



Belfort - Besançon - Montbéliard - Mulhouse

# 4<sup>ème</sup> rencontre des agences d'urbanisme de l'espace Rhin-Rhône

La mobilité, une composante de l'aménagement

À Belfort, le 19 juin 2014



# Programme

- 9 h 15**                    **Accueil des participants à la CCI 90**  
1 rue du Docteur Charles Fréry 90004 Belfort
- 9 h 45**                    **Séance introductive**
- 10 h 15**                    **Contributions des agences d'urbanisme**  
**Belfort :** *Des données urbaines précises et vivantes pour optimiser le réseau*  
*Hélène Kauffmann et Boris Loichot*  
Géoanalyse et description fonctionnelle des arrêts de bus dans le Territoire de Belfort.
- Besançon :** *Etudes haltes ferroviaires*  
*Marie-Noëlle De Oliveira et François Runge*  
Adapter le développement communal au transport en commun : l'exemple des haltes ferroviaires dans l'agglomération du Grand Besançon.
- 11 h 00**                    **Pause**
- 11 h 15**                    **Montbéliard :** *La mobilité, indicateur métropolitain de développement durable*  
*Samuel Widmer*  
Avec une approche intégrée et territorialisée, l'ADU croise les visions aux différentes échelles, du global, au local. Exemple avec les indicateurs de mobilité.
- Mulhouse :** *Configuration des réseaux transports collectifs de la région mulhousienne à l'horizon 2030*  
*Stéphane Dreyer*  
Bâtir une ossature de transports collectifs forte, à plusieurs échelles, répondant aux grands enjeux environnementaux, de déplacements, d'articulation urbanisme / transport.
- 12 h 00**                    **Synthèse générale**
- 12 h 30**                    **Parcours illustré dans la vieille ville**
- 13 h**                        **Déjeuner au restaurant *Aux 3 maillets* à Belfort**
- 14 h 30 -17 h**            **Circuits thématiques au choix**  
Techn'Hom : cœur économique du territoire  
Malsaucy et les Eurockéennes : polyvalence d'un espace naturel

## Renouvellement de la déclaration d'intention

*Le 30 Avril 2010, avec la signature de la charte des agences d'urbanisme de Rhin-Rhône, prenait forme le réseau transrégional qui a perduré jusqu'à ce jour et qui souhaite prolonger son action.*

*Les enjeux n'ont guère changé : accompagner la construction métropolitaine et constituer un réseau de nos ingénieries de l'aménagement.*

### L'ESPRIT D'AGENCE

Les quatre agences d'urbanisme défendent un état d'esprit qui les conduit en même temps à être proche de la réalité du terrain et à prendre du recul. Pour « coller au terrain », il faut une polyvalence et une implication totale auprès des décideurs. Pour anticiper et prendre de la hauteur, il faut mesurer et analyser en continu les évolutions des faits (l'économie, la société, l'environnement). En cela les observatoires, le travail sur la donnée, sont tournés vers l'avenir, car l'urbanisme est anticipation. La possibilité de travailler en réseau améliore considérablement la lecture des enjeux.

### LA PROBLÉMATIQUE DES GRANDS TERRITOIRES

Ensemble, les quatre agences d'urbanisme de Rhin-Rhône sont en mesure de contribuer à l'élaboration de stratégies pour les grands territoires. Elles le feront avec compétence pour les deux raisons suivantes :

- ensemble, elles couvrent le territoire géographique de la Franche-Comté et du Sud Alsace, qui reste un espace pertinent;
- leur expérience du terrain éveille leur regard sur la force des liens intra-régionaux, sans lequel le passage à l'échelle supérieure ne peut réussir.

À plusieurs reprises nos agences d'urbanisme ont coopéré sur ce sujet et elles restent disponibles pour apporter au débat l'éclairage des faits incontournables : hiérarchie des services, fonctions supérieures, flux économiques, évolution des mobilités, partenariats et tissus d'échanges, bassins de vies, liens socio-culturels, ...

### LA COOPÉRATION TECHNIQUE

Elle est l'autre ressort qui tend notre réseau. Cela se fait aisément par proximité entre des agences d'urbanisme dont les professionnels se connaissent suffisamment pour confronter directement leurs expériences.

Les journées annuelles consacrées à un thème sont l'opportunité de le faire savoir. Nombre de thématiques sont ouvertes : le foncier (sa traçabilité, sa maîtrise), la planification (cohérence territoriale, grenellisation, intercommunalité), l'aménagement durable, l'habitat, les nouvelles mobilités, le patrimoine, et aussi le traitement de la donnée, la communication, l'information, l'animation des acteurs locaux.

Il pourrait être pertinent de faire évoluer à terme la notion de « réseau », qui se pratique essentiellement de l'intérieur, à celle de « pôle de compétences », pour ce qu'elle induit de reconnaissance générale.

En conséquence, les agences d'urbanisme renouvellent leur engagement partenarial de 2010 et conviennent de :

- favoriser le rapprochement des équipes en termes d'échanges d'expériences et d'assistance interne au réseau ;
- s'impliquer ensemble sur le terrain de la production et de l'échange de données et de développer collectivement les partenariats extérieurs allant dans ce sens ;
- communiquer ensemble par le moyen de publications et de rencontres périodiques ;
- permettre la production d'études conjointes au sein des programmes partenariaux ;
- faciliter le rapprochement des partenaires.

Fait à Belfort, le 19 juin 2014



## Une décennie exceptionnelle pour la mobilité

Partout en France, la mobilité est liée à l'organisation territoriale. Dans le Territoire de Belfort, on a observé ces 15 dernières années de grandes réalisations dans le domaine des déplacements prenant diverses formes : grandes infrastructures, nouveaux concepts de transports en communs (TC), diversification multimodale, gestion transmodale des offres de mobilité, etc. Le cas belfortain n'est pas isolé. Les villes qui nous entourent connaissent également des mutations en matière de mobilité : Mulhouse avec son réseau tramway et son tram-train, Montbéliard et le projet de réseau Bus à Haut Niveau de Service et Besançon avec la mise en service prochaine du tramway.

Le Territoire de Belfort se structure autour de grandes infrastructures routières comme l'autoroute A36 et la RN19. La mise à deux fois trois voies de l'A36 dans le début des années 2010 a accentué l'importance de cet axe Nord-Sud reliant la Franche-Comté à l'Alsace et à la région Rhône-Alpes. Dans le sens Ouest-Est, c'est la RN19 qui permet d'atteindre la Lorraine et la Suisse, d'autant plus qu'elle est directement connectée à la Transjurane, voie rapide progressivement ouverte dans le Canton du Jura d'ici 2016 (les premières réflexions à son sujet datent du début des années 80). Ainsi, ces deux grands axes connectent le département avec les territoires limitrophes et l'amélioration du réseau est continuellement en projet (aménagement de l'échangeur de Sevenans, intersection entre l'A36 et la RN19, par exemple).

Le réseau ferré a été porteur du fait territorial majeur de la décennie en 2011 avec l'ouverture de la LGV Rhin-Rhône. Depuis décembre 2011, les TGV mettent respectivement 2h30 et 2h40 minutes pour relier la gare de Belfort-Montbéliard à Lyon et Paris. Au niveau local, l'étoile ferroviaire belfortaine se verra renforcée par la réouverture de la ligne Belfort-Delle en 2016 (fermée depuis 1992) dont l'intérêt majeur est l'ouverture au réseau suisse et la connexion au TGV, ainsi que l'électrification de la ligne Belfort-Epinal.

