pu influencer sur la localisation des entreprises (le SDAU de 77 prévoyait un développement le long du canal), la prédominance actuelle des transports routiers a réorienté la localisation des zones d'activités (accès et vitrine). L'induction de trafic de poids lourds et l'organisation logistique des entreprises justifie aujourd'hui le positionnement des zones à proximité des grands axes routiers (Fontaine et Technoland : A.36 ; Bourogne, Morvillars, Delle : N.19). La constitution d'itinéraires spécifiques poids lourds sur le reste du réseau est nécessaire.

Les projets d'infrastructures concourent au renforcement du positionnement des zones :

- Échangeur de Fontaine (meilleur accès au site).
- Aménagement et prolongement de la N.19, Transjurane (desserte des activités existantes et accessibilité nouvelle de la zone de Bavilliers-Argiésans).
- Embranchement de l'A.5 ?

Seule l'évolution des modes de transports (feroutage, transport fluvial, transport aérien) ou une réglementation aussi contraignante qu'en Suisse par exemple (traversée interdite aux poids lourds d'ici l'an 2000) pourrait réorienter la distribution spatiale des zones d'activités dans l'Aire Urbaine (organisation logistique).

La problématique concernant le potentiel de développement **spatial** des sites est liée aux axes de communication existants ou en projet :

- le long de l'A.36 (projet de mise à 2 x 3 voies),
- le long de la N.19 aménagée et prolongée, ainsi qu'à son intersection avec l'A.36 au droit de l'échangeur de Sévenans,
- le long de la future rocade Nord du DUPM,
- le long de l'A.5 et à son point de raccordement,
- autour ou à proximité de la gare T.G.V.

Quel est le potentiel foncier autour de ces infrastructures et les possibilités d'échanges à prévoir avec le territoire (multiplication des échangeurs et des carrefours) ?

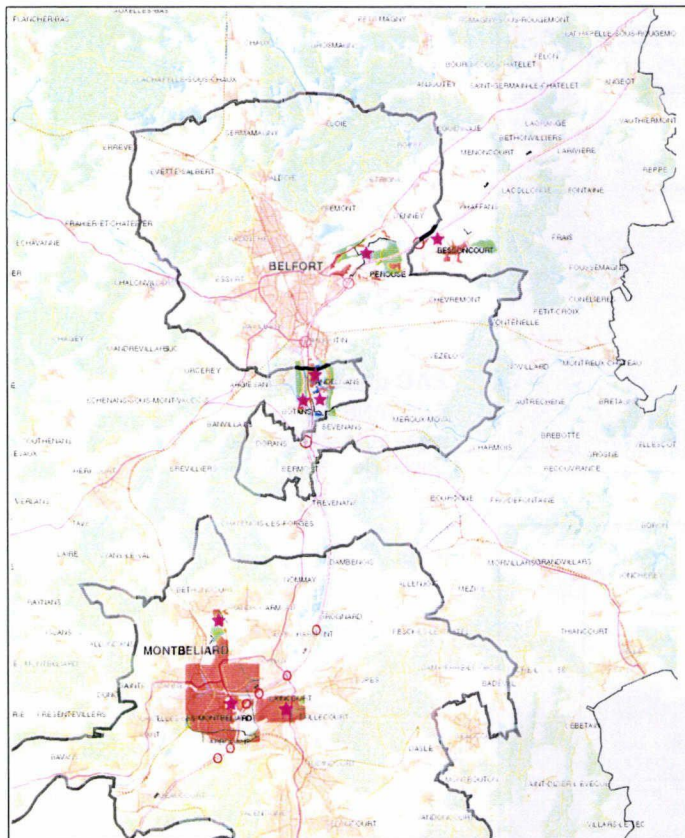
Quels sont les aménagements possibles de ces axes vitrines (N.19 - A.36 - A.5) ?

6 - Les grandes zones commerciales

Présentation

Type :	Aménagements de zones commerciales à rayonnement d'agglomération entre Belfort et Montbéliard.
Maîtres d'ouvrage :	Sociétés d'Economie Mixte concessionnaires des aménagements Collectivités locales
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	<ol style="list-style-type: none">1 Zones aménagées par les collectivités sous la forme de zones d'aménagement concerné (ZAC) au coup par coup, suivant l'axe autoroutier Belfort-Montbéliard Zone de fait le long de la RN 19 de par l'implantation linéaire d'activités isolées.2 Etude réalisée à la demande des collectivités d'Aire urbaine 2000 (1996) : Observatoire du Commerce à l'échelle de l'Aire Urbaine.
Objectifs :	Organiser les nouvelles implantations commerciales sur ce secteur.
Communes concernées :	Axe Belfort-Montbéliard par A 36 : Belfort, Andelnans, Botans, Montbéliard

Plan de localisation



Les principales zones commerciales du secteur d'étude sont localisées le long de l'axe de l'autoroute A.36 et de la RN.19, profitant pour certaines de l'effet-vitrine.

Complémentaires, elles offrent un niveau d'attractivité à l'échelle de l'Aire Urbaine, en attirant notamment des enseignes importantes.

Les deux pôles commerciaux principaux de l'Aire Urbaine, Belfort avec Andelnans et Bessencourt, et Montbéliard avec Audincourt et Exincourt, possèdent une offre commerciale attractive pour l'ensemble des consommateurs dans certains domaines d'équipements.

Les premiers résultats de l'étude font apparaître une double logique dans l'organisation et les pratiques commerciales de l'Aire Urbaine. Certains commerces possèdent un rayonnement suffisant pour jouer le rôle d'équipement régional, mais les comportements d'achat font ressortir un fractionnement du territoire entre quatre pôles commerciaux au fonctionnement relativement autarcique :

- deux pôles principaux, Belfort au Nord et Montbéliard/Audincourt au Sud ;
- deux pôles secondaires, à la zone de chalandise moins étendue, Héricourt à l'Ouest et Delle/Beaucourt à l'Est.

91 -



Parc d'Activités des Hauts de Belfort

ZAC créée le 11 juillet 1990

Superficie : 32 ha

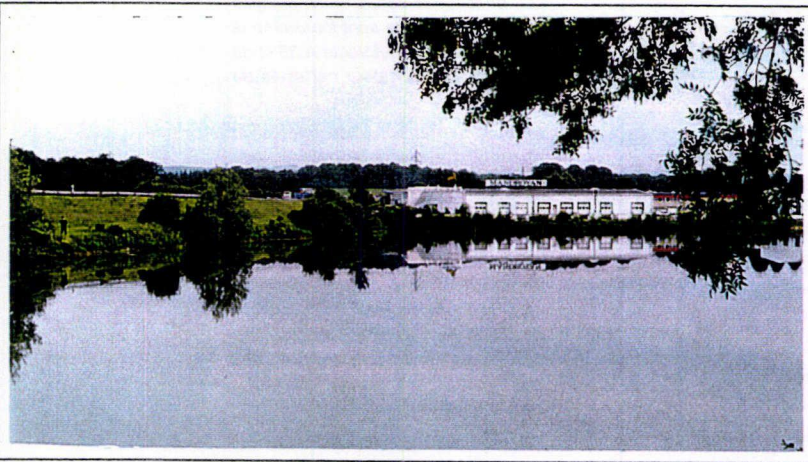


ZAC des Prés

à ANDELNANS (90)

créée le 5 octobre 1988

Superficie : 11 ha



ZAC des Saules

à BOTANS (90)

créée le 11 février 1990

Superficie : 3,5 ha



ZAC du Pied des Gouttes

à MONTBELIARD (25)

créée le 22 février 1991

Superficie : 42 ha

Enjeux pour le développement de l'aire urbaine et incidences sur les espaces interagglomérations

1 L'espace central commercial

L'espace central Belfort - Montbéliard, qui s'étale sur quinze kilomètres, a vu se développer depuis la réalisation de l'autoroute A 36 un nombre important de zones commerciales, toutes n'étant pas raccordées à un échangeur. Parmi les plus importantes, on note principalement les zones d'aménagement concerté, dont la mise en œuvre a été décidée par la collectivité. De taille modeste (ZAC des Saules à Botans) ou d'une superficie importante, elles offrent une vitrine visible, sinon de l'autoroute elle-même, du moins de la R.N. qui la borde ou ont leur accès directement à partir de l'échangeur. Situées entre les deux agglomérations, elles offrent un potentiel d'attractivité d'échelle régionale.

Ce sont du Nord au Sud :

- La zone de Bessoncourt

Située au niveau de l'échangeur autoroutier de Belfort-Nord, elle totalise 15 ha. Créée en 1990, la ZAC est aujourd'hui caduque, et régie par le POS des communes concernées (zone NA). Elle accueille en 1997 18 entreprises occupant 326 emplois.

- La ZAC «du Parc d'activités des Hauts de Belfort»

Située sur la commune de Belfort et dont la maîtrise d'ouvrage est assurée pour le syndicat intercommunal de la Zone d'Activités de la «Justice» créé en 1990 pour l'aménagement et la gestion de zone, elle comprend les communes de Belfort et Pérouse. Elle est le prolongement de la ZAC «de la Justice» elle-même créée le 28/08/1990, et totalisant 27 hectares.

- La ZAC «des Prés» à Andelnans

D'une superficie de 11 ha, elle a été créée le 05/10/1996 et accueille en 1997 12 parcelles commercialisées, et représente un potentiel de commercialisation environ 2 ha. Elle accueille principalement des grandes et moyennes surfaces commerciales, ainsi que le parc des expositions de Belfort - Andelnans (AIREXPO). L'absence d'un plan d'ensemble rend sa lecture spatiale confuse.

- La ZAC «des Chênes» à Andelnans

Créée le 01/10/1986, elle est occupée essentiellement par l'hypermarché CORA. Le site totalise 14 ha et présente peu de potentialités d'extension immédiate.

- La ZAC «des Saules» à Botans

De compétence communale, elle a été créée le 11/02/1990 et occupe 3,5 ha. Sa vocation est mixte, commerces et services (avec notamment, deux transporteurs routiers qui emploient plus de la moitié des 78 salariés de la zone). Elle est située entre l'A 36 et la RN 19, et n'est accessible que par cette dernière, avec une vitrine très visible de l'autoroute.

- La zone de fait le long de la RN.19

Elle ne présente pas un caractère de zone aménagée ; les entreprises se sont implantées sur des terrains équipés le long de la voirie, en extension des agglomérations. Ces terrains constituent aujourd'hui des emprises importantes à la façade sur voie très recherchée.

- La zone de CORA à Montbéliard

Hormis deux enseignes, la présence de CORA n'a pas engendré le développement d'activités multiples sur cette zone.

- La ZAC du «Pied des Gouttes» à Montbéliard

Sa localisation entre la sortie de l'A36 au niveau de l'échangeur Montbéliard-Centre et le centre-ville de Montbéliard lui confère une vitrine stratégique sur l'agglomération. Elle accueille, en 1997, 16 entreprises à vocation commerciale fortement dominante (grandes et moyennes surfaces). Elle présente encore 2 ha disponibles.

- La zone des Arbletiers et de Géant Casino

Cette zone s'étend le long de la RN 437 et représente le deuxième pôle commercial du DUPM. La zone des Arbletiers a été créée en 1977 et offre encore 5 hectares de terrains.

Gestion de l'espace commercial

En terme de consommation spatiale, ces zones représentent 90 ha de la Vallée de la Savoureuse et de l'Allan, elles utilisent le couloir emprunté par l'A 36. Toutefois, elles drainent faiblement les populations appartenant aux trois agglomérations.

② Un Observatoire du Commerce à l'échelle de l'Aire Urbaine

La convention cadre du PACT Urbain Nord-Est Franche-Comté prévoit la mise en place d'un instrument d'observation et de suivi du commerce et de l'artisanat à l'échelle de l'aire urbaine. Aire Urbaine 2000 a, dans ce cadre, confié aux deux agences d'urbanisme (AUD et AUTB) une étude d'observation des phénomènes.

L'objectif de cette étude est de disposer d'un outil de diagnostic permanent, permettant l'analyse de la dynamique des différents pôles commerciaux.

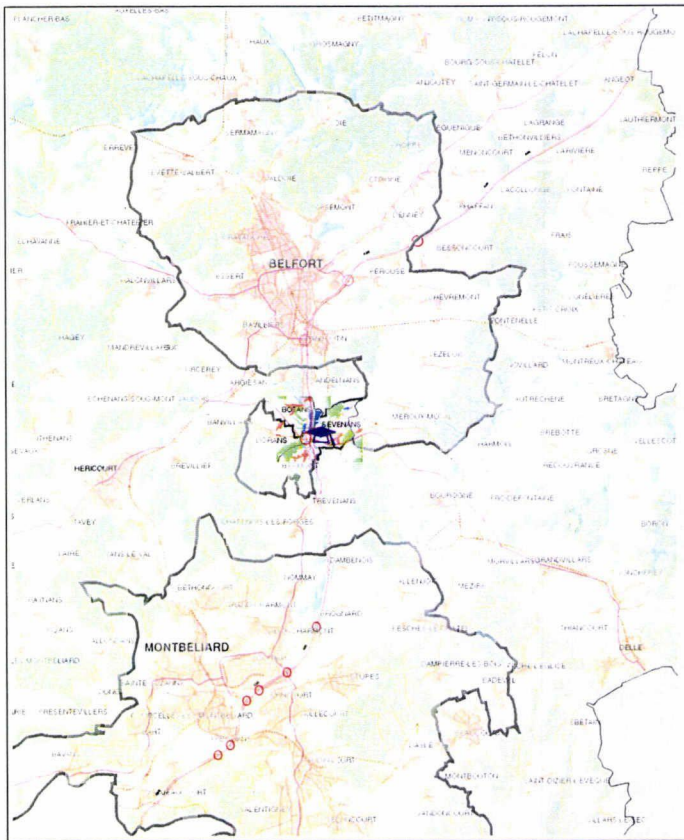
Cette démarche d'expertise devrait conduire à une mobilisation des acteurs publics et privés, premier pas vers la concertation et la contractualisation des politiques commerciales et artisanales.

7 - Institut Polytechnique de Sévenans (IPSé)

Présentation

Type :	Site Universitaire.	
Maîtres d'ouvrage :	Etat. Conseil Général du Territoire de Belfort.	
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	1985	Création d'une antenne de l'Université de Technologie de Compiègne.
	1988	Construction de la 1 ^{ère} tranche (6 800 m ²).
	1998	Fin de la construction des travaux (22 000 m ²).
Financements :	Etat. Région. Collectivités locales dont Conseil Général du Territoire de Belfort, Conseil Général du Doubs, ville de Belfort, District du Pays de Montbéliard.	
Descriptif de l'ouvrage ou des interventions prévues :	Troisième phase de travaux (bâtiments de recherche, résidences universitaires, équipements communs).	
Commune concernée :	Sévenans.	

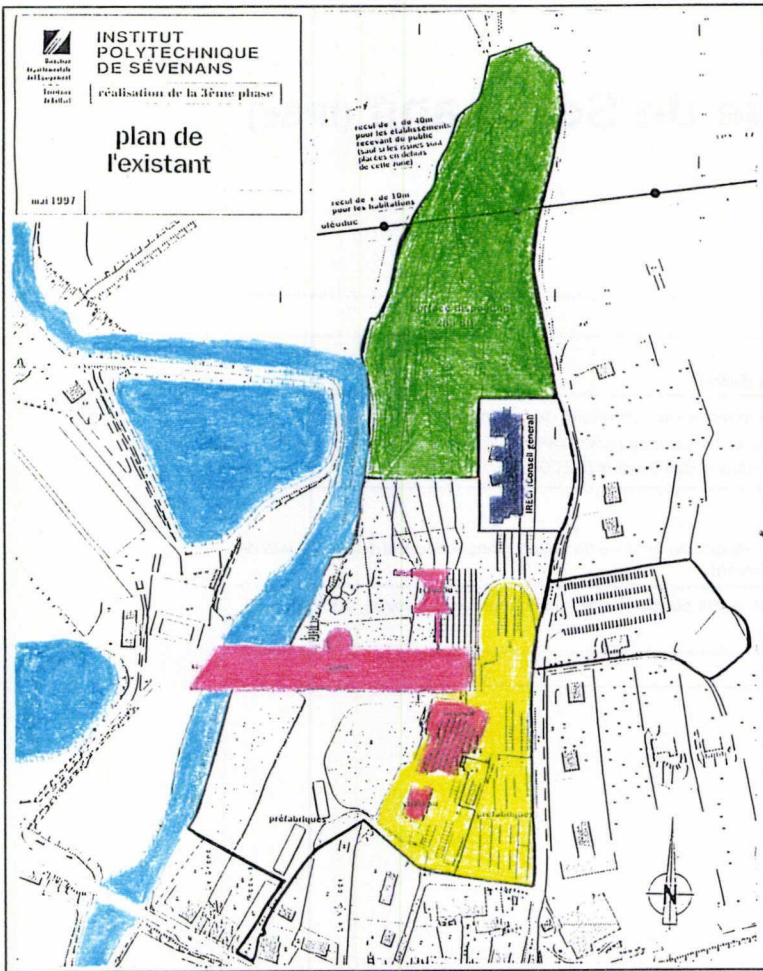
Plan de localisation



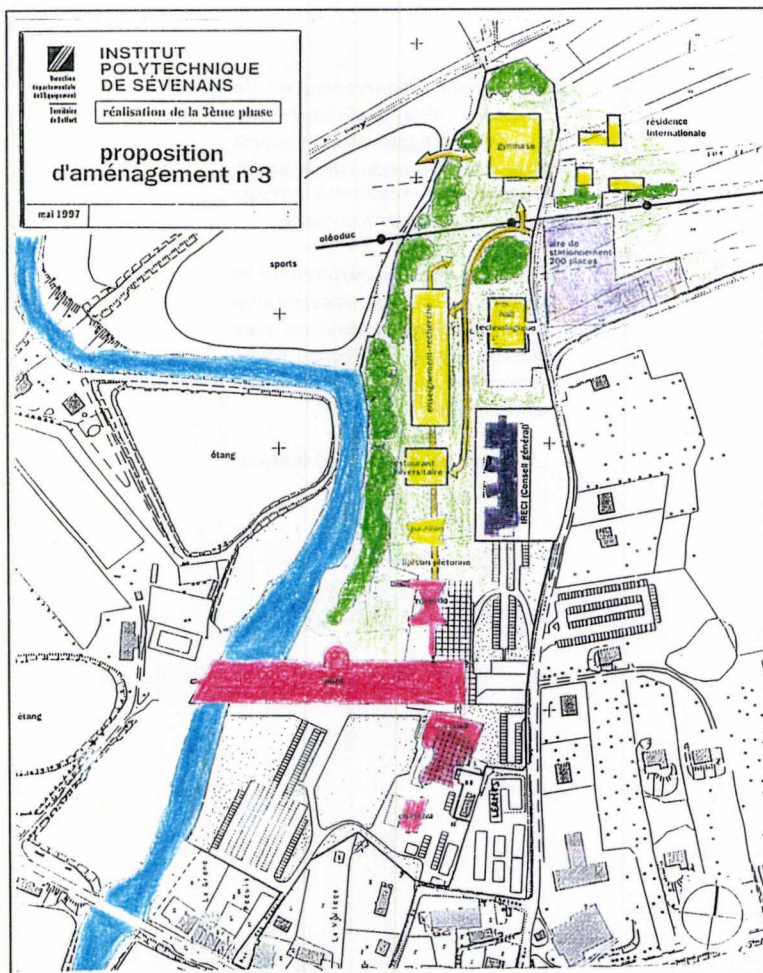
L'Université Technologique de Sévenans (IPSé) a été le premier équipement d'agglomération implanté sur le site de l'échangeur de Sévenans. Les extensions en cours ou à venir vont encore accroître l'importance.

A court terme, le site de l'université se trouvera à proximité immédiate d'un nœud de communications important (autoroute, gare TGV) ce qui pourra conforter sa position actuelle et son développement.

L'IPSé accueille en 1998, 950 étudiants.



Plan de situation de l'université



Projet d'extension
(dernière tranche : avant-projet / proposition 1997)

Rappel historique.

Le site de Sévenans a été retenu du fait de sa position centrale dans l'aire urbaine, à mi-chemin entre Belfort et Montbéliard et de sa proximité de l'échangeur autoroutier. Une ZAD (Zone d'Aménagement Différée) a été instituée en 1984 sur un périmètre élargi autour de cet échangeur, au bénéfice du Département du Territoire de Belfort. En septembre 1985, l'université accueille 16 premiers étudiants dans des locaux aménagés dans l'ancien château de Sévenans. En 1988, elle accueille 900 étudiants. Le projet comportait deux phases de travaux pour un total de 22 000 m² permettant d'accueillir 1 200 étudiants dont 200 doctorants, la dernière tranche de travaux est en cours d'achèvement.

L'IPSé et ses projets d'extension.

