



Direction de l'Urbanisme



COMPTE-RENDU DE RÉUNION

Partage du Diagnostic « Mobilité »

Révision du PLU

Date de la réunion : 12 avril 2013

Lieu : Mairie de Belfort

PARTICIPANTS :

M. Hubert BELZ, Adjoint à l'urbanisme – Ville de Belfort
M. Bertrand CHEVALIER, Adjoint à la circulation – Ville de Belfort
Mme Patricia DEROUSSEAU-LEBERT, Directrice du service Urbanisme – Ville de Belfort
M. Jean-Pierre CUISSON, Directeur Général Adjoint des Services Techniques – Ville de Belfort

M. Romain COURTET, DDT90
Mme Charline COUTHERUT, SMTC90
Mme Colette DAZY, Association des Usagers des Transports de l'Aire Urbaine
M. Jean-Pierre RAZE, Association des Usagers des Transports de l'Aire Urbaine
Mme Léa BEZARD, Velocampus du Lion
Mme Michèle GREIF, Véloxygène
M. Bernard TOURNIER, AMPB (Association pour la modernisation de la ligne 4 Paris-Belfort)

Mme Hélène KAUFFMANN – Assistante d'Etudes – AUTB
Mme Anne-Sophie PEUREUX, Chargée d'Etudes principale – AUTB
M. Bruno VIDALIE, Directeur – AUTB

Excusés :

M. Marc ROVIGO, SMTC
M. Pascal BROGGI, SMTC

M. Belz (Ville de Belfort) ouvre la réunion et propose un tour de table.

Il rappelle les objectifs de la révision du PLU et l'obligation réglementaire de le « grenelliser » avant le 31/12/2015 (date d'approbation). Le nouveau Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD) est attendu pour la fin 2013 ; ses orientations seront issues des éléments et des enjeux dégagés dans le diagnostic.

Ce dernier, actuellement en cours d'élaboration, aborde plusieurs thématiques. Afin de l'alimenter, la Ville de Belfort a souhaité le partager avec les acteurs professionnels, les associations et les organismes publics et institutionnels.

Cinq réunions de partage ont donc été programmées. Celle du jour, sur le thème de la mobilité, constitue la deuxième de ces réunions.

M. Belz (Ville de Belfort) indique que plusieurs projets sont en cours dans ce domaine : Optymo, le pôle d'échange multimodal ou encore la gestion du stationnement en cœur de ville.

Pour compléter ses propos, Mme Derousseaux-Lebert (Ville de Belfort) ajoute que les réunions de partage du diagnostic doivent faire apparaître des tendances ; il est demandé aux acteurs de faire connaître leur vision prospective.

Le lien avec le PLU n'est pas immédiatement évident mais il existe une forte relation entre la mobilité et l'urbanisme, renforcée avec le Grenelle de l'Environnement :

- offre en transport en commun,
- offre en stationnement,
- protection de l'environnement.

Mme Kauffmann (AUTB) présente le diagnostic mobilité.

Concernant la carte de la page 6 sur les déplacements du pôle urbain vers l'extérieur, Mme Coutherut (SMTC) suggère d'intégrer les entrants.

Mme Dazy (AUTAU) souhaite connaître la part transport en commun modal depuis Optymo.

Mme Coutherut répond qu'il est difficile de le savoir tant qu'il n'y a pas de nouvelle enquête ménage.

Une telle enquête a lieu tous les 10 ans, dès lors que l'Etat la finance. La dernière a été commandée par le Syndicat Mixte de l'Aire urbaine (SMAU).

L'AUGMENTATION DU TAUX DE MOTORISATION

M. Raze (AUTAU) relève qu'il est de plus en plus difficile d'entrer dans Belfort en voiture par le Sud et même par l'Est.

M. Courtet (DDT90) signale que les enjeux principaux concernent les piétons et les deux roues, il regrette que les statistiques ne les différencient pas et distinguent simplement les deux roues motorisés ou non.

Il demande à ce que la source des cartes DDT soit précisée avec l'indication « observatoire DDT ».

Mme Kauffmann indique que la hausse des véhicules technologiques contribue à l'augmentation du taux de motorisation.