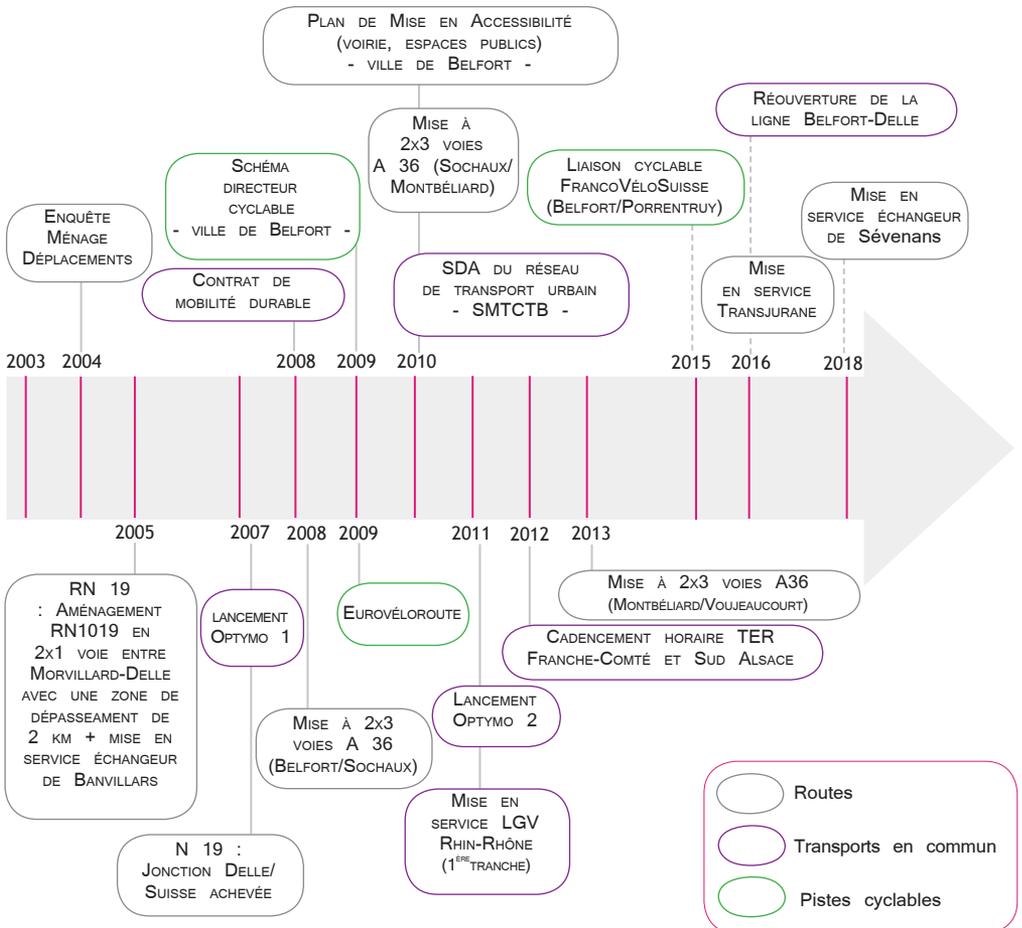
Au niveau des transports collectifs routiers, ce sont les lois sur l'Air (LAURE - 1996) et sur la Solidarité et le Renouvellement Urbains (SRU - 2000) qui sont les prémices légaux des mutations et de la modernisation du réseau belfortain des années 2000. C'est notamment en 2007 que le réseau connaît un véritable changement ; il est entièrement restructuré. La Compagnie des Transports de la Région de Belfort est alors remplacée par Optymo. Le réseau dans son ensemble (développement, commercialisation, marketing, communication) devient plus performant et plus écologique (flotte de véhicules fonctionnant au Gaz de Pétrole Liquéfié par exemple).

Après 7 ans de fonctionnement, Optymo a concrétisé une nouvelle étape en 2013 avec Optymo Phase II et l'instauration d'une offre intermodale. En plus du service de bus (dont certaines lignes de Bus à Haut Niveau de Service), vélos et autos sont en libre-service et peuvent être utilisés avec le même Pass que les bus. Le service Optymo dans sa globalité propose alors des alternatives à la voiture individuelle. Pour information, 38% des habitants du département possèdent un Pass Optymo en janvier 2014.

Alors qu'Optymo met à disposition des vélos en libre-service depuis avril 2013, le Conseil Général et les communes ont structuré un réseau d'infrastructures cyclables de proximité et d'intérêt local à l'échelle du département. Ces voies cyclables se sont développées autour de deux axes structurants plus globaux : l'Eurovéloroute et la FrancoVéloSuisse.

Sur l'ensemble des domaines et infrastructures liés à la mobilité, un réel travail de maillage et d'interconnexion est réalisé. Ces changements se sont inscrits dans **une dynamique territoriale longue**, qui a concouru à la hausse d'un niveau général de services, en lien avec des fonctions supérieures et entraînant de l'investissement qualifiant le territoire : **espace médian, dynamiques transfrontalière et transrégionale**, renforcement des liens territoriaux belfortains, engouement des acteurs économiques autour du TGV, etc. Sur l'aspect social, les mutations de la mobilité sont en lien avec des pratiques quotidiennes nouvelles, **plus flexibles, plus écologiques**, potentiellement moins coûteuses et portées par des comportements décomplexés vis-à-vis de la culture automobile du siècle précédent.

### La mobilité en quelques dates



## Des données urbaines précises et vivantes pour optimiser le réseau

### Carroyage et arrêts de bus : pour mieux comprendre les déplacements dans le Territoire de Belfort

Élaborer ces bases de données a pour but premier de créer des outils de travail pour le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort.

La première base renseigne le carroyage\* population et emploi, donnant ainsi un aperçu de la densité humaine sur l'ensemble du département. La seconde base de données renseigne différents indicateurs pour les arrêts de bus suburbains du réseau Optymo. Sur le long terme, les bases de données permettront d'alimenter les études élaborées par le SMTC et l'AUTB. Elles apportent des éléments de diagnostic mis à jour régulièrement. Elles ne sont donc pas des finalités en soi mais des aides pour les futures études ayant pour sujet la mobilité.

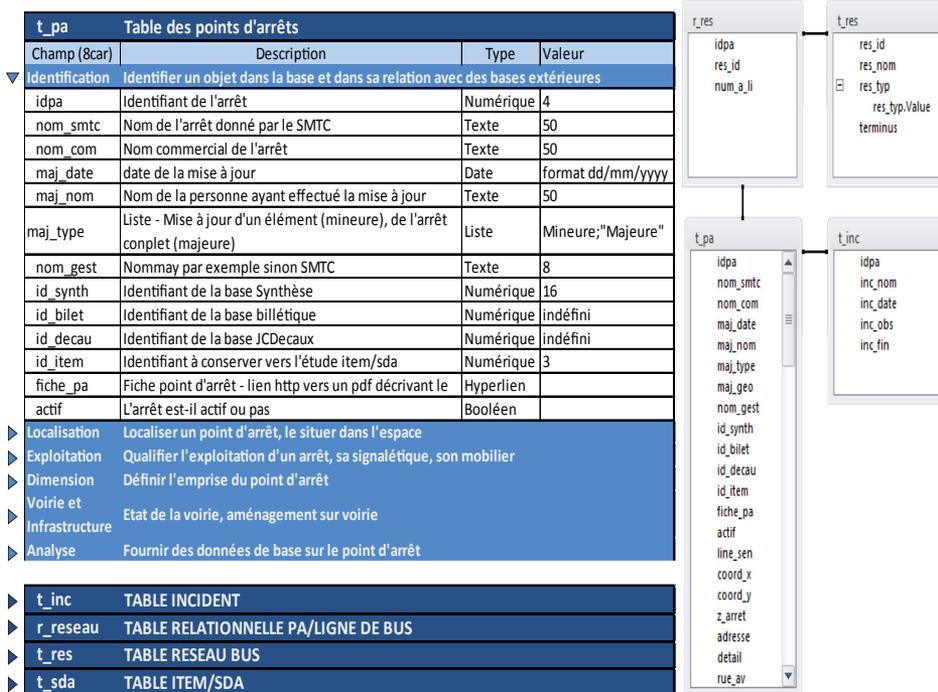


Illustration 1 : Exemples d'indicateurs et arborescence pour créer la base de données « arrêts de bus » (source : AUTB)

\* : « Un carroyage est un découpage de l'espace géographique en mailles régulière de forme carrée et de taille fixe. Les carroyages permettent une vision impartiale des phénomènes et sont naturellement à même de mettre en évidence les zones à enjeux ». (Définition INSEE)

## Zoom sur les fiches descriptives des arrêts de bus

À partir d'un travail de terrain et des bases de données, des fiches d'identités par arrêt permettent une connaissance précise du réseau. D'un seul clic, l'ensemble des informations est disponible.

Nom	
<b>Rouches R</b>	
Arêt	Bancs
Rouches	1
gps_date	Poteau
2014-01-10 13:19:25	1
Abri	
1	



Illustration 2 : Extrait de la fiche d'identité de l'arrêt « Rouches » (source AUTB)

## L'intervention de l'AUTB

Dans le cadre du partenariat entre le SMTC et l'AUTB, cette dernière a utilisé ses compétences en matière de Système d'Informations Géographiques, d'organisation et de structuration de données.

Choix, valorisation, relations des indicateurs et utilisation des logiciels adéquats ont permis la construction concrète des bases de données « carroyage » (population + emploi) et « arrêts de bus Optymo ». Ces bases ont été alimentées par un important travail de terrain s'appuyant sur les indicateurs validés en début de projet : géolocalisation précise des arrêts, descriptifs qualitatifs, ressources photographiques, etc.