Actuellement, le site comprend les bâtiments d'enseignement et de recherche, mais également un centre de ressources et de transfert en conception de produits créée à l'initiative du Conseil Général du Territoire de Belfort. Une troisième tranche du site universitaire est à l'étude. Elle permettra de compléter les équipements actuels en créant une résidence internationale, un restaurant universitaire, un gymnase, hall technologique.

L'IPSé au sein du pôle universitaire Belfort-Montbéliard

L'IPSé est le seul équipement universitaire implanté dans l'espace interurbain. Les autres établissements sont implantés à Belfort, en centre ville et à Montbéliard, sur le site des Portes du Jura.

Ce site choisi pour sa centralité est situé en milieu périurbain à équidistance de Belfort, Montbéliard et Héricourt. Mais de fait, les étudiants se trouvent éloignés des services et équipements urbains (résidences universitaires, équipements sportifs et culturels...).

La réalisation de la troisième phase permettra de palier partiellement à cette difficulté. La réflexion en cours sur l'aménagement de l'espace central interurbain tiendra compte de cette dimension. Elle devra s'attacher à définir les conditions d'une meilleure accessibilité du site et de son intégration au sein de l'espace central en fonction notamment de l'implantation des équipements et des infrastructures à venir.

97 -

Les interventions pour la maîtrise de l'eau : des leviers pour l'aménagement paysager

- 98



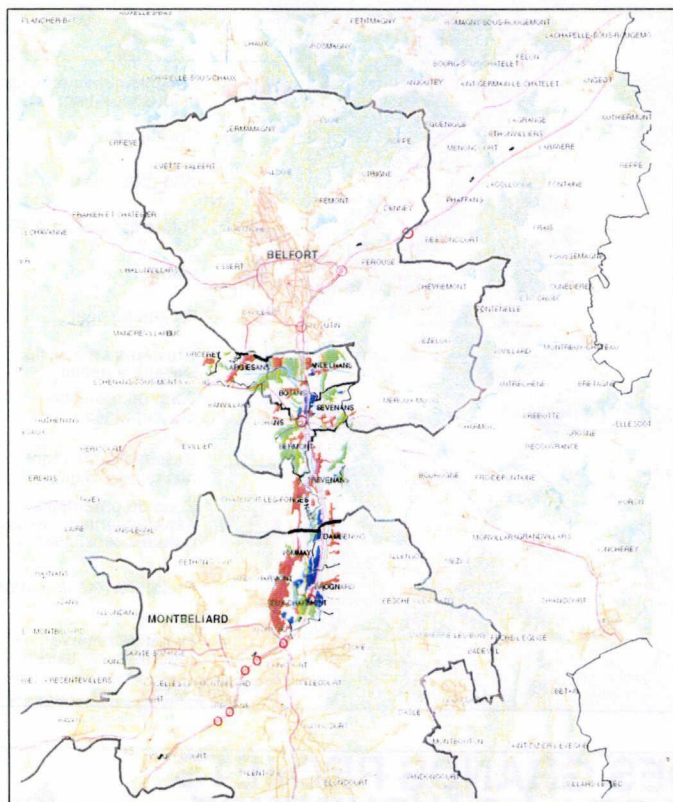
8 - Vallée de la Savoureuse

Présentation

Type :	Aménagements naturels, urbains et paysagers de la vallée entre Belfort et Montbéliard.
Maîtres d'ouvrage :	Etat - Conseil Général - D.P.M.
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	1986 Etude de restauration des rivières 1989 Etude préalable à la prise en compte des risques naturels - Etude sur la définition des paysages - Non abouti. 1990 Etude de recensement des zones inondables - Doubs - Territoire de Belfort - Création de 2 syndicats de rivière), 1991 Mise en oeuvre d'un contrat de rivière. Non abouti. 1992 Création du Syndicat mixte Saône-Doubs (structure études, maîtrise d'ouvrage). Etude d'aménagement du canal de Haute-Saône, Coulée verte réalisée (piste cyclable). 1993 Réalisation de la base de loisirs de Brognard. 1996 Schéma d'orientation des milieux naturels dans la vallée (Mémoire C. CALPENA). Proposition d'arrêté de biotope et d'une réserve naturelle volontaire (montage dossier)
Calendrier prévisionnel :	1997 Enquête publique Territoire de Belfort (lutte contre les crues), préparation pour D.P.M., Fin de réalisation de la piste cyclable le long du canal de Haute-Saône.
Objectifs :	- Lutte contre les crues de la Savoureuse et protection contre les inondations ¹ . Gestion globale des ressources en eau. - Mise en valeur des milieux naturels et des paysages. Protection de l'environnement et restructuration des cours d'eau. - Aménagement touristique et de loisirs.
Aménagements antérieurs :	Le canal de la Saône au Rhin et l'aménagement de la coulée verte : - Mise en eau en 1938 - 27 km réalisés. Port de Botans en activité jusqu'en 1975. - Aménagement de la coulée verte avec réalisation de la piste cyclable. La base de loisirs de Brognard : - Créée en 1993 par le D.P.M. dans une ancienne gravière. Baignade et activités nautiques. - Equipements d'accompagnement limités conformément à la volonté politique locale (parc de stationnement, poste de surveillance, sanitaires).
Communes concernées :	Danjoutin, Andelnans, Botans, Dorans, Sévenans, Bermont, Trévenans, Châtenois, Dambenois, Nommay, Brognard et Vieux Charmont.

99 -

Plan de localisation



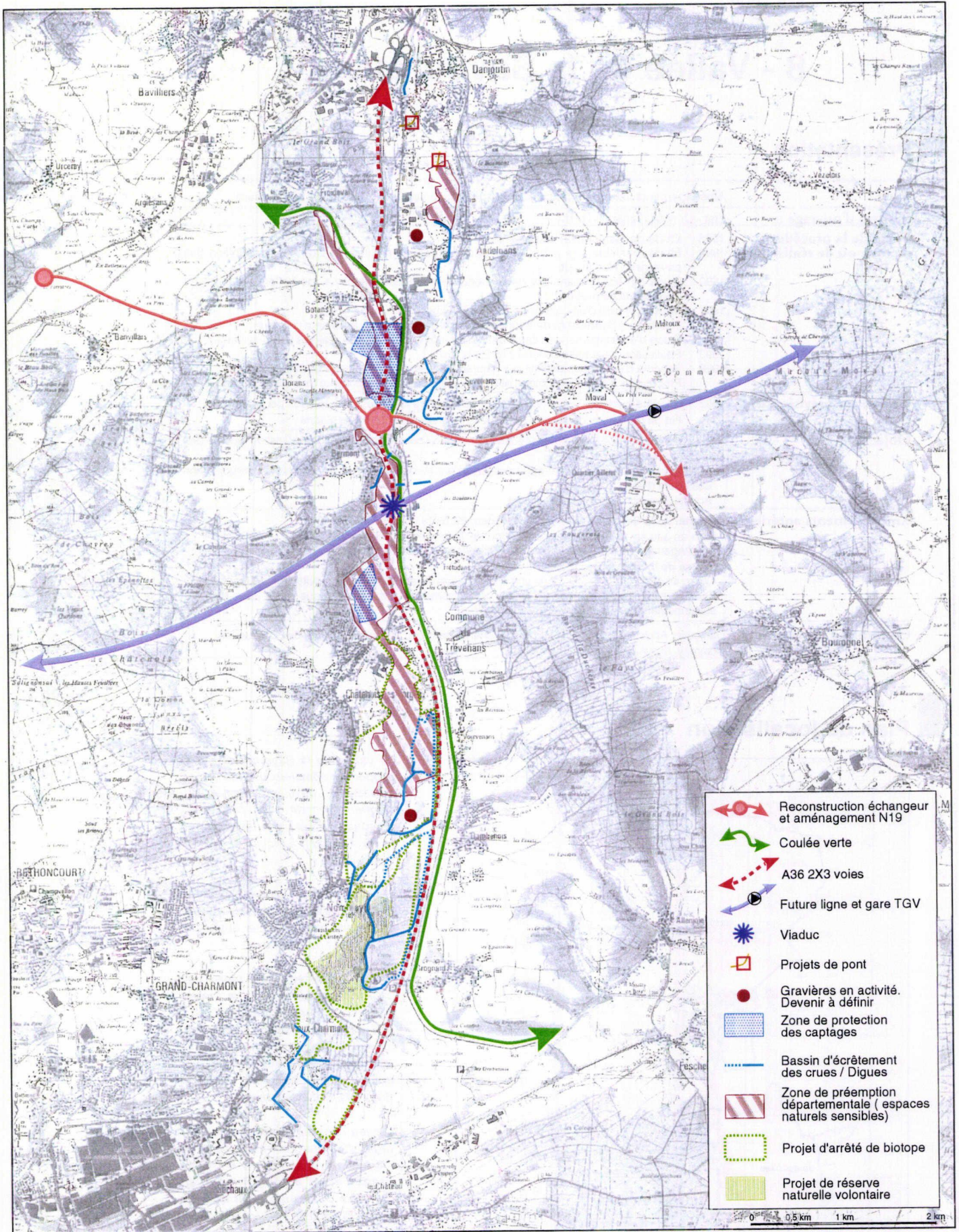
¹ Cf. fiche projet : gestion des crues et lutte contre les inondations.

La vallée de la Savoureuse est le support de nombreux usages parfois conflictuels : développement urbain, fréquentation de loisir, protection d'espaces naturels, infrastructures (A.36, RN 437), agriculture. Elle est inondable.

La vallée est ponctuée d'espaces mutables (gravières) et d'une zone de développement potentiel autour de l'échangeur de Sévenans.

Elle est concernée par des projets non coordonnés tout en étant le théâtre d'interventions publiques multiples : A36 à 2x3 voies, zone de préemption, réserve naturelle volontaire, lutte contre les crues, développement urbain, TGV, coulée verte, base de loisir de Brognard, Contrat de rivière...

L'enjeu consiste à définir une stratégie d'aménagement globale en maintenant un équilibre entre les usages et en articulant les interventions publiques ainsi que les projets. Il s'agit de préciser la vocation des espaces.



RECENSEMENT DES GRANDS PROJETS DANS LA VALLÉE DE LA SAVOUREUSE

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage AU 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



Recensement des projets et réflexions en cours

Contrat de rivière.

Comité chargé de son élaboration créé par le Conseil Général de Belfort en 1992. 5 axes de réflexion et d'intervention :

- l'amélioration de la qualité de l'eau,
- la restauration des cours d'eau et l'aménagement du lit mineur,
- l'aménagement du lit majeur et la lutte contre les inondations,
- la gestion des ressources en eau,
- le développement du tourisme et des loisirs liés à l'eau.

3 domaines sont plus particulièrement avancés :

- lutte contre les crues de la Savoureuse,
- amélioration de la qualité de l'eau (station d'épuration de Belfort - Gestion des problèmes de pollutions agricoles par la Chambre d'Agriculture),
- protection de la basse vallée au droit de l'ancienne ZNIEFF (réserves naturelles...).

Réflexions et actions menées en marge du contrat de rivière non abouti. 1992, intégration des contrats de rivière dans les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux.

Constitution d'une réserve naturelle volontaire et arrêtés de biotopes.

- Projet de protection et mise en valeur écologique initié par le D.P.M. Réflexion avec le Territoire de Belfort.
- Secteur concerné : basse vallée de la Savoureuse, de Bermont à Vieux Charmont.
- Négociation avec les communes réalisées dans le Doubs et D.P.M. largement propriétaire.
- Démarche de négociation moins avancée dans le Territoire de Belfort. Pas propriétaire de terrains malgré leur inscription dans la zone de préemption au titre des espaces sensibles. Avant projet soumis aux élus. Montages des dossiers d'arrêtés de biotope en cours.

101 -

Mesures agri-environnementales : suppression des cultures le long de la rivière.

- Objectif : supprimer les grandes cultures le long de la rivière (15 m) et zones de captage.
- Outil : aide financière aux agriculteurs, 2 500 F / an par ha supprimé pendant 5 ans (1997-2002)
- Maître d'ouvrage : Chambre d'agriculture de Belfort.
- Condition de mise en oeuvre : accord des agriculteurs et volonté communale.

Nouveaux franchissements de la Savoureuse dans le secteur Danjoutin/Andelnans.

- Difficultés de circulation engendrées par la présence d'entreprises et de la zone d'activités commerciales entre Danjoutin et Andelnans.
- 2 nouveaux ponts sur la Savoureuse possibles (Cf. carte).

Révision des périmètres de protection des zones de captage de Dorans, Botans, Châtenois.

Projet d'extension et pression urbaine.

- Botans, volonté de modifier le POS à long terme pour urbaniser " la Bouloye "
- Danjoutin, volonté de créer un lotissement en face de l'étang du Pâquis
- Sévenans, projet d'agrandissement de l'IPSE enjambant la Savoureuse
- Andelnans, site du Pâquis envisagé pour un lotissement, pression sur les zones actuelles d'extraction (logements, activités ?)
- Bermont, échange de parcelles destinée à du lotissement mais condamnées par le TGV.

Mise en place de zones de préemption départementale.

L'objectif est de préserver, mettre en valeur les espaces naturels et lutter contre la pression urbaine. Un périmètre de zone de préemption départementale au titre des espaces naturels sensibles a été défini, soit 104 ha placés en zone de préemption. Des négociations avec les communes de Botans et Dorans ont été engagées, mais aucun terrains n'a été acquis à ce jour.

Remise en état des gravières après exploitation.

- 2 sur le Territoire de Belfort, fin d'exploitation 1999 et 2004 - 1 dans le Doubs en cours d'achèvement d'exploitation.
- Remise en état des sites suivant le projet fourni lors de l'autorisation d'exploitation. Pas de projet d'ensemble sur les gravières déjà délaissées.

¹ Source mémoire C. Calpéna d'après entretien auprès des communes 1996

Enjeux et perspectives d'aménagement

Gérer les conflits d'usage, définir la vocation des espaces en articulant les projets en cours.

Il conviendrait d'organiser globalement le territoire en définissant la vocation et l'aménagement de chacun des espaces situés le long de la vallée. La problématique consiste à trouver un équilibre entre les usages : urbanisation, développement économique à proximité de l'autoroute, protection des espaces naturels ou fréquentation, loisirs, etc.. Cette problématique concerne également la requalification d'un espace parfois dévalorisé : autoroute, lignes à haute tension.

Le potentiel de ces espaces diffère d'une section à une autre compte tenu des projets engagés et de l'occupation dominante de l'espace :

- Sud, vocation naturelle plus particulièrement développée (projet de réserve naturelle) et large frange préservée entre A.36 et RN 437,
- centre, noeud logistique complexe (projet de reconstruction de l'échangeur, viaduc TGV...),
- Nord, pression urbaine et économique conséquente, forte fréquentation, séquence d'entrée de ville pour Belfort (projet de pont sur la Savoureuse, interrogation sur le devenir des gravières), proximité A.36 - RN 437.

Mettre en valeur les plans d'eau et préciser le devenir des gravières encore en activité.

Les plans d'eau n'ont pas tous fait l'objet d'aménagements spécifiques. Leur mise en valeur est parfois sommaire à l'exception de quelques uns comme à Brognard par exemple. Les gravières en activité sont appelées à disparaître à moyen terme laissant derrière elles de nouveaux espaces. Les plans d'eau d'ores et déjà ou prochainement délaissés n'offrent-ils pas un potentiel d'aménagement conséquent pour la mise en valeur de l'ensemble de la vallée ? Quelle est la complémentarité des usages à prévoir : remblaiement pour extension des activités économiques, préservation comme espaces naturels aménagés, patrimoine écologique à protéger ?

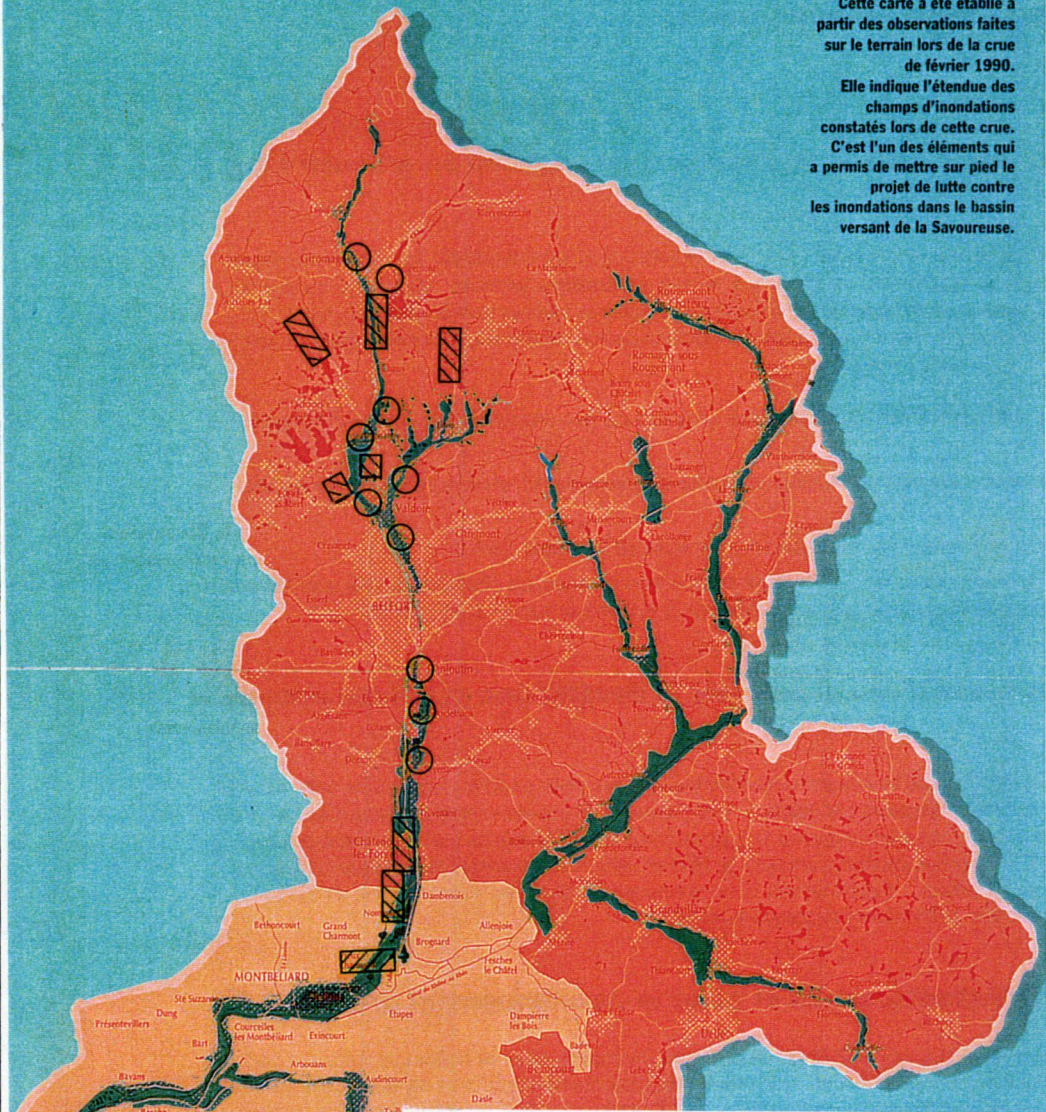
103 -

Intégrer les projets d'infrastructures et gérer le développement urbain.

L'échangeur de Sévenans, le viaduc TGV et l'A.36 (2x3 voies) auront un impact visuel et sonore conséquent sur la vallée qu'il convient d'évaluer et de maîtriser. En outre, la présence de grandes infrastructures dans la vallée génère une pression importante en terme d'implantation d'entreprises qu'il faudrait peut être organiser (maîtrise foncière, intégration paysagère, etc.).

CARTOGRAPHIE DES ZONES INONDABLES



Cette carte a été établie à partir des observations faites sur le terrain lors de la crue de février 1990. Elle indique l'étendue des champs d'inondations constatés lors de cette crue. C'est l'un des éléments qui a permis de mettre sur pied le projet de lutte contre les inondations dans le bassin versant de la Savoureuse.



