

**Projet de transport en commun en site propre (TCSP)
OPTYMO 2 à Belfort : bus à haut niveau de service**

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

Relatives à :

- la déclaration d'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité du PLU de la commune de Belfort,
- l'emprise parcellaire du projet.

Consultation publique du 6 avril au 14 mai 2012

PREMIÈRE ENQUÊTE

RAPPORT RELATIF A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (D.U.P)

Établi par la commission d'enquête composée de

Président : M. Jacques BRETON

Membres titulaires : M. José FERREIRA et M. Henry MONNIEN

Désignée par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon le 30 janvier 2012

Juin 2012

Sommaire du rapport de la première enquête

1-....Déroulement de l'enquête..... page 3

- 1.1. Rappel succinct de l'objet de l'enquête p.3
- 1.2. Dossier d'enquête p.4
- 1.3. Avis de l'autorité environnementale p.4
- 1.4. Arrêté d'organisation de l'enquête p.5

2-....Déroulement de la procédure et observations recueillies..... page 5

- 2.1- Déroulement de la procédure p.5
- 2.2- Réponses du Maître d'ouvrage aux observations p.5
- 2.3- Observations écrites p.6

3-....Analyse complémentaire du dossier par la commission..... page 43

- 3.1- Constat global p.43
- 3.2- Qualité du dossier p.43
- 3.3- Synthèse des avantages et inconvénients p.44
- 3.4- Concertation et communication p.45
- 3.5- Transport en Site propre : observations p.47
- 3.6- Évènements post-consultation p.47
- 3.7- Bilan opéré au terme du rapport p.50

1 DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE

1.1 – Rappel succinct de l'objet de l'enquête

Le projet présenté par le SMTC s'inscrit dans la continuité d'OPTYMO.1. **Le maître d'ouvrage souhaite rendre plus performant le réseau de bus de la ville de Belfort, en améliorant l'existant par la mise en place d'un réseau de transport en commun à haut niveau de service.**

Ce projet a été baptisé : « **OPTYMO.2** ».

Le projet vise à favoriser l'intermodalité dans les déplacements, non seulement sur la ville de Belfort mais à l'échelle de toute l'agglomération.

OPTYMO.2 veut aussi améliorer le service de transport à la demande, développer de nouvelles offres telles que la location de vélos et l'auto partage.

La volonté de rendre plus accessible les transports en commun aux personnes à mobilité réduite, de développer les cheminements piétonniers et cyclables et de réorganiser l'offre de stationnement est également affirmée dans le projet

Nous rappelons les objectifs déclinés par le maître d'ouvrage dans le projet :

- Améliorer l'offre de transport et satisfaire davantage les besoins.
- Permettre de satisfaire la demande croissante de déplacement des ménages en desservant les principaux lieux de destination (commerces, centre-ville, établissements publics).
- Répondre aux besoins de déplacements scolaires et de déplacements vers les bassins d'emploi.
- Améliorer l'inter modalité.
- Contribuer à l'amélioration de la qualité de vie urbaine notamment par la réduction des nuisances liées à la circulation automobile.
- Faciliter la mise en place d'un nouveau plan de hiérarchisation de la voirie.
- Être un moyen de « *repenser l'espace public et ses fonctionnalités tout le long de son couloir, d'y favoriser l'activité commerciale et économique tout en permettant un partage de la voirie plus visible et plus lisible entre les piétons, les cyclistes, les transports en commun et les autres véhicules.* »
- Accentuer la mise en accessibilité de l'ensemble des infrastructures et à terme réaliser le SDA (schéma d'accessibilité) qui fait partie intégrante du projet.
- Donner à la ville une tonalité apaisée en assurant la priorité aux vélos, aux bus et aux véhicules autorisés en considérant la voiture comme non prioritaire dans les déplacements urbains.
- Assurer la complémentarité entre les transports collectifs et les différents modes doux en créant des parcs-relais et des parcs d'échanges.
- Améliorer l'ambiance urbaine « *par l'aménagement d'espaces publics et donner aux piétons et aux cyclistes une accessibilité optimale aux arrêts de bus par des cheminements visibles, confortables, sécurisés et de qualité* ».

La commission d'enquête renvoie le lecteur au rapport introductif pour tout élément complémentaire.

1.2 – Dossier d'enquête

Les pièces constitutives du dossier d'enquête, conformes à la réglementation en vigueur sont énumérées et détaillées dans le rapport introductif auquel il conviendra de se reporter.

1.3 – Avis de l'autorité environnementale :

Cet avis émis le 08/02/2012 analyse l'intégralité du dossier et plus précisément l'étude d'impact qui en constitue une pièce majeure.

Il est bien précisé que cet avis qui sera intégré au dossier d'enquête vise à éclairer le public.

Les éléments essentiels successivement analysés sont les suivants :

- La présentation sommaire du projet, de ses objectifs et de ses modalités.
- L'identification des principaux enjeux touchant au milieu humain, à l'évolution des déplacements et du report modal envisagé dans l'agglomération.
- La maîtrise des nuisances et pollutions et principalement celles envisagées durant la phase de chantier.

Suivent ensuite les appréciations portées sur la qualité du dossier de demande d'autorisation et le caractère approprié de son contenu :

- L'état initial et l'identification des enjeux par le porteur du projet.
- L'analyse des effets du projet sur l'environnement, la santé et la sécurité.
- La méthodologie d'analyse de l'état initial et des effets du projet.

L'avis exprimé prend ensuite en compte les problèmes d'environnement et de santé :

- D'abord par la justification du projet et l'analyse des variantes.
- Ensuite par les choix retenus au moyen des mesures mises en œuvre.

En conclusion l'avis exprimé s'achève par une synthèse globale qui se prononce sur la qualité du dossier et sur le respect de l'environnement. Cette synthèse étant validée par le Préfet de la Région Franche-Comté.

1.4 - Arrêté d'organisation de l'enquête

Cette enquête a été organisée par l'arrêté n° 2012061-002 de Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort du 1^{er} mars 2012.

L'enquête s'est déroulée du 6 avril au 14 mai 2012 pendant 39 jours consécutifs. Le dossier d'enquête a été déposé à la mairie de Belfort où il est resté à disposition du public pendant toute la durée de l'enquête aux jours et heures d'ouverture habituels des locaux. Un registre d'enquête a été mis à la disposition du public.

En ce qui concerne, la désignation de la commission d'enquête, la publicité de l'enquête, les modalités de réception du public, la visite des lieux et la clôture de l'enquête le lecteur est invité à se référer au contenu du rapport introductif commun aux 3 enquêtes.

2 DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE ET OBSERVATIONS RECUEILLIES :

2.1. – Déroulement de la procédure:

La commission d'enquête a traité le détail des modalités de déroulement de la procédure dans le rapport introductif. On y trouve :

- Paragraphe 4 « Préparation de l'enquête ».
- Paragraphe 5 « Présentation du projet par le Maître d'ouvrage ».
- Paragraphe 6 « Mesures de publicité ».
- Paragraphe 7 « Modalités de consultation du public ».

La commission d'enquête va désormais analyser en détail les 25 observations recueillies au titre de la DUP sachant que les observations 1 – 7 – 16 – 17 – 20 – 21 – 22 – 23 – 24 constituent des renvois aux neuf courriers et annexes déposés distinctement du registre d'enquête.

2.2. – Réponses du Maître d'Ouvrage aux observations du public et aux documents déposés et annexés au registre d'enquête :

La commission d'enquête a porté à la connaissance du maître d'ouvrage l'ensemble des observations et documents recueillis lors de la consultation publique en lui demandant de préciser sa position par rapport aux arguments développés par le public. Les réponses adressées à la commission d'enquête figurent en intégralité en annexe au présent rapport.

Le maître d'ouvrage fait précéder ses réponses d'un large préambule contribuant à la défense et à l'illustration de son projet.

Il suffira de s'y reporter pour en prendre connaissance.

La commission d'enquête dans les avis qu'elle va fournir à l'égard de chaque observation ne reproduira pas les éléments de ce préambule mais traitera uniquement au cas par cas et successivement partout où cela sera nécessaire :

- Le contenu ou le résumé de chaque observation.
- La réponse du maître d'ouvrage.
- L'avis de la commission d'enquête.

2.3 - Observations écrites

Observation n°1	M. et Mme RIBLET – 10 rue des Tanneurs - BELFORT
<p>M et Mme RIBLET représentent le collectif des riverains de la rue des Tanneurs. Ils remettent à la commission d'enquête un dossier (que nous nommons ANNEXE 1) qui comporte différentes pièces :</p> <ol style="list-style-type: none">1. Une contribution du collectif datée d'octobre 2011 sur le projet OPTYMO.22. Une fiche sur les problématiques constatées dans la rue des Tanneurs. Ce document a été remis à M. le Maire lors de sa visite le 20 décembre 2011,3. Le nouveau plan de circulation rue des Tanneurs prévu par la mairie et mis en place depuis le 23 janvier 2012.4. Des clichés des sorties de garages des 10, 12 et 14 rue des Tanneurs attirant l'attention sur les problèmes d'absence de visibilité.5. Une lettre à M. le Maire en date du 21 mars 2012 faisant le bilan de 2 mois d'inversion de sens et des propositions pour remédier aux problèmes de sécurité des riverains et piétons. <p>Selon M. et Mme RIBLET, « ces pièces sont destinées à informer la commission des problèmes de sécurité majeurs induits par le changement de sens de la rue des Tanneurs et lui demander d'examiner l'alternative proposée par le Collectif dans son rapport ».</p>	

<i>Information apportée par le Maire et les élus</i>
<p>Le 16 avril 2012, soit 10 jours après la visite de M. et Mme RIBLET, le Maire a organisé une réunion de concertation avec les riverains pour apporter des réponses aux problématiques soulevées.</p> <p>Ont ainsi été décidées différentes mesures qui sont actées dans un compte-rendu de réunion daté du 20 avril 2012, diffusé à tous les participants.</p> <p>Parmi les mesures décidées (citations) :</p> <ul style="list-style-type: none">- Aménagement d'un rétrécissement au moyen de quilles plastiques destiné à améliorer la visibilité en sortie de garages.- Mise en place d'un système de ralentissement mécanique de type trapézoïdal, accompagné d'un rétrécissement de chaussée au droit des rampants.

- Au niveau de l'intersection Tanneurs / Lebleu, implantation de quilles sur le marquage médian délimitant les sens de circulation pour contraindre les automobilistes à rester à droite lors des girations.
- Réinstallation du radar pédagogique qui avait été déposé pour réparation
- Interdiction d'accès à une maison inoccupée sise au n°16 occupée illégalement laissant supposer des pratiques de « squat ».
- Sont également prévus différents travaux de voirie.

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête constate la vive réactivité de la ville de Belfort laquelle, à la suite des observations déposées le 6 avril dès l'ouverture de l'enquête par un groupe de riverains, a organisé le 16 avril une réunion de discussion et de concertation débouchant sur des mesures nouvelles.

Ces mesures paraissent de nature à donner satisfaction à l'ensemble des riverains.

Il conviendra d'examiner l'efficacité des mesures retenues donc de garder un contact avec les riverains concernés.

Selon la commission, cette adaptation ne porte pas directement sur le fonctionnement général du futur projet OPTYMO mais vise essentiellement l'optimisation d'un problème localisé de circulation et de stationnement.

Observation n°2 | **M. Jean SIRON** – Vice-Président du SMTC – Président de la RTTB

« Avis très favorable au projet. En 2004, le réseau du Territoire de Belfort perdait 200 000 voyages/an.

4 ans après la mise en service du nouveau réseau, la fréquentation a augmenté de plus de 3 millions de voyages/an, ce qui correspond à + 70 % pour le réseau urbain.

Les réseaux de transport en commun doivent se moderniser et proposer des solutions de mobilité efficaces et diversifiées, afin de répondre aux défis économiques, sociaux et environnementaux actuels »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable émis par M. SIRON

Observation n°3 | **M. Dominique SIESS – 12 Rue Lebleu - BELFORT**

« Je pense qu'Optymo 2 est une très bonne chose pour le quartier du Fourneau qui actuellement n'est pas desservi du tout. En ce qui concerne le changement de circulation, rue Lebleu, Tanneurs, Sarrail, ce plan a rendu une fluidité remarquable à ce quartier qui était engorgé régulièrement, de plus la sécurisation des sorties des riverains a été accrue, beaucoup de nos voisins sont heureux de ce changement important et bénéfique à tous. Ce projet du bus, dans ces moments de crise ne peut être que profitable à toute la population particulièrement aux plus démunis, ne regardant pas toujours juste devant notre porte de garage, pensant un peu aux autres nous sommes dans une collectivité, pas d'égoïsme primaire »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable émis par M. SIESS

Observation n°4 | **M. Denis SEGURA – 24 rue Lebleu – BELFORT**

« Le trafic dans la rue Lebleu est plus fluide depuis que la circulation est dans le prolongement de la rue des Tanneurs direction vieille ville, car il y avait depuis longtemps un problème de circulation, d'embouteillage et de difficulté pour sortir des garages pour les riverains (sécurité).

Je remercie la municipalité d'avoir amélioré la circulation dans ce secteur du quartier du fourneau, malgré le désaccord de certains riverains qui étaient contre ce projet d'amélioration, uniquement par égoïsme pour leurs tranquillités.

Je suis aussi satisfait du plan de circulation OPTYMO, cela permet d'avoir des transports dans le quartier pour les personnes âgées c'est très pratique. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable émis par M. SEGURA.

Observation n°5 | **Mme Ginette LEFEVRE – 13 avenue du Château d'eau – Belfort**

« Je suis très satisfaite des travaux qui vont être faits à Belfort, pour améliorer la circulation des bus mais aussi des automobilistes qui devraient y réfléchir avant de critiquer. Il suffit d'attendre un peu que les travaux soient faits pour apprécier.