Des premiers résultats en découlent : calcul de la population et de l'emploi dans un périmètre de 300 mètres autour de chaque arrêt (cf. Illustration ci-dessous à droite).

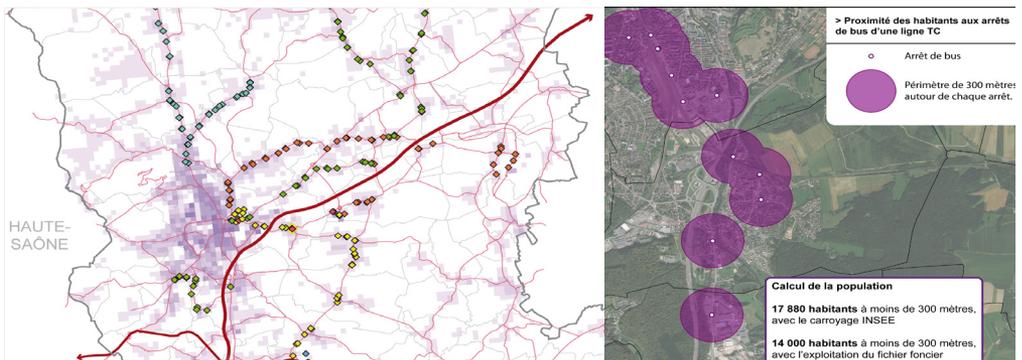


Illustration 3 : Premiers résultats : chiffres de population et emploi autour des arrêts de bus (source AUTB)

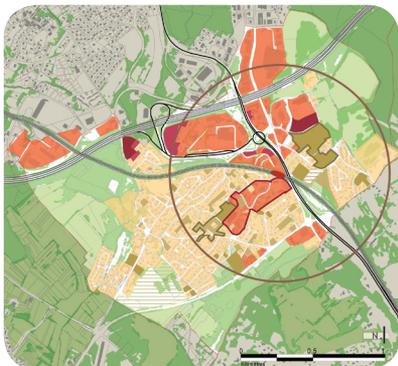
## Les études « haltes ferroviaires »

### Adapter le développement communal au transport en commun : l'exemple des haltes ferroviaires du Grand Besançon

#### Contexte de l'étude

Dans un contexte de forte mobilité marqué par le « tout automobile » et par l'augmentation des distances parcourues, l'amélioration et le développement des modes alternatifs à la voiture constituent un enjeu de premier plan. En ce sens, la création d'une gare TGV au nord de Besançon a offert l'opportunité de créer des haltes ferroviaires le long de la ligne reliant la gare Besançon Franche-Comté TGV à la gare Viotte du centre-ville de Besançon.

Ces nouveaux équipements (la première halte a été inaugurée à Ecole-Valentin en septembre 2013) sont désormais à intégrer aux réflexions portant sur le développement communal. L'AudaB a été mandatée par le Grand Besançon pour mener à bien les études d'opportunités permettant d'accompagner les communes dans leurs choix de développement et d'aménagement.



#### L'intervention de l'AudaB

La commune d'Ecole-Valentin, située en périphérie Nord de Besançon, possède une composition urbaine complexe : la présence du principal échangeur autoroutier de l'agglomération, une route nationale à 2x2 voies et la voie ferrée, scindant la commune en 2 parties, et une des 3 grandes zones commerciales du Grand Besançon.

L'AudaB a ainsi pu accompagner la commune au cours de 3 grandes étapes avec :

- L'élaboration d'un diagnostic permettant d'évaluer les forces et faiblesses de l'organisation communale actuelle et les dynamiques urbaines en matière de mobilité, d'habitat, d'économie, de centralités, d'évolution du paysage...
- La constitution de plusieurs scénarii d'évolution sur les bases d'un dialogue permanent avec les élus communaux et les services techniques du Grand Besançon ;
- La rédaction de fiches actions thématiques (modes doux, habitat, espaces publics...) offrant une aide pour une véritable portée opérationnelle, à terme, de cette étude.



Exemple de cartes de diagnostic (source : AudaB)



*Ecole-Valentin - Réaménagement d'espaces publics et de voiries (croquis : AudaB)*

### Les perspectives de l'étude

Cette intervention de l'AudaB à Ecole-Valentin a permis d'établir une méthodologie reproductible sur d'autres communes d'ores et déjà équipées, ou ayant un projet d'implantation de halte ferroviaire sur le territoire du SCoT de l'agglomération bisontine. En effet, dans le cadre de la définition de son armature urbaine, le SCoT met l'accent sur le développement des quartiers gares au sein des communes.

De par son rôle d'assistance aux communes, l'AudaB est chargée également de la bonne prise en compte des conclusions de ces études dans le cadre de l'évolution des documents d'urbanisme.

Actuellement, une deuxième étude est en cours sur la commune de Miserey-Salines dans le cadre de la future implantation d'une nouvelle halte et d'autres devraient suivre.



*La nouvelle halte d'Ecole-Valentin inaugurée en septembre 2013 (photo : AudaB)*

## La mobilité touristique

### Recenser les pratiques et améliorer la mobilité touristique dans le Pôle métropolitain Centre Franche-Comté.

#### Contexte de l'étude

Cette étude sur la mobilité touristique constitue la première du genre pour l'Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon dans le cadre des groupes de travail thématiques du Pôle métropolitain Centre Franche-Comté. Elle a pu voir le jour grâce au partenariat entre l'AudaB et la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon (CAGB), et notamment le service Culture, Tourisme, Sport et la Direction Stratégie et Territoire.

Ce travail a aussi mobilisé les acteurs du tourisme et des transports des cinq Établissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) membres du Pôle métropolitain Centre Franche-Comté côté français, ainsi que ceux du Tourisme Neuchâtelois-Montagnes côté suisse.

L'étude s'est déroulée en 3 phases.

Un diagnostic (*phase 1*) analysant l'offre de mobilité existante à partir des points d'entrée et de séjour des clientèles touristiques sur le territoire et l'offre reliant ces points. Les forces et faiblesses des offres de mobilité entre les zones de séjour principales et les sites touristiques figurant dans les agglomérations du pôle métropolitain (ainsi que Le Locle et La-Chaux-de-Fonds) ont été identifiées.

Le diagnostic a cherché également à étudier les manques en termes d'accès à l'information et à la commercialisation des solutions de mobilité touristique.

En plus de cette approche qualitative, un travail cartographique a donné une dimension spatialisée à l'étude (*phase 2*).



Dole - Collégiale



Lons-le-Saunier - Usine Bel



La Cluse - Le château de Joux



Vesoul - La Motte



Besançon - la boucle et la Citadelle Vauban (photos : AudaB)

Le traitement sous Système d'Information Géographique (SIG) de données géoréférencées mises à disposition par des partenaires (Région Franche-Comté et Comité Régional du Tourisme) ou créées à partir de sources externes (INSEE, IGN, RFF, VNF, etc.) a permis d'aboutir à une collection de cartes commentées, croisant différentes couches thématiques, pour analyser la complexité des problématiques de mobilité touristique.

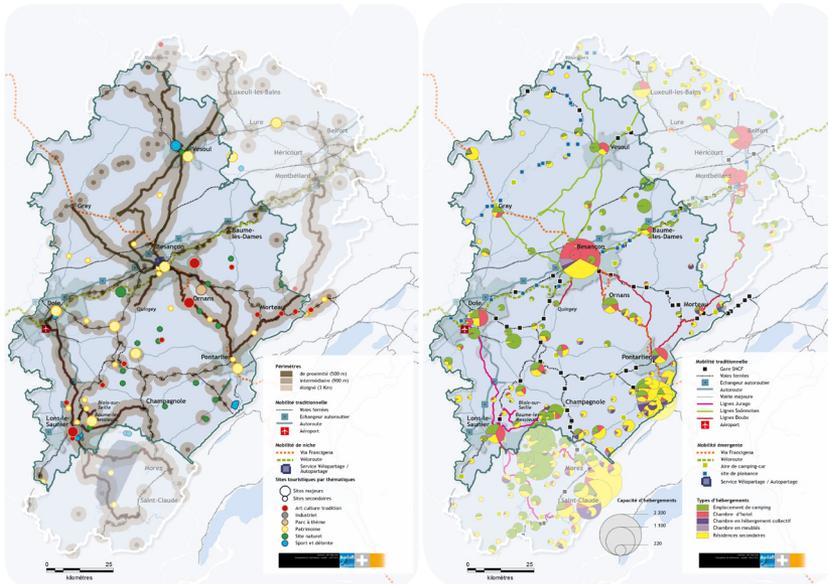
La **phase 3** a consisté à formuler des propositions d'amélioration pour le territoire basées sur les analyses précédentes et sur un benchmark de solutions innovantes.