Localisation des principaux aménagements prévus

Etat de l'avant-projet

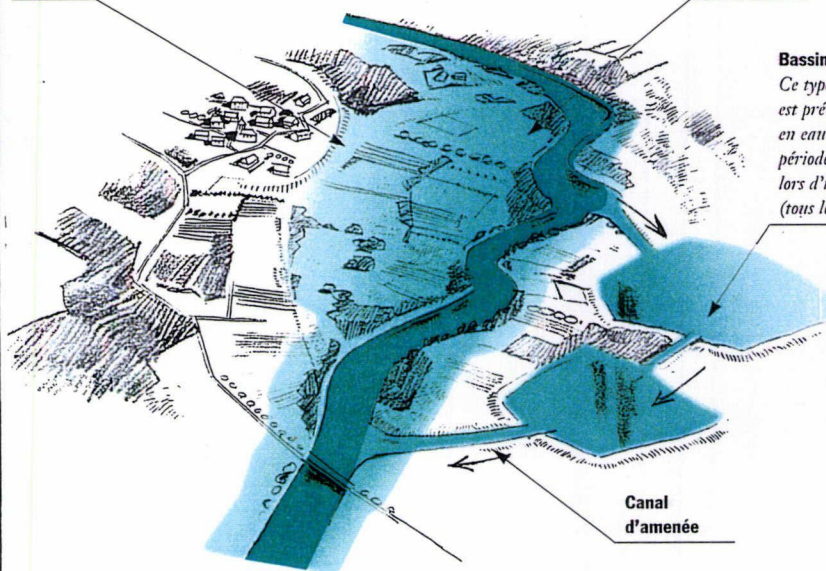
(arrêté par le Conseil Général du Territoire de Belfort / session du 29/09/1997)

-  bassins d'écrêtement
-  ouvrages de dérivation ou de restitution, protections locales

Digue de protection locale

Un plan d'aménagement global

Zone naturelle inondable



Bassin de retenue
Ce type de bassin est prévu pour être en eau sur de courtes périodes (8 jours) lors d'importantes crues (tous les 10 à 50 ans)

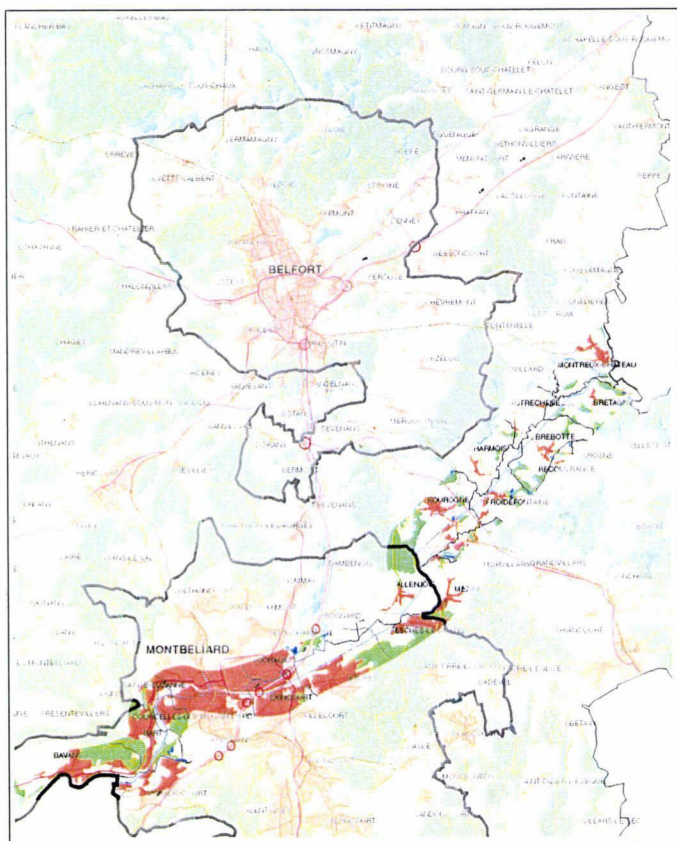
Canal d'amenée

9 - Lutte contre les crues

Présentation

Type :	Lutte contre les crues de la Basse Vallée de la Savoureuse de l'Allan.	
Maîtres d'ouvrage :	Syndicat mixte d'aménagement de la Saône et du Doubs. Conseil Général du Territoire de Belfort.	
Etape de la procédure d'étude ou de réalisation :	1994	Etude réalisée par le Cabinet HYDRATEC (étude hydraulique).
	1995	Complément d'étude demandé au Cabinet CSD ENVIRONNEMENT (étude intégrée).
	1996	Présentation aux agglomérations des propositions d'aménagements sur le cours d'eau et sur les zones possibles de rétention de crues.
Calendrier prévisionnel :	1997	Etude d'impact en cours sur les départements 90 et 25.
	1998	Démarrage des travaux sur le département 90.
	Fin 2001	Aménagements opérationnels.
Financements :	Etat (20 %) Région de Franche-Comté (12,5 %) FEDER (40 %) Collectivités locales (27,5 %)	
Objectifs :	Protection des zones concernées par les inondations entre Belfort et Sochaux	
Descriptif de l'ouvrage ou des interventions prévues :	Travaux sur le cours d'eau et aménagements de bassins de rétention en amont de Belfort.	
Communes concernées :	Celles du bassin versant de la Savoureuse de Lœux-Gy à Châtenois-les-Forges (Départ. 90) et de Nommay à Sochaux (Départ. 25).	

Plan de localisation



Afin de réduire le risque de catastrophe dû aux crues de la Savoureuse, les collectivités concernées par la basse vallée de la Savoureuse et de l'Allan, mettent en place un plan d'aménagement qui visera à protéger les zones urbanisées contre les inondations par des aménagements sur le cours d'eau, par des protections physiques sur les berges, et par la création de bassins de rétention. Parallèlement, des zonages réglementaires se mettent en place par les P.P.R.I. Ces mesures de protection auront des incidences sur l'occupation future des sols.

105 -

Enjeux de l'étude sur la lutte contre les crues de la basse vallée de la Savoureuse et de l'Allan

Le contexte de l'Étude

Suite aux inondations de février 1990, qui provoquèrent d'importants dégâts et tout particulièrement entre Belfort et Sochaux, les collectivités locales concernées ont souhaité entreprendre, sur le long terme, des travaux de protection des communes traversées par la Savoureuse et l'Allan. Un comité de pilotage a été mis en place, composé notamment du Département du Territoire de Belfort, de la DIREN de Franche-Comté, de l'Agence de l'Eau Méditerranée-Corse, du D.U.P.M. et du Syndicat mixte d'étude pour l'aménagement de la Saône et du Doubs. Des études ont été confiées dès 1994, à plusieurs bureaux d'études, qui après compléments et affinage des données et des propositions, ont abouti à un avant projet s'étendant sur l'ensemble du Bassin versant de la Savoureuse.

Le plan d'aménagement

Le schéma d'aménagement proposé dans la dernière étude repose sur trois niveaux d'intervention et s'inscrit dans un dispositif technique conçu sur l'ensemble de la vallée :

- préservation des zones inondables actuelles situées dans la vallée et non construites, restauration et entretien des rivières, afin de faciliter l'écoulement des eaux hors période de crues (ceci très en amont des agglomérations) ;
- faciliter le stockage d'eau, lors des crues importantes, dans des bassins de rétention artificiels, afin de soulager temporairement la rivière. Ils seront aménagés dans ou hors du lit majeur, en amont de Belfort et Montbéliard ;
- mise en place de protections locales (réhaussements de digues et de parapets) sur les communes les plus vulnérables.

1997 : études d'impacts étudiées sur les deux départements ;

1998 : lancement des D.U.P. sur les deux territoires ;

1999/2000 : démarrage prévu des travaux d'aménagement.

La carte ci-contre permet une localisation sommaire des travaux et équipements projetés sur l'ensemble de la vallée.

107 -

Des contraintes dans l'aménagement territorial

Ces contraintes devront être prises en compte lors des projets d'aménagement sur l'espace central interurbain, zone à forte vulnérabilité. Les nombreux espaces de prairies humides qui apparaissent le long de la Savoureuse, de l'Allan et entre rivière et canal seront pour la plupart réservés à l'écoulement des crues.

Réglementairement, des P.P.R.I. (Plan de Prévention des Risques Inondations) sont en cours. Le Préfet du Territoire de Belfort a pris un arrêté en date du 29 octobre 1996 qui classe 22 communes de Giromagny à Châtenois-les-Forges dans le périmètre du P.P.R.I..

De même, le Préfet du Doubs a pris un arrêté en date du 13 janvier 1997 concernant 5 communes du Doubs.

Les P.P.R.I., lorsqu'ils seront opérationnels, définiront les zones inconstructibles (champs d'expansion des crues) ainsi que des modalités plus ou moins restrictives en matière de constructibilité sur les zones moins exposées.

Parallèlement à ces contraintes de risque d'inondation, ces mêmes espaces étaient, pour bon nombre d'entre eux situés en basse vallée de la Savoureuse, soumis à une protection au titre des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique Faunistique et Floristique (Z.N.I.E.F.F.) pour leur valeur écologique.

4 - L'offre de transports collectifs

109 -



L'organisation des transports collectifs dans l'aire urbaine

La Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (L.O.T.I.) de 1982 et les lois de décentralisation l'accompagnant ont précisé les responsabilités des collectivités locales en matière de transport de voyageurs.

- Les communes (ou groupements de communes)

Les communes ou groupements de communes sont autorités organisatrices de transport de voyageurs à l'intérieur de périmètres de transports urbains (P.T.U.) définis par arrêté préfectoral.

Ces autorités urbaines peuvent s'appuyer, pour financer leurs services de transport public, sur le Versement Transport (V.T.) qui est une taxe spécifique assise sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés.

- Les départements

Les départements sont autorités organisatrices des transports de voyageurs sur leur territoire à l'extérieur des P.T.U.

Les services de transport non urbain (lignes régulières et services spéciaux scolaires) sont donc exploités sous l'autorité des Conseils Généraux.

- Les régions

Les régions sont compétentes en matière d'organisation des services régionaux ferroviaires et routiers.

L'organisation actuelle des transports collectifs sur le territoire de l'Aire Urbaine relève de ces différents niveaux de compétence.

111 -



Les transports urbains

Belfort

Ce syndicat regroupe le département du Territoire de Belfort ainsi que 44 communes du Département. Outre la ville de Belfort (51913 hab.), les communes les plus importantes du Périmètre des Transports Urbains sont : Delle (7026 hab.), Beaucourt (5601 hab.), Bavilliers (4473 hab.), Valdoie (4354 hab.).

Le PTU regroupe ainsi 117 400 habitants.

L'exploitation du réseau est actuellement confiée à la C.T.R.B. (Compagnie des Transports de la Région de Belfort), rattachée au groupe VIA-GTI.

Le contrat liant le Syndicat Mixte à son exploitant est un contrat de gérance.

Il a été signé le 2 mai 1994.

Il arrivera à échéance le 31 décembre 1999.

Montbéliard

Le transport public au sein de l'agglomération de Montbéliard est une des attributions du DUPM.

Le PTU (Périmètre de Transports Urbains) regroupe les 28 communes du DUPM.

A la création du réseau, son exploitation a été confiée à la C.T.P.M. (Compagnie de Transports du Pays de Montbéliard), qui est une filiale du groupe VIA TRANSPORT.

Il est à noter que la CTPM (ligne 8) dessert aussi la commune de Beaucourt, laquelle est pourtant, comme nous venons de le voir, rattachée au Syndicat Mixte des Transports en commun de Belfort. De la même façon, la ligne 30 de la CTPM dessert les communes de Dampierre-les-Bois et de Fesches-le-Châtel, situées dans le département du Doubs. Ces situations sont imputables à l'imbrication particulière des territoires autour des communes concernées et sont techniquement envisageables du fait de la contiguïté des PTU.

En 1994, le renouvellement de l'exploitant du réseau a donné lieu à un appel d'offres dans les conditions prévues par la loi Sapin sur la transparence des procédures de délégation de service public (29 janvier 1993).

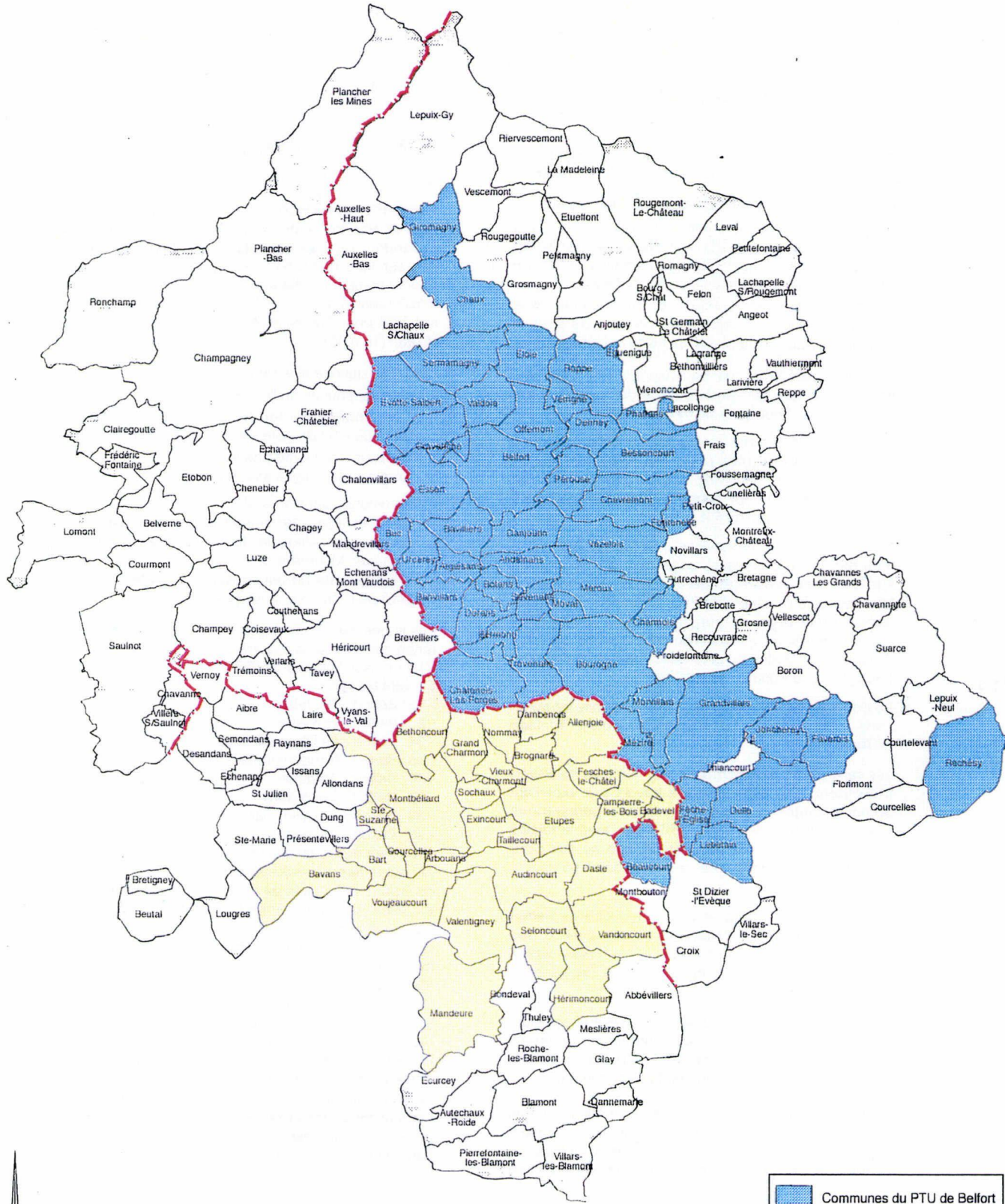
La CTPM est restée l'exploitant du réseau.




Le contrat liant le DUPM à son exploitant est actuellement un contrat de gérance.

Il a été signé le 1^{er} janvier 1995.

Il arrivera à échéance le 31 décembre 1999.





-  Communes du PTU de Belfort
-  Communes du D.U.P.M.
-  limites départementales



AUTORITÉS COMPÉTENTES EN MATIÈRE DE TRANSPORTS COLLECTIFS

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997
Source : Recueil statistique sur les transports collectifs urbains-CERTU-1996



Les transports départementaux

Territoire de Belfort

Le département du Territoire de Belfort est autorité organisatrice de tous les services de transport public assurés en dehors des périmètres de transports urbains.

Deux particularités importantes sont à noter d'emblée :

- la superficie du département est faible et est occupée en grande partie par le PTU de l'aire urbaine de Belfort (le département compte 137 889 habitants, le PTU de l'aire urbaine de Belfort en compte 117 400),
- le département est lui-même partie prenante dans l'organisation des transports urbains de Belfort puisqu'il appartient au syndicat mixte qui les organise.

Pour tenir compte de ces particularités, une organisation adaptée des transports publics de voyageurs sur l'ensemble du Territoire a été mise en place.

Ainsi, le Département a délégué au Syndicat Mixte l'organisation des transports qui relevaient de sa compétence. C'est donc l'exploitant urbain du réseau de Belfort (CTRB) qui a en charge les transports réguliers de voyageurs sortant du PTU.

En ce qui concerne les services spéciaux (SATPS¹), une forte proportion des élèves concernés est transportée sur les lignes régulières de la CTRB, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur du PTU. Néanmoins, le Département reste organisateur directement de certains services spéciaux, essentiellement pour des collèges situés hors de Belfort ou pour des circuits à contre-sens des lignes suburbaines de la CTRB².

Il existe donc de fait une synergie très forte entre les transports urbains et non-urbains organisés dans le Territoire de Belfort.

Les services de transport public du Territoire de Belfort s'identifient donc logiquement à travers leur exploitant commun plutôt qu'à leurs autorités organisatrices respectives. Ainsi, les livrets CTRB décrivent la totalité de l'offre assurée par l'exploitant, que ce soit pour le compte du syndicat mixte de l'aire urbaine ou pour le département.

La petite taille du département du Territoire de Belfort conduit donc à une organisation particulière des transports publics tendant à effacer les limites institutionnelles classiques et conduisant à une organisation globale des services.

Il faut d'ailleurs noter que l'enjeu d'une séparation stricte des services de transport public urbain et non-urbain est faible puisque la population hors PTU ne représente que 15% de la population totale du département.

En résumé, tout se passe donc à peu près comme si les transports publics du Territoire de Belfort étaient organisés par une autorité organisatrice unique, le syndicat mixte des transports en commun de l'aire

urbaine de Belfort, déléguant l'exécution des services à un exploitant unique : la Compagnie des Transports de la Région de Belfort.

L'*annuaire des transports publics urbains, départementaux et régionaux* publié par le GART³ en 1997 fait cependant apparaître un total de 4 entreprises assurant des services non-urbains de transport de voyageurs pour le compte du département du Territoire de Belfort. Il est probable que ces entreprises sont celles qu'affrète la CTRB pour l'exploitation des lignes suburbaines du réseau (15 à 40)

La CTRB, quant à elle, dessert :

- les 44 communes du PTU de l'aire urbaine de Belfort,
- 36 communes du Territoire de Belfort situées en dehors du PTU de l'aire urbaine de Belfort,
- 1 commune en Haute-Saône
 - terminus de la ligne 40 : Echenans
- 9 communes dans le Doubs
 - 6 sur la ligne 29⁴ reliant Belfort à Montbéliard : Dambenois, Allenjoie, Nommay, Vieux-Charmont, Sochaux, Montbéliard
 - 3 sur la ligne 30 reliant Belfort à Delle : Feschel-Châtel, Dampierre-les-Bois, Badevel.

Les lignes exploitées par la CTRB qui sont de compétence départementale (c'est-à-dire celles qui sortent du PTU de l'Aire Urbaine de Belfort⁵) sont au nombre de 8.

Ce sont les lignes :

- 32 Belfort - Rechésy
- 33 Belfort - Fontaine
- 34 Belfort - La Chapelle-sous-Rougemont
- 35 Belfort - Rougemont-le-Château
- 36 Belfort - Anjoutey
- 37 Belfort - Giromagny
- 38 Belfort - Auxelles-Bas
- 40 Belfort - Echenans

On notera que le réseau non-urbain du Territoire de Belfort est fortement radio-concentrique, centré sur la ville de Belfort. Les points de contact entre les lignes, si l'on excepte le point commun de Belfort, sont situés majoritairement en zone B (suburbaine).

On remarquera également qu'une ligne sort du département : la ligne 40 qui a son terminus en Haute-Saône (Echenans)

L'*annuaire 1997* du GART indique une offre kilométrique globale de 2 604 000 km pour les lignes départementales du Territoire de Belfort et une fréquentation de 6 699 000 voyages. Il est probable que ces chiffres concernent la totalité de l'offre de transport public routier sur le Département, y compris les services effectués pour le compte du Syndicat Mixte, lesquels relèvent donc du transport urbain, même si cette notion perd un peu son sens dans ce contexte.

1 Services organisés à titre principal pour les scolaires

2 Les lignes suburbaines de la CTRB (c'est-à-dire celles sortant du PTU) sont en effet organisées pour permettre un accès à Belfort le matin et un retour le soir, avec en outre généralement un aller-retour à midi.

3 Groupement des Autorités Responsables de Transports.

4 Les lignes 29 (Montbéliard-Belfort par RN) et Directe (Montbéliard-Belfort par A36) sont exploitées en commun par la CTPM et la CTRB.

5 La ligne 30, bien que sortant du PTU de l'aire urbaine de Belfort pour passer dans le Doubs, est considérée comme urbaine (ou suburbaine) puisque toutes les communes du Territoire qu'elle dessert appartiennent au Syndicat Mixte.