La ville sera bien plus agréable à vivre après, merci à tous. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable émis par Mme LEFEVRE

Observation n°6	Melle Laetitia PETITPERRIN (adresse non indiquée)
<p>« <i>OPTYMO 2, a été créé je pense pour désengorger le flux automobile. Néanmoins je pense que cela risque de mettre une pression supplémentaire sur les chauffeurs de bus puisqu'ils seront soumis à effectuer un temps réduit de 7 minutes au lieu de 10 minutes comme ils le faisaient auparavant.</i></p> <p><i>Ils auront davantage de pression. Ce sont des personnes et non des robots, cela risque de jouer sur leur mental.</i></p> <p><i>Sinon le projet dans son ensemble est plutôt positif si on regarde à grande échelle pour Belfort. »</i></p>	

Avis de la Commission d'enquête	
<p>La commission d'enquête note l'avis favorable de Melle PETITPERRIN et engage le service gestionnaire à porter toute l'attention souhaitée aux conditions de travail des conducteurs, comme il est de règle.</p>	

Observation n°7	<p>M. Jean-Louis DAGUET – 5 rue Denfert-Rochereau – Belfort</p> <p>M. Ludovic WALLOIS - 6 rue Denfert-Rochereau – Belfort</p> <p>Mme Odile et M. Claude CASTELAIN – 6 rue Denfert-Rochereau</p> <p>Mme Jeannine et M. Jacques THOUVIOT – 6 rue Denfert-Rochereau</p>
<p>« <i>Au nom du collectif Denfert (rue Denfert-Rochereau) nous sommes venus déposer auprès de la commission d'enquête du projet Optymo II nos griefs, nos souhaits et nos propositions le samedi 14 avril 2012</i> ». Le collectif remet un dossier ANNEXE.2</p>	

Les éléments essentiels de l'ANNEXE 2	
<p><i>Les points négatifs du projet relevés par le collectif</i></p>	
<ul style="list-style-type: none"> - <i>La fréquence très rapprochée des bus (un bus toutes les 1'36 de 5h30 à 23h00) sur deux voies de circulation à double sens va engendrer des gênes sonores, des pollutions atmosphériques et des risques de circulation difficile sur les trottoirs pour les piétons.</i> - <i>Les vélos rouleront dans les voies de circulation bus et voitures. Cette pratique est dangereuse et pour éviter ces dangers, les vélos utiliseront les trottoirs.</i> - <i>L'arrêt de bus situé à l'entrée de la rue Denfert-Rochereau, côté Fg de Montbéliard semble inapproprié car les voies de circulation sont plus étroites.</i> - <i>Les commerces (salons de coiffure, laboratoire d'analyses médicales) vont être en situation difficile car le stationnement même temporaire ne sera pas autorisé.</i> - <i>Le nombre d'arrêts minute est insuffisant.</i> - <i>Comment feront les camions de déménagement, les transporteurs pour décharger alors que les bus passeront toutes les 1'36" ?</i> 	

- Comment interviendront les services de secours incendie, les ambulances, les artisans ou entreprises ? Pourront-ils stationner quelques heures devant les habitations concernées ?
- La fréquence de circulation des bus rendra plus dangereux les déplacements des mamans et de leurs enfants lors des horaires scolaires.
- La rue restera-t-elle en zone 30km/h ? Les passages pour piétons resteront-ils aux mêmes endroits ? Les barrières de protection des piétons seront-elles efficaces ?
- Le collectif demande à avoir connaissance des études réalisées sur le niveau sonore.
- Le collectif s'interroge sur le fait, qu'à sa connaissance, aucune étude sur les vibrations répétées n'a été faite dans la rue et sur le pont Denfert-Rochereau.
- Enfin le collectif formule des suggestions et contre-propositions :

Les suggestions et contre-propositions du collectif

- Proposition d'une seule voie de circulation bus et voitures.
- Deux propositions de tracés différents ont été remises au Maire le 19/12/2011.
- Demande d'expérimentation du nouveau plan de circulation durant une ou deux semaines pendant une période d'activité normale.

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le Maire de Belfort a communiqué à la commission d'enquête le compte-rendu d'une réunion tenue le vendredi 09 mars avec les riverains concernant l'aménagement de la rue Denfert-Rochereau et organisée conjointement par le Maire de Belfort et le Président du SMTC.

Au cours de cette réunion :

- 1- Le collectif présente le projet qu'il a élaboré avec les tracés différents.
- 2- Le Président du SMTC présente le projet du SMTC.
- 3- Un débat s'engage et les décisions suivantes sont prises :
 - « (...) »
 - *La remise en cause du trajet des bus dans les deux sens, sur la rue Denfert-Rochereau, supposerait la remise en cause totale du projet dans sa globalité. Les enjeux sont multiples, et dépassent largement la question de l'exploitation des transports en commun. Aussi, la proposition du collectif, établie dans un esprit constructif, ne peut être acceptée, notamment par la dégradation du service TC due à la dissociation des lignes sur une grande distance. En effet, ce type de parcours entrainerait un manque de lisibilité et de cohérence du réseau dans le secteur, et la suppression de la desserte TC dans le quartier du Fourneau et de la zone commerciale Leclerc.*
 - *Compte tenu des nombreuses appréhensions suscitées par ce projet, M. le Maire se prononce pour l'abandon du projet d'aménagement d'une liaison piétonne vers le square Géant, à hauteur du 18, rue Denfert Rochereau.*

- *La ville de Belfort et le SMTC s'engagent à apporter un soin particulier à l'implantation des points d'arrêt, et au fonctionnement des sorties privatives (visibilité, insertion sur la voie bus). Une visite sur place est proposée par M. le Maire, de façon à prendre la mesure des contraintes difficilement lisibles sur les plans.*
 - *La restitution de places PMR (Personne à Mobilité Réduite) sur le quai Keller à côté du pont est confirmée. Par ailleurs, il est rappelé que le projet du SMTC prévoit la création de 8 places « dépose minute » dans la rue Denfert-Rochereau.*
- (...)

Avis de la Commission d'enquête

La commission constate que les arguments exposés par le « collectif Denfert » sont présentés à la commission le 14 avril et contiennent un courrier argumentaire détaillé en date du 31 mars. Ainsi on observe déjà que la réunion tenue par la Mairie avec la participation du Président du SMTC dont le compte-rendu a été communiqué à tous n'a pas contribué à convaincre les riverains de la rue Denfert-Rochereau. Les arguments que ceux-ci opposent insistent essentiellement sur les nuisances et perturbations apportées par la circulation ultérieure d'autobus en double sens avec une fréquence permanente estimée – selon eux – à un rythme d'un véhicule toutes les 1'36.

Les nuisances évoquées par le collectif sont pour la plupart et à l'évidence réelles mais doivent être hiérarchisées. Le point essentiel consiste dans l'alternative de pouvoir ou non supprimer le double sens en mettant en œuvre les contre-propositions remises au Maire le 19 décembre 2011.

La première de ces deux propositions vise à remplacer le sens de circulation est/ouest prévu dans les rues Denfert-Rochereau et Thiers par un bouclage côté sud empruntant successivement les rues Gaulard, Boulevard Richelieu, Colbert, Faubourg de Montbéliard sur une longueur de 200 m environ, puis l'avenue Wilson.

La seconde proposition, tout en maintenant le double sens dans la rue Thiers, vise à reporter le sens ouest/est de la rue Denfert-Rochereau sur le faubourg de Montbéliard en direction de la place Corbis. Elle emprunte alors le faubourg de Montbéliard sur environ 350m, puis traverse ensuite le pont Carnot.

La commission opère les constats suivants :

➤ Sur la première proposition :

Les handicaps par rapport au projet de base sont :

- Utilisation du faubourg de Montbéliard sur 200m alors que cette voie doit être – dans le projet - uniquement dédiée à la circulation automobile
- Allongement du parcours - c'est-à-dire différence entre le tracé proposé et le passage par les rues Thiers et Denfert-Rochereau – d'au moins un kilomètre selon mesure effectuée par la commission et non 600m comme affirmé dans le mémoire.

➤ Sur la seconde proposition :

Les changements sont de nature différente :

- Rétablissement de passage de bus sur le pont Carnot
- Rétablissement de la mixité bus / trafic automobile sur une autre partie du Faubourg de Montbéliard, beaucoup plus centrale
- Aucune incidence favorable à la rue Thiers

De plus, dans les deux cas, « le collectif Denfert », de l'avis de la commission, écarte trop rapidement l'argument couramment avancé dans tous les réseaux de transports en commun (métro, tramway, autobus) valorisant les tracés où les flux se côtoient en sens opposé plutôt que séparés dans des rues géographiquement distinctes. Ce principe a fait l'objet de nombreuses analyses et études par des organismes compétents démontrant son efficacité à l'égard du public.

La commission, au regard des constats ci-dessus considère qu'aucune de ces deux propositions n'apporte d'amélioration par rapport au tracé proposé par le SMTC. En effet dans les deux cas l'utilisation partielle du Faubourg de Montbéliard va à l'encontre de la fluidité générale du trafic. Dans le premier cas une extension de parcours d'un kilomètre faisant circuler des bus dans une zone à faible clientèle serait génératrice de coûts de gestion supplémentaires, d'insuffisance de recettes et de temps de parcours accrus.

Dans le second cas, les conflits de trafic sont alors augmentés en zone urbaine plus dense (faubourg de Montbéliard et Pont Carnot) au profit d'une rectification très partielle du parcours entre la gare et la rue Gaulard.

Il paraît donc difficile de souscrire à la proposition du « collectif Denfert ».

Dans ces conditions l'autorité organisatrice se trouve conduite à confirmer le tracé à double sens par les rue Thiers et Denfert-Rochereau comme étant le moins pénalisant parmi toutes les hypothèses évoquées.

Il convient en effet de ne pas perdre de vue la cohérence générale du futur tracé, pour l'essentiel en site propre, et renforçant l'attractivité du centre-ville.

En conséquence une attention particulière doit être apportées à toutes les pollutions, nuisances, aménagements pratiques et mesures compensatoires pour réduire les gênes apportées aux riverains.

Lors de la réunion du 9 mars, la ville de Belfort et le SMTC se sont engagés à apporter un soin particulier à l'implantation des points d'arrêts et au fonctionnement des sorties privatives.

La commission d'enquête rajoute a minima les éléments suivants :

- Définition claire de l'usage des arrêts-minute
- Facilité apportée aux déplacements et stationnement des personnes à mobilité réduite
- Modalités d'utilisation de la voie publique pour les déménagements et les livraisons.
- Choix de revêtements de chaussée et trottoirs insonorisés
- Surveillance accrue du respect des règles de circulation

Observation n°8 **Mme Lydia BOURASSEAU** - 1C, rue des Capucins à Belfort

« A titre personnel, habitante de la rue des Capucins, le projet présente un nombre d'avantages (rue piétonne prolongée jusqu'à la gare, réfection de la rue des Capucins avec l'élargissement des trottoirs, piste cyclable, rue Michelet,...). En tant qu'usager du bus, deux lignes à 5 minutes passeront à proximité de mon domicile. Me déplaçant à pied et en vélo, je suis très favorable à la place que le projet va donner aux modes de déplacement doux. Le projet prévoit de l'autopartage et du vélo en libre-service. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable émis par Mme BOURASSEAU

Observation n°9 **M. Maurice ALTMAN** - 1, rue du Commandant Legrand à Belfort
(ou 11 bis rue Denfert-Rochereau)

« J'estime que le projet Optymo II va occasionner des nuisances importantes pour cette rue :

- *pollution de l'air plus importante,*
- *danger pour les riverains et piétons dû aux passages des bus (toutes les 1'30) et à l'étroitesse des trottoirs,*
- *disparition du commerce,*
- *problème des « déposes-minutes »*
- *place de parking pour les handicapées »*

Avis de la Commission d'enquête

La commission renvoie M. ALTMAN aux réponses apportées à l'observation n°7 - annexe 2 présentée par le « collectif Denfert ».

Observation n°10 | **M. Romain CAFFAREL** – 50 Avenue Jean-Jaurès – Belfort

« Je m'interroge sur les futures stations de nos bus prévues le long du TCSP. En effet un cahier des charges est prévu mais il n'est pas dans la DUP. De même, peu d'informations sont données sur le système de guidage d'aide à l'accostage des bus aux stations. Peu d'informations sont aussi livrées sur le vélo en libre partage.

Par ailleurs, le projet est globalement positif et encourageant. Le TCSP, aurait par contre, pu être totalement bidirectionnel boulevard Sadi Carnot ainsi que des couloirs prévus dans le secteur Cinéma des Quais. »

Avis de la Commission d'enquête

Les futures stations de bus : le document proposé à la consultation ne fait pas figurer la position des futurs arrêts. Néanmoins la commission a obtenu du maître d'ouvrage un plan de localisation de ces futurs arrêts « *projet réseau urbain 2013* ». le demandeur est invité à se rapprocher du SMTC pour avoir de plus amples informations sachant cependant que le plan n'est pas contractuel au moment où se déroule l'enquête.

Guidage d'aide à l'accostage : Les seules informations que la commission relève sont les suivantes : La politique d'Optymo 1 « (...) sera améliorée par la mise en service de technologie d'aide à la conduite et à l'approche des stations » (page 46 de la pièce C notice explicative). Cet engagement nous paraît suffisamment déterminant.

Vélos en libre-service (VLS) : la question trouve sa réponse dans la pièce G « étude d'impact » page 273 et 274 où sont précisées les perspectives en matière de positionnement et mise en œuvre d'un système de VLS : 250 vélos en libre-service et 700 en location longue durée.

Boulevard Sadi Carnot : Le TCSP est bien prévu bidirectionnel pour les bus dans le cadre du projet ; mais la voie en direction de la place de la République est partagée avec la circulation automobile. La commission partage l'avis du demandeur ; cette solution sera préconisée dans la suite de son rapport.

Observation n°11 | **Mme Sora LEE-REMOND** – 14 rue du Salbert – 90300 CRAVANCHE

« 1. La liaison avec Montbéliard est bien difficile : par exemple depuis Sevenans à Montbéliard il faut compter 2h. La ligne 3 (Optymo), qui va à Châtenois-les-Forges a une fréquence de passage de 20 minutes ; puis lorsqu'on est à l'arrêt, on constate que la fréquence de la ligne 1 qui va à Montbéliard est de une heure !!!

Les liaisons avec les villes et villages autour peuvent être améliorées.

2. L'information dans le bus est manquante. On ne sait pas où on est, où on va. »

Avis de la Commission d'enquête

Les difficultés signalées paraissent bien réelles.

Nous suggérons à la demanderesse de se rapprocher des services du SMTC afin d'exposer ses desiderata.

Observation n°12	M. Jean-Louis DAGUET – 5 rue Denfert-Rochereau – Belfort
<p>« La rue Denfert Rochereau va être « particulièrement » impactée par le projet Optymo II. Passage de 3 lignes de bus se croisant. Plus de stationnement dans la rue. Problèmes de bruits. Que devient la sécurité des piétons : bus, poubelles (brunes et jaunes) sur les trottoirs. Une entrée de l'école V. Hugo sur la rue va nécessiter des aménagements. Que vont devenir les commerces.</p> <p><i>Autant de questions qui font que je pense qu'il faut maintenir un côté de stationnement, ne garder qu'une ligne de bus allant dans le même sens que les automobiles et créer une piste cyclable indépendante. »</i></p>	

Avis de la Commission d'enquête
<p>L'ensemble des questions soulevées par le demandeur a fait l'objet d'une réponse à l'observation n° 7 - annexe 2 présentée par le « collectif Denfert » auquel M. DAGUET participe par ailleurs.</p>

Observation n°13	Mme Marie-Claude FIORINI (adresse non indiquée)
<p>« Tout en n'étant pas hostile au projet Optymo qui permet de desservir tous les quartiers, quelques rues sont sacrifiées, notamment la rue Denfert Rochereau, qui étroite, va recevoir en double sens 2 lignes dessus !</p> <p><i>Soit de 5h30 à 23h00, un bus toutes les 96 secondes ! Problème de bruit, de stationnement, de sécurité pour les piétons !</i></p> <p><i>J'aimerais que l'enquête sur la nuisance sonore soit refaite, en « temps réel avec les bus » et que le micro ne soit pas installé au 12, rue Denfert ! »</i></p>	

Avis de la Commission d'enquête
<p>La commission prend acte que Mme Fiorini conteste les impacts sur la rue Denfert-Rochereau sans critiquer fondamentalement le projet.</p> <p>Comme cela a été commenté au niveau de l'observation n°7 – annexe 2 le passage par la rue Denfert-Rochereau a un bilan avantages / inconvénients préférable à d'autres hypothèses.</p> <p>La commission insiste dans ce cas fortement sur l'obligation faite au SMTC de réduire au maximum les nuisances et pollutions.</p> <p>Ce point sensible sera évoqué dans les conclusions.</p>

Observation n°14

Mme Michèle GIURQUA – 10 rue de Prague – Belfort

« J'ai un avis favorable pour cette nouvelle phase de développement de la circulation à Belfort, et notamment pour son centre-ville.