### Principaux champs d'exploration pour la suite

- La gouvernance/coordination autour de l'offre de mobilité touristique ;
- L'information/promotion autour de l'offre de mobilité touristique ;
- L'ajustement de l'offre de mobilité touristique existante ;
- La création (à coûts constants) de nouveaux services et produits de mobilité touristique.

### Le rôle de l'AudaB

Cette étude a permis à l'équipe de l'AudaB de se familiariser avec cette nouvelle échelle « métropolitaine » en cours de construction sur le territoire et avec l'approche en réseau d'agglomérations. D'autres études et réflexions sont menées depuis par l'AudaB sur ce périmètre et notamment la rédaction de la stratégie globale du Centre Franche-Comté 2014-2020, permettant de définir les champs d'actions et le rôle du pôle métropolitain Centre Franche-Comté pour les années à venir.



Exemple de carte produite : l'offre de mobilité, les sites et l'hébergement touristiques (source: AudaB)

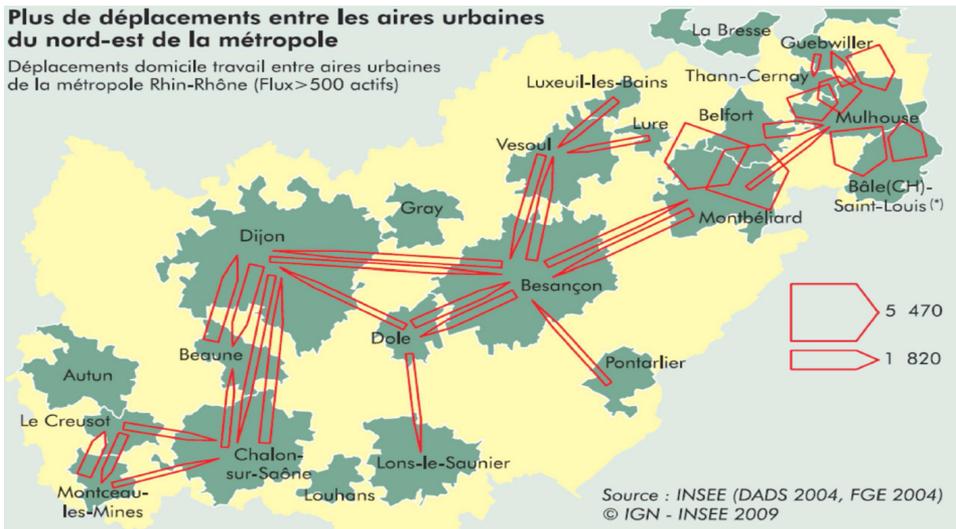
# La mobilité, indicateur métropolitain de développement durable

Le développement des échanges sont au cœur du processus de métropolisation, aujourd'hui à l'œuvre dans le monde entier. Cette évolution interroge l'organisation de nos territoires autour de nos villes et régions. Comment concilier dans ce cadre les impératifs parfois contradictoires de développement économique, de cohésion sociale et de préservation environnementale ? Au travers d'une approche intégrée et territorialisée, les indicateurs de développement durable de l'ADU visent à croiser les visions aux différentes échelles, du global, au local. Exemple avec les indicateurs de mobilité : fréquentation des réseaux de transport urbain, part modale des transports en commun, taux de motorisation, navettes domicile-travail...



source (ADUPM)

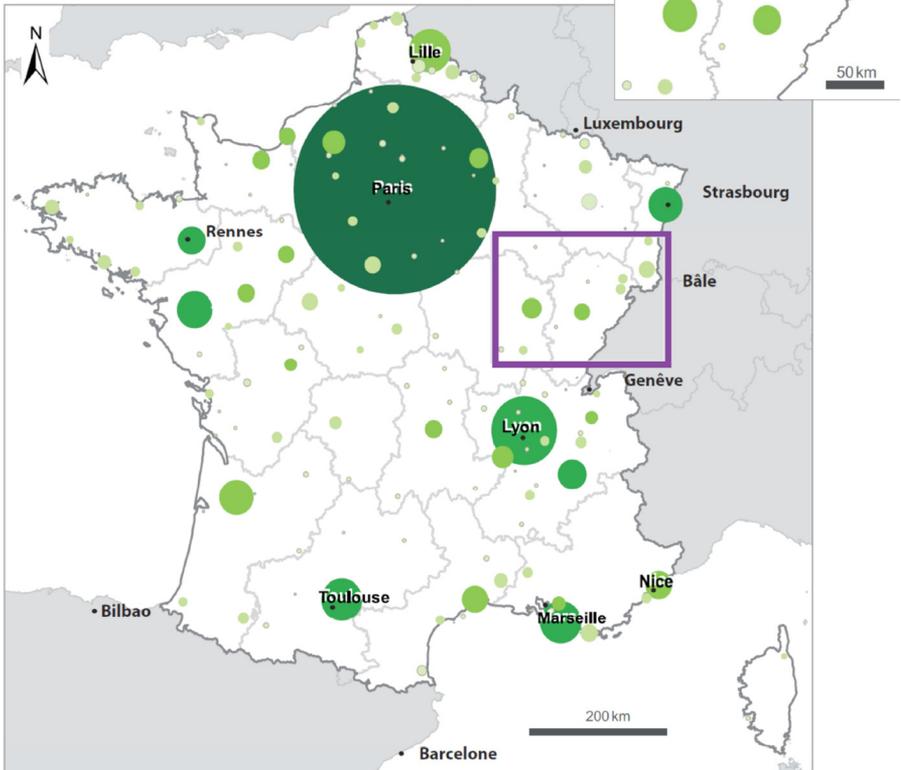
*Belfort-Montbéliard au cœur de l'axe Rhin-Rhône, aire urbaine® pilote sur les questions de transport et de mobilité à l'ère métropolitaine post-tram et TGV.*



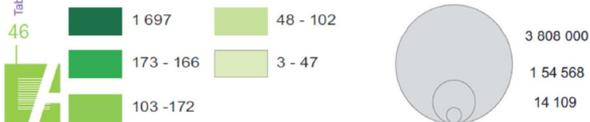
source (ADUPM)



Analyse par périmètre de transport urbain



Nombre de voyages par habitant    Nombre total de voyages (en milliers)

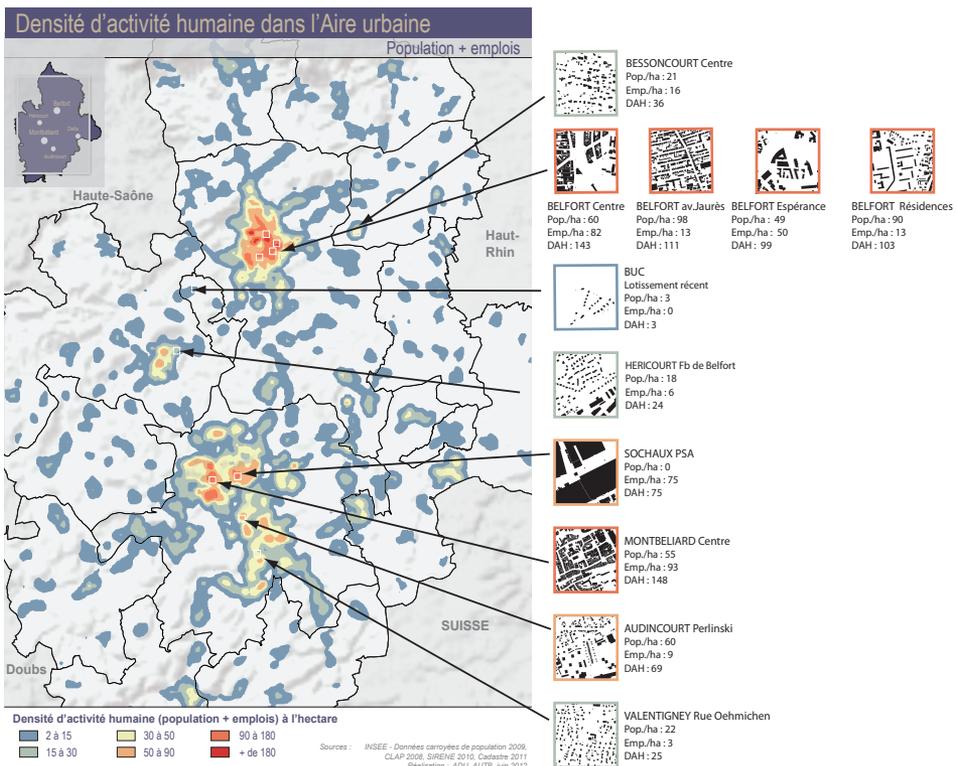


Source: Union des Transports Publics et ferroviaires, 2012  
Fond cartographique: IGN, 2011, ESRI, 2011  
Traitement: SIG ADU  
Réalisation: ADUPM, 2013

source (ADUPM)