Doubs

Le budget Transport du Conseil Général du Doubs s'élevait en 1996 à 110 millions de francs, dont les dotations suivantes aux réseaux urbains :

- 1,3 MF à Besançon
- 4,2 MF au DUPM
- 0,9 MF à Pontarlier

Le Département du Doubs, qui compte 484 770 habitants, organise 23 lignes régulières pour une offre globale de 2 000 000 km.

Le Département compte 3 Périmètres de Transports Urbains : Besançon (119 684 hab.), Grand Besançon (33 communes, 34 000 hab.), et Montbéliard (District, 125 833 hab.).

11 entreprises au total exploitent des services réguliers de transport public dans le département du Doubs. Les principales sont : Mont Jura (Besançon) qui exploite 15 lignes, la Régie Départementale des Transports du Doubs (Pontarlier) qui en exploite 6, et Franche-Comté Autocars (Baume-les-Dames).

5 lignes partent ou arrivent à Montbéliard (12 à Besançon, 8 à Pontarlier).

Aucune convention n'a été signée entre le Département et ses transporteurs. Les lignes sont exploitées aux risques et périls des transporteurs.

Il existe également des circuits spéciaux Montbéliard-Belfort exploités par le Conseil Général du Doubs.

Haute-Saône

Le Département de la Haute-Saône, qui compte 229 650 habitants, organise 23 lignes régulières, pour une offre globale de 726 000 km.

Le Département compte un Périmètre de Transports Urbains : Vesoul (31 064 habitants).

Les principaux exploitants des services réguliers départementaux sont la CTE (Vesoul), Mont Jura (Besançon) et DANH (Bucey-les-Gy).

2 lignes passent par Héricourt :
ligne 11 Villersexel - Héricourt - Belfort
ligne 12 Héricourt - Lure

3 passent par Belfort :
ligne 7 Luxeuil - Lure - Belfort
ligne 10 Plancher-les-Mines - Belfort
ligne 11 Villersexel - Héricourt - Belfort

115 -

Les services de transport régionaux

La Région de Franche-Comté, qui compte une population de 1 097 276 habitants, est organisatrice des services de transport public à vocation régionale.

Un peu plus de 4 millions de voyageurs par an empruntent les transports collectifs.

12 entreprises privées assurent des services non-urbains de voyageurs sur le territoire régional.

Le Plan Régional des Transports a été adopté le 30 décembre 1982.

Lignes routières

Depuis le 1^{er} janvier 1991, le Conseil Régional est autorité organisatrice des lignes routières régionales suivantes :

- Gray Besançon
- Vesoul Besançon
- Gy Besançon
- Rioz Besançon

Convention prorogée jusqu'au 31 août 1997.

Lignes ferroviaires

- TER (Transports Express Régionaux)

Convention signée le 7 juillet 1986 avec la SNCF pour assurer le développement des transports collectifs régionaux et une valorisation de " l'outil ferroviaire ". Adhésion au système T.E.R. et renouvellement le 9 juillet 1991, et prorogation jusqu'au 31 décembre 1998.

- EIR (Express d'intérêt régional)

Avenant à la convention signé le 27 septembre 1992 relative à l'exploitation de la ligne Belfort - Nancy.



Autres transports

Grandes lignes SNCF

Au-delà de l'échelon régional, certains transports ferroviaires peuvent être de compétence nationale. Il s'agit des grandes lignes et des lignes TGV.

L'Aire Urbaine n'est pas encore desservie par le TGV. Elle est par contre traversée par deux grandes lignes :

- la ligne " Paris-Vesoul-Belfort-Bâle "
- la ligne " Lyon-Besançon-Montbéliard-Belfort-Strasbourg "

La ligne " Paris-Vesoul-Belfort-Bâle " ne permet pas de se déplacer à l'intérieur de l'Aire Urbaine. Par contre, la ligne " Lyon-Besançon-Montbéliard-Belfort-Strasbourg " permet d'effectuer certains trajets entre Montbéliard et Belfort. Ces services étant présentés en même temps que l'offre régionale dans l'indicateur TER de la SNCF, ils seront analysés dans le même chapitre, tant en ce qui concerne l'offre qu'en ce qui concerne l'usage.

Transports collectifs privés

Resterait aussi à estimer l'offre de transport collectif privé, et plus particulièrement celle organisée par les deux principaux employeurs de l'aire urbaine : PEUGEOT et ALSTHOM. Ces transports, encore importants d'après les quelques renseignements recueillis, permettent aux salariés d'effectuer les déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail. Les emplois concernés étant généralement des emplois industriels postés, les horaires des services mis en place sont peu à même d'attirer la clientèle classique des transports publics urbains ou interurbains. A l'inverse, l'offre classiquement proposée par les réseaux de transport public urbains et interurbains ne propose pas des horaires adaptés à ceux des postes de travail.

D'autres caractéristiques de ces services les rendent incompatibles avec des transports publics classiques :

- leur itinéraires et leur longueur : les distances parcourues peuvent être très longues (certains services font plus de 40 km), et se déroulent donc majoritairement à l'extérieur des périmètres de transport urbain,
- leur destination finale se situe à l'intérieur des sites industriels, qui sont parfois très vaste. Une dépose à l'entrée du site serait très pénalisante pour l'utilisateur.

La très grande adaptation de ces services aux besoins de leurs utilisateurs (service porte à porte, horaires adaptés) expliquent leur forte utilisation.

Des renseignements partiels, concernant les ramassages en place pour les sites industriels de Mandeuve et Valentigney, permettent d'estimer à environ 25 % leur part de marché sur les déplacements domicile-travail effectués vers ces sites.

Sachant que 50 % des salariés de l'aire urbaine dépendent de seulement 9 entreprises, qui disposent, pour les plus grosses, de ramassages de ce type, on imagine le poids du transport employeur dans l'aire urbaine.



Descriptif de l'offre TC

117 -



Les réseaux urbains

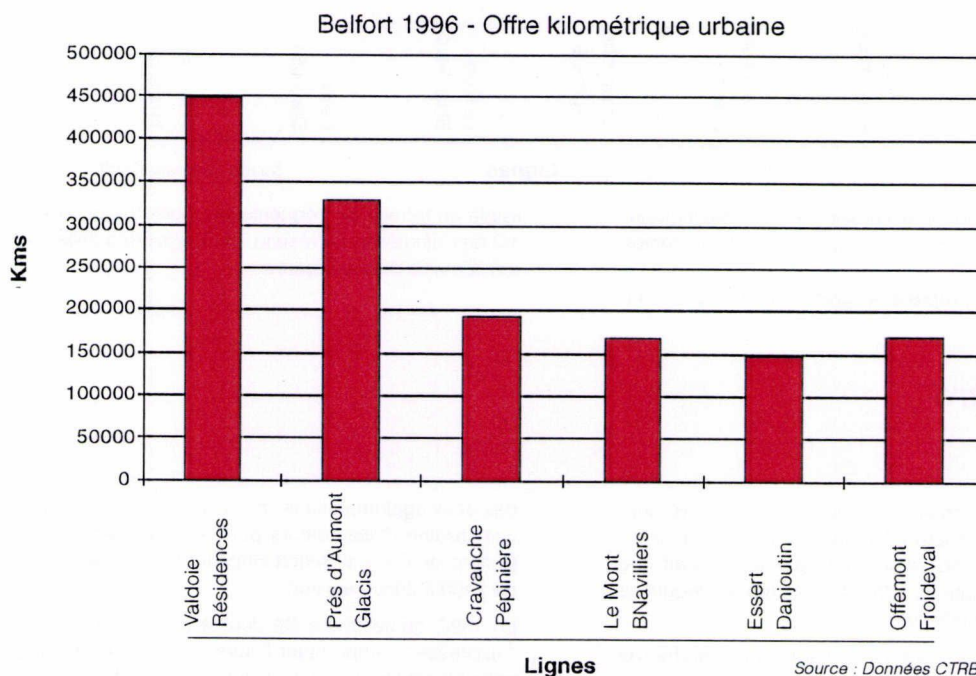
Même si l'objet de cette étude est la desserte en transports collectifs de l'espace central de l'Aire urbaine, il importe de faire le point de l'offre de transport public urbain proposée par les agglomérations de Belfort et de Montbéliard,

- d'une part parce que, pour ce qui concerne Belfort, le réseau urbain assure aussi la desserte du reste du département,

- d'autre part parce que la faible distance qui sépare les territoires des deux réseaux amène naturellement à envisager une desserte de l'espace central à partir des réseaux urbains (ce qui, nous le verrons, a déjà été entrepris).

Belfort

L'offre



119 -

Comme nous l'avons vu plus haut, le réseau de Belfort comprend en réalité deux réseaux, correspondant à des compétences d'organisation différentes (Syndicat mixte pour l'urbain, Département pour le non-urbain).

Le niveau de service sur chaque réseau n'est évidemment pas le même.

Un peu plus de la moitié des km proposés par la CTRB est effectuée sur les six lignes dites "urbaines". La partie restante est répartie entre une quinzaine de lignes dites "suburbaines", auxquelles viennent s'ajouter deux services spéciaux.

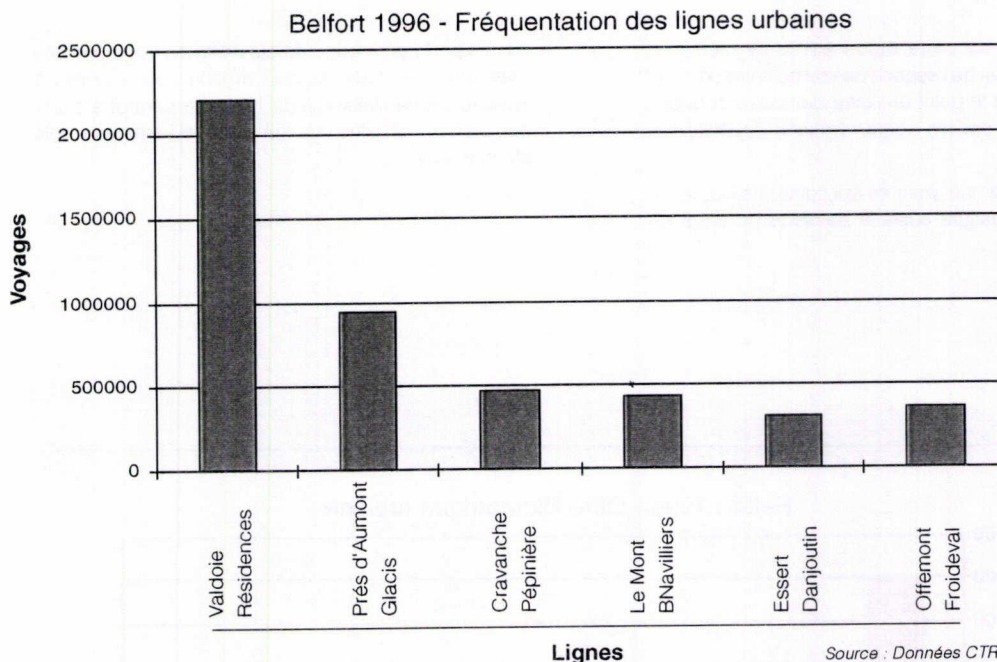
Les lignes suburbaines, centrées sur Belfort, étant en outre plus longues, on peut en déduire que le nombre

de passages y est beaucoup plus faible que sur les lignes urbaines.

Même s'ils ne coïncident pas exactement avec les réseaux "institutionnels"¹, nous retiendrons la distinction faite par la CTRB elle-même entre un réseau dit "urbain" et un réseau dit "suburbain". Nous intéressant ici au réseau urbain de Belfort, nous considérerons donc qu'il se limite aux lignes 1 à 6 desservant la zone A du PTU.

¹ Les lignes 15, 17, 30 et 31, considérées comme suburbaines par la CTRB parce qu'elles sortent effectivement de la zone urbaine agglomérée et que leur niveau de service est adapté en conséquence, ne sortent cependant pas du PTU et sont donc bien de la compétence de l'autorité urbaine.





La fréquentation du réseau urbain CTRB reflète logiquement la différence de niveau d'offre entre les différentes lignes.

Le cadencement propre à la ligne 1 a toutefois un effet

lisible en termes de fréquentation, puisqu'avec environ 1/3 des kilomètres du réseau, cette ligne accueille environ la moitié des voyageurs.

Montbéliard

L'offre

Le réseau de Montbéliard est, lui, un réseau "typiquement" urbain, structuré autour de 8 lignes à haute fréquence (30 à 90 aller-retours par jour), dont une fortement cadencée, la "DIAM", axe fort sur lequel se rabattent les autres lignes.

Outre ces 8 lignes, 7 lignes de fréquence moindre (de 5 à 20 aller-retours par jour) permettent d'irriguer plus largement le territoire du DUPM.

En heures creuses, certains services sur ces lignes ne sont pas effectués par des bus classiques, mais par des "taxibus" : il s'agit alors de taxis locaux affrétés par le réseau.

Enfin, en collaboration avec le réseau de Belfort, a été mis en place un service permettant de relier les centres

des deux agglomérations : c'est la ligne 29, qui propose une dizaine d'aller-retours par jour entre Montbéliard-Champ de Foire et Belfort-Hôpital, du lundi au samedi, de 7h00 à 20h00 environ.

En 1992, ce service a été doublé par une version dite "expresse", empruntant l'autoroute et permettant de relier Montbéliard-Portes du Jura à Belfort-IUT en 40 minutes, et mettant les gares des deux villes à seulement 20 minutes l'une de l'autre. La ligne expresse propose 6 aller-retours par jour, de 7h00 à 18h00, hors dimanches et jours fériés.

La ligne 29 comme la ligne expresse feront l'objet d'un examen détaillé dans une autre chapitre de ce document (cf "Du diagnostic aux propositions").

L'usage

Une première lecture de la matrice "origine - destination" des déplacements en bus sur le réseau CTPM fait apparaître les connexions fortes entre Montbéliard-Centre et les quartiers de la Petite Hollande (environ 700 montées-descentes par sens et par jour), de la Citadelle ou de Champvallou.

Quant à la fréquentation par ligne, le tableau figurant en annexe permet de s'en faire une idée.

Il y apparaît un écart important entre le ratio V/K de la ligne la plus fréquentée du réseau CTPM (ligne 2), et

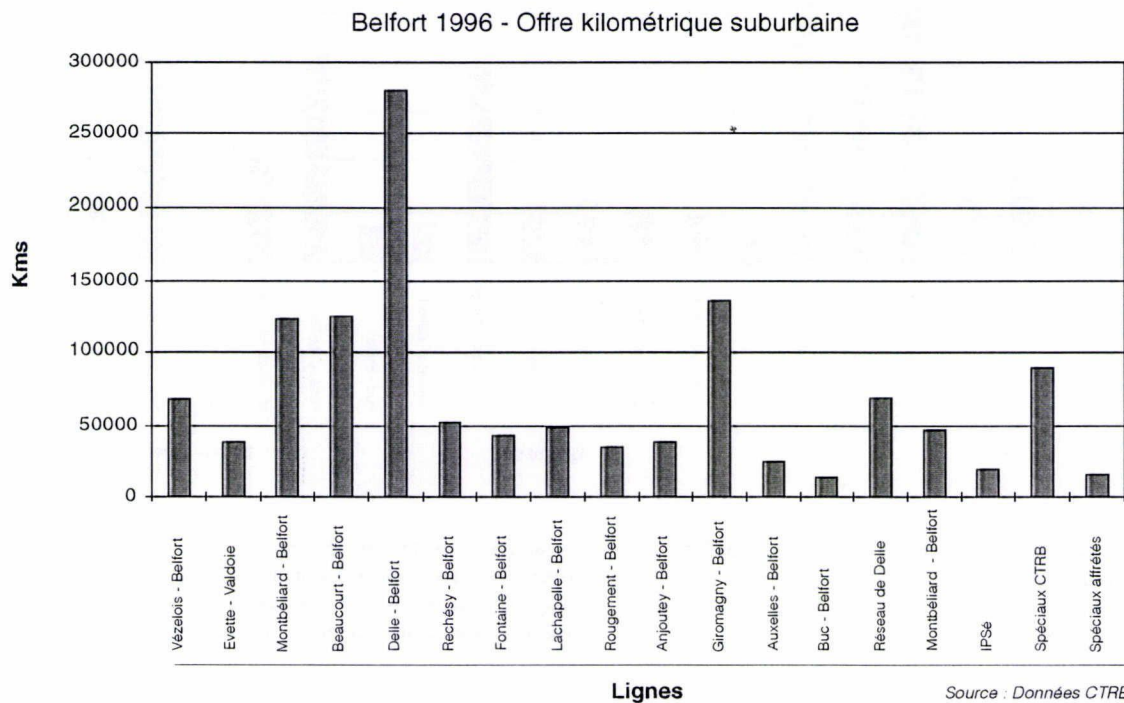
celui de la ligne la plus fréquentée du réseau CTRB (ligne 1) : 2,9 contre 4,9. Cette différence doit être analysée en tenant compte du fait que, si la ligne 2 de la CTPM dessert une population comparable à celle de la ligne 1 de la CTRB, elle ne peut le faire qu'en parcourant une distance 1,8 fois plus grande. Une pondération tenant compte de cette différence structurelle entre les deux réseaux rend les ratios des deux lignes-maîtresses tout à fait comparables.



Les transports interurbains

Territoire de Belfort

L'offre



Le territoire du réseau de Belfort est divisé en trois zones concentriques :

- la zone A correspond à la partie urbaine dense du territoire, desservie par les 6 lignes urbaines décrites plus haut,
- la zone B correspond à une zone que l'on qualifiera de " péri-urbaine ", autour de la zone dense,
- la zone C, dite " suburbaine ", est constituée par le reste du Périmètre de Transports Urbains.

2 lignes péri-urbaines (15 et 17) permettent la desserte de la zone B et 10 lignes suburbaines (30 à 40) celle de la zone C.

A l'exception des lignes 30 (Belfort - Beaucourt), 31 (Belfort - Delle) et 37 (Belfort - Giromagny), plus étoffées¹, ces lignes permettent d'aller à Belfort le matin et d'en revenir le soir, avec éventuellement un retour

à midi. Elles sont donc particulièrement adaptées au " domicile-travail " et au " domicile-école ".

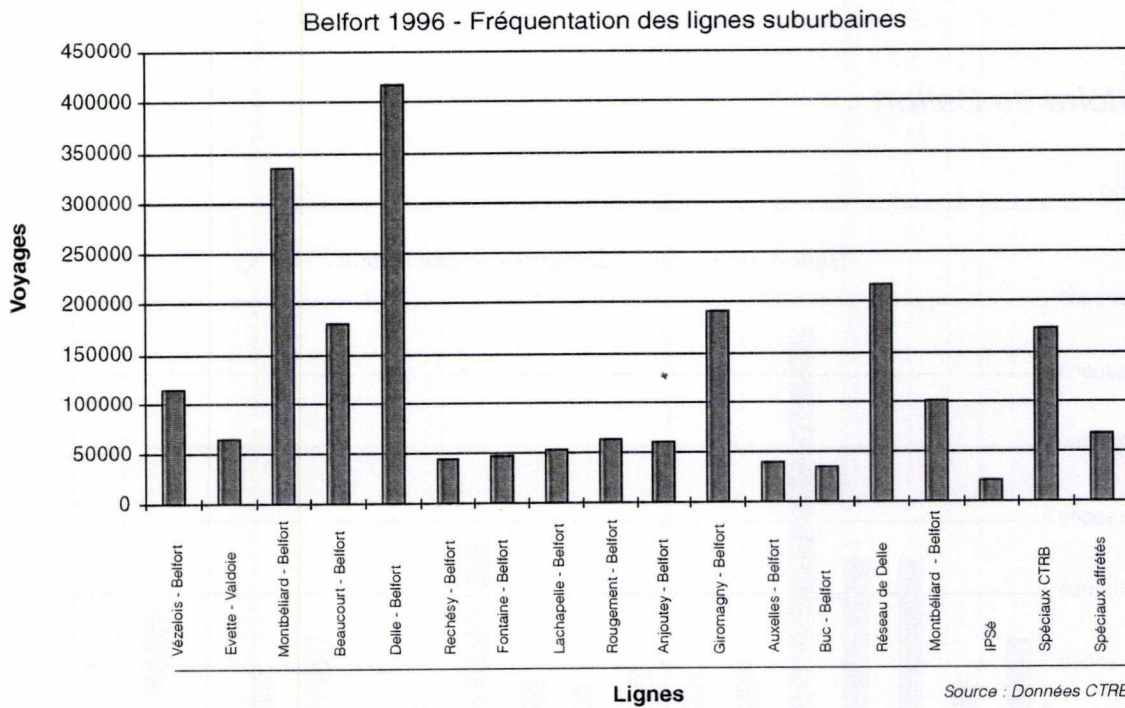
Une autre particularité du réseau de Belfort est à noter avec la présence dans la zone suburbaine (C) d'un réseau urbain secondaire permettant la desserte interne de Delle.