M. Raze et Mme Coutherut estiment que ces propos doivent être plus nuancés car la technologie automobile ne constitue pas la principale cause de hausse de la motorisation.

LE STATIONNEMENT

Mme Drousseaux-Lebert réexplique que la problématique du stationnement liée aux permis de construire et l'impossibilité d'exiger les plans intérieurs d'une construction. Par conséquent, il n'est plus possible, dans le cadre de l'article 12 du PLU, d'exiger la création d'un nombre de places par logement.

Il convient désormais de raisonner en m² de surface de plancher. Cette difficulté est accentuée en matière d'habitat, puisqu'il est impossible de différencier le collectif de l'individuel.

L'équilibre entre « créer du stationnement » et « limiter l'usage de la voiture » devra être trouvé.

Enfin, Mme Drousseaux-Lebert ajoute que la participation pour non réalisation d'aires de stationnement sera supprimée en 2015.

Pour M. Chevalier (Ville de Belfort), la vraie question est celle du taux de motorisation et de l'envahissement des voitures : + 25 % par ménage. Cette hausse a un impact sur les règles d'urbanisme : on observe une transformation des rues, avec des allées de voitures de part et d'autre de la chaussée et la nécessité d'intervenir sur les sens de circulation des rues.

Mme Coutherut signale, qu'à compter du mois de décembre, 200 voitures en auto-partage seront mises à disposition.

M. Tournier (AMPB) remarque que beaucoup de jeunes ont des voitures en mauvais état (constat Rue Roosevelt) et se demande comment inciter les jeunes à prendre les transports en commun.

Le taux de motorisation est plus faible dans les quartiers aux revenus les plus modestes, là où les actifs travaillent loin de leur domicile.

M. Belz confirme que l'Aéroparc de Fontaine a été mis en place pour gérer les flux entre Sochaux et Mulhouse.
Les entreprises gèrent le transport des salariés.

M. Cuisson (Ville de Belfort) revient sur l'évolution des normes et rappelle l'esprit de la loi sur l'air de 1996. L'objectif poursuivi consistait à adapter les normes de stationnement en cœur de ville en tenant compte des plans de mobilité adoptés. Ainsi, il pouvait être décidé de favoriser le stationnement des riverains pour leur éviter l'obligation de prendre leur voiture en journée.

LES PARKINGS RELAIS

Mme Dazy indique que pour diminuer l'usage de la voiture, il est nécessaire de disposer de parkings relais en périphérie ; Mme Dazy demande quel est le bilan de la fréquentation du parking de Danjoutin.

M. Chevalier répond que la fréquentation est quasi nulle. Sont évoqués, les parkings Rouget de Lisle, qui n'a pas le statut de parking relais, et le devenir de la place Robespierre.

M. Belz constate que ces parkings fonctionnent bien, dès lors qu'ils sont proches du centre.

M. Raze se demande si de tels parkings sont adaptés à une ville moyenne comme Belfort.

Mme Dazy ajoute que l'attractivité du centre-ville est également un atout, qui semble à l'heure actuelle manquer à Belfort.

Pour M. Belz (Ville de Belfort), les actions menées, notamment au niveau de la Place d'Armes, vont dans ce sens et « repoussent la voiture ».

En effet, s'il est possible d'accéder au centre-ville en voiture et de s'y garer, le parking relais ne joue pas pleinement son rôle, comme c'est le cas à Mulhouse.

LA HALTE DES TROIS CHENES

Mme Dazy remarque qu'il convient de parler d'arrêt ou de halte mais pas de gare. Le lieu « n'est pas matérialisé » ; elle précise que cet arrêt permet de desservir l'hôpital et le lycée Follereau. M. Tournier ajoute que l'arrêt est également desservi par la ligne Belfort-Vesoul.

OPTYMO II – L'AVENUE WILSON

Mme Dazy réagit aux photos de « l'après Optymo II, Avenue Wilson ». Elle estime qu'il n'est pas réaliste de montrer une seule voiture en circulation.

Mme Coutherut précise qu'il s'agit de montrer les aménagements.

M. Chevalier indique que la situation aux heures de pointe doit certainement être différente.

M. Tournier s'inquiète des conditions de stationnement devant la gare et de la conservation de l'Avenue Wilson en tant qu'axe de transit nord/sud.