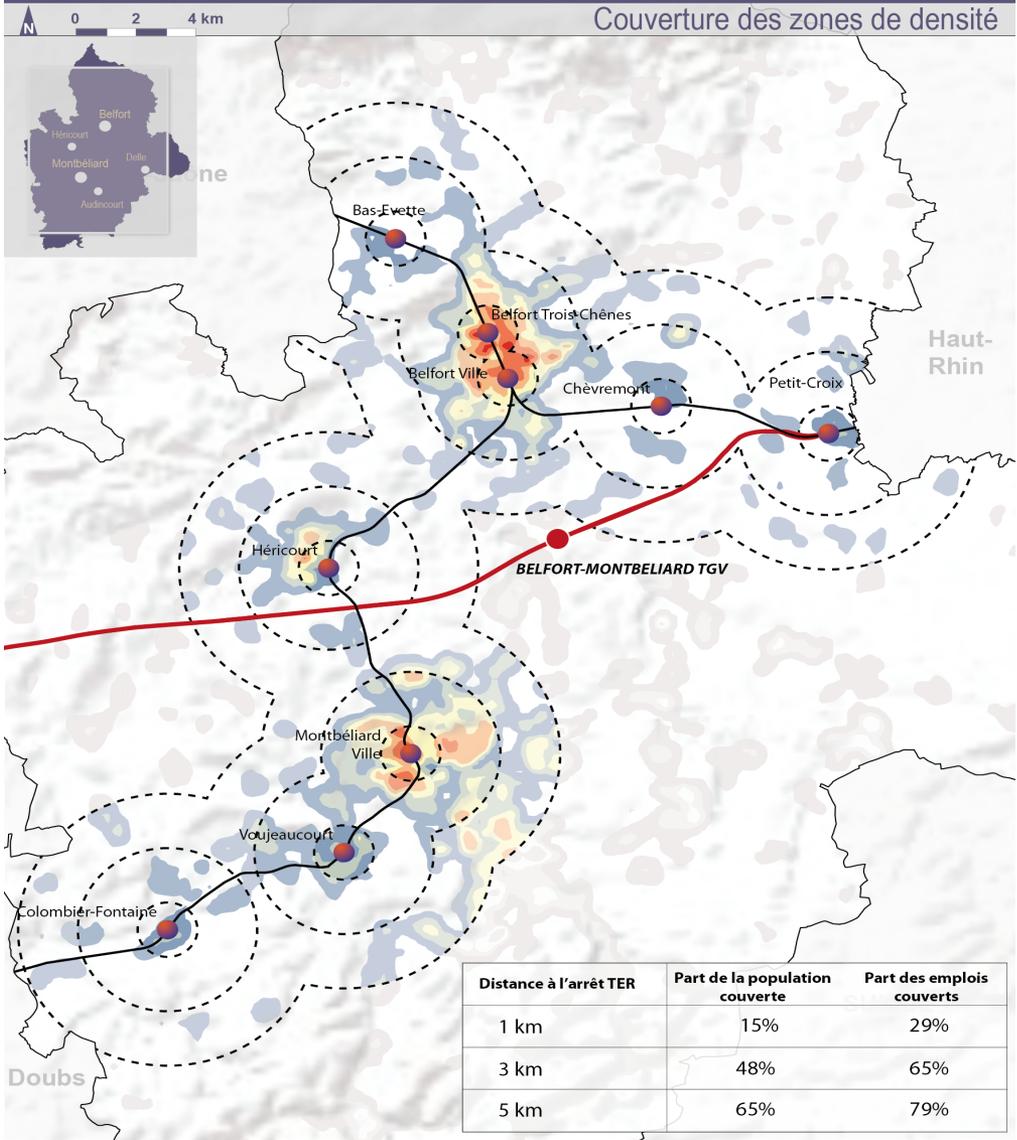
## Un tableau de bord des mobilités pour l'Aire urbaine

La mobilité est une thématique de travail forte de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle. Dans ce cadre, les deux agences d'urbanisme de Belfort et Montbéliard ont réalisé en 2012 un tableau de bord des mobilités. Celui-ci cherche d'abord à caractériser le territoire à desservir avec une cartographie fine des densités de population et d'emploi. Il s'intéresse ensuite à l'offre de transport qu'elle soit routière, ferroviaire ou urbaine. Enfin il analyse les déplacements eux-mêmes en établissant une carte des « territoires de mobilité » aux comportements de mobilité homogènes. Ce panorama est complété par une synthèse des projets respectifs des principales autorités organisatrices de transport de l'Aire urbaine.



# Réseau ferroviaire TER

## Couverture des zones de densité



Densité d'activité humaine (population + emplois) à l'hectare



Réseau ferroviaire en activité



Sources : IGN - BD TOPO 2009, ADUPM, AUTB

## Prendre en compte plusieurs échelles

### La stratégie d'accessibilité du Pôle Métropolitain Strasbourg-Mulhouse

#### Les agences d'urbanisme à la manœuvre

Le Pôle Métropolitain de Strasbourg-Mulhouse a été créé en décembre 2011. Il s'est engagé à élaborer un projet stratégique. Ce dernier comprend 4 volets : aménagement / développement urbain, économie/université, rayonnement métropolitain, stratégie d'accessibilité.

La réalisation du volet transport a été confiée à l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne (AURM) et à l'Agence de Développement et d'Urbanisme de l'agglomération Strasbourgeoise (ADEUS).

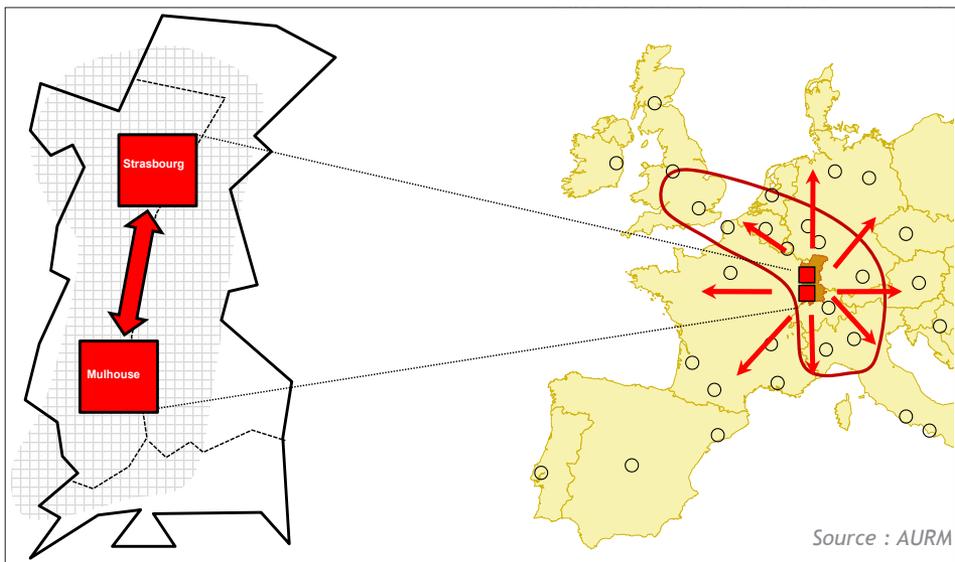
#### Le pôle : une courroie de transmission pour passer d'une échelle locale à une échelle européenne

Les territoires de vie s'élargissent de plus en plus. Les idées circulent, les biens s'échangent, les personnes se déplacent, ignorant les frontières et les périmètres institutionnels. Les aires urbaines forment des « systèmes urbains de proximité ».

Ainsi, les agences d'urbanisme ont travaillé à trois échelles géographiques : Strasbourg-Mulhouse, Rhin Supérieur, européenne.

Le Pôle Strasbourg-Mulhouse se situe à la croisée de ces échelles. Il a vocation à jouer le rôle de véritable courroie de transmission pour passer de l'échelle locale à l'échelle mondiale en passant par l'échelle européenne.