A ces services s'ajoutent encore des lignes spécialisées permettant entre autres la desserte de l'usine ALSTHOM à partir d'Offemont ou encore la desserte de l'Université de Sévenans (ligne IPSE), ainsi que quelques lignes de marchés.

Enfin, il convient de mentionner les lignes 29 et " expresse par autoroute " mettant en communication les réseaux de Belfort et de Montbéliard et déjà décrites avec le réseau CTPM.

¹ Avec plus de 280 000 km par an, la ligne " Delle-Belfort " est la troisième ligne du réseau CTRB en termes d'offre kilométrique, avant les lignes urbaines 3 à 6. Les lignes 30 et 37 elles-mêmes offrent plus de 100 000 km par an.





Les lignes suburbaines régulières les plus fréquentées du réseau de Belfort sont les lignes :

- Delle - Belfort
- Montbéliard - Belfort
- Réseau de Delle
- Giromagny - Belfort
- Beaucourt - Belfort

Le rapport entre ces fréquentations et les offres kilométriques correspondantes est analysé plus en détails au chapitre " Diagnostic " de ce document (" Quelques points de comparaison entre les réseaux urbains ").

- 122

Doubs

Parmi les lignes régulières organisées par le Conseil Général du Doubs, 3 lignes desservent l'Aire Urbaine, dont 2 plus particulièrement l'espace central.

La ligne 52, " Montbéliard - Maïche - Sancey ", dessert le DUPM à Audincourt, Valentigney, Mandeuve. Sa clientèle est à 95 % scolaire. Sa fréquentation est de 232 320 voyages/an pour une offre de 148 706 km.

La ligne 54, " Montbéliard - Beaucourt - Delle ", dessert le DUPM à Audincourt, Dasle et le Territoire de Belfort à

Beaucourt, Badevel, Fêche l'Eglise, Delle. Sa clientèle est à 98 % scolaire. Sa fréquentation est de 32 060 voyages/an pour une offre de 18 462 km.

La ligne 55, " Montbéliard - Héricourt - Saulnot ", dessert le DUPM à Béthoncourt et la Haute-Saône à Bussurel, Vyans-le-Val, Héricourt. Sa fréquentation est de 56 114 voyages/an pour une offre de 34 331 km.

Source : " Introduction au Schéma départemental : Analyse de l'existant ", Conseil Général du Doubs

Haute-Saône

Parmi les lignes régulières organisées par le Conseil Général de la Haute-Saône, une ligne dessert l'Aire Urbaine.

Il s'agit de la ligne 11, " Villersexel - Lure- Héricourt - Belfort ". Cette ligne dessert le Territoire de Belfort à Belfort. Elle propose 8 navettes Héricourt-Belfort par jour,

entre 7 h et 18 h. Elle ne fonctionne jamais le dimanche et pas toujours le samedi. Sa clientèle est à 92 % scolaire. Sa fréquentation a été de 103 217 voyages pour l'année 1996.

Source : Conseil Général de la Haute-Saône



Les services ferroviaires

La ligne ferroviaire Besançon - Mulhouse qui traverse l'Aire Urbaine est parcourue par deux types de circulation :

- la ligne n° 9 du TER Franche Comté relie Lyon à Stras-

bourg via Besançon, Montbéliard, Héricourt et Belfort.
- des trains grandes lignes Lyon - Strasbourg qui ne desservent que Belfort et Montbéliard

L'offre

Depuis Montbéliard, 20 services permettent de se rendre à Belfort chaque jour, du lundi au vendredi, en 15 minutes environ.

15 de ces services seulement desservent la gare d'Héricourt, en 7 minutes environ.

Le samedi, 13 services seulement permettent de se rendre de Montbéliard à Belfort, 8 d'entre eux s'arrêtant à Héricourt.

Depuis Belfort, 20 services permettent de se rendre à Montbéliard chaque jour, du lundi au vendredi, en 15 minutes environ.

13 de ces services seulement desservent la gare d'Héricourt, en 8 minutes environ.

Le samedi, 14 services seulement permettent de se rendre de Belfort à Montbéliard, 9 d'entre eux s'arrêtant à Héricourt.

L'usage

La clientèle sur les liaisons régionales et nationales est connue grâce aux enquêtes réalisées début 1997 par le Conseil Régional et la SNCF.

Le trafic d'un jour moyen de semaine (total 2 sens) s'élève à :

- entre Montbéliard et Belfort	280 voyageurs TER
	30 voyageurs grandes lignes
- entre Montbéliard et Héricourt	90 voyageurs
- entre Héricourt et Belfort	160 voyageurs



Diagnostic

Les éléments qui précèdent, tant en ce qui concerne la demande de déplacements que l'offre de transport collectif, constituent ce que l'on pourrait appeler un " état des lieux " pour l'année 1996 de la desserte en transports collectifs de l'Aire Urbaine.

Les questions qui se posent maintenant sont les suivantes : la desserte en transports collectifs de l'Aire Urbaine est-elle satisfaisante ? Si elle ne l'est pas, comment l'améliorer ?

Pour conclure cette première partie du volet " Transports collectifs " de l'étude d'aménagement de l'espace central interurbain, nous allons donc essayer de déga-

ger les éléments de diagnostic qui nous permettront, dans la deuxième partie de notre étude, d'élaborer des propositions pour une amélioration de la desserte TC de l'Aire Urbaine.

Ces éléments de diagnostic seront de deux natures, selon qu'ils répondront à l'une ou l'autre des questions suivantes :

- Les offres de transports collectifs recensées répondent-elles à la demande de déplacements identifiée ?
- Ces offres sont-elles cohérentes entre elles ?



Une demande restant à satisfaire

L'analyse de la demande de déplacements avait mis en évidence les grands principes de fonctionnement du territoire de l'Aire Urbaine :

- l'existence de quatre pôles, 2 principaux (Belfort et Montbéliard) et 2 plus secondaires (Delle et Héricourt),
- le besoin, pour les territoires proches, d'accéder à ces pôles,

- le besoin de liaisons entre ces pôles,
- les besoins de relations avec l'extérieur du périmètre.

La comparaison de ces principes avec l'offre en place fait apparaître, d'ores et déjà, un certain nombre de lacunes.

Donner l'accès aux quatres pôles

Pour les communes à proximité de ces pôles, il s'agit de permettre un fonctionnement d'agglomération ; Belfort, Montbéliard et Delle disposent d'un réseau urbain, qui peut y répondre.

Par contre, il n'existe aucune solution équivalente pour la ville d'Héricourt.

Pour les communes plus éloignées des pôles principaux, il s'agit soit de répondre à des besoins de type périurbain, soit d'assurer des rabattements sur des pôles d'intérêt encore plus local (Beaucourt, Giromagny).

Les périmètres de transport urbain de Belfort et de Montbéliard desservent un vaste périmètre autour des deux villes centres, et répondent en partie aux besoins périurbains.

Pour Delle, le maillage du réseau départemental du Territoire de Belfort peut également assurer ce type de relations.

Mais pour Héricourt, pour les communes du Doubs à l'extérieur du District de Montbéliard, pour les secteurs ruraux aux franges du Territoire, il n'existe quasiment rien. Il y a certainement lieu de réfléchir à des solutions légères répondant au faible niveau de la demande.

On doit également, à ce stade, se poser la question de la desserte de Sévenans, qui a des besoins de relations aussi bien avec Belfort qu'avec Montbéliard.

On peut signaler en dernier lieu le cas particulier que constitue la commune de Beaucourt, situé dans le Territoire et desservi par les lignes de la CTRB, mais dont les résidents ont des besoins, suivant leurs activités, de liaisons sur Montbéliard-Audincourt et sur Delle. Quelle réponse leur donner ?

127 -



Assurer des liaisons entre pôles

Belfort-Montbéliard

Par train et par car, la desserte existe actuellement. Le problème sera de coordonner ces offres, et de mieux les caler en fonction des besoins de déplacements (en horaires et itinéraires).

Delle-Belfort

Il existe actuellement une liaison routière assurée par la CTRB, dont il convient de vérifier l'adéquation aux besoins.

C'est également la question de la réouverture de la ligne ferroviaire qui doit être examinée, surtout dans le cadre d'un projet à moyen terme de gare TGV sur le tracé.

Delle-Montbéliard

La liaison de bout en bout n'existe pas actuellement... sauf à emprunter successivement un service Delle-Beaucourt (CTRB) et Beaucourt-Montbéliard (CTPM). L'examen du rapprochement de ces offres peut être considéré comme un préalable.

Héricourt-Belfort et Héricourt-Montbéliard

La desserte entre ces pôles est assurée par la ligne SNCF, mais la question pendante est celle de l'accès à la gare d'Héricourt, très excentrée (on retrouve là, la question de l'intérêt d'une desserte de type urbain à Héricourt).

Héricourt-Delle

Il n'est pas évident qu'une telle liaison directe soit indispensable. L'opportunité de passage par la nouvelle infrastructure routière peut être étudiée.

Au minimum, il conviendra de s'assurer de la faisabilité des liaisons en transport collectif via Belfort ou plus vraisemblablement via Montbéliard, c'est à dire de la coordination à Montbéliard des services Héricourt-Montbéliard et Delle-Montbéliard.

- 128

Permettre des liaisons vers l'extérieur

Vers la Suisse

La demande est limitée, mais force est de reconnaître qu'il n'existe pas de solution transport collectif actuellement. Delle ville frontière, n'a même pas (plus) de services jusqu'à la douane.

Vers le reste du territoire national

La solution de base est l'utilisation du réseau ferré national :

- Trois des pôles disposent de gares et la question de l'accès local à ces gares est posé à travers les autres demandes de liaisons examinées plus haut. Il convient juste de rajouter la contrainte complémentaire de se préoccuper dans ces services, de la liaison avec la SNCF (desserte de la gare, horaires coordonnés avec les horaires SNCF).
- Quant à Delle, la question reste posée : desserte ferroviaire à redynamiser ou bonne connexion avec les gares SNCF de Montbéliard et de Belfort (là encore en destinations et en horaires) ?

L'examen de ces manques, et des liaisons à assurer, montre souvent qu'une même desserte peut répondre à des besoins de bout en bout (liaisons entre pôles) et à des besoins de cabotage local.

Le couplage des fonctions ne doit néanmoins pas être pris comme un principe d'entrée. Il sera à examiner avec soin. Il présente en effet des avantages en terme d'exploitation, mais au prix d'un abaissement de la qualité de service pour les usagers sur longue distance... voire de choix contradictoires entre les besoins de ces clientèles différentes.



Des offres à coordonner

Sur le plan institutionnel

Les organisateurs

Comme nous l'avons vu, l'organisation des transports publics de voyageurs en France (LOTI, 1982) a conduit à un émiettement des compétences qui peut conduire à des hétérogénéités, voire des incohérences, dans l'offre de transport public, particulièrement aux limites des territoires concernés. L'Aire Urbaine, où coexistent un

organisateur régional, trois organisateurs départementaux et deux organisateurs urbains, constitue à cet égard un cas d'école.

L'espace central interurbain en particulier, de par sa situation géographique, voit se poser un certain nombre de " problèmes aux limites " :

Entre départements

Les lignes régulières départementales desservant l'espace central interurbain relèvent de la compétence des trois départements tant qu'elles ne sortent pas des limites des départements concernés.

Étant donnée la situation géographique de l'espace central interurbain de l'Aire Urbaine, les lignes régulières répondant à ses besoins de dessertes sont presque automatiquement " à cheval " sur au moins deux départements. Elles sont alors de compétence régionale, mais la région a fait le choix de ne pas prendre la compétence d'organisation des transports publics de personnes routiers, pour se limiter aux seuls transports ferroviaires.

Les services interdépartementaux répertoriés plus haut ont donc fait l'objet de conventions entre départements confiant leur organisation à l'un ou l'autre des départements concernés, généralement celui sur le territoire duquel se déroulait la plus grande partie du service.

Ces services sont donc adaptés d'abord à la desserte des territoires départementaux et répondent chacun aux choix particuliers qu'a pu faire chaque département pour l'organisation de ses transports.

Une desserte de l'espace central interurbain à partir de ces services demandera donc au minimum leur mise en cohérence.

Entre départements et réseaux urbains

Les créations et extensions de PTU sont toujours lourdes de conséquences pour les départements qui voient souvent, à cette occasion, échapper à leur compétence la partie la plus rentable de leurs services réguliers (celle réalisée dans les zones denses ou à leur approche).

Cette situation, ajoutée au fait que les départements ne bénéficient pas, à la différence des réseaux urbains, de la ressource du Versement Transport, a contribué largement à un dépérissement progressif des lignes régulières départementales, dont la survie dépend essentiellement, comme nous l'avons vu, des clientèles scolaires qui les fréquentent.

A la limite des PTU, deux offres de transport public de niveaux très différents se trouvent donc en contact - l'une de caractéristiques urbaines même si elle est dégradée par rapport à l'offre d'hyper-centre, l'autre limitée à des motifs de déplacements particuliers et fréquentée par une clientèle captive - les deux offres étant souvent en concurrence et le passage d'une offre à l'autre difficile, voire impossible.

Le Syndicat Mixte associant collectivités urbaines et département dans le Territoire de Belfort est une des réponses possibles face à ce type de problèmes. Le Département, s'il n'intervient comme autorité organisatrice de premier rang à l'intérieur du PTU, y participe cependant à l'organisation des transports à travers le Syndicat Mixte. D'autre part, les transporteurs qui assureraient l'exécution des services pour le Département avant extension du PTU ont été maintenus après que la compétence est passée au Syndicat Mixte : ils sont simplement devenus transporteurs affrétés de l'exploitant urbain.

Côté Doubs, les autorités organisatrices urbaines et interurbaines restent séparées et l'harmonisation des offres de transport correspondantes est certainement un objectif à poursuivre, la solution du syndicat mixte, pertinente sur un PTU regroupant 85 % de la population du département et occupant plus de la moitié de sa superficie (cas de Belfort), n'étant pas automatiquement transposable à Montbéliard (autorité " urbaine " plus classique dans un département plus vaste).

129 -



Entre réseaux urbains

Les deux réseaux de l'Aire Urbaine relèvent chacun d'une Autorité Organisatrice particulière : syndicat mixte pour le réseau de Belfort, district urbain pour le réseau de Montbéliard. Ceci n'introduit pas de différences fondamentales dans les prérogatives des deux autorités.

Une particularité de l'Aire Urbaine est que les deux réseaux urbains qu'elle contient fonctionnent à l'intérieur de périmètres de transport urbain contigus et desservis l'un et l'autre jusqu'à leur frontière commune. La création de services traversant cette frontière devait donc naturellement se poser. Nous verrons plus loin qu'elle s'est posée effectivement et que les lignes " 29 " et " expresse " reliant les centres des deux agglomérations ont permis d'y répondre. En l'occurrence, ces lignes sont restées de la compétence des autorités urbaines puisqu'elles ne sortaient d'un PTU que pour rentrer dans un autre, sans entrer dans l'aire de compétence de l'un

ou l'autre département.

A l'Est, nous avons vu que des lignes de la CTRB desservaient des communes du DUPM et que, réciproquement, une ligne de la CTPM desservait la ville de Beaucourt, appartenant pourtant au PTU de Belfort.

La coopération entre les réseaux urbains est donc, on le voit, déjà une réalité. Mais elle est, selon les cas, plus ou moins formalisée et n'est pas toujours accompagnée d'une définition commune du niveau de service à offrir aux populations concernées.

Si l'on fait abstraction des lignes " 29 " et " expresse ", qui sont vraiment des lignes communes aux deux réseaux, la synergie entre les deux réseaux urbains demande encore à s'affirmer.

Les exploitants

Les hasards de la mise en concurrence font que les exploitants des deux réseaux urbains de l'aire d'étude sont rattachées au même groupe de transport : VIA GTI.¹

De plus, les contrats qui les lient à leurs autorités organisatrices respectives sont tous deux des contrats de gestion et ils ont la même date d'échéance : le 31 décembre 1999.

Enfin, il faut noter que le groupe VIA GTI a créé une filiale locale (URBEST) en collaboration avec l'un des principaux transporteurs interurbains de la région (MONT JURA). URBEST exploite entre autres les réseaux de Besançon, Dole, Pontarlier, Saint-Claude...

Ces coïncidences sont purement conjoncturelles et l'application de la loi Sapin peut très bien conduire, au gré des mises en appel d'offres, à une redistribution des cartes entre les exploitants locaux ou nationaux.

Il n'en reste pas moins vrai que cette situation, si elle présente les inconvénients propres à toute situation de monopole, permet aussi aux initiatives des AO en matière de coopération entre réseaux de se concrétiser plus facilement que dans un contexte de concurrence dure.

- 130

Problématique

La complexité du cadre institutionnel où s'inscrit l'organisation des transports publics en France prend une acuité particulière dans le contexte de l'Aire Urbaine et contribue grandement à l'hétérogénéité de l'offre disponible sur son territoire.

Des initiatives (certaines déjà anciennes) ont été prises pour pallier cet inconvénient. D'autres sont envisagea-

bles et devraient permettre de donner une certaine cohérence à la desserte en transports collectifs de l'Aire Urbaine.

Faut-il aller jusqu'à envisager de donner à cette desserte une autorité organisatrice unique ?

¹ Même si, côté Belfort, la société exploitante est une société d'économie mixte bénéficiant seulement de l'assistance technique du groupe VIA GTI.



Sur le plan technique : Quelques points de comparaison entre les réseaux urbains

Nous venons de le voir, la coopération entre réseaux urbains a déjà commencé et peut constituer une base intéressante pour asseoir la desserte en transports collectifs de l'espace central interurbain. Dans une telle

hypothèse, les réseaux urbains auront donc un rôle important à jouer et il importe de vérifier qu'ils offrent déjà à leurs usagers des niveaux de service comparables.

Cadrage général

Le réseau de Belfort en quelques chiffres :

338	km de lignes	
2 697 000	km parcourus	
6 931 000	voyages effectués	
108	salariés	dont 35 femmes
55	véhicules	dont 5 articulés

Le réseau de Montbéliard en quelques chiffres¹ :

270	km de lignes	
4 236 000	km parcourus	
9 237 000	voyages effectués	
233	salariés	dont 40 femmes
110	véhicules	dont 24 articulés

Ces chiffres permettent d'extraire quelques ratios techniques et financiers pour mieux comprendre les particularités de chaque réseau et se faire une idée de leurs niveaux de service respectifs.

¹ Après réintégration de l'offre réalisée en sous-traitance.



Offre kilométrique

Conséquence logique des spécificités territoriales évoquées plus haut, les offres kilométriques des deux réseaux ne sont pas de même niveau.

	Population	Offre kilométrique (km par an et par hab.)
Belfort	118 128	23
Montbéliard	123 030	34
Moyenne	villes entre 100 et 150 000 hab.	28

L'offre sur Belfort est une offre plus diffuse irriguant un territoire largement interurbain.

L'offre sur Montbéliard est une offre plus concentrée desservant des zones urbaines relativement denses.

On peut approcher de manière très grossière la fréquence des passages sur les lignes des deux réseaux en divisant le nombre total de kilomètres parcourus par la longueur cumulée des lignes et en ramenant le chiffre obtenu à la journée de fonctionnement :

$$f = \frac{\text{Kilomètres parcourus dans l'année}}{\text{Longueur total des lignes} \times \text{Nombre de jours de fonctionnement}}$$

Sur une base théorique de 300 jours de fonctionnement, nous obtenons les fréquences moyennes approchées suivantes :

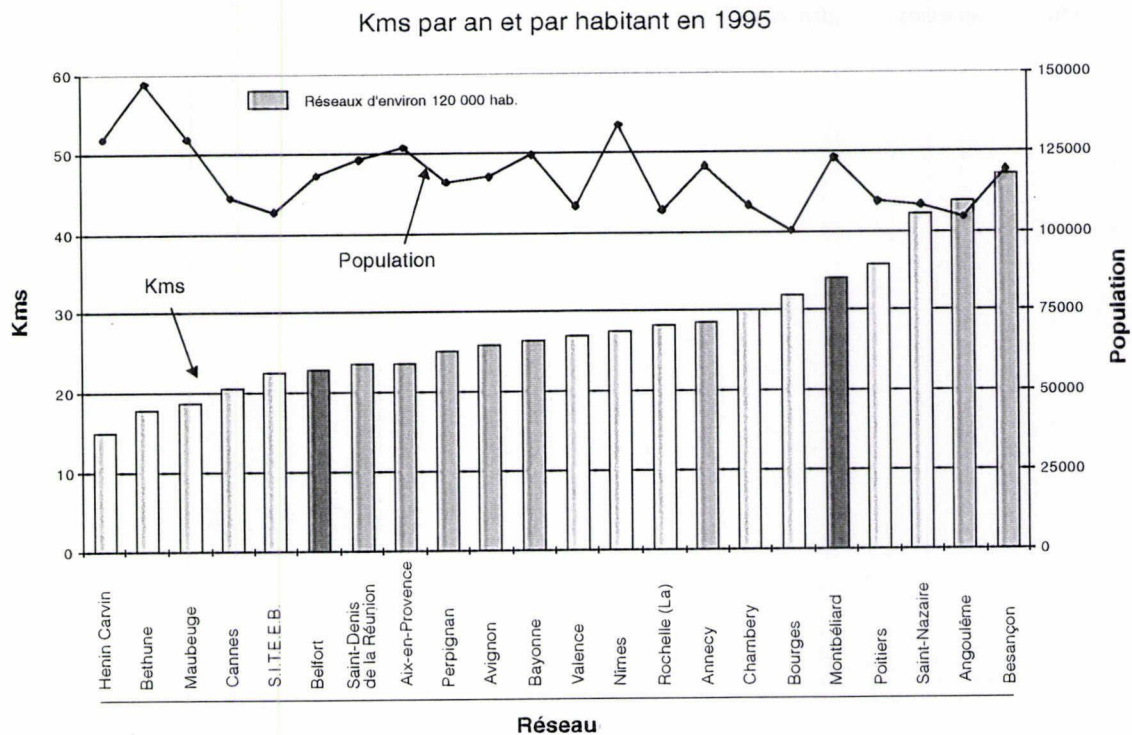
Belfort	27 passages par jour
Montbéliard	58 passages par jour

On voit bien ici ce qui distingue profondément les deux réseaux.