Au-delà des questions techniques et de certains détails concernant le déploiement du système des bus, c'est surtout les principes qui y sont à la base qui me plaisent, et auxquels j'adhère.

Il faut penser les déplacements dans un cadre global : le temps nécessaire, l'environnement, les nuisances sonores, mais aussi le « territoire » social résulté suite à nos déplacements. Comment vivre au milieu de ce territoire, comment concrétiser les centres d'intérêts (écoles, commerces, loisirs, promenades). Le projet m'intéresse car il prend en compte d'après moi, le monde de demain : moins de pollution, plus de déplacements doux, recentrage sur le centre-ville, une démarche plus « locale », moins agité. Le centre-ville pourra également être un centre-loisirs (conservatoire, bibliothèque,...). La question à laquelle les habitants devront répondre après c'est, d'après moi : le développement (l'augmentation) de la ville... jusqu'où, quel type de ville on souhaite. Car en s'agrandissant, il se posera le problème de plusieurs pôles.

Mais pour l'instant le centre-ville peut bien remplir le rôle de « creuset » de Belfort. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable de Mme GIURQUA. Elle estime que la réflexion sur le développement et le rôle du centre-ville est particulièrement pertinente et s'inscrit dans le cadre d'un développement harmonieux de la ville.

Cette prospective s'inscrit dans le cadre des études générales existantes ou futures à conduire dans le cadre de l'évolution du PLU.

Observation n°15

Mme Sylvie PEUQUET – 9 Faubourg de Montbéliard – Belfort

Mme Michèle BUSSIÈRE – 9 Faubourg de Montbéliard - Belfort

« Je suis très inquiète par rapport au projet Optymo 2. A l'angle de la rue Denfert Rochereau et du Faubourg de Montbéliard des vibrations sont provoquées par les camions. Qu'en sera-t-il des bus passant toutes les 1' 30 dans la rue Denfert. D'autre part la rue est étroite, le quartier est bruyant, les bus risquent d'augmenter ces nuisances d'autant plus qu'ils circuleront de 5h30 à 23h.

Notre quartier sera sinistré, les commerces risquent de disparaître. Le projet s'est fait sans concertation avec les habitants concernés.

La circulation des cyclistes et des bus me paraît incompatible. »

Avis de la Commission d'enquête

En l'état actuel du projet, il n'apparaît pas que la densité de circulation automobile sur le Fg de Montbéliard puisse connaître de variation significative. Il appartiendra donc au SMTC et au service circulation de la ville de Belfort d'organiser la temporisation des feux tricolores aux carrefours avec les rue Thiers et Denfert-Rochereau de façon à ce que les flux ne soient pas pénalisés par rapport à la situation actuelle.

En matière de concertation, le SMTC a fourni à la commission d'enquête des états détaillés de rencontres et d'explications données aux habitants et à tout type d'activités (commerces, artisanats, services). La commission note que les intervenantes affirment qu'il n'en a rien été à leur égard.

En état de cause, la concertation, quand il est reconnu qu'elle a pu déboucher sur un dialogue constructif, a conduit à arrêter les choix primordiaux du projet et en particulier le passage des bus dans les rues Thiers et Denfert-Rochereau.

L'atténuation des vibrations ne peut résulter, dans le cas d'espèce, que d'un choix de revêtements de chaussée et de trottoirs déjà évoqué avec les riverains de la rue Denfert-Rochereau et susceptible d'être étendu.

Pour ce qui concerne la cohabitation cyclistes / bus, le partage équilibré de l'espace public est réalisé partout là où cela est possible.

Observation n°16 | Mme Michèle GREF – Présidente de Véloxygène 90

« On nous avait promis que ce projet Optymo 2 ferait la part belle au vélo, or nous restons un peu sur notre faim.

Les couloirs de bus ne seront pas tous accessibles aux vélos, et nous regrettons ce manque d'homogénéité. Nous souhaitons que les choses soient claires, et que tous les couloirs bus soient calibrés pour la cohabitation.

Nous demandons à ce que les plans soient plus explicites. Par exemple, rue du Pont Neuf, avenue Wilson, Pont Carnot : aucun itinéraire cyclable n'est indiqué, alors qu'on nous a promis un espace partagé. »

Mme GREF remet à la commission d'enquête un document que nous nommons **ANNEXE 3**

Les éléments essentiels de l'ANNEXE 3

1- Sécurité de circulation des cyclistes et pistes cyclables :

« peu de pistes cyclables sont créées et nous regrettons que les couloirs de bus ne soient pas tous autorisés aux vélos (...)

Certains couloirs de bus seront autorisés, d'autres non : à l'usage, nous sommes certains que ce manque de visibilité créera des problèmes. Il faut une cohérence (...)

Nous demandons que la totalité des couloirs de bus soit prévue pour autoriser la cohabitation avec les vélos. »

« Nous avons relevé sur les plans 3 endroits où aucune piste cyclable n'est prévue, ce qui pourrait se trouver en contradiction avec la loi sur l'air, par exemple :

- Avenue Wilson, on voit une piste cyclable sur le plan de profil, mais pas sur l'autre plan. Lequel de ces deux plans fera foi ?
 - Le plan de profil de la rue du Pont Neuf ne montre pas de piste cyclable alors qu'on a un trottoir de 7m (...). A cet endroit nous demandons une modification
 - Pont Canot : il va rester une seule file de circulation, au lieu de 4 actuellement. Et rien n'est prévu, sur les plans, pour relier la piste Mitterrand jusqu'au Faubourg de France. C'est actuellement une coupure majeure dans notre réseau cyclable, et c'est l'occasion rêvée de la supprimer. (...) »
-
- Le pont Legay n'est pas traité, c'est regrettable, car il s'agit d'une coupure majeure dans le réseau cyclable (...)
 - Rue Thiers : On avait envisagé de supprimer le stationnement, et faire ainsi de la place aux vélos. Il y a un grand parking adjacent à la rue Thiers ; nous aurions préféré cette solution. »

2- Stationnement de son vélo personnel aux arrêts de bus :

« Rien ne prévoit des stationnements sécurisés pour les vélos (hors VLS) à proximité des arrêts de bus .Pour favoriser l'intermodalité entre le vélo et le bus, il faudrait qu'un cycliste puisse laisser son vélo à l'arrêt de bus (...). Un arrêt de bus trop éloigné de son domicile à pied deviendrait donc accessible, moyennant un petit trajet à vélo ; cela permettrait de rabattre un nombre plus important de passagers. »

3- Cas particulier des VLS (Vélos en libre service) :

Véloxygène insiste sur les comportements différents entre les cyclistes « habituels » et les cyclistes occasionnels utilisant les VLS, moins respectueux – selon l'association – des règles de code de la route et du matériel.

Véloxygène pense que pour assurer le succès de ces VLS il convient de densifier le réseau de voies cyclables.

4- Autres points évoqués

« Le quai militaire sera de nouveau rendu à la circulation en double sens dans sa partie nord » ce qui contraint cyclistes et piétons à faire un détour.

Véloxygène suggère « une zone 30 aménagée sur toute la longueur de cette rue, avec un recul du feu rouge, pour constituer un « sas » de refuge pour piétons et cyclistes là où la rue est trop étroite. »

« La rue des Tanneurs et la rue Lebleu ont changé de sens, et ce serait l'occasion de prévoir un itinéraire cyclable, ou une zone 30 bien aménagée. Cela serait très important pour relier la nouvelle piste des Glacis au centre-ville et à la piste Mitterrand, tout en desservant le quartier du Fourneau »

« Nous sommes surpris de trouver mention dans ce dossier, de deux projets de la ville de Belfort : pont sur la Savoureuse prolongeant la rue Houbre, création d'une avenue au Parc à Ballons. Ces projets n'ont rien à voir avec Optymo 2, et suscitent l'opposition des Belfortains (...).»

Rappel de la philosophie retenue en termes d'aménagement des itinéraires cyclables :

Dans les secteurs où il n'existait pas de liaisons cyclables, le projet Optymo phase II a toujours privilégié lorsque la largeur de voirie est suffisante la création de piste ou bande cyclable. Lorsque cela n'était pas possible, il a été intégré un itinéraire cyclable, soit des espaces partagés avec les piétons (minimum trottoir de 2m), soit en empruntant des couloirs bus (minimum 3,50m).

(cf. pages 273-275 pièce G Etude d'impact du dossier de DUP)

L'association Veloxygène souligne elle-même par ailleurs que le couloir bus doit être assez large pour autoriser son usage aux cyclistes et que parfois il n'y a pas la possibilité d'avoir cette largeur suffisante.

Réponses par secteurs du projet Optymo phase II :

=> Concernant l'avenue Wilson, la création d'un parvis étendu devant la gare et d'une zone d'échange multimodale a pour objectif de permettre aux cyclistes de l'emprunter dans un esprit de cohabitation.

=> Dans le cadre de l'extension du Faubourg de France, la Ville propose un aménagement cyclable aux extrémités de la rue Michelet et du Faubourg de France. En complément de cette liaison, les cyclistes profitent de l'espace partagé que constituera le trottoir sur la rue du Pont Neuf.

=> Les études de détail menées depuis le dépôt du dossier de DUP en Préfecture assurent la sécurisation de la traversée du Faubourg de Montbéliard depuis la rue de l'As de Carreau pour les modes doux et l'identification sur le trottoir Nord du pont Carnot d'une liaison bidirectionnelle pour les cycles.

=> Le SMTC est favorable à la cohabitation vélo-piétons sur les secteurs avenue Wilson, Pont Neuf et Pont Carnot.

=> Le Pont Legay ne fait pas partie du projet et le SMTC n'a pas compétence pour intervenir sur cette section. Néanmoins pour information, il existe des itinéraires de substitution à proximité notamment par la passerelle du Front trois-quarts.

=> La largeur de la rue Thiers ne permet pas la création d'une piste cyclable y compris en supprimant le stationnement.

=> Si le stationnement sécurisé des vélos à proximité des arrêts de bus n'apparaît pas clairement dans le dossier de DUP, il est bien prévu dans le marché de travaux des arceaux et des abris dans le cadre du projet.

=> Nous notons que l'association Veloxygène reconnaît que le projet de VLS est ambitieux pour Belfort. Le VLS est pour nous un levier à la pratique du vélo qui entraînera un usage plus important et devrait donc susciter de la part des collectivités la création de nouvelles liaisons.

Réponses sur les secteurs hors projet Optymo phase II :

=> Les remarques concernant le Quai militaire, la rue des Tanneurs et la rue Lebleu sont des sujets qui ont été discutés entre l'association et la Ville.

=> Dans le dossier, les projets du pont Houbre et de l'avenue du Parc sont mentionnés au titre d'une information sur le contexte général des politiques de déplacements à la fois à l'échelle de l'Aire urbaine et dans le contexte belfortain. (cf. page 148 pièce G Etude d'impact du dossier de DUP)

Avis de la Commission d'enquête

Les réponses apportées par le maître d'ouvrage précisent les points suivants :

- Satisfaction est donnée sur les secteurs « avenue Wilson, pont neuf et Pont Carnot » (4 réponses)
- Pour ce qui concerne le Pont Legay où l'association constate une rupture dans le réseau cyclable le SMTC ne peut intervenir ; c'est le schéma directeur cyclable de la ville de Belfort qui doit apporter des réponses. C'est également le cas pour le quai militaire, la rue des Tanneurs et la rue Lebleu.
- A l'identique à la rue Denfert-Rochereau, la largeur de la rue Thiers ne permet pas de créer une voie spécialement dédiée aux cyclistes. Il conviendra donc de partager le site propre.

La commission regrette que le dossier DUP ne soit pas suffisamment précis à propos des arrêts de bus ainsi que sur les abris vélos aux abords. Toutefois ces localisations n'étaient pas impératives dans le dossier ; il conviendra que l'association soit vigilante préalablement à tout début de travaux.

Enfin, la commission trouve appropriée la mise en place d'un réseau VLS, observant que ce système connaît de nombreux développements dans la plupart des villes de France.

Ainsi, globalement, la commission d'enquête considère que le SMTC est attentif aux préoccupations de l'association Véloxygène 90.