*Trois échelles mobilisées : Pôle Métropolitain, Rhin Supérieur, Europe*



## Les dorsales TER 200 et ICE connectées à Bâle et Offenbourg

À l'échelle du Pôle : organiser un espace de vie métropolitain

### À l'échelle du Pôle : organiser un espace de vie d'échelle métropolitaine

Il s'agit de conforter la dorsale Strasbourg-Mulhouse en facilitant l'usage de l'offre de transport collectif existante. La réalisation du raccordement ferroviaire à l'EuroAirport, la création d'un ticket multimodal (CTS/TER/Soléa) s'inscrivent dans cet objectif.

### À l'échelle du Rhin Supérieur : mettre en réseau la grande accessibilité

L'objectif est de mettre en réseau la richesse des offres ferroviaires TGV et ICE proposées à Bâle, Fribourg, Offenbourg, Baden-Baden et Karlsruhe. Le renforcement des liaisons ferroviaires transfrontalières est stratégique.



### À l'échelle européenne : porter une position commune sur les offres et les infrastructures de transport

L'ambition est de renforcer le rayonnement européen du pôle. Il s'agit d'améliorer ou de créer des connexions aux principaux centres politiques, économiques et universitaires situés en France et en Europe. Les agglomérations de Strasbourg et Mulhouse portent une position commune notamment pour soutenir l'achèvement des infrastructures ferroviaires stratégiques.

L'étude a permis d'exprimer une vision partagée des agglomérations de Strasbourg et de Mulhouse. Les deux agences ont rédigé le volet voyageur, les présentations, avec le pilotage du Pôle Métropolitain.

Lien vers l'étude :

<http://www.aurm.org/medias/etudothèque/2013/2013strametro-access2.pdf>

# Définir une ossature de transport collectif

## Configuration des réseaux transports collectifs de la région mulhousienne à l'horizon 2030

### Une étude stratégique pour les révisions PDU et SCOT

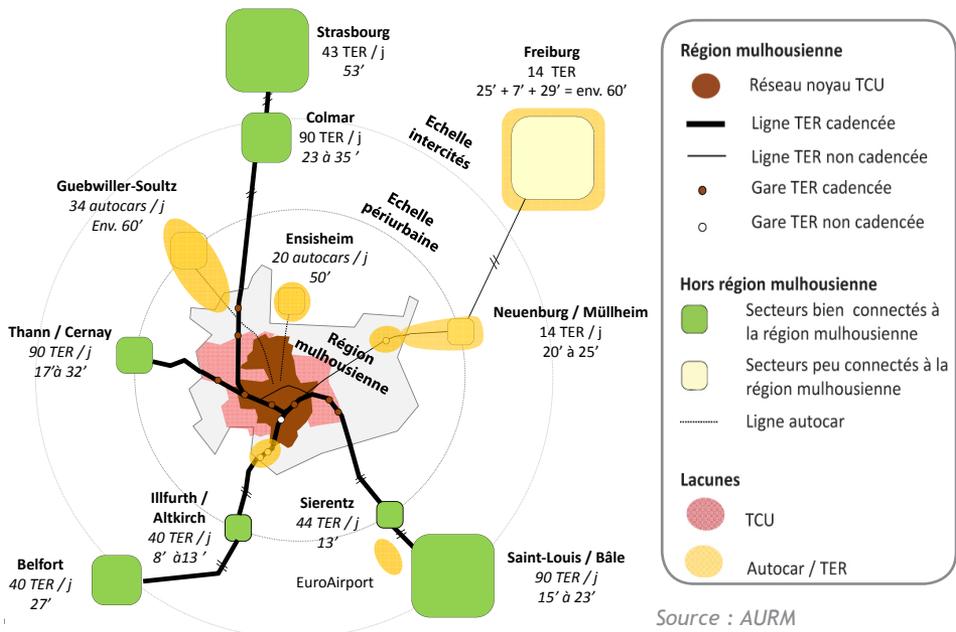
Le projet communautaire de Mulhouse Alsace Agglomération vise à mettre en place progressivement des lignes de bus à haut niveau de service. L'objectif affiché est d'augmenter de 25 % la fréquentation des transports publics d'ici 2025.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU) de la région mulhousienne est en cours de révision. Il a pour objectif de réduire de 29% les émissions de gaz à effet de serre générées par le transport routier d'ici 2025. Il vise également à réduire le nombre de km parcourus en voiture, à améliorer le cadre de vie... Le SCOT est également entré en phase de révision.

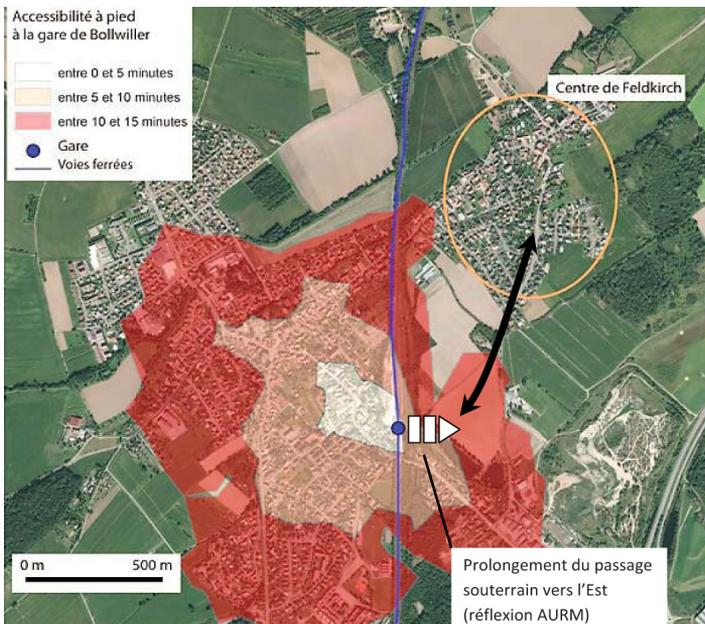
Les partenaires cherchent donc à disposer d'un cadre clair précisant les extensions possibles de transports collectifs à plusieurs échelles. Cela permettra par exemple de construire une politique d'articulation urbanisme / transport, de hiérarchisation des pôles d'échanges etc.

C'est dans ce cadre que s'inscrit l'étude de l'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne. Son objectif est de définir une ossature transport collectif forte à l'horizon 2030. Elle doit permettre d'éclairer les choix.

### Les offres transports collectifs à trois échelles présentant des lacunes



Source : AURM



Source : AURM

La gare de Bollwiller pourrait être accessible à pied depuis Feldkirch à condition que le passage sous les voies ferrées soit prolongé vers l'est.

### En emboîtant des échelles comme des poupées russes...

L'Agence a calé son travail sur trois échelles géographiques : région mulhousienne, périurbain et ville moyenne de proximité, intercity. Le transfrontalier a également été pris en compte. L'objectif recherché a été d'analyser les transports collectifs en place et les lacunes d'offre à ces 3 échelles.

### ... s'appuyant sur les outils SIG pour l'analyse de la couverture...

Pour apprécier le degré de couverture du réseau actuel et du réseau cible 2030, l'agence d'urbanisme a croisé les offres et la population au moyen du carroyage de population INSEE.

Une approche a été réalisée pour avoir un ordre de grandeur du nombre d'emplois par adresse. Ainsi, dans le cadre de l'étude, on a pu estimer la couverture, en nombre d'habitants et en nombre d'emplois, des extensions identifiées.

