

## 8 | Les déplacements



Agence d'Urbanisme du Territoire de Belfort

La mobilité est un enjeu majeur des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU). A l'échelle locale, ces documents permettent de faire face aux impacts environnementaux liés à l'augmentation de l'usage de la voiture, en agissant directement ou indirectement sur les transports, l'accessibilité et les fonctions urbaines. Toutefois, le champ d'action du PLU est limité dans le domaine des déplacements et ne constitue qu'un outil parmi d'autres. La mobilité est traitée à des échelles plus vastes, le PLU devant s'y conformer.

### 1 Finalité environnementale

- **Lutter contre le réchauffement climatique.**
- **Assurer la santé publique** (source de pollutions de l'air, eaux et sols).
- **Economiser et valoriser les ressources.**
- **Faciliter l'intégration urbaine des populations.**
- **Valoriser le patrimoine** (dégradation des bâtiments, impacts paysagers, sur la faune et la flore).

### 2 Objectifs adaptés aux enjeux locaux

Le Territoire de Belfort dispose d'infrastructures routières importantes utilisées pour les déplacements quotidiens et pour le transit. La mise en place de pistes cyclables et d'une nouvelle organisation des transports en commun reste une option marginale à celle de la route. La réflexion sur cette problématique à l'échelle locale permet de sensibiliser chacun à l'incidence des déplacements.

- **Optimiser l'utilisation de l'énergie, réduire la pollution atmosphérique et sonore.**
- **Hiérarchiser les voiries, réduire les déplacements inutiles, permettre la mixité des usages** et la liberté des déplacements.
- **Permettre une transition de l'automobile vers les transports collectifs et les modes de circulation doux, limiter le stationnement.**
- **Optimiser la consommation d'espace**, limiter l'étalement urbain et favoriser l'intégration urbaine et paysagère des infrastructures de transport.
- **Prévoir de manière générale une bonne accessibilité et éviter les ruptures** (cheminements piétons ou cyclables par ex.).

#### Eléments à prendre en compte

- Le réseau de transports en commun.
- Le réseau viaire, les zones de dessertes et de stationnement déjà existantes.
- Les zones où la circulation est la plus dense.
- Les pistes cyclables, les chemins de randonnée, les coulées vertes, les zones piétonnes, les places et placettes, déjà existantes.

- Les voies et zones qui doivent faire l'objet de réaménagements spécifiques.
- Les quartiers ou villages qui doivent être reliés par des pistes cyclables ou chemins piétonniers.
- Les principaux pôles générateurs de déplacements.
- Les secteurs à vocation paysagère (pour d'éventuels pistes cyclables, chemins de randonnée, coulées vertes).
- Les coupures, les ruptures de continuités piétonnes, les ruptures de continuité cyclables et les éléments urbains favorisant les modes doux.

➡ Interrelations principales avec les autres thématiques :

- L'énergie et l'air (forte consommation énergétique et émission de gaz à effet de serre).
- Le bruit (source principale de nuisances sonores)
- Le paysage et les milieux naturels.

### 3 Déclinaison graphique et réglementaire

➡ Traduction graphique :

- Inscription d'**emplacements réservés** pour mettre en œuvre les orientations d'aménagement concernant l'aménagement de la voirie (son emprise), pour les accès piétons, cycles ou automobiles, pour des parcs-relais (chaussée, accotements, trottoirs, banquettes engazonnées, route, parkings, etc.).

➡ Traduction réglementaire :

#### Article 1 : Types d'occupation ou d'utilisation des sols interdits

- Les garages en bandes.

#### Article 3 : Accès et voirie

- Aucun accès pour véhicule à moteur ne peut être réalisé à partir des pistes cyclables, des sentiers touristiques et de randonnée.
- Les caractéristiques des accès aux voies publiques ou privées existantes ou à créer.
- La largeur de la voirie intégrera de façon appropriée les aménagements nécessaires en matière de circulation piétonnière et cyclable.
- Prévoir des accès directs et sécurisés aux garages à vélos.
- Inciter ou imposer des revêtements de voirie perméables (bandes perméables en terre-plein central ou en accotement par exemple, pour minimiser les rejets d'eaux de ruissellement).
- Ne pas imposer des largeurs trop importantes pour éviter la vitesse, assurer la sécurité et limiter l'imperméabilisation.
- Prévoir des connexions faciles pour les piétons, les cyclistes, entre les lieux d'habitation, les écoles et les espaces de jeu, en évitant les traversées dangereuses.