M. Cuisson rectifie ce point de vue en indiquant qu'un axe de transit concentre 60 à 70 % du trafic, ce qui n'est pas le cas de l'Avenue Wilson, qui sert plutôt de desserte au centre-ville.

Il rappelle que la plupart des gares connaissent de tels aménagements et constate que les gens ont tendance à exiger qu'on circule aussi bien à Belfort en période d'heures de pointe et en dehors de celles-ci, ce qui est impossible.

LES MOBILITES DOUCES

Mme Dazy s'interroge sur la distinction entre une zone 30 et une zone de rencontre.

Mme Kauffmann indique que les zones 30 sont dotées d'aménagements particuliers : dos d'âne, rétrécissement, signalétique.

La zone 20 se caractérise plus par des marquages au sol, des espaces matérialisés voitures/piétons.

Par rapport à la carte des relations piétonnes, Mme Coutherut signale qu'il serait intéressant d'intégrer le projet Optymo (ex : passage Rabin).

M. Courtet propose d'intégrer des réflexions sur les livraisons. Il s'interroge sur « l'après Optymo », notamment en matière de desserte des commerces.

Mme Derousseaux-Lebert rappelle qu'il ne s'agit pas d'élaborer un Plan de Déplacement Urbain (PDU).

M. Raze aimerait que l'on n'assimile pas les piétons et les cyclistes, comme c'est le cas sur le quai Vauban (il souhaite un espace dédié à chacun).
Il se dit favorable aux « phases piéton » aux feux.

M. Chevalier affirme que seul le carrefour Carnot est muni d'un tel dispositif où le feu piéton est vert quand le véhicule tourne à droite.

M. Cuisson indique que les phases traversées piétonnes sont uniques au carrefour des rues Parmentier et de la Croix du Tilleul qui est un carrefour isolé. En revanche la généralisation de ce dispositif aux carrefours très sollicités de la ville se heurte à des difficultés et entraînerait une congestion qui ne serait pas acceptée.
Il est évoqué la traversée difficile du carrefour de l'Avenue de la Laurencie et de la Rue du Magasin.

Mme Coutherut signale que les liaisons douces Optymo doivent être ajoutées à la carte de la page 37 (relations piétonnes)

Mme Dazy souhaite connaître les caractéristiques et qualités techniques de ces pistes (piste ou bande cyclable, double-sens, signalétique, etc) et précise l'existence d'une initiative d'une association étudiante mettant à disposition 90 vélos (donc en sus des vélos VLS Optymo)

Mme Dazy s'interroge sur l'utilisation des trottoirs, notamment rue de l'As de Carreau : pourquoi une telle largeur ? Cycles et piétons vont-ils cohabiter ?

Elle dit préférer les pistes cyclables aux bandes cyclables. Avec l'appui des arguments de M. Courtet, elle évoque également la question de l'urbanisme commercial, de la desserte des zones commerciales et la nécessité des parkings relais.

Mme Coutherut indique qu'une meilleure desserte de la zone de Bessoncourt est à venir.

M. Vidalie (AUTB) revient sur l'enjeu de la mobilité à Belfort, qui contribue à créer une dynamique urbaine et renforce l'attractivité du territoire.

Avec Optymo, on assiste au développement de l'offre et Belfort suit le développement de cette offre en quantité et en qualité. Cet ensemble permettra la réalisation d'opérations d'urbanisme.

En fin de réunion, Mme Dazy souhaite savoir si d'autres réunions de partage du diagnostic ont été programmées.

Il lui est répondu que d'autres réunions interviendront en mai et en juin sur les thèmes de :

- l'activité économique, l'emploi et les équipements, le 6 mai 2013 ;
- les milieux naturels et la consommation foncière, le 20 juin 2013 (*).

Par ailleurs, il est possible d'écrire des observations et remarques dans le registre ouvert au service urbanisme de la mairie ou sur le site internet du PLU à l'adresse suivante : revisionduPLU@mairie-belfort.fr

L'ordre du jour étant épuisé, M. Belz lève la séance.

(*) : réunion reportée au 28/06/13