Le réseau de Montbéliard couvre un territoire dense à partir de lignes fortement cadencées (haute fréquence, cf la DIAM), même si le réseau CTPM combine à la fois des dessertes de type urbain et des dessertes de type suburbain.

Le réseau de Belfort couvre un large territoire de moins en moins fréquemment desservi à mesure qu'on s'éloigne de la ville-centre. Il faut toutefois noter que la principale ligne urbaine du réseau (1) offre une fréquence comparable à celle des lignes fortes de Montbéliard.

- 132



Source : Base de données TCU 95 (DTT - CERTU)

Si l'on s'intéresse aux réseaux des villes d'environ 120 000 habitants, il apparaît nettement que l'offre de Belfort se situe au bas de la fourchette et celle de Montbéliard en

haut. Seule la ville de Besançon, avec une offre élevée pour sa taille (47 km par an et par habitant), dépasse Montbéliard dans sa catégorie.



Fréquentation

De manière assez logique, la différence d'offre de transport constatée plus haut conduit à une différence du même ordre entre les fréquentations des deux réseaux.

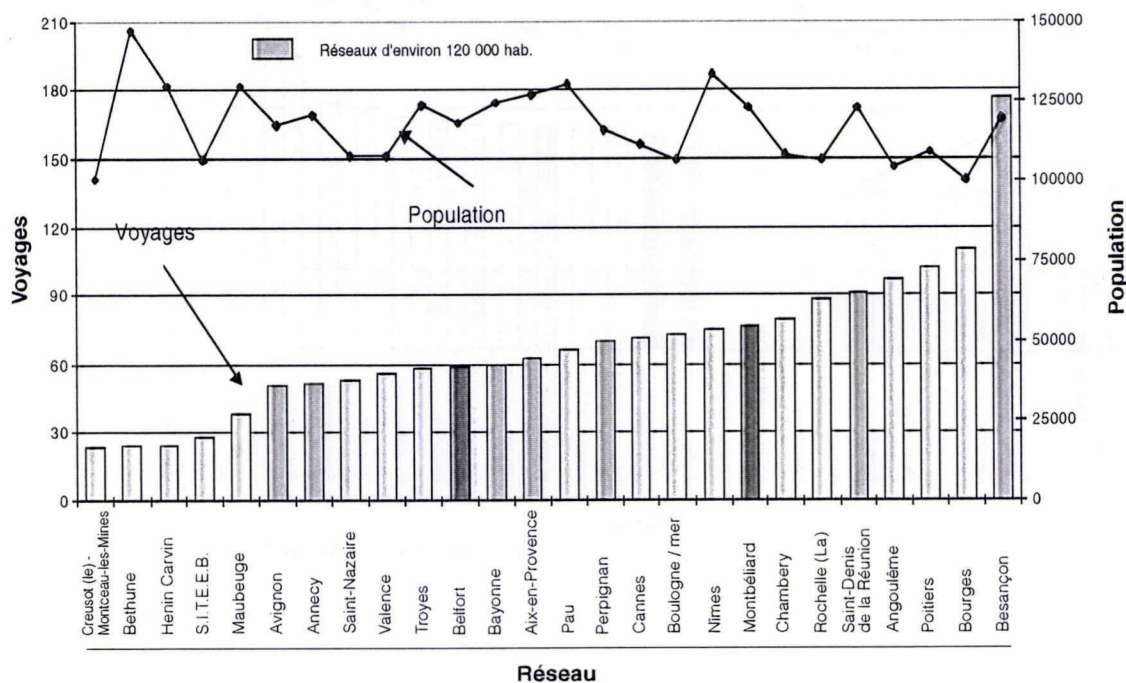
	Population	Fréquentation (voyage par an et par hab.)
Belfort	118128	59
Montbéliard	123030	75
Moyenne	villes entre 100 et 150 000 hab.	68

On peut remarquer cependant que Belfort n'a pas la fréquentation la plus faible des villes d'environ 120 000 habitants. Avec une offre supérieure, les réseaux d'Avignon et d'Annecy sont moins fréquentés, tandis que ceux de Bayonne et d'Aix-en-Provence sont à peine plus fréquentés que celui de Belfort.

Le réseau de Montbéliard se situe plutôt en haut de la fourchette des villes d'environ 120 000 habitants du point de vue de la fréquentation, mais loin derrière le réseau de Besançon, avec ses 176 voyages par an et par habitant.

Mais la comparaison entre villes reste délicate et doit toujours tenir compte de la structure des réseaux et du contexte géographique et urbain dans lequel ils s'inscrivent. Ainsi, les performances du réseau de Besançon s'expliquent en partie par des longueurs de lignes plus faibles et des densités desservies plus fortes que sur le réseau de Montbéliard et, à plus forte raison, que celui de Belfort.

Voyages par an et par habitant en 1995



Source : Base de données TCU 95 (DTT - CERTU)



Coût du service

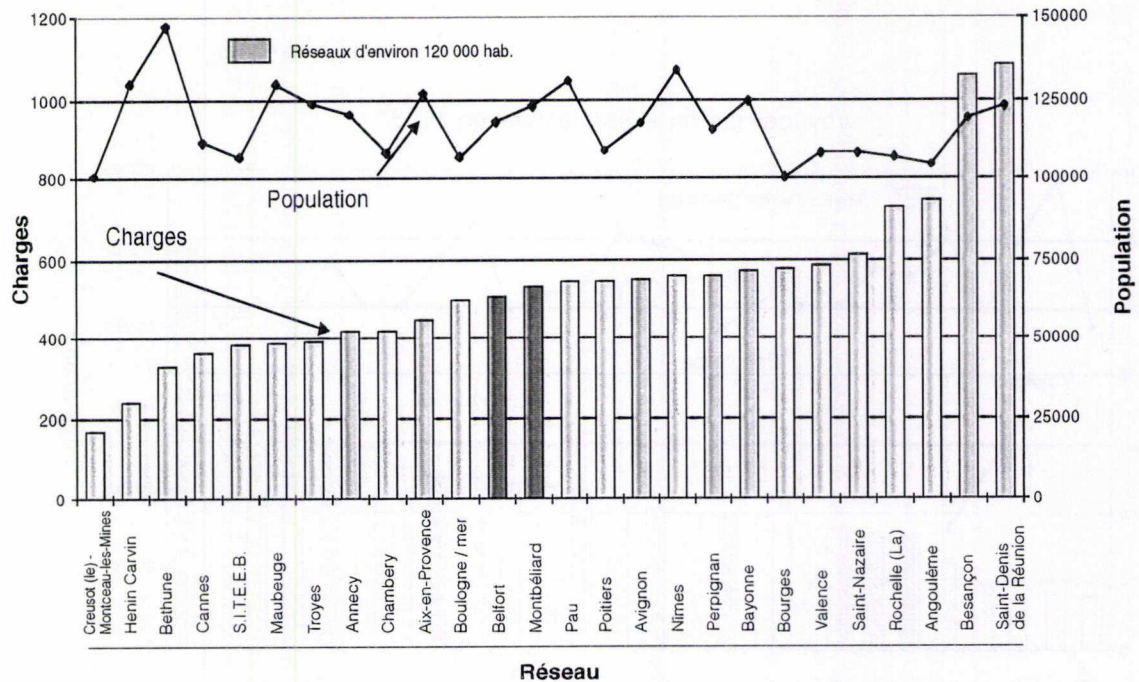
Une offre kilométrique élevée et une fréquentation élevée ont un coût pour la collectivité, comme le montre le graphe ci-dessous.

	Population	Coût du service (charges en Frs par an et par hab.)
Belfort	118128	509
Montbéliard	123030	534
Moyenne villes entre 100 et 150 000 hab.		532

Le coût des services de transport urbain de Belfort et de Montbéliard se situe exactement dans la moyenne des villes de 100 à 150 000 habitants.

On remarquera que la fréquentation exceptionnelle du réseau de Besançon n'est pas obtenue sans un effort financier important puisque la charge par an et par habitant représentée par le réseau (1059 Frs) y est le double de celles constatées à Belfort et Montbéliard.

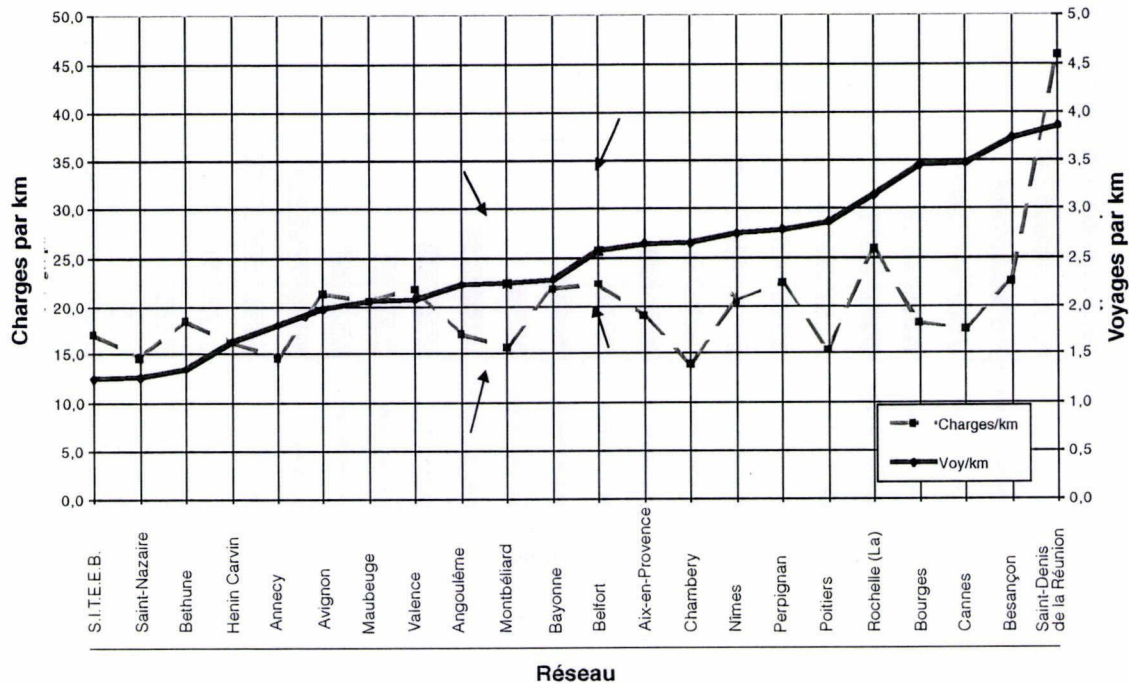
Charges par an et par habitant en 1995



- 134

Source : Base de données TCU 95 (DTT - CERTU)

Coût et rendement de l'offre kilométrique



Source : Base de données TCU 95 (DTT - CERTU)

Le graphe ci-dessus propose une autre lecture des ratios techniques et financiers présentés dans les paragraphes précédents. Il montre que le réseau de Belfort offre des kilomètres un peu plus productifs que ceux de Montbéliard en termes de fréquentation (2,6 voy./km contre 2,3), mais à un coût notablement plus élevé (22,30 Frs/km contre 15,70).

On retrouve à nouveau dans ces écarts la différence structurelle profonde entre les deux réseaux.

Mais les ratios moyens de productivité recouvrent des disparités importantes entre les lignes des deux réseaux. Ainsi, une analyse plus fine des données d'offre et d'usage du réseau de Belfort montre bien la répartition des lignes en deux catégories : lignes urbaines et lignes suburbaines. Cependant, chaque catégorie n'est pas parfaitement homogène.

Avec près de 5 voyages par km, la ligne 1 se détache nettement du reste des lignes urbaines. Son fort cadencement lui permet en effet d'atteindre des performances proches de ce qui est observé sur les réseaux des très grandes agglomérations.

Les lignes suburbaines présentent en moyenne un taux d'utilisation nettement plus faible : il faut faire plus de kilomètres pour aller chercher la clientèle potentielle en zone peu dense. Ceci explique pourquoi, globalement, le taux d'utilisation du réseau de Belfort est inférieur à celui de Montbéliard, plus "urbain".

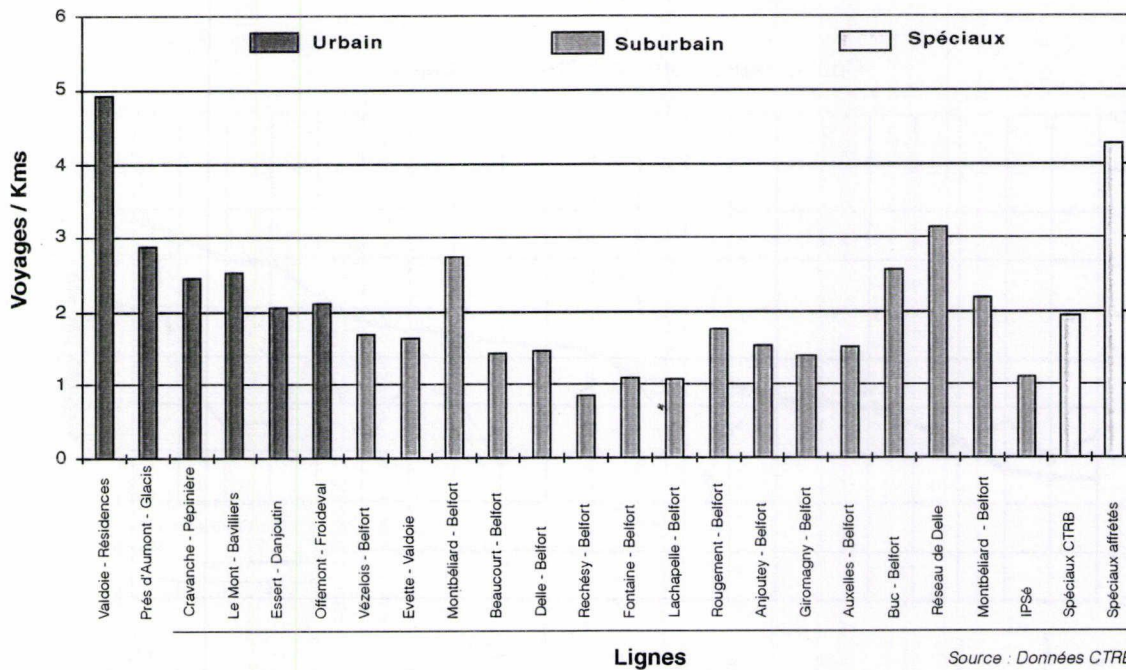
Toutefois, certaines lignes dites "suburbaines" présentent des taux d'utilisation nettement au-dessus de la moyenne de la catégorie.

Le réseau de Delle, avec plus de 3 voyages par km offert, apparaît nettement comme un service urbain, ce qu'il est en réalité (il n'est "suburbain", dans la nomenclature CTB, que parce qu'il est extérieur à Belfort).

On remarquera également le bon taux d'utilisation des liaisons entre Belfort et Montbéliard (ligne 29 ou ligne expresse par autoroute), qui place ces lignes au niveau des lignes urbaines 2 à 5.



Belfort 1996 - Voyages par kilomètre



Source : Données CTRB

Problématique

Malgré de fortes spécificités, les réseaux urbains de Belfort et de Montbéliard ne présentent pas, sur le plan technique, de disparités telles qu'elles rendent inenvisageable l'utilisation combinée de leurs offres. Les bons résultats des lignes " 29 " et " expresse " montrent qu'il existe une clientèle pour cet usage

particulier des réseaux.

La mutualisation des moyens entre les différents services de transport peut-elle et doit-elle aller plus loin ?



Sur le plan financier

Le Versement Transport

En matière de VT, les deux réseaux urbains de l'aire d'étude n'ont pas fait les mêmes choix au même moment, mais l'essentiel est que ces choix ont conduit en 1997 à des situations similaires :

Politiques tarifaires

Les politiques tarifaires pratiquées sur les réseaux de Belfort et de Montbéliard sont assez proches.

La tarif de la liaison rapide par bus entre les deux villes est calée sur le titre

Surtout, il n'existe pas à l'heure actuelle d'intégration tarifaire permettant la correspondance sans frais entre deux modes de TC. La ligne 29 permet le passage d'un réseau à l'autre, pas la liaison SNCF.

Réseaux urbains

A Belfort, deux principes interfèrent :

- une tarification zonale
- une politique de réductions tarifaires réservées aux communes du PTU

A l'intérieur du PTU de l'aire urbaine de Belfort, il existe 3 zones.

Pour chaque zone, différents titres sont disponibles :

	zone 1	zone 2	zone 3
le ticket unité	6,00	10,00	13,20
le carnet de tickets	48,00 les 10 soit 4,80/tick.	48,00 les 6 soit 8,00/tick.	64,00 les 6 soit 10,67/tick.
la vignette hebdomadaire	49,00	73,00	97,00
le coupon mensuel	180,00	282,00	370,00

Pour les habitants du PTU de l'aire urbaine, un certain nombre de réductions tarifaires sont prévues :

- pour les familles nombreuses
- pour les personnes de plus de 65 ans
- pour les scolaires et étudiants
- pour les CES et stagiaires de la formation professionnelle
- pour les demandeurs d'emploi et RMIstes
- pour les personnes handicapées.

Problématique

L'offre tarifaire est une composante essentielle de l'offre de transport. Elle devra s'adapter impérativement aux avancées institutionnelles envisagées plus haut, sous

- Belfort instauré, le 1/9/79 : 0,90 % depuis le 1/1/84
- Montbéliard, instauré le 1/6/76 : 0,90 % depuis le 1/4/93

Enfin, une tarification spécifique est prévue pour les habitants de la ville de Delle (service de minibus).

A Montbéliard, les titres suivants sont disponibles :

le ticket unité	6,20
le mini carnet (3 voyages)	16,80 soit 5,60/tick.
le carnet (6 voyages)	29,50 soit 4,91/tick.
l'abonnement mensuel	185,00

Des réductions tarifaires sont prévues pour :

- les familles nombreuses
- les jeunes de moins de 16 ans
- les personnes de plus de 65 ans non imposables
- les étudiants de l'aire urbaine.

La gratuité est accordée aux demandeurs d'emploi, sous certaines conditions.

Il existe aussi une tarification combinée CTPM/CTRB avec notamment un abonnement à tarif réduit pour les étudiants de l'Aire Urbaine.

SNCF

Tarif normal 2^{ème} classe :

Belfort – Montbéliard	21 F
Belfort – Héricourt	13 F
Héricourt – Montbéliard	11 F

Les services TER sont en outre accessibles avec un Abonnement Hebdomadaire de Travail pour 53 F par semaine.

peine de les compromettre gravement.

Une homogénéisation rapide des tarifs est-elle pour autant souhaitable ?



Conclusion

139 -



L'importance des enjeux de développement de l'espace interagglomération tient en premier lieu à l'originalité même de l'aire urbaine.

Réunissant à moins de 20 kilomètres deux pôles régionaux équivalents de plus de 100 000 habitants et deux pôles urbains secondaires, le Nord Franche-Comté possède sa propre armature urbaine, non soumise à l'influence dominante d'une métropole de taille supérieure.

La cohésion du Nord Franche-Comté est renforcée par l'importance et la performance des voies reliant les quatre pôles urbains. Parmi elles, bien sûr, l'Autoroute A36 qui met les centres de Belfort et Montbéliard à environ un quart d'heure et assure une remarquable desserte grâce aux huit échangeurs répartis sur moins de 20 kilomètres. Cet itinéraire routier international, devient, en traversant l'aire urbaine, une voie rapide supportant un fort trafic local et favorisant les déplacements journaliers.