### Article 12 : Stationnement des véhicules

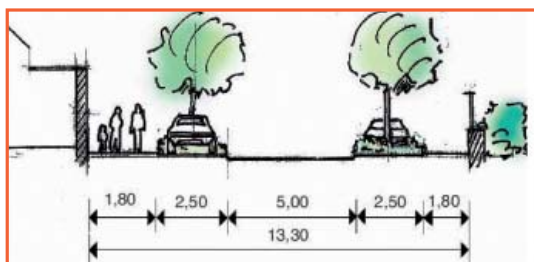
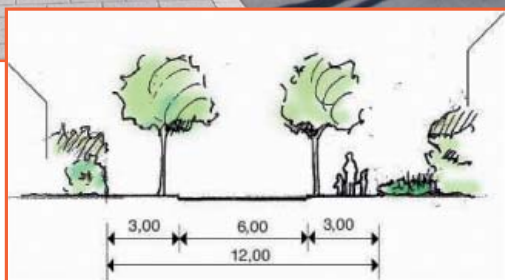
- Limiter l'offre de stationnement dans les secteurs bien desservis.
- Créer des parkings aux pôles d'échanges.
- Pour tout projet de construction à usage d'habitat collectif, le stationnement pour les deux-roues est obligatoire.
- Prévoir des espaces spécifiques pour les parkings à vélos.

### Article 13 : Espaces libres et plantations

- Choix judicieux pour le type de matériaux et obligation de plantations le long des voies ou sur les espaces de stationnement pour une meilleure intégration dans le paysage et le respect du cycle de l'eau, y compris pour les garages à vélo (parkings végétalisés).
- Prévoir des cours intérieures sans accès pour les voitures.
- Les aires de stationnement à l'air libre seront obligatoirement végétalisées (déterminer le nombre et le type d'arbres et d'arbustes en fonction du nombre de places de stationnement).

### Article 14 : Possibilités maximales d'occupation du sol (COS) :

- Permettre une densité plus élevée dans les secteurs desservis par les transports collectifs et les itinéraires doux, situés à proximité d'une station de transport en commun par exemple.



#### Exemple d'aménagement de voirie :

*Schéma d'un exemple d'un axe du réseau principal (à gauche); d'une rue (en haut) ; d'une ruelle (à droite).*

*Source : Vers des lotissements durables, 2006, DDE de Saône-et-Loire.*

## 4 Recommandations

Il importe de savoir quelles sont les relations de l'espace concerné avec les territoires voisins. Il est important de connaître ou de prévoir le rayonnement des pratiques de déplacement issues de ce quartier, de ce projet, de manière à prévoir une accessibilité adaptée.

### ➡ Actions préventives :

- **Privilégier un réseau viaire structuré et hiérarchisé** plutôt qu'un système en cul de sac qui est consommateur d'espace et problématique pour le ramassage des déchets.
- **Séparation de l'axe routier, de l'accès piéton et cyclable** (par de la végétation par exemple).
- **Visibilité et sécurité des parkings à vélo** des unités de travail ou d'habitation.
- **Privilégier l'ensoleillement, l'éclairage et la continuité pour les voies cyclables et piétonnes** afin de les rendre plus attractives.
- **Regrouper les services dans les centres communaux desservis par les transports en commun.**
- **Coulées vertes** dans les secteurs de qualité paysagère.
- **Créer et étendre les secteurs piétonniers.**
- **Restreindre les accès poids lourds.**
- **Mettre en place des itinéraires poids lourds.**
- **Limitation de vitesse en zone résidentielle** : marquages au sol, zones 30 dans les quartiers sensibles comme les écoles, les hôpitaux, etc.
- **Parkings souterrains ou en silos adaptés au terrain** : directement reliés aux habitations plutôt que d'accroître la demande en stationnement sur le domaine public.
- **Parkings en périphérie de la zone d'habitation** (exemple quartier écologique Fribourg).