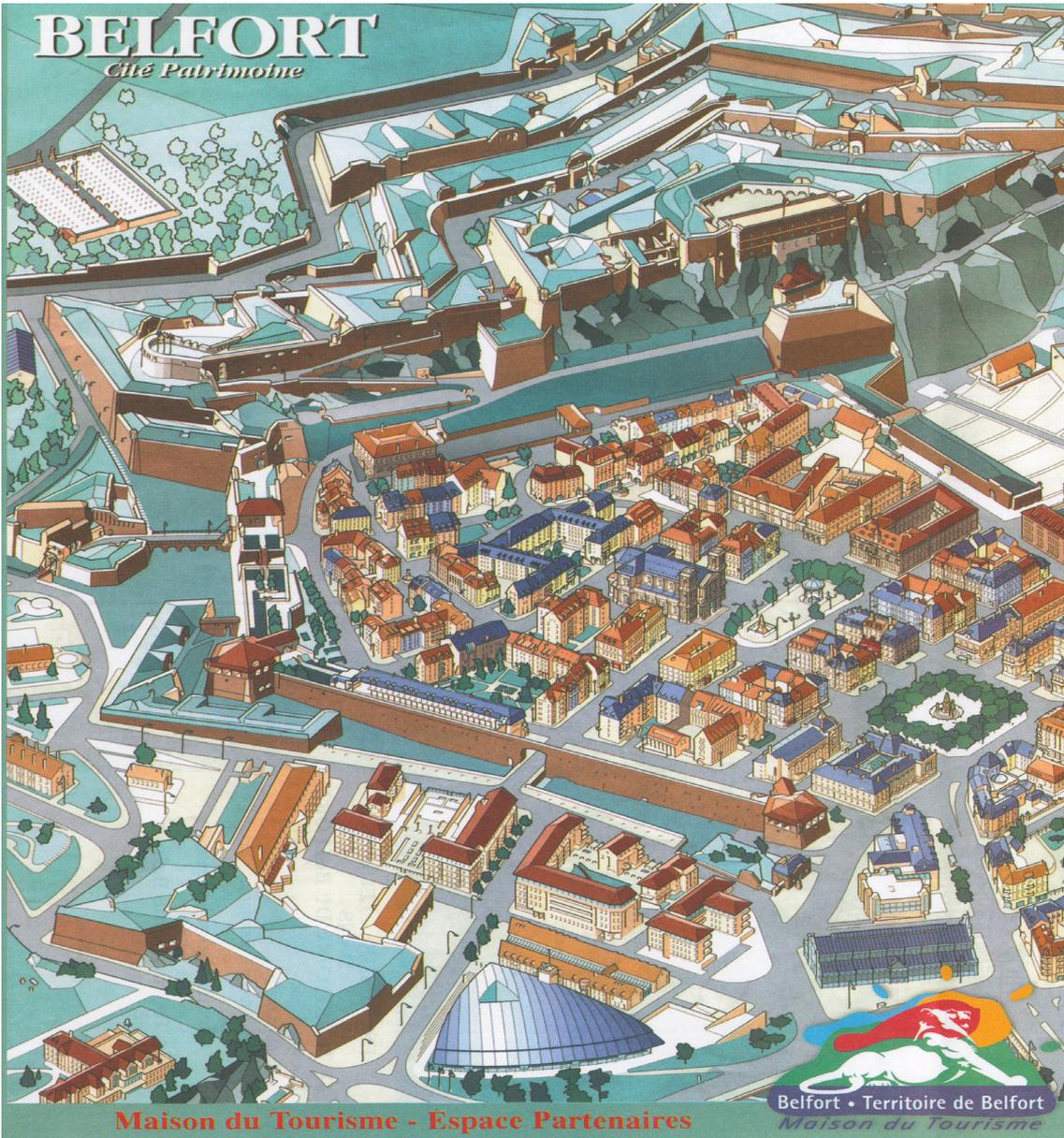
### ... permettant de construire une véritable stratégie à plusieurs facettes.

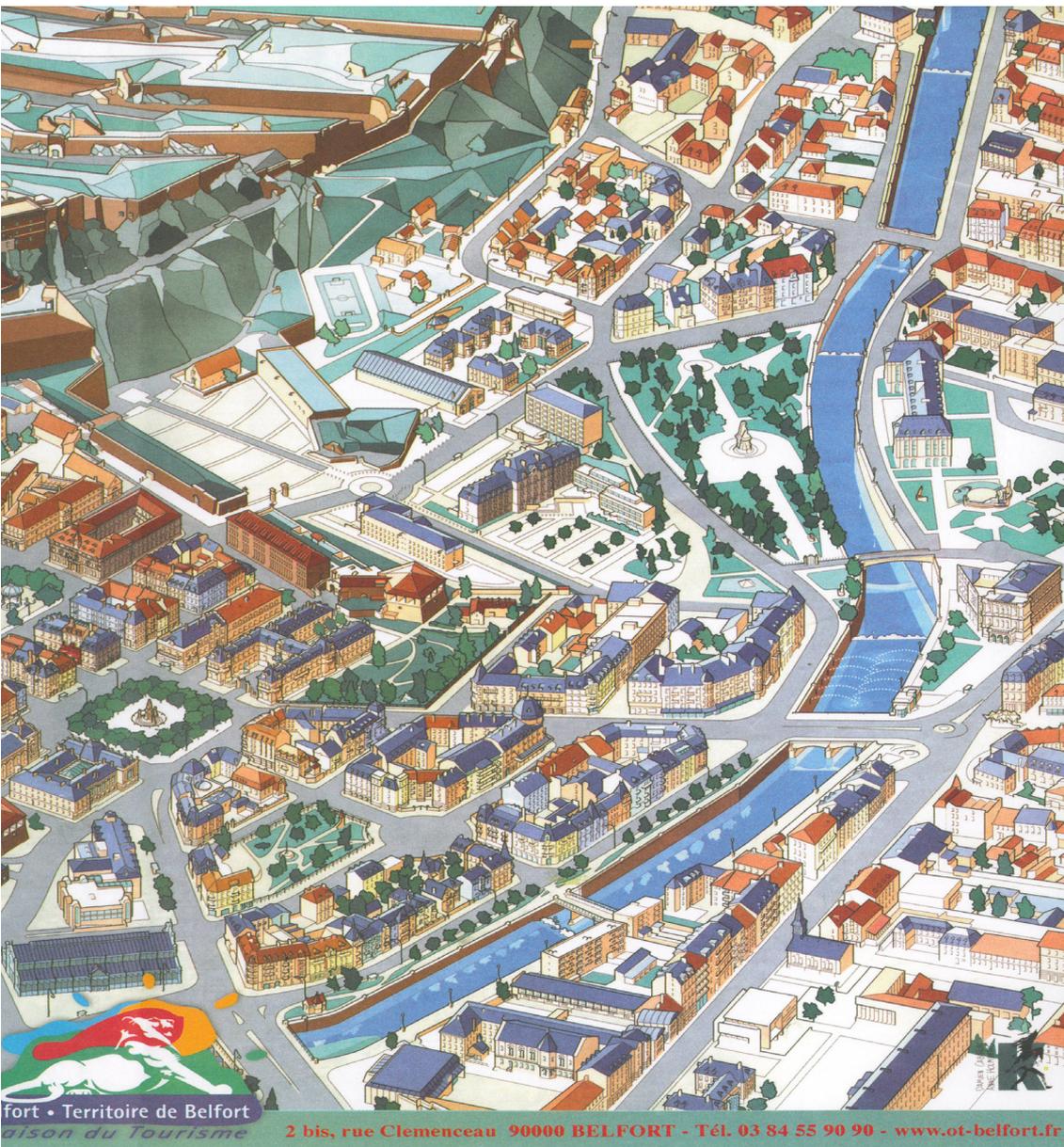
En effet, la stratégie TC s'est calée sur 3 axes de travail :

- 1er axe : consolider et renforcer les offres TC sur les lacunes de desserte ;
- 2ème axe : rendre plus attractifs les déplacements en TC ;
- 3ème axe : positionner les TC comme le support du projet de territoire de la région mulhousienne.

L'étude pourra notamment alimenter la réflexion sur la mise en place de « contrats d'axes ». Les résultats seront disponibles fin 2014.

## La vieille ville





Fort • Territoire de Belfort  
Maison du Tourisme

2 bis, rue Clemenceau 90000 BELFORT - Tél. 03 84 55 90 90 - [www.ot-belfort.fr](http://www.ot-belfort.fr)

## Techn'Hom : cœur économique du Territoire

Le projet Techn'Hom œuvre sur la base très **datée de l'industrialisation d'après 1870** avec les investissements essentiellement mulhousiens qui se sont alors transportés à Belfort. Métallurgie, électromécanique, textile et leur environnement urbain font plus que doubler la ville. Les usines au centre, l'habitat à leur contact immédiat, l'identité laborieuse d'un **espace intégré mais distinct** du reste de la cité : le Faubourg des Vosges et sa typologie rhénane.

Contrairement à de nombreuses **cités industrielles**, cet espace a perduré. On ne relate pas ici l'itinéraire parsemé de chocs économiques et de restructurations voulues ou subies. Le fait est que l'espace est resté actif : **130 entreprises, 7 500 emplois, 110 hectares**.