De plus, le Nord Franche-Comté ne peut être considéré comme une entité homogène. Etape majeure du corridor Rhin-Rhône, il est à plusieurs titres un point de rencontre : entre les Vosges et le Jura, entre la Franche-Comté et l'Alsace, entre trois départements. La proximité de la Suisse et même de l'Allemagne ajoute à cette caractéristique qui touche la géographie, la culture et l'organisation politico-administrative de l'aire urbaine.

L'évolution et l'organisation de l'espace interagglomération ont été marqués par ces particularités.

L'éclatement urbain et l'essor de la mobilité font émerger plusieurs questions sur la maîtrise et les choix d'aménagement de l'espace interagglomération.

Les vingt années de périurbanisation que viennent de connaître les agglomérations ont rendu plus floues les limites de la ville. Les couronnes rurales des pôles urbains ont fait l'objet d'une croissance démographique nourrie en partie par la population des centres. Les villes sont entourées de " halos " résidentiels et ont étendu leur aire d'influence à la mesure des capacités de déplacements des ménages. Les agglomérations et leur couronnes périphériques sont désormais parcourues par des flux journaliers importants. La proximité des quatre pôles urbains du Nord Franche-Comté et la qualité des infrastructures de déplacements (A36, N19 rénovée) multiplient les échanges bien au-delà d'un simple modèle univoque centre-périphérie.

Bien qu'il n'ait pas été le lieu privilégié de la périurbanisation, l'espace interagglomération a été fortement touché par l'extension urbaine et le renforcement des déplacements. Il ne sépare pas les pôles urbains. Au contraire, il les relie.

Curieusement, les choix résidentiels des ménages qui ont souhaité habiter hors des villes ne se sont pas préférentiellement portés sur cet espace qui est le centre géométrique de l'aire urbaine. C'est que chaque agglomération, et particulièrement Belfort et Montbéliard, a conservé son propre rayonnement, déployant sa zone d'influence, la première vers l'Ouest et le Nord, la seconde vers le Sud et l'Ouest. Toutefois, l'espace

interagglomération a, lui aussi, accueilli de nombreux ménages, et de ce fait, une urbanisation aux effets de mitage. Les 26.000 déplacements par jour qui relèvent du trafic local sur l'A36, et les migrations pendulaires de tous les actifs périurbains confirment que l'espace interagglomération est un lieu continuellement traversé.

L'évolution des fonctionnements socio-économiques fait le Nord Franche-Comté une échelle de vie et d'intervention publique à part entière.

Il deviendra de plus en plus difficile d'analyser une fonction urbaine d'une agglomération (attractivité économique, marché de l'emploi, déplacements, commerce, habitat, offre culturelle...) sans prendre en compte l'échelle de l'aire urbaine. Il ne s'agit pas ici d'un effet de substitution car l'agglomération demeure la véritable " aire de vie " des ménages, mais d'une multiplication des échelles. Au vu des enjeux futurs de développement, cette réalité se renforcera à l'avenir.

En l'occurrence, les possibilités de desserte de cette région industrielle en reconversion constituent des éléments déterminants de son développement. Bien placée sur un axe autoroutier national, l'aire urbaine souffre de mauvaises liaisons routières et ferroviaires avec Paris. Même s'il tardent à se concrétiser, des projets d'autoroute et de TGV sont aujourd'hui à l'étude et se traduiront par des infrastructures très importantes vouées à desservir l'ensemble du Nord Franche-Comté.

Ces grands projets affecteront inévitablement l'espace inter-agglomération et y placeront de nouvelles portes d'accès à l'aire urbaine.

L'espace central interagglomération n'a pas de cohérence propre, il est segmenté et possède des limites floues.

Les zones d'attractivité des pôles urbains, observées à travers les déplacements liés aux emplois ou aux autres fonctions urbaines, se recouvrent peu. L'espace inter-agglomération est alors partagé par les influences de Belfort et de Montbéliard pour l'emploi, auxquelles s'ajoute celle d'Héricourt pour les autres types de déplacements. La zone d'influence de Delle est imprécise.

L'espace inter-agglomération est également divisé par les infrastructures qui lacèrent son territoire et créent des coupures nettes : A 36, N19, voie ferrée.....

Enfin, l'espace interagglomération est constitué de plusieurs entités paysagères et marqué par la présence de l'eau. Les sillons de la Savoureuse et de la Bourbeuse traversent le territoire étudié selon des axes différents. Si l'A36 a suivi la géographie en longeant la Savoureuse, ce n'est pas le cas de la N19 qui, au contraire, croise plusieurs paysages.

Territoire balisé par quatre pôles urbains et soumis à leur influence, l'espace inter-agglomération ne fait pas apparaître de limites nettes. Les infrastructures, par les coupures qu'elles imposent peuvent faire office de frontières à l'Ouest (N83), mais ce n'est pas le cas à l'Est.



Parce qu'ils sont liés à la socio-économie des agglomérations, ce sont les projets (Fontaine) et les programmes d'aménagements (valorisation d'un paysage) qui détermineront les véritables limites de cet espace de plus en plus stratégique pour le développement du Nord Franche-Comté.

Du fait des modes d'urbanisation des vingt dernières années, l'espace interagglomération revêt plusieurs facettes qu'il est indispensable d'analyser pour englober sa réalité actuelle.

Un territoire aux paysages naturels.

Un territoire préservant un caractère rural.

Un territoire péri-urbain.

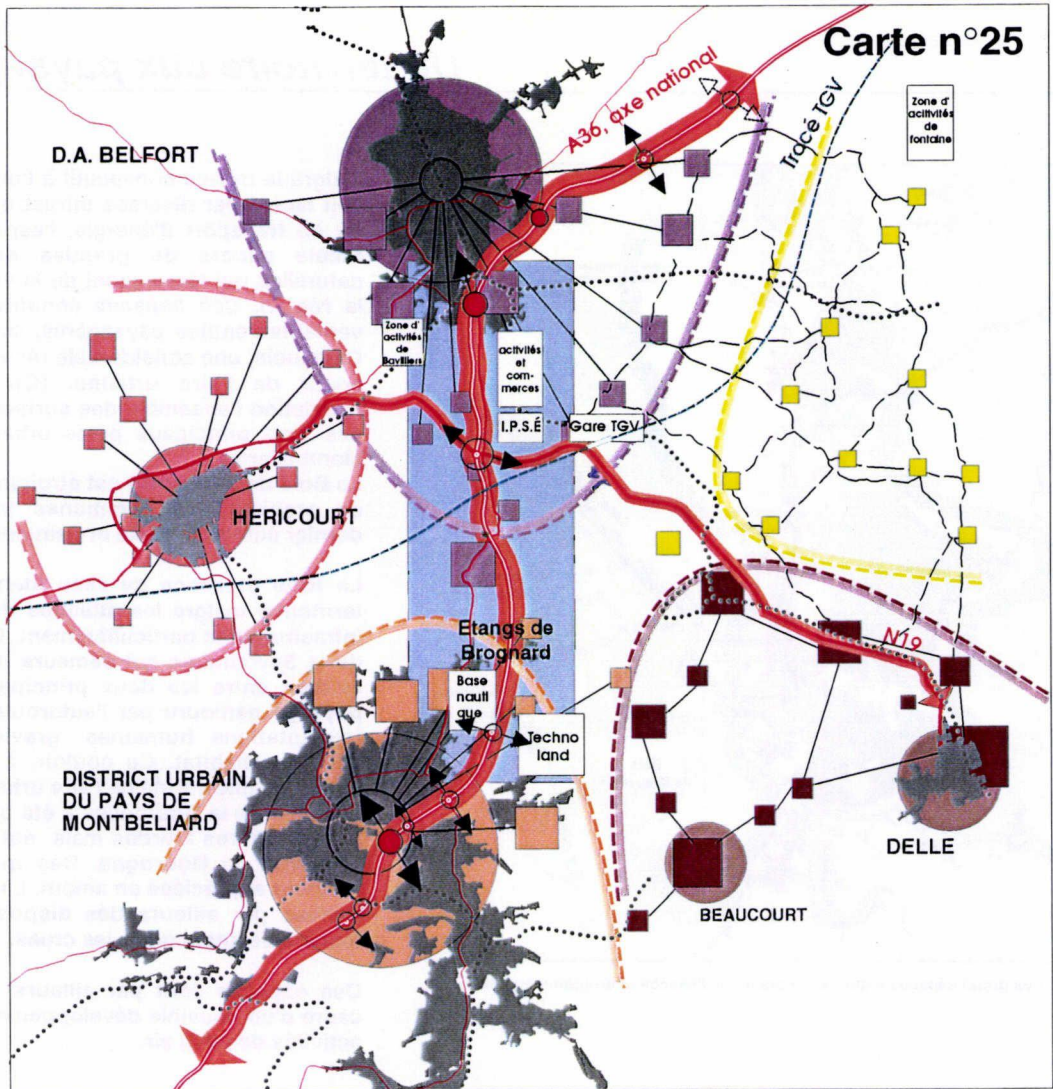
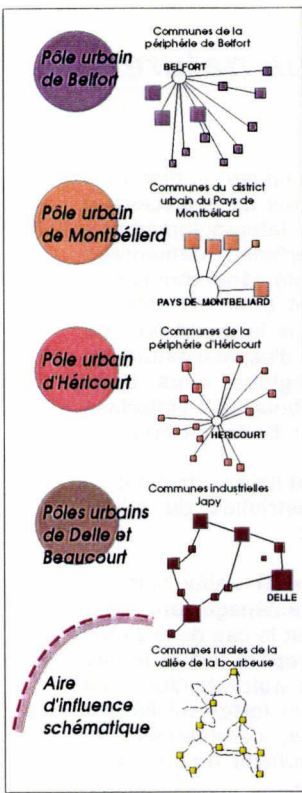
Un territoire de projet.

L'éclatement urbain et les exigences de développement des agglomérations ont deux conséquences qui pourraient être contradictoires :

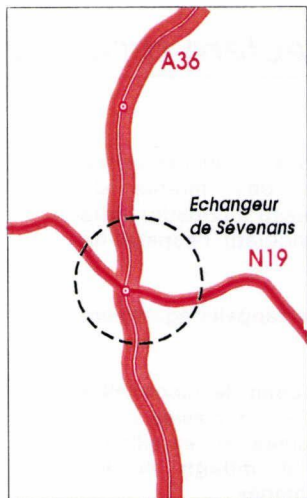
- d'une part, l'espace inter-agglomération devient un enjeu incontournable des politiques de développement et d'aménagement des collectivités,
- d'autre part, les processus d'urbanisation et les initiatives ponctuelles des acteurs locaux menacent progressivement les qualités et potentialités de cet espace.

Une politique d'aménagement concerté de cet espace doit avoir pour objectif de retenir quelques grands principes d'organisation que les différents partenaires s'engageront à respecter, et d'initier des programmes d'intervention ciblés sur les espaces stratégiques.

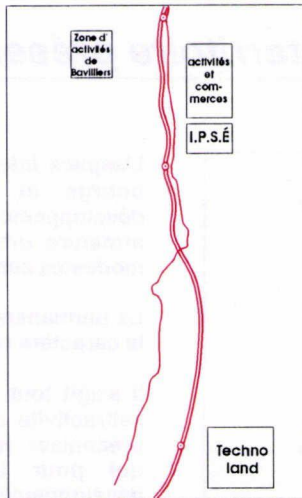




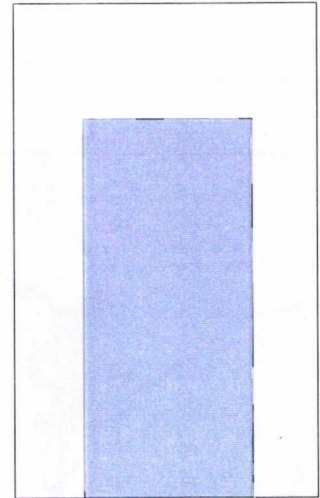
Un espace sans limites définitives, polarisé par des centres urbains et conquis par la périurbanisation.



L'A36 et la N19, deux infrastructures nationales qui rapprochent les pôles urbains et favorisent les échanges locaux.



Des fonctions urbaines qui s'installent à la périphérie des villes et au coeur de l'espace interagglomération.



La vallée de la Savoureuse et l'A36: un espace emblématique très fréquenté qui n'offre pas une vitrine aménagée de l'aire urbaine.

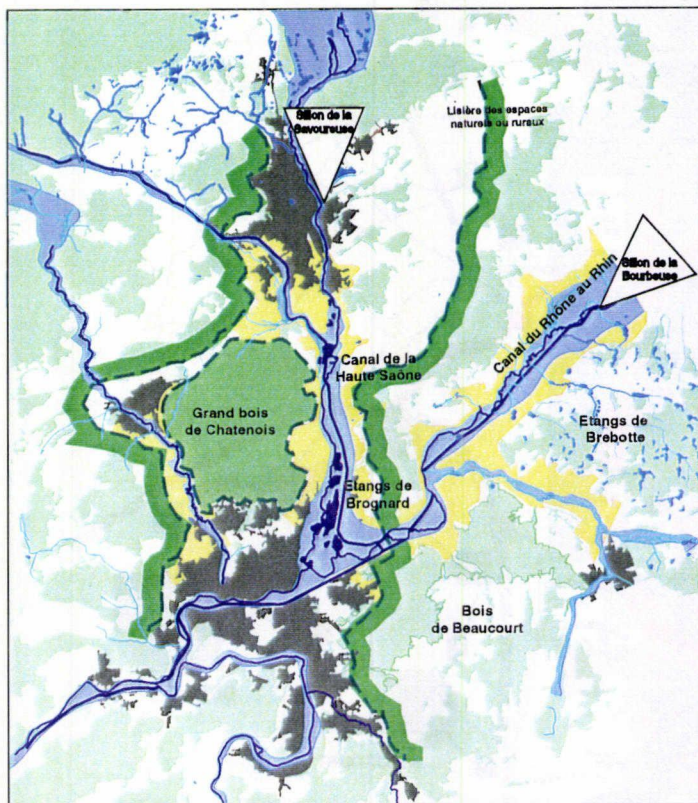


SCHEMA DIAGNOSTIC GÉNÉRAL
 Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maitre d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - avril 1998



Un territoire aux paysages naturels



Les grands espaces naturels cohérents de l'espace inter-agglomération

Malgré le mitage consécutif à l'urbanisation et bien qu'il soit lacéré par diverses infrastructures de déplacement ou de transport d'énergie, l'espace inter-agglomération recèle encore de grandes superficies demeurées naturelles qui témoignent de la variété géographique de la région. Ces espaces constituent pour certains de véritables entités paysagères, comme le grand bois de Châtenois, une considérable réserve d'espace naturel au cœur de l'aire urbaine. (On englobe sous cette appellation l'ensemble des surfaces boisées à l'interface des trois principaux pôles urbains: Belfort, Héricourt, Montbéliard.)

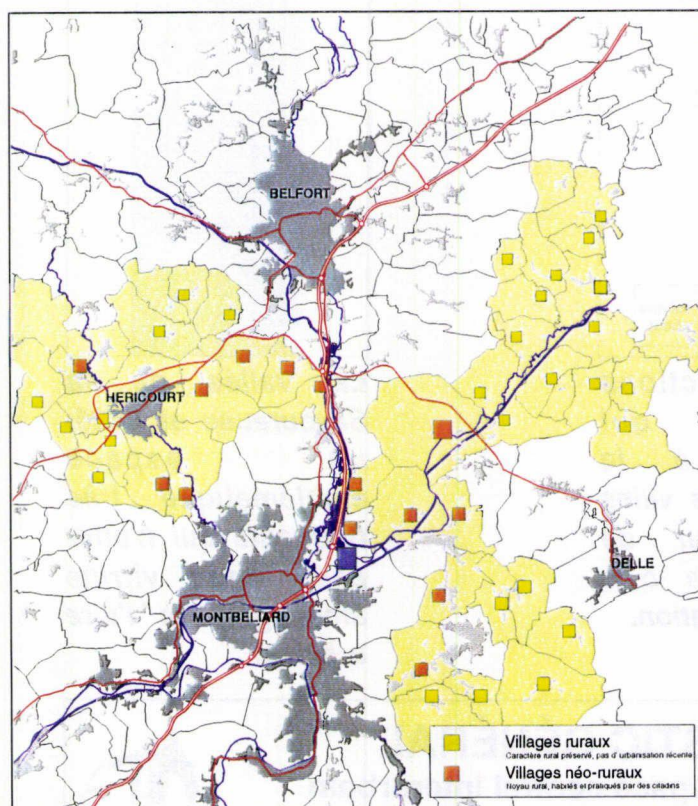
Le Bois de Beaucourt est étroitement lié à l'urbanisation en archipel des communes industrielles du siècle dernier autour de Delle et Beaucourt.

La forte présence de l'eau identifie et unifie certains territoires malgré les atteintes de l'aménagement, des infrastructures particulièrement. C'est le cas de la vallée de la Savoureuse qui demeure un repère fort et le lien évident entre les deux principales agglomérations. Le paysage parcouru par l'autoroute est fortement lié aux implantations humaines: gravières, commerces et activités, habitat. Ce couloir, à l'échelle du paysage, constitue une vitrine de l'aire urbaine.

Le sillon de la Bourbeuse a été quant à lui préservé des infrastructures lourdes mais est déjà grèvé par la zone d'activité de Bourogne. Des qualités naturelles sont toujours appréciées en amont. La forte présence de l'eau impose par ailleurs des dispositions importantes en matière de lutte contre les crues.

Ces espaces sont par ailleurs à considérer dans le cadre d'un possible développement lié aux loisirs et aux activités de plein air.

Un territoire préservant un caractère rural



Les communes de l'espace inter-agglomération ayant conservé leur caractère rural

L'espace inter-agglomération a conservé un réseau de bourgs et villages témoignant des modes de développement traditionnels. Ce réseau a constitué une armature urbaine hiérarchisée ponctuant l'espace de modestes centres urbains.

La permanence de l'activité agricole rappelle également le caractère rural encore récent.

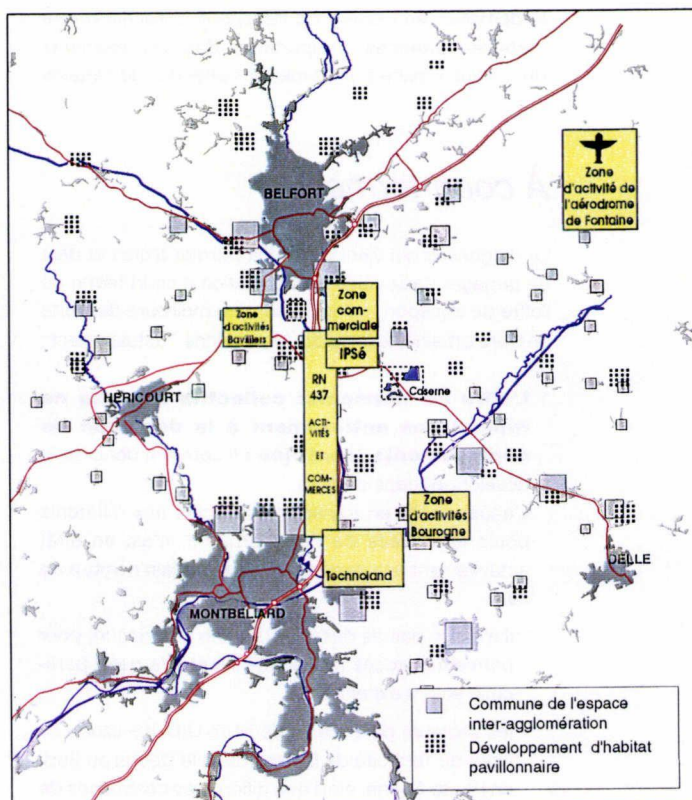
Il s'agit tout à la fois par ce diagnostic de reconnaître l'attractivité résidentielle des communes rurales et de préconiser la préservation des qualités de ces villages qui pour beaucoup risquent le mitage et les développements pavillonnaires spontanés.

Un territoire périurbain

L'espace inter-agglomération accueille des fonctions urbaines comme évidemment l'habitat, mais aussi l'activité économique et commerciale, en quête de plateformes foncières conséquentes. Il a déjà été question plus avant du mitage induit par l'extension de l'habitat dans l'espace rural. Dans ce domaine, l'espace interagglomération n'est pas apparu comme un lieu privilégié. Ce n'est pas comparable en ce qui concerne le rejet en périphérie de grands équipements commerciaux ou de zones d'activités. Les porteurs de ces projets, souvent les collectivités, ont bien identifié les ressources foncières de l'espace interagglomération et l'intérêt d'être situé vers le centre de l'aire urbaine, le long d'axes très fréquentés.