Observation n°17	M. Alain SEID – Président de la CCI du Territoire de Belfort
M. SEID, Président de la CCI se présente à la permanence et remet un dossier que nous nommons Annexe 4 et que vous joignons au registre	
Les éléments essentiels de l'ANNEXE 4	
<p>« La mise en compatibilité du PLU de Belfort et l'enquête parcellaire n'appellent aucune remarque de la Chambre de Commerce et d'Industrie du Territoire de Belfort (CCI90) »</p> <p>« Concernant le projet TCSP Optymo 2, celui-ci est une évolution logique qui suit les nouveaux modes de consommation et de mobilité de la population. Il est en adéquation avec l'ambition de conforter le cœur de ville de Belfort et permettra de dégager une grande artère commerciale avec la poursuite de la piétonisation. Optymo 2 sera un atout pour conforter le commerce et l'articuler. Optymo 2 va constituer une véritable révolution pour les commerçants qui devront s'adapter à ce changement.</p> <p>Dans l'étude d'impact, il est fait état des mesures qui vont être prises pour limiter les désagréments vis-à-vis de l'activité commerciale pendant les différentes phases de travaux. La CCI90 tient à saluer la qualité des mesures d'accompagnement retenues par le SMTC ainsi que la qualité d'écoute de ce dernier sur les doléances qui ont été émises par les commerçants lors des groupes de travail du club Optymo 2. Ce type de concertation avec les commerçants est tout à fait original et permet une vraie dynamique. La CCI90 est aujourd'hui en attente des premières réunions par quartiers préalables à chaque phase de travaux. Elle restera vigilante sur la bonne mise en œuvre des différentes mesures citées. (...) »</p>	
Observation de la CCI90 par secteur	
Secteur 1	
<p>« Aucune zone de livraison n'est présente sur les plans, ni mentionnée dans le texte explicatif au niveau de l'Avenue Wilson.</p> <p>Il conviendrait de prévoir, à minima, 2 zones de livraison pour les commerces situés Avenue Wilson ».</p>	
Secteur 2	
<p>« Rue Denfert-Rochereau à l'est de la Savoureuse, des commerçants sont présents. Il conviendrait de créer une zone de livraison notamment pour le fleuriste. Cela évitera des stationnements des camions de livraisons sur les voies de circulation. »</p>	
Secteur 3	
<p>« Nécessité de prendre en compte les contraintes en matière de transports de fonds pour la banque CIC sise Avenue Foch.</p> <p>De plus la banque prévoit d'importants travaux de réaménagement de cette agence. Une concertation pour coordonner les différents travaux pourrait être utile »</p>	

<p>Secteur 4</p> <p>« Les élus de la CCI s'inquiètent de la suppression des places de stationnement devant celle-ci. En effet, la CCI est un établissement public qui doit être facilement accessible. Le texte du dossier détaillant les aménagements, au contraire d'autres secteurs, ne mentionne pas la restitution de places de stationnement sur la rue du Docteur Fréry »</p> <p>« De plus la CCI accueille des personnes à mobilité réduite. Il faut donc prévoir des stationnements proches pour personnes handicapées et en nombre suffisant »</p> <p>« Des arrêts minute devant le bâtiment principal de la CCI doivent également être mise en œuvre pour les visiteurs ne faisant que déposer des documents. »</p> <p>« La CCI va entreprendre prochainement des travaux importants de mise aux normes dans le cadre de la réglementation sur l'accessibilité des bâtiments recevant du public. Afin de réduire la durée de désagréments pour les usagers et éviter des travaux superflus, la CCI souhaite être informée le plus en amont possible du planning des travaux de la rue du Docteur Fréry dans le but d'avoir une coordination la plus efficiente possible des deux chantiers. »</p> <p>« La rue Bonnet va être transformée en voie de bus. Nous attirons votre attention sur le fait que l'entrée et la sortie du parking intérieur de la CCI, ne pourra se faire qu'en utilisant cette voie exclusivement destinée aux bus. Il faudra donc prévoir les aménagements nécessaires pour concilier des 2 usages. »</p> <p>« Il conviendrait de prévoir un arrêt minute à proximité du Tabac Presse situé rue Dreyfus-Schmidt »</p> <p>« Il conviendrait de prévoir une zone taxi et bus rue du Général Reset à proximité de l'hôtel du Tonneau d'Or ».</p> <p>« Prévoir les convois de fonds au niveau du Crédit Mutuel sis place de la République »</p> <p>« Boulevard Carnot : un seul espace livraison est prévu. Il en faudrait un de chaque côté »</p> <p>« Quai Vauban : Prévoir également des espaces livraisons. Cela évitera des stationnements gênants et perturbateurs pour la circulation comme c'est déjà le cas aujourd'hui »</p>
<p>Secteur 5</p> <p>« Les rues de Mulhouse et Clémenceau sont régulièrement utilisées par les convois exceptionnels sortant du Techn'Hom. Dans les aménagements prévus sur ces 2 rues, il est important de tenir compte des contraintes technique qui peuvent s'imposer pour le passage dans de bonnes conditions de ces transports »</p>
<p>Secteur 6</p> <p>Pas de remarque</p>
<p>Secteur 7</p> <p>Pas de remarque</p>

Réponse du Maître d'Ouvrage

Le SMTC a mené dès le début du projet une concertation avec l'ensemble des acteurs et notamment la CCI. Une équipe de correspondants est d'ailleurs entièrement dédiée aux commerçants. Nous notons que la CCI souligne à la fois l'enjeu, l'ambition du projet et la qualité de l'accompagnement qui a été mis en place.

Réponses par secteurs du projet Optymo phase II :

Ce travail de concertation des différents partenaires dont la CCI a d'ores et déjà permis de prendre en compte un certain nombre de remarques et d'interrogations formulées dans l'annexe 4.

=> La création de zones de livraison sur l'avenue Wilson impliquerait soit de supprimer du stationnement minute, soit de dénaturer l'espace devant les commerces (trottoirs élargis et arborés permettant d'installer des terrasses). Par ailleurs, il n'existe pas actuellement de zones de livraison et la configuration en deux voies de circulation est déjà utilisée pour assurer les livraisons.

=> La création d'une zone de livraison au niveau du fleuriste de la rue Denfert-Rochereau (actuellement en vente) n'est pas possible, faute d'une largeur de voirie suffisante. Au niveau de cette section, le SMTC a d'ailleurs dû engager une expropriation sur des parties de parcelles (4 rue Denfert et 11 rue Degombert) pour réaliser un trottoir répondant aux normes.

=> Même si la réglementation actuelle n'oblige pas à créer des sites réservés pour le transport de fond, le SMTC a pris en compte les besoins exprimés. Il sera possible de créer une zone de transport de fonds devant le CIC en leur réservant une place de stationnement.

=> Du stationnement est bien prévu devant la CCI, de part et d'autre de la voie VP, soit 26 places et 1 place de livraison le long de la rue Fréry. S'il n'existe pas d'arrêts minute, la réglementation du stationnement a également pour vocation d'éviter les voitures-ventouses et d'assurer un taux de rotation permettant à chacun de trouver facilement une place de stationnement. La création de places handicapés le long de la rue Fréry ne permet pas de répondre aux normes PMR pour les trottoirs (la largeur nécessaire pour les places handicapés induit une largeur de trottoir inférieur aux normes d'accessibilité). Des places sont créées aux abords du marché Fréry et l'aménagement de la rue Fréry permet une accessibilité aisée jusqu'au bâtiment de la CCI.

=> La demande d'accès par la rue Bonnef au parking de la CCI a bien été prise en compte. Seule la partie entre l'accès au parking et le débouché sur la rue Fréry sera en site propre.

=> Concernant la coordination la plus efficace des chantiers, la collaboration engagée entre le SMTC et la CCI, notamment à travers la mise en place du Club Optymo 2 et d'une équipe de correspondants « commerçants », a pour objectif d'informer les commerçants sur le projet et les phases de chantier afin que ceux-ci puissent programmer leurs travaux, périodes de fermeture...

=> Les aménagements de stationnement particulier (arrêts-minute, zone taxi et bus,

livraison) dans les rues Dreyfus-Schmidt, du général Reset, quai Vauban ne sont pas dans le projet parce qu'ils relèvent de la compétence de la Ville. Toutefois, il peut être rappelé qu'une zone de livraison rue Fréry à proximité du bureau de tabac est prévue et que le quai Vauban n'a plus vocation à être une voie de circulation mais un accès riverains et une zone de stationnement.

=> La problématique des convois exceptionnels (qui empruntent le pont Clémenceau et la rue de Mulhouse) ont été intégrées en concertation avec les services de la Ville. Les convois exceptionnels emprunteront le site propre bus après le pont Clemenceau jusque dans la rue de Mulhouse.

Avis de la Commission d'enquête

Le maître d'ouvrage relève que la CCI, par la voix de son Président, est favorable au projet qui est en adéquation avec l'ambition de conforter le cœur de ville de Belfort.

Il répond aux observations émises par la CCI pour chacun des secteurs.

La commission d'enquête tient à souligner l'importance des engagements pris par le SMTC au regard de la vitalité que la fonction commerciale doit conserver durant la transition et après achèvement de la réalisation projetée.

La commission observe que les éléments prospectifs résultants d'une large concertation avec les commerçants, débouchant sur une collaboration efficace sont de nature à valider le projet et à le voir se développer dans un climat apaisé.

Observation n°18 | M. Christian CODDET – Maire Adjoint – GIROMAGNY

« Le projet Optymo II tel que présenté me semble présenter une formidable opportunité d'évolution sociale et économique non seulement pour Belfort, ville concernée au premier chef par les aménagements, mais aussi pour l'ensemble du Territoire de Belfort.

Elu du Nord du Territoire, je témoigne des attentes des populations périurbaines en matière de transport collectif dans le département.

Ce projet longuement mûri dans le cadre d'une large concertation a d'ores et déjà obtenu et mérite très certainement un grand soutien populaire. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable exposé par le Maire-Adjoint de Giromagny.

L'avis inscrit exprimé est logiquement conforme au projet présenté par le SMTC qui s'inscrit dans une offre globale prenant en compte l'évolution des transports et des déplacements sur l'ensemble du département (voir rapport introductif).

Observation n°19 | **M. Claude DE BARROS – 8 rue Scheurer-Kestner – BELFORT**

« Habitant la rue Scheurer-Kestner, rue avoisinante, je ne saisis pas les craintes des habitants de la rue Denfert-Rochereau. En effet comparé à la tranquillité des rues résidentielles, la rue Denfert-Rochereau pourrait bénéficier d'un nouveau statut en rejetant la circulation de transit « centre-ville-gare » sur des axes majeurs. De plus, le nouveau tracé Optymo permet de desservir un quartier jusqu'à maintenant « délaissé » par le réseau (pas d'arrêt à moins 200m). Alimenté par un réseau à 5 minutes, l'ensemble du quartier bénéficiera d'un service de bus rapide pour les déplacements sur le pôle urbain (et notamment vers la vieille ville), avec une réduction sensible de la circulation automobile dans une zone essentiellement résidentielle. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission prend acte de l'avis favorable de M. DE BARROS, demeurant dans une rue parallèle à la rue Denfert-Rochereau.

Observation n°20 | Association
« TERRITOIRE DE BELFORT NATURE ET ENVIRONNEMENT »

L'association a adressé un courrier au Président de la Commission d'enquête que nous avons nommé **ANNEXE 5**

Les éléments essentiels de l'ANNEXE 5

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération et du Syndicat Mixte de l'Aire Urbaine

L'association affirme que les politiques publiques conduites depuis de nombreuses années « ont contribué fortement, avec l'appui des collectivités territoriales et de l'Etat au développement des déplacements individuels avec, par famille 1, 2 ou 3 voitures. Il est incontestable que chaque collectivité locale, départementale, régionale a souhaité et revendiqué encore ses routes nationales, son autoroute voisine, sa gare TGV à proximité, son aéroport régional, etc... ».

L'association pense que « il aurait été judicieux de prévoir la remise en service pour le public et pour le fret de la ligne de chemin de fer Belfort / Giromagny (...). La réouverture de cette ligne serait un complément au service de bus actuel. »

L'association conclut cette première partie en disant que « Tous ces aménagements (LGV, autoroutes, ZAC) sont très coûteux en construction d'infrastructures pour les collectivités, destructeurs de l'environnement, gros consommateurs d'espaces naturels et agricoles »

A l'échelle de la Communauté d'Agglomération et de la Ville de Belfort

L'association écrit qu'à « l'occasion de cette enquête ressort, presque en catimini le projet de l'avenue du Parc, sorte d'autoroute urbaine avec son nouveau pont Houbre. Ce projet profitera surtout au développement des déplacements en voiture est/ouest et à la pénétration au cœur de ville des véhicules individuels venant du nord du territoire, congestionnant ainsi le carrefour de l'Atria qui supporte actuellement un flux routier très important.

Il serait plus opportun pour la circulation et les encombrements en ville, plus sage et réfléchi pour la pollution de l'air, plus raisonnable pour les finances publiques et de la ville, d'abandonner ce projet exubérant dans le contexte actuel et celui du développement durable, et en contrepartie d'avoir en projet avec Optymo 2 des parkings périphériques à Valdoie/Sermamagny – Andelnans – Pérouse – Bavilliers/ESSERT et de cadencer un transport collectif adapté à partir de ces parcs de stationnement péri-urbains (...).

Une seconde solution serait, concernant la voie urbaine du parc à ballons, de la dimensionner comme une voie de desserte classique desservant le quartier et de réserver le futur pont Houbre aux seuls bus et vélos. »

L'association poursuit : « Si les transports doux - et particulièrement le vélo- sont si peu utilisés dans la ville, c'est sans doute parce que les pistes sécurisées et protégées sont pratiquement inexistantes, ou partagées avec les piétons et les bus, ou pire avec les voitures et camions ».

Elle écrit encore que « le fait de ne pas prévoir de circulation pour les vélos au faubourg de France, ne pas prévoir systématiquement une piste cyclable à l'occasion des travaux importants qui sont projetés ou qui ont déjà commencé, n'autoriser que trois kilomètres de voies de bus aux vélos, démontre le manque de volonté politique quant à ce mode de déplacement. De plus les piétons n'ont vraiment pas de chance, ils ont de moins en moins de trajets sécurisés (quai militaire). »

L'association développe ensuite son point de vue favorable aux Vélos en libre service et se réfère aux recommandations de la FNAUT (Fédération Nationale des Associations et d'Usagers des Transports) qui proposent différentes solutions en matière de transport et qui retient la solution de Bus à Haut Niveau de Services.

L'association souhaiterait quelques éclaircissements sur différents points et notamment le traitement réservé aux convois exceptionnels, le transport des matières dangereuses, les livraisons de marchandises au centre-ville, les transports de fonds et l'accès à l'hôpital.

L'association conclut cette deuxième partie en notant « la trop grande place faite encore à la voiture, les parcs de stationnement excessifs (...) ». Il convient de limiter le développement automobile, voire de le diminuer par des interdictions et des contraintes de circulation et de stationnements forts qui découragent, plutôt que de favoriser et de l'augmenter en construisant un parking silo de 200 à 300 places en plein centre-ville qui attirera inmanquablement plus de voitures. Il faut pour Belfort une vraie politique pour le vélo, comme il en existe une pour le bus ou l'automobile (...)

Réponse du Maître d'Ouvrage

Dès 2010, le SMTC a mis en place un dispositif d'information publique avec notamment la création du blog Optymo 2 et la concertation préalable. En 2011, le projet a été présenté en conseil de quartiers, dans les réunions « riverains » et auprès des commerçants. Par ailleurs, le travail mené par les 30 correspondants pour présenter le projet aux habitants de Belfort est une première en France.

En parallèle les informations ont également été mises à disposition du public via le site internet www.optymo2.fr : carte du projet, présentation projetée lors de l'assemblée plénière et des conseils de quartiers, ensemble des dossiers de l'enquête publique, ...

(voir détail des actions et réunions énoncés plus haut)

Réponses aux remarques de TBNE :

Les remarques formulées par l'association ne concernent pas ou peu le projet Optymo phase II. Il semble que l'association a mal apprécié les enjeux du projet et les moyens engagés, en particulier pour faire de Belfort une ville attractive proposant toutes les caractéristiques d'une ville apaisée et sécurisée pour les déplacements, quel que soit le mode choisi. A cet effet, l'association n'a de toute évidence pas mesuré l'effort entrepris en faveur du partage de la voirie.

Avis de la Commission d'enquête

Les remarques formulées par l'association ont pour la plupart un caractère d'ordre général et ne concernent pas directement le projet Optymo 2.

Elles relèvent essentiellement de préoccupations écologiques et environnementales qui naturellement ne sont pas absentes du dossier présenté par le SMTC.

Ainsi on observe que ces considérations générales traitent, notamment, des routes nationales, des autoroutes, du TGV, des aéroports, ... problèmes qui ne sauraient laisser quiconque indifférents mais qui ne sont pas spécifiques au dossier.

L'association avance des propositions de répartition différente des transports en commun et du stationnement urbain par le moyen d'aménagement de parc relais situés dans des communes périphériques provoquant un cadencement différent du transport collectif. Cette perspective est d'une autre ampleur que le projet Optymo 2 et dépasse la proposition actuelle en mettant en jeu une organisation complémentaire au niveau de la communauté d'agglomération. La commission ne dispose donc pas d'éléments d'appréciation appropriés pour donner un avis pertinent et mesurer sa fiabilité.