### Une stratégie immobilière

Le projet Techn'Hom est un **engagement public** qui met en place des outils de gestion du patrimoine immobilier, tant pour le transformer, le rendre apte à la **diversification** et à **l'évolution des besoins**, que pour constituer un soutien à l'industriel. Ainsi, la SEMPAT enrayer le risque de friche (avec la perte de valeur massive qu'il produit sur l'environnement) et régénère le parc bâti pour des clients de nouvelle génération. Elle constitue une ingénierie immobilière et financière au service des entreprises locataires (et donc partenaires du développement local). **Inscrite dans la durée et dans le Territoire, la SEMPAT élargit et structure l'espace économique.**

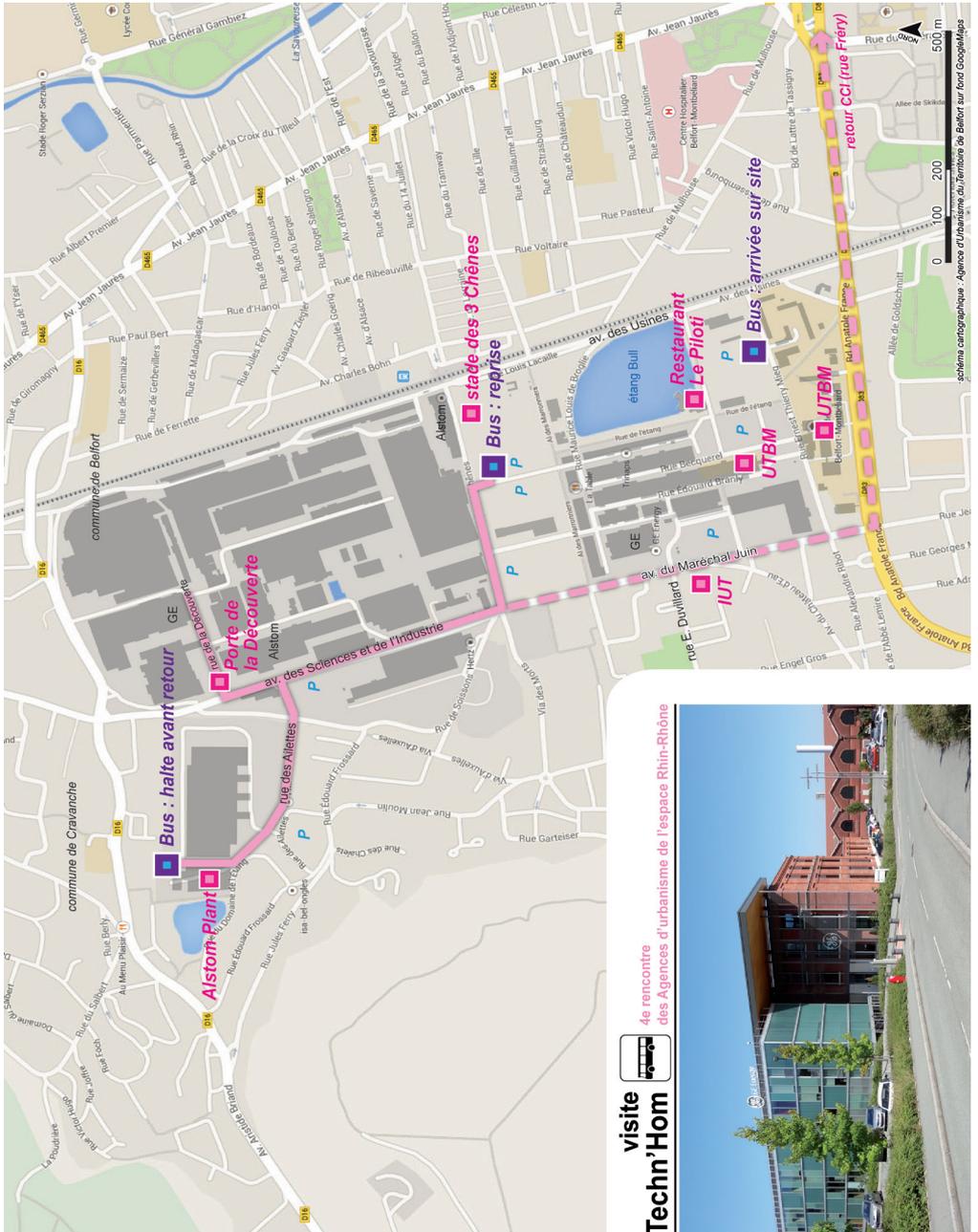
### Une stratégie urbaine

**Après 2000**, l'écosystème économique des industries high-tech et de services remet sévèrement en cause les plaques ex nihilo et les zones massives hyper fonctionnelles en flux logistiques. Celles-ci sont coupées de l'environnement urbain : la dynamique métropolitaine n'y est pas possible et elles manquent totalement d'adaptabilité. La qualité de vie rattrape heureusement le monde usinier. Ainsi, **Techn'Hom devient projet urbain**, soumis à l'expertise de l'urbaniste, entre patrimonialisation, apaisement, désenclavement, développement des liens. **L'espace public revit**. Les publics actifs se croisent et se rencontrent. Il en résulte que **Techn'Hom fonctionne comme une centralité dans l'agglomération**, à l'instar de la Vieille-Ville.

### Un pivot territorial

Par son impact économique dans le bassin de vie et par les références identitaires qu'il présente, le « **pôle énergie** » et « **traction terrestre** » émerge comme une centralité. En termes d'aménagement du territoire, ce centre contribue, avec la Vieille-Ville et le Centre-Ville, au cœur tripolaire d'agglomération, que le SCoT qualifie « **d'espace-projet métropolitain** ». Il se maille avec « **l'espace médian** » (la plaque TGV) et « **l'axe d'ouverture à la Suisse** », avec pour fonction d'asseoir l'ossature territoriale. Il est clair que sans cette composante industrielle réhabilitée, la ville serait limitée à une fonction administrative et commerciale banale. Son rayonnement en serait réduit et son positionnement transrégional improbable.

# Circuit thématique n°1



visite  
**Techn'Hom**  
4e rencontre  
des Agences d'urbanisme de l'espace Rhin-Rhône

## Malsaucy et les Eurockéennes : polyvalence d'un espace naturel

Le site du Malsaucy, propriété départementale depuis 1975, est devenu au fil des années un **espace pour les loisirs verts** dans le Territoire de Belfort. Le Conseil Général y a implanté une Maison départementale de l'environnement, une base de loisirs, une base nautique et une zone de baignade, offrant ainsi un **lieu de découverte et de détente** aux habitants du département.

Entre **135 000 et 150 000 personnes** fréquentent le site chaque été et près de 35 professionnels animent, entretiennent et surveillent le site durant cette période (chiffres 2011).

Plus d'infos sur [www.cg90.fr/malsaucy](http://www.cg90.fr/malsaucy).

### La base de loisir et la plage

Tout l'été de **nombreuses activités** y sont proposées, spectacles et cinéma de plein air font le bonheur des petits et des grands sur le site du Malsaucy. Pour permettre au public de profiter au mieux des activités, la **qualité de l'eau** de l'étang est régulièrement surveillée dans le **respect de la réglementation** en vigueur.

### Les sentiers de promenades

**Deux parcours pour découvrir les richesses et paysages exceptionnels :**

**Le sentier de la Véronne** : un sentier de 4 km a été aménagé autour de l'étang de la Véronne. Des aménagements ont été réalisés pour faciliter la découverte de l'étang, patrimoine naturel riche en biodiversité. Il a été aménagé pour être accessible à tous.

**Le sentier des Etangs** : un parcours de 9,5 km, plus sportif, balisée par des disques bleus, permet de faire le tour des deux étangs.

### L'observatoire aux oiseaux

Le site du Malsaucy est un haut lieu de **halte migratoire labellisé Refuge LPO** (Ligue pour la Protection des Oiseaux). Les milieux aquatiques du Malsaucy abritent près de **150 espèces d'oiseaux**, notamment en période d'hivernage.

### La Maison départementale de l'environnement

Implantée au cœur du Malsaucy, la Maison départementale de l'environnement (MDE) a une mission de **sensibilisation à l'environnement**. Elle rappelle la vocation écologique du site et la volonté de concilier **protection de la nature et accessibilité au plus grand nombre**.

**Le Biorama** : cet **espace muséographique** permet d'apprendre à acquérir les réflexes de l'observateur naturaliste.

### Les Eurockéennes

Le site du Malsaucy accueille chaque année le festival des Eurockéennes créé il y a **25 ans** par le Conseil Général. **Près de 90 000 personnes** se retrouvent ainsi chaque année sur le site pour **trois jours de concerts et animations**.

Programmation sur [www.eurockeenes.fr](http://www.eurockeenes.fr).









## Questionnaire de satisfaction

Veillez entourer le feu qui correspond le mieux à votre ressenti :

### La matinée :

bonne impression

à améliorer

mauvaise impression

L'accueil :



Les présentations :



Les débats :



### Le temps de midi :

Les parcours illustrés :



Le déjeuner :



L'ambiance :



### Les visites :

Vous avez participé au :

Circuit du Techn'Hom

Circuit du Malsaucy

Les sujets abordés :



La durée :



L'intérêt général :



Avez-vous des suggestions pour la prochaine rencontre ?



Merci de votre participation