La RN 437, entre Belfort et Montbéliard, est aujourd'hui bordée d'enseignes ou zones commerciales qui constituent des sites attractifs en matière de déplacements et de services mais dégradent considérablement les abords de la voie.

Bourogne et Fontaine sont des îlots d'activités (actuelles ou potentielles) qui participent au développement économique des agglomérations et ont pris place dans un espace non urbanisé. L'espace inter-agglomération est ainsi grévé par une sorte "d'externalisation" de fonctions économiques à la recherche de foncier et de commodités d'accès automobile.



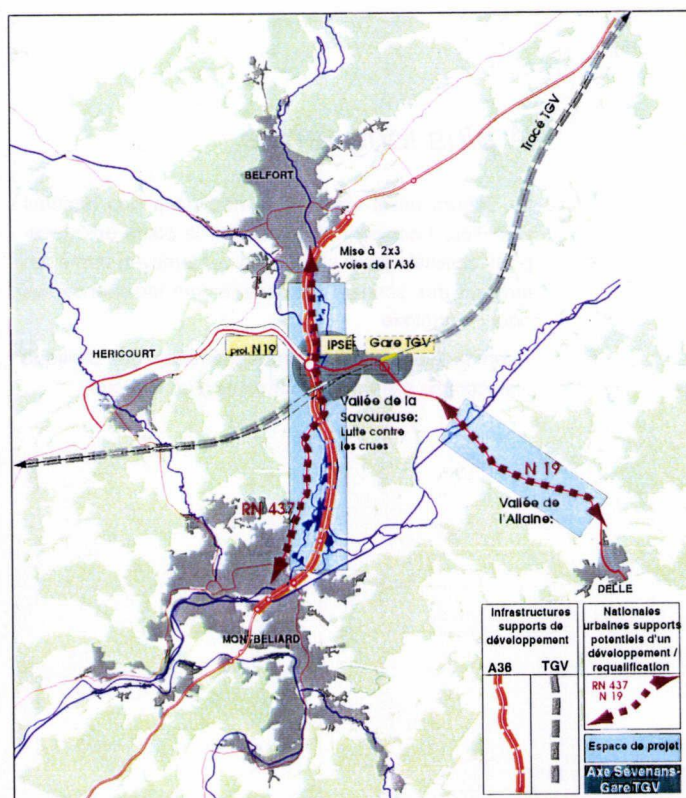
Les principales implantations d'activité dans l'espace inter-agglomération

Un territoire de projet

L'installation de l'Université à Sévenans, entre les deux agglomérations de Belfort et Montbéliard, ne peut être complètement assimilée à un effet de périurbanisation. Nous sommes là dans une logique de projet d'échelle aire urbaine ayant une fonction identitaire forte.

A ce titre, cette implantation revêt une dimension symbolique préfigurant l'émergence d'un certain nombre d'équipements ou aménagements. Le Nord Franche Comté aura probablement besoin dans les années à venir de structures qui exigeront un portage commun. Les facilités d'accès au centre de l'espace interagglomération par le croisement de l'A36 et de la N19 désignent l'échangeur de Sévenans comme un point focal propice à des implantations dont la vocation se situe à l'échelle de l'aire urbaine.

La philosophie qui a prévalu à la naissance de l'IPS a neutralisé le développement d'un nouveau pôle urbain en refusant l'investissement public d'accompagnement, comme le logement étudiant, à Sévenans. Cette approche est toujours légitime car les agglomérations entreprennent encore la restructuration ou le renforcement de leur centre; les programmes qui seraient mobilisés pour la création d'un nouveau pôle urbain seraient enlevés aux centres existants. Néanmoins, la rente de situation des espaces autour de l'échangeur de Sévenans est incontournable, a fortiori avec la proximité du projet gare TGV. Ces facteurs confirment l'intérêt de l'espace interagglomération et son caractère identitaire pour le développement et le rayonnement du Nord Franche Comté.



Les infrastructures "leviers d'aménagement"

Parallèlement à cette réflexion, l'analyse de l'offre et de la demande en matière de transports collectifs révèle certaines carences. L'importance des déplacements dans l'aire urbaine et les évolutions attendus de certains

projets d'équipements ou d'infrastructures (Gare TGV, mise à 2x3 voies de l'autoroute,...) incitent à faire d'ores et déjà un point sur les possibilités d'amélioration de la desserte.

À court terme

Le diagnostic qui vient d'être fait permet d'ores et déjà de dégager deux voies d'amélioration à court terme de l'offre de transport collectif pour une meilleure desserte de l'Aire Urbaine, telle qu'elle " fonctionne " actuellement :

1. L'offre de transports collectifs actuelle ne répond pas entièrement à la demande de déplacements identifiée : il convient donc de la développer dans ce sens.

L'accessibilité en transports collectifs aux différents pôles identifiées de l'Aire Urbaine, n'est en effet actuellement pas assurée dans un certain nombre de cas :

- il n'existe pas de desserte urbaine à Héricourt, pour permettre l'accès au centre-ville et à la gare, particulièrement excentrée,
- les secteurs périurbains de l'Aire Urbaine situés au Nord du Territoire de Belfort, dans le Doubs au Sud, en Haute-Saône, ainsi que différentes communes de l'espace central n'ont pas de possibilité, même par des offres légères, de rallier leur pôle d'attraction local,
- il n'existe pas de liaison directe entre Delle et Montbéliard, malgré l'intérêt marqué d'une telle relation,
- la coordination avec la SNCF, qui assure les grandes liaisons nationales, est loin d'être assurée systématiquement (accès aux gares, coordination des horaires),...

2. Que l'on considère l'offre actuelle de transports collectifs ou celle qui pourrait répondre de manière plus satisfaisante à la demande de déplacements identifiée, **l'organisation actuelle des transports sur le territoire de l'Aire Urbaine fait que l'on a plus des offres juxtaposées qu'une offre structurée et cohérente :** il faut donc travailler à l'homogénéisation et la coordination des offres pour répondre au mieux à la demande de déplacements à l'intérieur de l'Aire Urbaine.

L'organisation des transports collectifs sur l'Aire Urbain est répartie entre les diverses institutions compétentes sur son territoire.

La mise en place d'une coordination entre ces institutions sera un préalable obligé pour toute amélioration de l'offre, ainsi que pour une réflexion sur l'homogénéisation générale des niveaux de service, des tarifications, de l'information offerte aux usagers.

- 146

À plus long terme

En dehors de la réponse immédiate à des besoins identifiés, il conviendra d'examiner la place des transports collectifs dans l'Aire Urbaine, à moyen terme, en fonction des scénarii d'aménagement indispensables pour ce territoire :

- comme éléments d'accompagnement d'une politique ou comme éléments structurants d'un territoire,

- mais également comme contraintes à prendre en compte dans l'établissement des scénarii : prise en compte de l'existence d'infrastructures de transport lourdes, étude des conséquences prévisibles des partis d'aménagement sur les dessertes transports collectifs.



Annexes

Quelques chiffres-clés

Equipements et services

147 -

Méthode d'analyse
de l'armature urbaine



Chiffres-clés

La situation d'Aire Urbaine

Les données issues du recensement général de la population

Aire Urbaine		
Population	RGP 1990	297 794
	Variation 82/90	-8 530
	Taux de variation	-3%
Logements	RGP 1990	109 325
	Variation 82/90	4 661
	Taux de variation	4%
Emplois	RGP 1990	118 814
	Variation 82/90	-5 146
	Taux de variation	16%

Les dernières données disponibles depuis le recensement général de population

Aire Urbaine		
Abonnements EDF	EDF 1990 / 1995	6 407
Logements commencés	Siclone DRE 1992 / 1995	2 894
Emplois salariés	Assedic 1990 / 1994	-3 950

La place des espaces inter-agglomérations

L'absence de périmètre précis relatif aux espaces inter-agglomération ne permet pas de donner de statistiques exactes mais des fourchettes de valeur et des ordres de grandeur.

En matière de population :

Les espaces inter agglomérations représentent environ 70 000 personnes soit le 1/4 de la population de l'Aire Urbaine. Alors que le nombre d'habitants de l'ensemble de l'Aire Urbaine diminue de 3 % entre 1982 et 1990 celui des espaces inter agglomération reste globalement stable. Ces évolutions sont variables. Trois communes ont vu leur population doublée entre 1982 et 1990 : Sévenans, Bessoncourt et Dambencis.

En matière de logements :

Les espaces inter agglomérations représentent environ 25 000 logements soit le 1/4 des résidences principales de l'Aire Urbaine. L'augmentation du nombre de logements dans ces espaces est de 3 points supérieures à celle de l'Aire Urbaine ce qui témoigne du phénomène de périurbanisation. Les communes d'Autrechene et de Sévenans ont connu une évolution (1982/1990) située entre 30 et 50 %.

Les communes des espaces centraux connaissent un dynamisme résidentiel particulier depuis 1990 puisqu'elles regroupent le 1/3 des abonnements EDF et des logements commencés de l'ensemble de l'Aire Urbaine.

En matière d'emplois :

La vocation résidentielle des communes des espaces centraux se confirme au regard du faible nombre d'emplois qui s'y trouvent. Elles ne représentent que le 1/6 des emplois de l'Aire Urbaine. Cependant, au regard de l'évolution de l'emploi salarié entre 1990 et 1994, les espaces centraux ont connu une évolution de 8 à 10 % alors que le reste de l'Aire Urbaine affiche une diminution de 6 % (- 3 000 emplois).

50 % des emplois sont localisés le long des axes A.36/RN 437, N.19.

Plus de 200 Ha commercialisables sont encore disponibles dans les grandes zones d'activités des espaces inter agglomération (voir fiche n°7) ce qui peut correspondre à une capacité équivalente à 2 700 emplois.



Equipements et services

Cette carte a pour objectif de recenser les différents types d'équipements présents dans les communes de l'espace central.

Il s'agit de déterminer l'attractivité de chacune d'entre elles et de définir leur " vocation ".

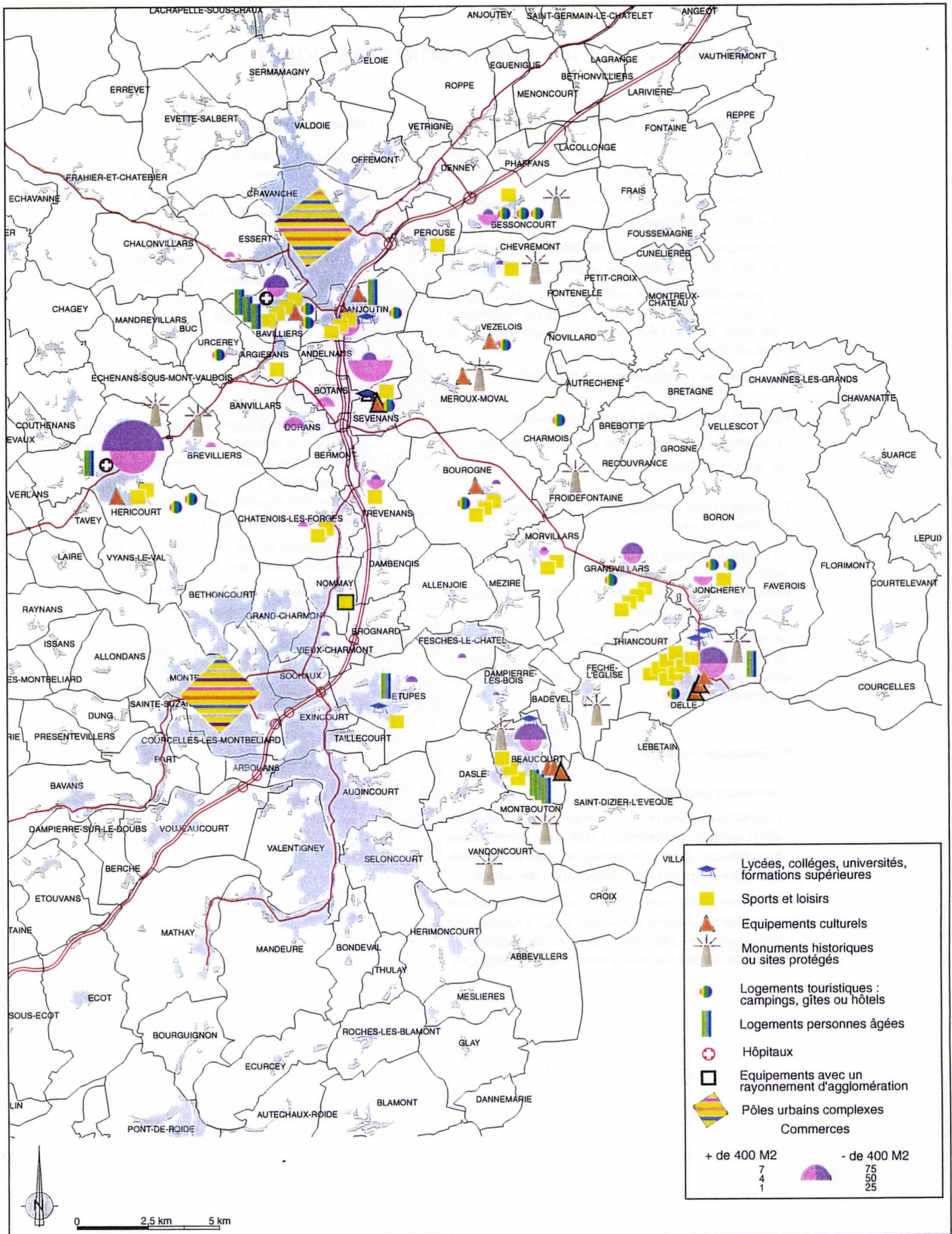
Chaque type d'équipement n'a pas la même portée. Aussi, ils sont affectés d'un coefficient en fonction de leur nature et de leur capacité d'attractivité.

Les catégories d'équipements et services recensés :

- les commerces (+ et - de 400 m²)
- les sports et loisirs,
- la culture,
- l'enseignement et la formation supérieure,
- les monuments historiques et sites protégés,
- les hébergements touristiques,
- les hébergements spécialisés pour personnes âgées,
- les hôpitaux et cliniques,
- les structures d'accueil pour la petite enfance.

Ces informations, croisées avec les critères de population et d'emplois, permettent de définir l'armature urbaine des espaces centraux.





EQUIPEMENTS ET SERVICES

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997



Armature urbaine : hiérarchie des pôles

1 - Méthode de calcul et d'élaboration de la carte.

Chaque pôle urbain a été figuré par des symboles représentant quatre dimensions de son attractivité :

Regroupé dans deux carrés centrés on trouve représentés proportionnellement :

- le nombre d'emploi en rouge (2 300 emplois au lieu de travail = 20 mm de côté) sur la base du RGP INSEE 90
- le poids commercial en violet (10 000 unités = 30 mm de côté) en considérant pour 1 unité les commerces de moins de 400 m² et 50 unités les commerces de plus de 400 m².

Sur la base de l'étude commerce AUD-AUTB

Dans un cercle rose est figurée la population.

- population (10 000 habitants = diamètre 40 mm).

Sur la base du RGP INSEE 90

Les équipements spécifiques sont symbolisés avec des pictogrammes verts.

Le poids des équipements non spécifiques est représenté à l'aide de couronnes noires encadrant les carrés. Poids en équipements entre 20 et 40 = 1 couronne, supérieur à 40 = 2 couronnes.

La valeur d'équipement est pondérée : Un lycée = 15 unités, un collège = 10 unités, un cinéma, musée, une piscine = 5 unités, chaque autre équipement compte pour 1 unité.

2 - Quelques notions

- Armature urbaine

L'armature urbaine représente un ensemble de villes avec sa hiérarchie et des aires d'influences qui assurent dans le territoire, les fonctions requises pour un minimum de population desservie.

La notion d'armature urbaine est très directement liée à celle de hiérarchie urbaine, qui implique une structuration en différents niveaux et des rapports de dominance entre les villes voisines de taille différente.

- Réseau urbain

Le **réseau urbain** est l'inscription géographique de l'armature urbaine. Il se caractérise par les relations, exprimées par des flux de personnes, de marchandises, de communications (immatérielles) et de capitaux, entre les villes.

Les villes et villages sont des pôles avec des aires d'influences. Les relations entre ces pôles sont soit de type hiérarchique (cas le plus fréquent) ou de spécialisation mutuelle ou plus souvent d'un type *** intermédiaire**.

- Pôle urbain

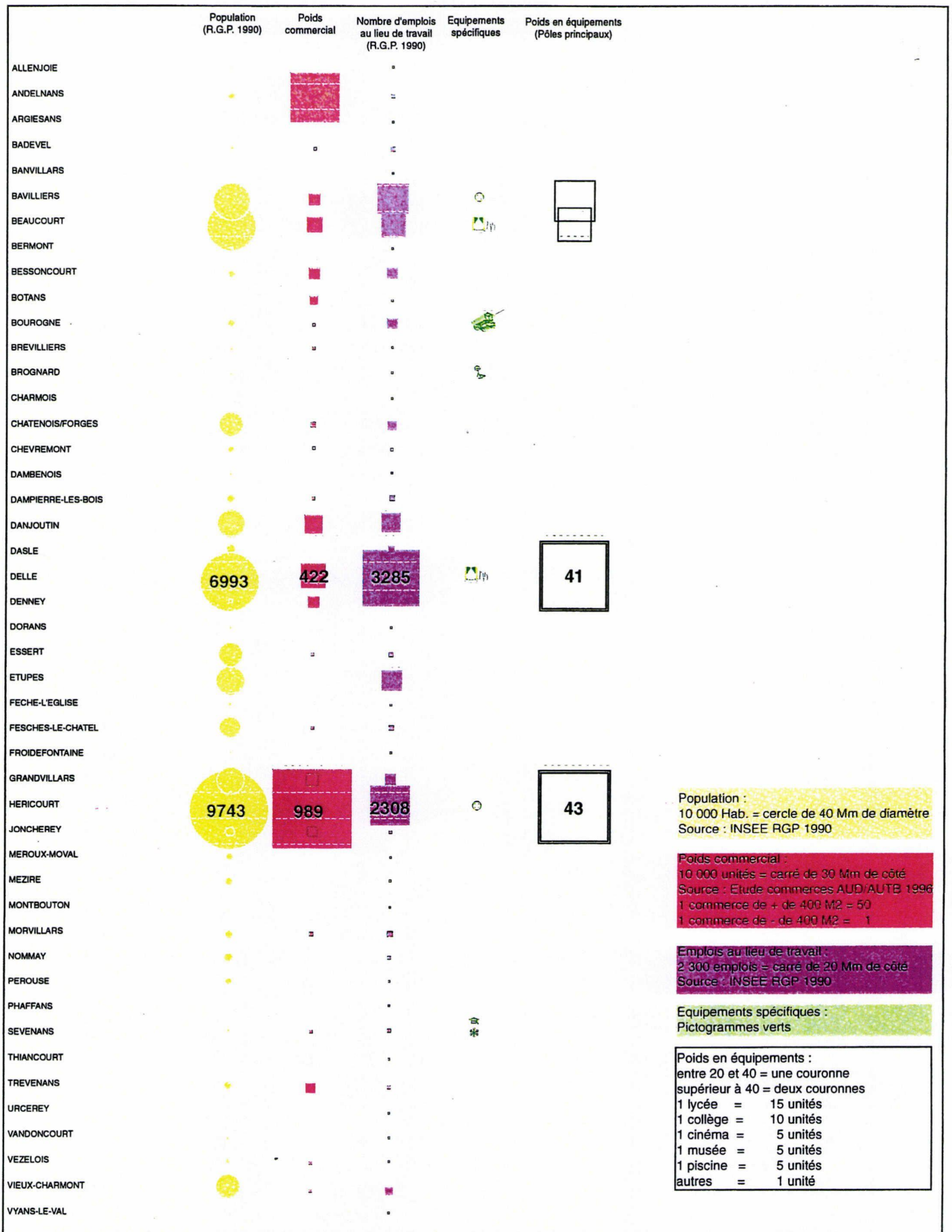
Le **pôle urbain** désigne au sein de la flaque urbaine mélangée et indifférenciée de l'urbanisation ou dans un espace plus diffus, les points éminents qui - généralement placés à un noeud de circulation - exercent de manière significative et discriminante, une ou plusieurs fonctions urbaines.

Ces fonctions peuvent être de niveau différent et sont localisées là pour des objectifs fonctionnels d'usage.

Dans ce sens le pôle permet de définir la notion de structure de ville en réseaux urbains.

Chacun des pôles participe au réseau urbain (le réseau économique, social et culturel) qui est inscrit par delà le territoire communal et la place de la ville dans une hiérarchie établie.





HIERARCHIE DES POLES

Etude d'aménagement de l'espace central interurbain

Maître d'ouvrage Aire Urbaine 2000 - Fond de carte : origine IGN. Droits réservés - décembre 1997