Sur l'approche plus directe, la commission relève que l'association se dit favorable aux

vélos en libre-service - ce qui est proposé dans le projet -- et se réfère aux recommandations de la FNAUT favorable au Bus à Haut Niveau de Service comme le prévoit également le projet.

Elle dénonce, néanmoins, une trop faible mise en place de pistes cyclables tant durant les travaux qu'à l'issue de leur achèvement. La commission, sans contester le bien-fondé d'une amélioration plus spectaculaire de la séparation des flux au profit des deux roues et des piétons, estime cependant que le projet Optymo 2 constitue une avancée significative par rapport à Optymo 1. Il engendre une adaptation des modes de vie touchant une grande partie des habitants de la cité, ce que d'aucuns dénoncent par ailleurs. Rien n'interdit de penser que, tout projet étant perfectible, une évolution bien maîtrisée pourra répondre à des attentes futures.

En ce qui concerne le parking nouveau de 200 à 300 places envisagé à proximité de la gare, la commission constate que le SMTC en fait un argument fort de la compensation des contraintes imposées au centre-ville.

En l'état actuel de nos modes de vie, y compris par exemple les services à apporter aux personnes à mobilité réduite et aux personnes âgées, ainsi qu'au fonctionnement des services publics et des activités commerciales, il paraît opportun que certains équilibres soient sauvegardés entre différents modes de déplacement. La commission considère qu'il ne faut progresser que par étapes successives à propos de la réduction de l'accessibilité automobile dans le centre urbain et estime que le projet répond à cet objectif.

Observation n°21 | **Mme Delphine MENTRE – 1 Avenue Foch – BELFORT**

Mme MENTRE s'interroge sur le positionnement de l'arrêt de bus et sur l'accès des riverains.

Elle dépose une pétition signées par 80 « *riverains et usagers du Boulevard Carnot et de l'avenue Foch* » que nous nommons **Annexe 6**

Les éléments essentiels de l'ANNEXE 6

« *les riverains et commerçants du boulevard Carnot / avenue Foch émettent les plus vives réserves sur le projet d'implantation d'une station centrale de bus à l'angle du boulevard Carnot et de l'avenue Foch* »

Les pétitionnaires pensent que l'implantation prévue n'est pas pertinente. Selon eux, il faut tenir compte « *de l'intérêt des usagers, de la sécurité de l'implantation, de veiller à la tranquillité des riverains, et de garantir la zone d'achalandage des commerçants et de préserver la qualité patrimoniale de cette zone.* » (...)

La station centrale de bus devrait être située place Corbis

« *Cette place, compte tenu de sa taille et des dégagements qu'elle permet, semble être le lieu privilégié pour implanter cette station en toute sécurité. Elle est située à proximité de la zone commerçante et piétonne et est déjà un lieu de rassemblement reconnu et naturel à Belfort. Peu d'immeubles d'habitation seraient concernés par les éventuelles nuisances*

liées aux bus et aux usagers en attente : cela impliquerait cependant que les bus passent au moins dans un sens dans le faubourg de Montbéliard tandis que dans l'autre sens, ils passeraient rive gauche » (...)

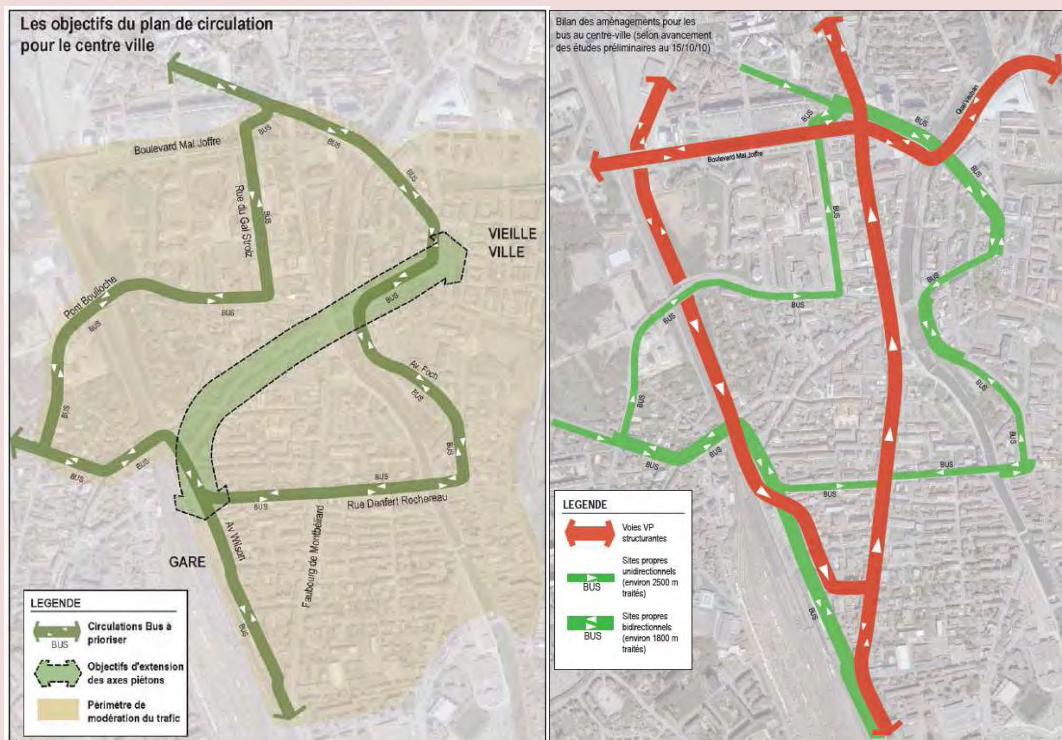
A défaut, la place de la pyramide où est situé un petit parking (...) permettrait également l'accueil, sans problème de cette station

« Elle a l'avantage d'être située en face du pont piéton qui permet de desservir la zone commerçante piétonne (...) et les services publics de la Maison des Arts. Elle est aussi idéalement située pour desservir le Conseil Général, la Préfecture, les services fiscaux et le Rectorat. Elle permet aussi la desserte des commerces de l'avenue Carnot (...) »

Les pétitionnaires concluent : « En tout état de cause, la balance « avantages / inconvénients » est clairement en défaveur du choix actuel et pousse à retenir prioritairement la place Corbis et, à défaut la pyramide, qui constituerait un compromis acceptable et une réelle amélioration de la qualité du Service rendu pour tous. »

Réponse du Maître d'Ouvrage

« Le renforcement de l'axe « modes doux » de la gare à la vieille ville et la dissociation des circulations VP et bus sont des fondements du projet Optymo phase II



Le passage par la rive gauche favorise un axe mode doux (piétons, vélos) de la gare à la vieille ville. Le pont Corbis mis en sens unique facilite les déplacements piétons en procurant une traversée possible sur toute la largeur du débouché du faubourg de France. Au final le projet prend en compte un urbanisme de qualité et porteur d'aménités qui transformera la ville. Le centre-ville élargi disposera d'une tonalité apaisée et proposera une affectation différente de la voirie

1- La dissociation des lignes

L'expérience des autres réseaux montre que la dissociation des lignes ne répond pas aux exigences de performance (lisibilité des parcours, qualité des arrêts, coûts,...). D'ailleurs, le CERTU, dans son ouvrage « Bus à Haut Niveau de Service, Concept et recommandations » souligne : « Le site propre constitue en général, lorsqu'on se donne les moyens de le faire respecter, un facteur essentiel d'amélioration de la vitesse commerciale, et surtout de la régularité de la progression des véhicules de transports en commun, en supprimant les aléas de la circulation. Il permet en général, de faciliter le traitement prioritaire des traversées de carrefours à feux (...), d'où des gains supplémentaires de vitesse commerciale et régularité qui se rajoutent aux gains de l'effet site propre seul. Mais le site propre est aussi un outil de réaffectation de l'espace public au service d'une politique de rééquilibrage modal, ainsi qu'un moyen de marquage et de lisibilité du transport collectif. (...) En réduisant les freinages et autres variations de vitesse dus aux aléas de la circulation, c'est un moyen d'améliorer l'une des composantes du confort et de réduire la consommation d'énergie des bus et leurs émissions. »

La proposition de dissocier les lignes entre la rue Denfert et le boulevard Carnot (par le faubourg de Montbéliard) ne permet donc pas de répondre aux objectifs d'Optymo phase II et remettrait en cause la globalité du projet, en plus de dégrader le service TC (manque de lisibilité et de cohérence du réseau dans le secteur, suppression de la desserte TC dans le quartier du Fourneau et de la zone commerciale Leclerc).

2- Le positionnement de l'arrêt Foch

Le positionnement de l'arrêt Foch est un enjeu majeur pour l'attractivité de l'ensemble de l'espace commercial situé sur l'axe entre la Vieille ville et la gare. Les pétitionnaires eux-mêmes soulignent l'importance économique du positionnement de l'actuel arrêt Corbis le long de cet axe.

La décision du SMTC et de la Ville de Belfort est donc de maintenir un arrêt le long de cet axe par le transfert de l'arrêt Corbis sur la rive gauche. L'écarter de l'axe fragiliserait l'attractivité à la fois de l'arrêt mais aussi des commerces.

Localisation des commerces



3- Environnement urbain

La crainte des pétitionnaires concernant la « défiguration » de cet espace est surprenante. En effet, le projet améliore considérablement la situation paysagère et environnementale du secteur : disparition en totalité des flux de voiture (congestion en heures de pointes), traitement des espaces, élargissement des trottoirs, sécurisation des liaisons piétonnes, qualité du traitement des sols (béton de qualité, enrobés clairs, pierres naturelles), modernisation des éclairages, création d'abribus de qualité (un travail a été mené avec Decaux et notre designer pour proposer un mobilier urbain personnalisé).



Avis de la Commission d'enquête

La commission s'est rendue sur les lieux pour examiner les propositions émises par Mme MENTRE et les 80 pétitionnaires.

On observera en premier lieu que l'expression employée « station centrale de bus » est inappropriée ; il ne s'agit en fait que de deux arrêts classiques se faisant face sur le réseau.

Le positionnement sur la place Corbis proposé par les demandeurs remet en cause la philosophie générale et l'organisation structurelle du projet Optymo 2. Il oblige en effet à repositionner des voies bus sur le faubourg de Montbéliard alors même que l'objectif est de séparer les flux entre la circulation automobile et les voies en site propre réservées aux bus. L'équilibre des modes de déplacement conduit en effet à réserver le faubourg de Montbéliard à la circulation automobile.

Simultanément l'objectif d'assurer une continuité piétonne forte entre la gare et la vieille ville par le faubourg de France et l'avenue Carnot s'accommoderait mal de de cette modification fondamentale.

La commission d'enquête ne retient donc pas cette proposition. Elle n'est étayée par aucune analyse qui mesurerait les conséquences de la modification présentée, notamment dans le faubourg de Montbéliard.

La solution alternative de conserver l'esprit de la proposition Optymo 2 au moyen d'une circulation de bus par l'avenue Foch en déplaçant les arrêts proches du pont Carnot à hauteur de l'édifice appelé « la pyramide » conduit aux constats suivants :

- Le positionnement d'arrêts bus avec abris est assez facile à réaliser techniquement.
- L'éloignement relatif de l'habitat limiterait significativement les nuisances envisagées.
- Les arrêts ne seraient plus situés à proximité de l'axe piétonnier que le projet veut revivifier.
- L'éloignement global de la zone de chalandise serait important et le franchissement de la Savoureuse par la passerelle ne semble pas à cet égard apporter d'avantages évidents.
- Le rapprochement de certains services administratifs est de faible impact sur l'organisation du centre-ville.
- L'intérêt des usagers auquel les demandeurs sont manifestement attachés est pris en compte par l'élargissement du trottoir côté monoprix et la facilité de transit entre piétons et usagers du réseau d'autobus urbain ; beaucoup plus que par la localisation près de la pyramide

Le bilan général de cette proposition, appuyée sur les observations dégagées par la visite sur place de la commission d'enquête, conduit celle-ci à considérer que le positionnement des arrêts vers la pyramide est moins pertinent que tel que proposé dans le projet.

Dans ses observations en réponse, le maître d'ouvrage rappelle, en citant l'ouvrage du CERTU, tout l'intérêt de la mise en œuvre d'un site propre.

La commission d'enquête relève que cette réponse aux pétitionnaires souligne l'intérêt de réaliser le maximum de voies en site propre. Le boulevard Carnot, seule liaison entre l'avenue Foch et la place de la République est directement concerné.

Observation n°22	Mme Anny BAESLE – 16 rue Thiers – BELFORT
Mme BAESLE s'interroge sur l'existence ou non de places pour Personnes à mobilité réduite dans la rue Thiers.	
Elle remet à la commission d'enquête un courrier de 4 pages que nous nommons Annexe 7	
Les éléments essentiels de l'ANNEXE 7	
<p>« L'objectif affiché est de réduire la circulation centre-ville (...). Or le plan de circulation déjà non-satisfaisant n'étant pas ou peu modifié, les véhicules continueront à passer Faubourg de Montbéliard avec ses embouteillages journaliers.</p> <p>Il faudrait d'abord réfléchir à un plan global avec boulevard circulaire et parkings périphériques et de vraies navettes vers le centre-ville. (...).</p> <p>A l'heure actuelle en voiture mon trajet est déjà double par rapport à celui que je fais à pied. Avec ce qui est prévu, ce trajet sera triplé. Belle réduction de nuisances ! ».</p>	
<p>« Optymo 1, récent, n'était pas particulièrement une réussite au centre-ville (pour mémoire les arrêts rue Michelet). Des travaux, aux frais du contribuable avaient été effectués devant la gare. De la même façon, les travaux rue Denfert-Rochereau ont été réalisés il y a à peine deux ans. Et le chiffrage prévisionnel d'Optymo 2 est de 41 Millions d'Euros, à nos frais. Pourtant les habitants concernés ne sont pas entendus. Dans mon immeuble les habitants n'ont pas vu les « ambassadeurs » Optymo et les questions que j'ai posées aux représentants d'Optymo lors de leur passage en mairie sont restées sans réponse malgré la promesse faite. (...)</p>	
<p>« Je ne suis pas une incondionnelle de la voiture (...) mais le projet Optymo 2 est inacceptable pour les rues Thiers et Denfert-Rochereau qui seront sacrifiées, sinistrées. Rue Thiers (...) nous avons déjà connu le bruit, les rejets de CO2, les trépidations (...) l'affaissement d'un regard des eaux usées (...). Mais tout ceci n'était rien par rapport à ce qui est envisagé :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 2 couloirs de bus dont l'un à contre sens, c'est-à-dire avec une clochette qui sonne et résonne tout le long de la rue. - La totalité des lignes (ou une majorité) d'Optymo passant rue Thiers de 5h30 à 23h donc 6h seulement d'interruption. - Il a été dit 250 x 2 sens, c'est-à-dire 500 passages par jour mais avec une telle amplitude et une fréquence mentionnée de 1' (...) cela fera beaucoup plus. - Il y a donc le problème du bruit (...) 	