### ➡ Actions compensatoires :

- **Mise en place d'un service d'auto-partage** : mise en commun de voitures pour des abonnés pour une durée limitée.
- **Mise en place de libres-services « vélo ».**
- **Utiliser les services de transports à la demande.**
- **Barrières ou plots mobiles** permettant l'accès des zones piétonnes aux transports publics mais pas aux voitures privées.
- **Certaines adaptations** : amélioration de carrefours, aménagement des espaces publics, requalification intégrant l'accessibilité aux arrêts, etc.

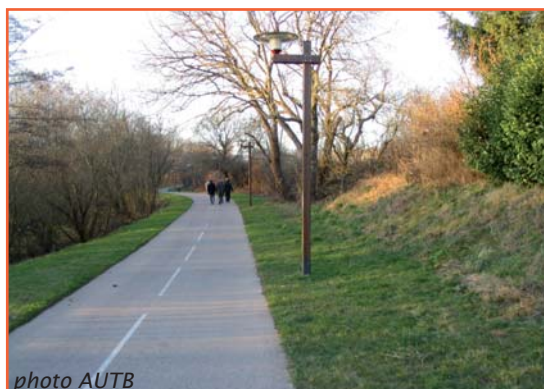


photo AUTB



## A SAVOIR



### Références réglementaires principales :

- **Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982** : organise les services publics de transport et institue les Plans de Déplacements Urbains (PDU).
- **Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996** : prône un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité, de facilité d'accès, la protection de l'environnement et la santé.
- **Loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000** : institue entre autre les Plans de déplacements entreprises (PDE) qui complète et renforce la portée des PDU à l'échelle du département.



### Acteurs locaux :

- **Les services de l'Etat** (direction départementale de l'équipement (DDE), direction régionale de l'équipement (DRE)) et le **Département** (conseil général service voirie et infrastructure, etc.): compétences en matière de gestion du réseau routier et pistes cyclables.
- **Région** (Conseil régional): compétences en matière de transports en commun.
- **Professionnels** : chauffeurs routiers, taxis, Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie, la Chambre de commerce et d'industrie, la Chambre des métiers et la Chambre d'agriculture, etc.
- **Grands établissements** : générateurs de déplacements tels que les hôpitaux, les universités, centres commerciaux et entreprises.
- **Communes et intercommunalités** (services techniques) : interviennent dans le cadre d'un SCOT, PDU, PLU et projet d'aménagement, pour les rues et routes, et l'intercommunalité (transport scolaire, RPI, etc.).
- **Associations** : association pour le vélo, associations pour la protection de l'environnement, associations de quartier, etc.
- **Population** : importante pour prendre en compte les besoins des habitants en termes de déplacements
- **Le SMTC** (syndicat mixte des transports en commun du Territoire de Belfort) et **la RTRB**, (opérateur du SMTC): compétents dans le périmètre des transports urbains, suburbains et scolaires.
- **Alstom et Peugeot** : système de ramassage de leurs employés.



### Les Outils disponibles :

- **Contrat de mobilité** : est en cours à l'échelle du Territoire de Belfort, il vise à définir une politique de mobilité, assurant une meilleure cohérence entre les différents modes de déplacement et les territoires (urbains, périurbains et rurbains).
- **Schéma régional des véloroutes et voies vertes** : Sur le territoire national, c'est en 1998 que le schéma national des véloroutes et voies vertes a été adopté, il prévoit la mise en fonction de 7000 à 9000 km de voies. En 2001, chaque Région a eu en charge la mise en place de ce réseau.
- **Schéma Départemental des pistes cyclables** : une soixantaine de kilomètres de bandes et pistes cyclables sont déjà en service dans le Territoire de Belfort et plusieurs kilomètres encore en cours d'étude.

► Sources :

- DDE de Saône-et-Loire, *Vers des lotissements durables*, 2006.
- ADEME, *Réussir un projet d'urbanisme durable : AEU*, 2006.
- Conseil européen des urbanistes, *Guide du Conseil des Urbanistes, Try it this way, le développement durable au niveau local*, 2003.
- Syndicat mixte des transports en commun du territoire de Belfort, *Un contrat de mobilité pour le Territoire de Belfort*, 2008.
- CERTU - DGUHC, *PLU et déplacement*, juin 2007.



photo AUTB