Mme BAESLE aborde ensuite le problème des rejets de particules fines et cite les éléments de l'étude d'impact (paragraphe 5.3 et page 338/380). Elle écrit :

« On fait fi des enfants, des personnes âgées, des personnes travaillant à domicile et des employés des services et commerces. On ne pourra donc jamais ouvrir ses fenêtres et aérer les locaux ou les logements. (...) ».

Mme BAESLE suggère des solutions alternatives par des rues parallèles à la rue Thiers. Elle constate que *« l'étroitesse de la rue Thiers conduit à y supprimer le stationnement »*. Elle fait ensuite référence aux commerces et indique que *« depuis l'annonce d'Optymo 2 des commerces – idem rue Denfert-Rochereau – ou sont partis ou préparent leur départ, avec cette absence de stationnement »*.

Mme BAESLE pense que *« les locataires fuiront la rue et que ne resteront que les propriétaires avec des logements dépréciés et des problèmes de santé »*.

Elle demande que *« l'option 2 voies de bus rue Thiers soit supprimée »*.

Réponse du Maître d'Ouvrage

1. La rue Thiers, qui restera une voie d'accès à la gare, va bénéficier d'un nouveau statut. Avec l'absence de ce sentiment d'omniprésence de la voiture, elle deviendra plus attractive pour ces commerces et services avec des trottoirs élargis, ...

2. La rue ne sera pas envahie par des convois de bus.

Un piéton immobile dans la rue ne percevra les bus que 3 minutes et 36 secondes dans l'heure ! En effet, un bus qui roule à 20 km/h parcourt la rue Thiers en une minute (une distance de 350 mètres en 63 secondes), soit une trentaine de mètres en 6 secondes. 18 bus par heure dans chaque sens, c'est 216 secondes de perception d'un bus dans un rayon de 15 mètres autour de soi. Toutes les projections de circulation annoncent une véritable amélioration du cadre de vie dans la rue.

3. La question du stationnement : la fréquence de passage des bus permet l'arrêt-minute des VP dans la rue.

L'arrêt-minute dans la rue sera autorisé. Avec une fréquence de trois minutes et vingt secondes entre chaque bus, il sera facile de dépasser une voiture à l'arrêt en utilisant la voie bus. L'arrêt-minute permettra de déposer ou de prendre en charge les enfants ou les personnes à mobilité réduite sans bloquer la circulation. De plus, 8 places de stationnement à durée limitée (quatre zones de deux places) dans la rue permettront de charger ou de décharger plus longuement et plus tranquillement les véhicules.

4. Le stationnement de proximité est possible à la fois sur le parking Janet-Veit (plus de 100 places) accessible directement depuis la rue Thiers et sur le parking SERNAM (plus de 300 places).

5. Les piétons seront bien plus en sécurité qu'aujourd'hui.

La rue sera mieux sécurisée d'abord parce qu'il y aura moins de circulation, mais, aussi, parce que les deux trottoirs seront élargis de 30 cm. La chaussée fera 7 m de large, ce qui permettra aux bus de se croiser sans aucune difficulté. Il faut préciser que 6,5 m est la largeur des couloirs bus à double sens et qu'à cette largeur de chaussée, les bus se croisent sans risques.

Voir la vidéo de la simulation de la circulation réalisée par Voxelia (bureau d'études indépendant) à partir des prévisions de trafic.

6. Le bus dans la ville n'entraîne pas de nuisances supplémentaires

Dans le cadre des travaux, la structure de chaussée des rues Denfert et Thiers sera reprise sur 60 à 80 cm de profondeur. Le renforcement de la structure préviendra d'éventuelles vibrations.

Les nuisances sonores ont fait l'objet d'une étude par un bureau d'études spécialisé (Accouplus) et dont les conclusions figurent dans le dossier d'études d'impact. S'il y aura effectivement une augmentation de 0,5 à 1 dB dans la rue Thiers, la modélisation montre également qu'en l'absence de projet d'ici 2016 les nuisances sonores seraient augmentées de 4 à 5 dB.

De plus les nuisances sonores dépendent également d'autres paramètres traités dans le cadre du projet (la qualité de la chaussée, la caractéristique du revêtement, le type des véhicules circulant sur la chaussée, la fréquence des arrêts des véhicules)

(...) [voir impact acoustique en annexe]

Quant à la qualité de l'air, des modifications des trafics induites par le projet vont améliorer la qualité de l'air, avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant. Par ailleurs, les bus Optymo circulent au carburant au GPL qui n'émet pas de rejet de microparticules

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête identifie bien les doléances de Mme Baesle et les craintes qu'elle éprouve à l'égard de la mise en œuvre du projet.

A l'analyse des études et du contenu du dossier présenté à la consultation, ainsi que des perspectives analysées directement par ses membres, la commission constate qu'il n'a pas été possible de dégager une alternative crédible réduisant les nuisances redoutées.

Il convient, à tout le moins, de prendre acte et de vérifier l'application le moment venu des réponses apportées par le maître d'ouvrage et rapportées dans le présent rapport.

Bien que seule intervenante habitant la rue Thiers, ce qui n'altère pas la qualité des observations présentées, la demanderesse est dans la même démarche que celle exposée par les riverains de la rue Denfert-Rochereau. L'analyse de leurs demandes très largement

examinées dans l'observation n°7 complète les éléments de réponse apportés ci-dessus par le maître d'ouvrage.

La commission d'enquête réitère sa demande expresse de la mise en œuvre du maximum de souplesse et de concertation à l'égard des riverains des rues Thiers et Denfert-Rochereau lors de la réalisation des travaux, puis ensuite de la mise en place des règles de fonctionnement précises du transport en commun futur ainsi que de l'accès réglementé aux deux voies.

Observation n°23	Mme Catherine LECORNEY – pour sa mère empêchée, Mme Yvonne BOUSEK – 18 rue Denfert Rochereau - BELFORT
------------------	---

Mme LECORNEY remet un document que nous nommons **ANNEXE 8**

Les éléments essentiels de l'ANNEXE 8

« Il serait souhaitable qu'il y ait plus de déposes minute.

Le passage répété des bus dans les deux sens engendrera des vibrations au niveau des immeubles ; l'impact de ces vibrations a-t-il été mesuré et pris en compte ? Egalement pour les nuisances sonores à répétition.

Les personnes habitant au rez-de-chaussée et au premier étage des immeubles n'auront pour horizon que des bus de 5h00 du matin à 23h00.

Les places de parking seront intégralement supprimées.

Lorsque les bus vont se croiser et occuper intégralement la chaussée, les cyclistes ne se sentiront pas en sécurité et emprunteront les trottoirs, ce qui sera très dangereux pour les personnes qui sortent des immeubles ; de plus les rétroviseurs des bus qui se croiseront seront à hauteur des personnes qui utiliseront le trottoir ainsi que des cyclistes qui ne voudront pas prendre la chaussée. »

Réponse du Maître d'Ouvrage

1. La rue Denfert-Rochereau bénéficiera d'une réduction par trois de la circulation automobile.

Avec le nouveau plan de circulation, la rue Denfert-Rochereau cesse d'être un axe direct pour accéder au secteur de la gare depuis la vieille ville. D'après les bureaux d'études, le trafic qui est aujourd'hui de 434 véhicules à l'heure de pointe du soir ne sera que de 149 véhicules (soit un peu plus de deux voitures par minute) dès 2012 avec la mise en place du nouveau réseau Optymo. La rue, à l'égal des rues avoisinantes, va bénéficier de la tranquillité d'une circulation résidentielle, c'est à dire d'un trafic extrêmement limité essentiellement composé de riverains.

2. La rue ne sera pas envahie par des convois de bus.

Un piéton immobile dans la rue ne percevra les bus que 3 minutes et 36 secondes dans l'heure ! En effet, un bus qui roule à 20 km/h parcourt la rue Denfert-Rochereau en une minute (une distance de 350 mètres en 63 secondes), soit une trentaine de mètres en 6

secondes. 18 bus par heure dans chaque sens, c'est 216 secondes de perception d'un bus dans un rayon de 15 mètres autour de soi. Toutes les projections de circulation annoncent une véritable amélioration du cadre de vie dans la rue.

3. La question du stationnement : la fréquence de passage des bus permet l'arrêt-minute des VP dans la rue.

L'arrêt-minute dans la rue sera autorisé. Avec une fréquence de trois minutes et vingt secondes entre chaque bus, il sera facile de dépasser une voiture à l'arrêt en utilisant la voie bus et, avec un trafic estimé à deux automobiles par minute, l'arrêt-minute permettra de déposer ou de prendre en charge les enfants ou les personnes à mobilité réduite sans bloquer la circulation. De plus, 7 places de stationnement à durée limitée (deux zones de deux places et une zone de trois places) dans la rue permettront de charger ou de décharger plus longuement et plus tranquillement les véhicules.

4. L'accès à un stationnement de proximité : la création du passage piéton entre le square Géant et la rue Denfert-Rochereau pour créer un accès facile et rapide à un stationnement de proximité de plusieurs dizaines de places pour les riverains et les parents d'élèves n'a pas été souhaité par les riverains et a donc été abandonné.

5. Les piétons seront bien plus en sécurité qu'aujourd'hui.

La rue sera mieux sécurisée d'abord parce qu'il y aura moins de circulation. Mais, surtout, parce que des deux côtés, les trottoirs seront élargis de 30 cm. La chaussée fera 7 m de large, ce qui permet aux bus de se croiser sans aucun problème. Il faut préciser que 6,5 m est la largeur des couloirs bus à double sens et qu'à cette largeur de chaussée, les bus se croisent sans risques.

Voir la vidéo de la simulation de la circulation réalisée par Voxelia (bureau d'études indépendant) à partir des prévisions de trafic.

6. Le bus dans la ville n'entraîne pas de nuisances supplémentaires.

Dans le cadre des travaux, la structure de chaussée des rues Denfert et Thiers sera reprise sur 60 à 80 cm de profondeur. Le renforcement de la structure préviendra d'éventuelles vibrations.

Les nuisances sonores ont fait l'objet d'une étude par un bureau d'études spécialisé (Accouplus) et dont les conclusions figurent dans le dossier d'études d'impact. S'il y aura effectivement une augmentation de 0,5 dB dans la rue Denfert Rochereau, la modélisation montre également qu'en l'absence de projet d'ici 2016 les nuisances sonores seraient augmentées d'1 dB.

De plus les nuisances sonores dépendant également d'autres paramètres traités dans le cadre du projet (la qualité de la chaussée, la caractéristique du revêtement, le type des véhicules circulant sur la chaussée, la fréquence des arrêts des véhicules).

(...) [voir impact acoustique en annexe]

Quant à la qualité de l'air, des modifications des trafics induites par le projet vont améliorer la qualité de l'air, avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant. Par ailleurs, les bus Optymo circulent au carburant au GPL qui n'émet pas de rejet de microparticules.

Avis de la Commission d'enquête

Mme LECORNEY pose une série de questions déjà traitées par l'association « collectif Denfert » observation n°7 – annexe 2. Il convient donc de se reporter aux réponses apportées à ce collectif.

Une précision complémentaire s'impose néanmoins : les places de stationnement supprimées dans la rue Denfert-Rochereau seront compensées par d'autres places créées dans les rues avoisinantes.

Observation n°24 | M. Mathieu CHAPPUIS au nom de la FFMC

Monsieur CHAPPUIS dépose au nom de la FFMC 90 (Fédération Française des Motards en Colère) un courrier signé de M. DAGUET – Secrétaire – que nous nommons **ANNEXE 9**

Les éléments essentiels de l'ANNEXE 9

« Nous notons que l'ensemble du projet au travers des documents présentés témoigne d'une méconnaissance, voire d'une ignorance du deux-roues motorisés. Ce mode de transport n'apparaît pas dans les statistiques de trafic publiées et encore moins dans les visuels, il n'est simplement évoqué à aucun moment ». (...)

« en dépit d'un usage encore modeste mais en croissance constante, de nombreuses villes ont déjà intégré ce moyen de transport dans leur plan de déplacement et y consacrent des aménagements spécifiques. (...).

Le projet Optymo phase 2, plutôt qu'ignorer ce mode de transport, devrait anticiper sa progression que nous pensons inéluctable. »

La FFMC indique qu'à Paris le 2RM assure 16% du trafic, et que le service rendu est équivalent à celui du réseau Bus.

« Toutes les agglomérations ayant procédé à des restrictions du trafic automobile ont pu constater un report modal conséquent vers le 2RM ».

La FFMC précise que *« une moto de cylindrée moyenne favorise la fluidité (...) émet des polluants et des gaz à effet de serre inférieurs ou au même niveau que la plus petite des autos. Ces véhicules sont déjà hybridés et une nouvelle génération à propulsion 100% électrique est sur le point d'être commercialisée (...).*

La FFMC observe que «de nombreuses situations de circulation en deux voies vont disparaître en centre-ville au profit de voies uniques (...). L'usage de l'interfile, pratique courante en 2RM et sur le point d'être réglementée, va donc disparaître (...) en contraignant les deux-roues à se comporter comme des autos et en limitant également leur possibilité de se placer en avant des files à l'arrêt (feux tricolores) pour assurer leur sécurité. »

La FFMC souhaite «expérimenter sur des portions proches de zones qui subiront de forts encombrements de trafic, la possibilité pour les 2RM d'emprunter sous conditions les couloirs réservés aux bus (...) »

La FFMC indique qu'elle a consulté l'Annexe 5 de la pièce G de l'étude d'impact pour calculer les reports de trafic à certains endroits stratégiques et qu'elle n'a pas pu le faire. Elle demande si ces reports de trafic ont été calculés.

La FFMC espère, à la veille de l'engagement des travaux que le Maître d'ouvrage saura « appliquer l'état de l'art et la réglementation » et constate « malheureusement trop de peinture de signalisation horizontale hors normes, des obstacles sur certains aménagements qui peuvent s'avérer très agressifs ou des ouvrages qui ne respectent pas la législation. »

Réponse du Maître d'Ouvrage

Une concertation permanente et continue

Dès 2010, le SMTC a mis en place un dispositif d'information au public avec notamment la création du blog *Optymo 2* et la concertation préalable. En 2011, le projet a largement été présenté en conseil de quartiers, dans les réunions « riverains » et auprès des commerçants. Par ailleurs, le travail mené par les 30 correspondants pour présenter le projet aux habitants de Belfort est une première en France.

En parallèle les informations ont également été mises à disposition du public via le site internet www.optymo2.fr : carte du projet, présentation projetée lors de l'assemblée plénière et des conseils de quartiers, ensemble des dossiers de l'enquête publique, ...

Toutefois, nous rappelons que l'association ne nous a jamais saisis lors de la concertation préalable et durant la période précédant l'enquête publique. Elle n'a pas non plus donné suite à la proposition de rencontre que nous leur avons formulée le 23 avril par mail.

Prise en compte des 2RM

La distinction entre les différents modes motorisés (VP, 2RM, ...) n'a effectivement pas été intégrée dans les études et la modélisation de trafic de l'UTBM (calage du modèle sur les données trafic de 2010). Il n'existe cependant pas à notre connaissance d'études comparatives permettant de tirer des conclusions pertinentes, notamment par rapport à des projets de transports en commun.

Toutefois, nous reconnaissons qu'il serait intéressant de porter un regard vigilant sur l'évolution des deux roues motorisées dans les années à venir à Belfort et sur d'éventuelles expérimentations.

Espace partagé

Nous soulignons l'adhésion de l'association sur le principe (retenu par le SMTC) d'aménagements qui privilégient la responsabilisation des différents usagers dans une ville apaisée. En effet, le projet Optymo phase 2 a été construit sur le principe du partage de la voirie entre tous les modes de déplacement et non pas sur des mesures pénalisantes qui interdirait la ville de Belfort aux habitants du Territoire et de l'Aire urbaine.

Avis de la Commission d'enquête

La commission constate que le maître d'ouvrage reconnaît que la spécificité des deux roues motorisées (2RM) n'a pas été intégrée dans les études. Et qu'il n'a pu s'appuyer sur des expériences antérieures comparables. Il fait observer aussi que la FFMC ne se serait pas manifestée lors de la concertation préalable y compris à une proposition de rencontre.

Il n'en demeure pas moins que le problème existe et qui prendra vraisemblablement des proportions croissantes en raison du réaménagement du centre-ville.

Au regard de la réglementation actuelle et à prévoir, la commission considère que les 2RM doivent être placés sur un plan d'égalité avec les véhicules automobiles tant en matière de circulation que de stationnement. Une concertation forte s'impose à l'égard des droits et devoirs des 2RM de façon à assurer le respect de la réglementation dans des limites aussi logiques que celles imposées aux véhicules automobiles, aux deux roues non motorisés et aux piétons.

Observation n°25

M. Bertrand CHEVALIER – Adjoint au Maire de Belfort

« Optymo phase II est un projet majeur pour Belfort, son agglomération et le département. Il est basé sur une approche équilibrée entre les modes de déplacements et ne fait donc pas de blocage à l'utilisation de la voiture en ville. Il est pleinement inscrit dans le projet de développement urbain de la commune de Belfort, avec une mise en place progressive d'un nouveau plan de circulation. Il a bien sûr une grande ambition environnementale, mais aussi économique et sociale, puisqu'il permettra aux ménages non motorisés l'accès à un service de transport performant et peu coûteux.

Ce projet est aussi un formidable bien pour l'accessibilité de notre ville par la mise aux normes PMR de 12 km de voirie. Le réseau cyclable connaîtra un essor majeur avec 3km de pistes créées, le raccordement de la gare, de l'hôpital et le franchissement sécurisé du secteur Clémenceau, et à terme un système de location de vélo.

Plusieurs quartiers de Belfort connaîtront des aménagements importants, la municipalité veillera en lien avec le SMTC à accompagner les riverains et commerçants dans ces changements, notamment pendant la phase des travaux, par des réunions publiques, des documents d'informations et de la signalisation adaptée. C'est une réflexion de plusieurs années déjà appuyée par de nombreuses réunions de concertation et des discussions dans plusieurs assemblées (Ville, CAB, CG 90), elle s'inscrit dans une démarche sur le long terme, et de développement durable. »

Avis de la Commission d'enquête

La commission d'enquête prend acte de la position favorable de M. le Maire-Adjoint qui confirme la position de la Ville de Belfort sur le projet.

Elle relève l'engagement de la municipalité, en lien avec le SMTC, de suivre avec soin et « d'accompagner les riverains et commerçants (...) pendant la phase des travaux, par des réunions publiques, des documents d'informations et de la signalisation adaptée. »

3 ANALYSE COMPLÉMENTAIRE DU DOSSIER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

3.1. – Constat global:

La commission d'enquête relève qu'entre le 30 janvier 2012 date de la désignation de la commission d'enquête par M. le Président du Tribunal administratif et le 14 mai 2012, date de la clôture de la consultation publique, le déroulement des enquêtes s'est opéré de façon satisfaisante et qu'il n'a jamais été perturbé par le moindre dysfonctionnement ou incident.

Le SMTC, maître d'ouvrage ainsi que les services de la ville de Belfort ont répondu autant que de besoin aux différentes sollicitations de la commission d'enquête.

Les conditions matérielles offertes par la Mairie de Belfort pour l'organisation des permanences ont été régulièrement adaptées aux nécessités de l'accueil et de la consultation par le public.

Les associations, les personnes concernées et tous publics ont bénéficié de toutes les conditions pour apporter leurs points de vue sur le projet, rencontrer un ou plusieurs membres de la commission d'enquête et faire part par écrit ou oralement de leurs remarques et observations.

Certains désaccords localisés se sont exprimés, ce sont eux qui ont conduit en priorité à des entretiens approfondis avec les commissaires enquêteurs.

Les avis collectifs ont été exprimés par leurs représentants sans que jamais des manifestations générales de groupes ne se manifestent.

Ainsi, globalement la commission d'enquête n'a jamais ressentie d'opposition fondamentale à l'ensemble du projet.

3.2. – Qualité du dossier:

Le dossier présenté à la commission d'enquête est complet comme nous l'avons indiqué dans le rapport introductif au paragraphe 3 « pièces présentées à la consultation ».

Dans son avis, l'autorité environnementale note : *« le dossier est clair, bien illustré et permet une appréhension aisée par le public du contexte local des transports en commun sur l'agglomération belfortaine. Les objectifs poursuivis pour développer le réseau de transport en commun, l'utilisation des modes doux de déplacements, ainsi que l'intermodalité sont exposés de façon pédagogique. Le dossier présente en outre, de façon proportionnée aux enjeux, les différentes thématiques de l'environnement concernées par ce projet. Les synthèses en fin de chaque chapitre sont éclairantes.*

Le dossier est de très bonne qualité générale. »

Dans sa synthèse globale, l'AE ajoute : « **Le dossier présenté à l'autorité environnementale est de grande qualité, clair, pédagogique et richement illustré.** »

La commission d'enquête après étude approfondie du dossier et examen minutieux de l'AE partage effectivement son point de vue.

3.3. – Synthèse des avantages et des inconvénients :

AVANTAGES

- Un projet qui s'inscrit dans une réflexion d'ensemble au niveau du département.
- Un choix technique le Bus à haut niveau de service (le BHNS) adapté à la taille de la ville et à la fréquentation.
- Une amélioration du réseau actuel de transport en commun par la mise en place d'un réseau de Transport en Commun en Site Propre (TCSP).
- Une offre de transport en commun accrue permettant de répondre davantage aux besoins et à la demande accrue de déplacements.
- La poursuite du système billettique actuel, à l'évidence innovant dont la lisibilité doit être accrue notamment pour la vente à l'unité et pour les utilisateurs occasionnels.
- Le maintien des tarifs actuels jusqu'en 2016 tel qu'indiqué par le Président du SMTC lors de la réunion tenue avec le maître d'ouvrage le 23 mars (cf. § 5 du rapport introductif).
- Des déplacements plus fluides par des voies de circulation dédiées aux bus (site propre).
- Des choix techniques et une conception générale sauvegardant toutes évolutions futures et caractérisant le projet par une grande flexibilité.
- Des couloirs de circulations destinées aux liaisons douces (piétons, vélos) augmentées et celles destinées aux voitures réduites.
- Une offre de stationnement globalement plus importante (+ 193 places).
- Une prise en compte de l'intermodalité.
- La création de nouveaux services : vélo en libre-service (VLS), vélo en location longue durée (VLD), auto-partage.
- La création de pistes cyclables nouvelles et de cheminements piétonniers.
- Une diminution des nuisances liées à la circulation automobile en centre-ville en donnant la priorité aux bus, aux véhicules autorisés et aux vélos et en considérant la voiture comme non prioritaire dans les déplacements urbains.
- La création de parcs-relais et de parcs d'échanges facilitant la complémentarité entre les transports en commun et les différents modes doux.
- Une volonté de réaliser la mise en accessibilité des différentes infrastructures en prenant en compte le Schéma d'Accessibilité.
- Des travaux de portée limitée qui n'impacteront pas la topographie de la ville de Belfort.
- Un projet conçu de manière à limiter de façon conséquente les expropriations.
- La plantation de 290 arbres en compensation des 75 abattus.
- Un budget global soigneusement calibré et un financement clairement établi.

INCONVÉNIENTS

- La suppression d'Espaces Boisés Classés (EBS) limitée toutefois à 0,4 ha.
- Des nuisances sonores supplémentaires (accroissement de 2 dB) dans les rues Thiers et du Général Strolz en raison du nouveau passage de bus ainsi que pour une habitation de l'avenue du Général Dubail du fait du rapprochement de la voirie (les bâtiments concernés seront traités par isolation de façades).
- Un impact important sur les rues Thiers et Denfert-Rochereau et des nuisances relevées par les riverains : cadencement élevé des bus, nuisances sonores, vibrations, suppression de stationnements, difficultés pour les livraisons, déménagements, etc...
- Des nuisances importantes lors de la réalisation des travaux qu'il faudra prendre en compte pour mettre en œuvre toutes les mesures permettant de les réduire.
- Même correctement maîtrisée, une incidence forte au niveau de l'investissement sur la fiscalité des collectivités territoriales.

3.4. – Concertation et communication:

Le projet a été largement concerté en amont pour prendre en compte les différentes préoccupations du public et recueillir les avis permettant une analyse et facilitant la prise de décision des élus.

Concertation préalable :

Du 10 novembre 2010 au 10 janvier 2011 « *un vaste dispositif d'information et de concertation a été mis en œuvre pour permettre aux habitants du département de s'exprimer sur l'opportunité et les grandes caractéristiques de ce projet.* »

Ainsi différentes mesures ont été mises en œuvre :

- **Des réunions d'informations et d'échange :**
 - Réunion plénière du Conseil Général le 29/11/10
 - Conseil municipal de Belfort le 09/12/10
 - Conseil d'Agglomération le 16/12/10
 - Réunion des commerçants de la CCI le 07/12/10
 - Réunion publique « Nouveau souffle pour Belfort » le 13/12/10
 - Rencontre avec l'association Véloxygène le 22/12/10
 - Groupe de réflexion et proposition CCI le 05/01/11
- **Un blog Optymo 2 :**
 - Dédiée à la concertation autour du projet en permettant de recueillir et de partager les commentaires des Internauts.

- **Relation avec la presse :**
 - Conférence de presse le 04/11/10 pour annoncer la concertation publique et remise d'un dossier de presse.

- **Affichage urbain :**
 - Affichage incitant les habitants à participer à la consultation en se rendant sur le blog optymo2.fr.

- **Différents documents d'information :**
 - *Dépliant de participation* diffusé dans toutes les mairies, au siège du SMTC (...) et dans toutes les boîtes aux lettres des principales communes du Territoire de Belfort (52.000 boîtes).
 - *Lettre d'information* clients Optymo diffusée à plus de 9.000 foyers.
 - *E-newsletters* auprès des clients de la base de données Optymo.
 - *Magazines d'informations* contenant des dossiers spéciaux destinés à informer les habitants.

Le 09 février 2011, par délibération n°2, le Conseil syndical du SMTC a fait le bilan de **la concertation préalable**.

Consultations directes :

Dans la période s'étendant de la consultation préalable à l'achèvement du dossier complet, des consultations directes opérées par des « ambassadeurs Optymo » ont été développées largement dans la ville y compris bien au-delà des secteurs impactés par le projet.

Dans les documents fournis par le maître d'ouvrage datés du 20/03/12, la commission d'enquête relève que :

- Concernant le grand public : 15.944 personnes ont été rencontrées sur 25.163 visités.
- Concernant les commerçants : 1.184 commerçants ont été rencontrés sur 1.446 visités.

Réunions du Conseil syndical du SMTC :

Tout au long de l'approche progressive du projet et dans la perspective de l'évolution du dossier d'Optymo 1 vers Optymo 2, le SMTC précise que 26 rapports successifs ont été soumis au Conseil syndical, 25 votés à l'unanimité et 1 avec 2 absentions.

De tout ce qui précède, la commission d'enquête déduit que la concertation préalable, organisée ou directe, a connu d'importants développements. De plus elle s'est trouvée renforcée par la diffusion de nombreux documents d'information facilitant la compréhension des perspectives du projet.

3.5. – Transport en site propre: observations

La commission d'enquête, prenant en compte la taille de la ville de Belfort et la zone d'application du projet considère que l'option retenue de faire circuler des bus sur un circuit central sauvegardant l'attractivité de la cité est parfaitement cohérente avec le choix du BHNS cadré sur un réseau où le site propre est une dominante essentielle.

Elle observe néanmoins qu'il n'a pas été possible de réaliser en continuité parfaite la circulation des transports en commun sur un bouclage en site propre.

Elle fait sienne les recommandations du CERTU (centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme) opportunément rappelées par le maître d'ouvrage dans ses prises de position et notamment dans la réponse à l'annexe 6.

« Le site propre constitue en général, lorsqu'on se donne les moyens de le faire respecter, un facteur essentiel d'amélioration de la vitesse commerciale, et surtout de la régularité de la progression des véhicules de transports en commun, en supprimant les aléas de la circulation. Il permet en général, de faciliter le traitement prioritaire des traversées de carrefours à feux (...), d'où des gains supplémentaires de vitesse commerciale et régularité qui se rajoutent aux gains de l'effet site propre seul. Mais le site propre est aussi un outil de réaffectation de l'espace public au service d'une politique de rééquilibrage modal, ainsi qu'un moyen de marquage et de lisibilité du transport collectif. (...) En réduisant les freinages et autres variations de vitesse dus aux aléas de la circulation, c'est un moyen d'améliorer l'une des composantes du confort et de réduire la consommation d'énergie des bus et leurs émissions. »

En application de ces recommandations, la commission suggère un allongement du trajet réservé au site propre par l'aménagement du boulevard Carnot (deux voies site propre et une voie VL / PL à sens unique) permettant de relier deux tronçons déjà en site propre : avenue Foch et Place de la République.

Il semblerait que ce soit la seule possibilité supplémentaire de site propre qui puisse faire l'objet d'une insertion complémentaire au projet proposé.

3.6. – Évènements post-consultation:

Après achèvement de la consultation publique, c'est-à-dire au-delà du 14 mai 2012 la commission d'enquête a reçu communication de divers articles de presse élevant des critiques sur le projet et sur les modalités de déroulement de l'enquête publique.

Elle a pris connaissance des prises de position et échanges relatés dans les documents suivants :

- 6 jours après la clôture de la consultation : Article de l'Est Républicain en date du 20/05/12 intitulé « *Bruno Kern sort du bois* ».
- 8 jours après la clôture de la consultation : Article du Pays daté du 22/05/12 intitulé « *Le projet Optymo 2 : un sujet décidément très politique* » et Article de l'Est Républicain daté du 22/05/12 intitulé : « *Optymo 2, enquête publique : Grudler demande l'annulation* ».

Parmi les arguments évoqués, la commission d'enquête a relevé les points suivants :

1) Sur le projet lui-même :

- a) Pour ne pas concentrer les passages de bus toutes les trois minutes dans le quartier du Fourneau, une boucle pourrait être créée qui passerait par le Faubourg de Montbéliard. Le trafic pourrait être divisé à parts égales des deux côtés de la Savoureuse.
- b) La station Foch doit être déplacée vers la pyramide. Cette solution présenterait des avantages : espace plus large pour les piétons donc sécurisation plus grande ; implantation qui permettrait de garantir une meilleure desserte des administrations, des commerces ainsi que la qualité de vie des riverains.
- c) L'aménagement en parking des bâtiments SERNAM est contesté : cela créerait un nouveau quai militaire.

2) Sur l'enquête et son déroulement

- a) Manque d'information du public sur cette enquête publique.
- b) Pas d'affichage dans les rues concernées comme le veut la loi.
- c) Pas de réunion publique organisée par la commission d'enquête « *alors que celle-ci s'imposait vue la polémique sur l'opportunité du projet* ».
- d) Le dossier soumis à l'instruction de la préfecture n'est pas le projet final : une modification sur la rue Denfert-Rochereau a été apportée.
- e) Au final, des manques juridiques, notamment par rapport à la loi de 2002 sur la démocratie participative justifiant une demande d'annulation présentée au Préfet du département.

Prise de position de la commission d'enquête :

La commission d'enquête constate que les deux prises de position relatées par la presse locale n'ont été précédées par aucune intervention écrite ou orale dans la période de consultation publique s'étendant du 06 avril au 14 mai ; aucun de ces deux intervenants n'a jugé utile de se déplacer pour rédiger une observation ou rencontrer un ou plusieurs des commissaires enquêteurs.

Sur le fond, les arguments présentés dans les points 1 – a- b – c ne sont pas recevables puisque malheureusement forclos. Il est regrettable que l'intervenant n'ait pas porté attention à les exprimer en temps voulu pour en faire profiter la population et qu'elle puisse, ainsi, en bénéficier.

Néanmoins on se reportera avantageusement aux éléments du rapport qui précède pour constater que les observations du public et les réponses du maître d'ouvrage et de la commission ont largement traités les aspects généraux et spécifiques du dossier.

Quant aux **critiques essentiellement à caractère juridique** émise par le second intervenant la commission rappelle, s'il en était besoin, que la procédure obéit à des règles précises :

Point 2 – a et Point 2 – b :

Le rapport introductif de la commission d'enquête s'inscrit en faux à l'égard du manque d'information du public et du manque d'affichage. (cf. paragraphe 6). De plus les obligations d'annonces légales ont été respectées, la concertation préalable a connu de vastes développements (cf. paragraphe 2.5 du rapport introductif) et une bonne centaine d'articles de presse depuis novembre 2010 jusqu'à avril 2012 a été consacrée au projet.

Point 2 – c :

Quant à la réunion publique susceptible d'être décidée par la commission d'enquête elle ne s'est pas révélée opportune au regard de :

- Le climat général de la consultation publique.
- Aucune demande n'a été exprimée.

Point 2 – d :

Le dossier mis à disposition du public était conforme à celui présenté à l'instruction des services préfectoraux. La modification relative à la rue Denfert-Rochereau n'est intervenue qu'ultérieurement pour tenir compte des demandes initiales des riverains mises en évidence au début de l'enquête.

Point 2 – e :

En conséquence, la commission, contrairement à ce qu'affirme l'interpellateur, estime que la loi démocratie de proximité a été respectée.

Il appartient néanmoins à M. le Préfet du Territoire de Belfort, s'il est directement saisi, de se prononcer sur le recours gracieux annoncé.

3.6. – Bilan opéré au terme du rapport:

Dans le présent rapport, la commission d'enquête s'est efforcée d'analyser avec le plus grand soin les données constitutives du projet d'aménagement proposé par le SMTC sur le territoire de la ville de Belfort.

Ce projet vise à améliorer le transport en commun par la création de voirie en site propre et le développement de bus à haut niveau de service.

Les perspectives proposées conduisent à rechercher une complémentarité efficace entre les déplacements, la coordination étant conduite jusqu'au renforcement en direction des liaisons ferrées côté gare de Belfort.

La commission, dans le cadre de la consultation publique a recensé toutes les observations qui ont été émises à l'égard de ce projet et s'est elle-même penchée sur le contenu du dossier en sollicitant et en obtenant toutes les précisions qui pouvaient être obtenues du maître d'ouvrage, le SMTC, de la ville de Belfort et de toutes autres autorités (par exemple CCI de Belfort).

Elle a tenu compte, concomitamment, du bilan de l'Autorité Environnementale établi sous la responsabilité de M. le Préfet de Région.

Dans ces conditions la commission d'enquête estime qu'elle a répondu aux objectifs de la mission qui lui était confiée et peut désormais, dans le document qui va suivre, présenter des conclusions motivées qui sont attendues d'elle.

Fait à Besançon le 13 juin 2012,

José FERREIRA

Membre de la commission d'enquête

Henry MONNIEN

Membre de la commission d'enquête

Jacques BRETON,

Président de la commission d'enquête

**Projet de transport en commun en site propre (TCSP)
OPTYMO 2 à Belfort : bus à haut niveau de service**

ENQUÊTES PUBLIQUES CONJOINTES

Relatives à :

- la déclaration d'utilité publique du projet,
- la mise en compatibilité du PLU de la commune de Belfort,
- l'emprise parcellaire du projet.

Consultation publique du 6 avril au 14 mai 2012

PREMIÈRE ENQUÊTE

CONCLUSIONS RELATIVES A LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE (D.U.P)

Établies par la commission d'enquête composée de

**Président : M. Jacques BRETON
Membres titulaires : M. José FERREIRA et M. Henry MONNIEN**

Désignée par Monsieur le Président du Tribunal Administratif de Besançon le 30 janvier 2012

Jun 2012

Sommaire des conclusions de la première enquête

1-....Constats et fondement de l'avis page 53

2-....Formulation de l'avis de la commission page 54

1 Constats et fondement de l'avis

Après avoir :

- Vérifié que le SMTC détenait la compétence en matière de transports et de déplacements dans tout le département du Territoire de Belfort, mise en œuvre ici sur l'espace urbain central de la ville de Belfort.
- Pris connaissance et étudié le dossier d'enquête relatif à l'utilité publique de la réalisation des travaux d'aménagement du projet de transport en commun en site propre (TCSP) OPTYMO 2.
- Assisté à la présentation du dossier par le pétitionnaire.
- Écouté et examiné les différentes prises de position des responsables du projet et de plusieurs élus, dont principalement le président du SMTC et le Maire de Belfort.
- Assuré les missions qui lui étaient dévolues, relatées dans le déroulement de l'enquête, dont notamment les permanences prévues au lieu et dates fixés par l'arrêté du Préfet du Territoire de Belfort.
- Identifié et analysé l'ensemble des éléments actuels et innovants du projet dans la perspective de la déclaration d'utilité publique.
- Visité à plusieurs reprises le site concerné par le projet OPTYMO 2.
- Examiné toutes les observations écrites et orales, courriers, mémoires et pétitions.

La commission d'enquête a constaté :

- Que l'enquête publique s'est déroulée du 6 avril au 14 mai 2012 dans les conditions prévues par la réglementation, conformément aux termes de l'arrêté du Préfet du Territoire de Belfort.
- Que la publicité légale a été réalisée dans la presse conformément à la réglementation en vigueur.
- Qu'aucun incident n'est venu perturber le bon déroulement de l'enquête.
- Que les pièces constitutives du dossier soumis à l'enquête étaient conformes à la réglementation.

2 Formulation de l'avis de la commission

La commission d'enquête :

- Après examen du dossier général de mise en œuvre du projet OPTYMO 2.
- Compte-tenu de sa connaissance des lieux impactés par le projet.
- Après analyse de l'ensemble des observations du public.
- Après avoir pris connaissance des réponses et explications du maître d'ouvrage.
- Après avoir constaté la régularité de la procédure appliquée à l'enquête publique et son bon déroulement.
- Considérant les effets souhaités et attendus du projet.

La commission d'enquête fonde ses conclusions motivées sur les éléments suivants :

- Le projet présenté par le SMTC s'intègre dans un souci de développement durable en initiant une politique globale de transport favorisant le transport collectif. Ainsi la création du TCSP s'inscrit pleinement dans les priorités définies par le Grenelle de l'environnement de multiplier par cinq en quinze ans le réseau de transport en site propre. ⁽¹⁾. Le projet vise à réorganiser les modes de déplacements entre la voiture (VL et PL), les transports en commun, la marche et le vélo pour les modifier dans la perspective d'un développement équilibré et durable. Le développement des transports en commun urbains en favorisant les déplacements à pied et en vélos doit contribuer à réduire la circulation automobile en centre-ville.
- Les dimensions environnementale, écologique et de santé publique sont indéniablement prise en compte dans le projet. Il vise à améliorer la qualité de l'air grâce à la diminution des émissions de gaz à effet de serre ainsi que des poussières et polluants en suspension. Ainsi la largeur des chaussées affectées aux véhicules automobiles sera-t-elle réduite alors que les surfaces destinées aux liaisons douces (piétons, vélos) ainsi qu'aux transports en communs seront augmentées dont une large place affectée aux voies en site propre.

⁽¹⁾ **Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement (1) - Article 13** « Hors Ile-de-France, il est prévu de développer les transports collectifs en site propre afin de les porter en quinze ans de 329 kilomètres à 1 800 kilomètres. Le coût de ce programme est estimé par les collectivités concernées à 18 milliards d'euros d'investissements »

- La concertation préalable a été approfondie et a fait l'objet de 26 rapports devant le conseil syndical du SMTC. La consultation du public a été tout aussi importante puisque plus de 15.000 personnes ont été consultées (63.36%) ainsi que près de 1.200 commerçants (81.88%). Ont été également impliquées dans le projet différentes collectivités territoriales qui ont eu à se prononcer : Conseil Général, Ville de Belfort, Communauté d'Agglomération.
- Le projet vise à répondre aux exigences du schéma directeur d'accessibilité du réseau. Les aménagements tiendront compte des personnes à mobilité réduite et l'ensemble des stations sera rendu accessible.
- Le choix d'un système de Bus à Haut Niveau de Services (BHNS) se révèle tout à fait compatible aux objectifs, dans la mesure où, selon les études faites, il est adapté au nombre de voyageurs comptabilisés aux heures de pointe et qu'il ne nécessite pas – contrairement au tramway – la réalisation d'infrastructures lourdes et permet d'envisager plus facilement des évolutions futures. Ainsi, l'investissement pour la réalisation du projet apparaît correctement évalué. Il est concentré aux endroits où – selon le maître d'ouvrage – « *il permet des gains de vitesse commerciale et par le moyen le plus efficace* » (carrefours équipés de priorité bus, couloirs d'approches, sites propres, fréquence et régularité).
- Le financement du projet est entièrement maîtrisé. L'investissement proposé semble acquis. Pour le fonctionnement, il ne doit pas générer d'impôts supplémentaires en fonctionnement puisque les recettes attendues au travers de l'offre nouvelle financent entièrement les dépenses imputables aux budgets annuels successifs.
- L'offre de mobilité mise en œuvre dans le projet est globale. Elle s'affirme multimodale en prenant en compte la totalité de la chaîne des déplacements et en proposant de nouveaux outils complémentaires au transport en commun tels que le vélo en libre-service, le vélo en location longue durée mais également l'autopartage qui permet d'avoir l'usage de la voiture sans les contraintes de la possession. Sont également prévus la création de parcs-relais et de parcs d'échanges pour faciliter la complémentarité entre les transports en commun et les différents modes doux.
- Le projet est étudié et présenté de façon à préserver et améliorer la coordination avec les autres lignes de transport en commun assurant la desserte de l'agglomération et du département. Toutefois, si pertinent soit-il, la commission considère qu'une attention meilleure devra être portée à l'amélioration des déplacements dans l'agglomération belfortaine ainsi qu'au niveau de l'aire urbaine Belfort – Montbéliard – Héricourt.
- Le projet a bénéficié, dans sa phase Optymo 1 d'une reconnaissance nationale et a été récompensé par différents distinctions :
 - Palmarès de la mobilité Ville, Rail, Transport 2009
 - Rubans du développement durable 2010-2011
 - Prix Agir de l'Innovation 2010
 - Prix CB News des Collectivités Territoriales 2010

Cette reconnaissance nationale conforte les acquis antérieurs d'Optymo 1 et enrichit les perspectives du développement ultérieur visées par Optymo 2.

- La dimension « espaces verts » est prise en compte puisque la plantation de 290 arbres est prévue en remplacement des 75 arbres abattus.
- Le projet contribue à développer de nombreux aménagements de détail du domaine public tels que chaussée, trottoirs, franchissements des carrefours et voies publiques, aménagements des stations et d'arrêts-minute, ... en coordination programmée avec la ville de Belfort.

En conséquence, après avoir délibéré sur les avantages et inconvénients du projet, prenant en compte les arguments ci-dessus présentés, la commission d'enquête considère que le projet revêt un intérêt général certain et émet un

Avis favorable

Sur l'utilité publique de la réalisation des travaux d'aménagement
du projet de transport en commun en site propre (TCSP)
projet OPTYMO 2.

Compte tenu de tous les arguments et motivations qui précèdent et après examen détaillé de la portée de cet avis favorable, la commission d'enquête décide de ne l'accompagner d'aucune réserve.

En revanche la commission d'enquête formule les recommandations suivantes.

- 1) Le SMTC ne réalisera pas le passage de la rue Denfert – Rochereau vers le square Géant conformément au courrier en date du 02 avril 2012 adressé officiellement en cours d'enquête au Président de la Commission d'enquête par le Président du SMTC.
- 2) Le SMTC prendra en compte les nuisances sonores et les vibrations dans les rues Denfert-Rochereau et Thiers et mettra en œuvre différentes mesures compensatoires, dont principalement :
 - a. La réalisation de revêtements insonorisants sur les chaussées et trottoirs.
 - b. Une participation financière à l'isolation des appartements les plus impactés.
- 3) Le SMTC réalisera une campagne de mesures des bruits et des vibrations pour vérifier, après réalisation du projet, les impacts réels dans ces deux rues dont elle communiquera les résultats aux riverains.

- 4) L'ensemble des adaptations et rénovations de voirie sera coordonnée avec la ville de Belfort, les démarches étant concertées avec la population en s'inspirant de la procédure conduite pour la rue des Tanneurs.
- 5) Le SMTC procédera à une information à la fois généralisée et localisée sur toutes les adaptations de détail postérieures à la DUP ainsi qu'au déroulement des travaux, à la réglementation urbaine ultérieure et au fonctionnement pérenne du réseau.
- 6) Au regard de l'intérêt primordial accordé dans ce projet à la mise en site propre du bouclage proposé pour le centre-ville le SMTC mettra en œuvre une continuité de liaison en site propre sur deux voies empruntant le boulevard Carnot depuis l'avenue Foch jusqu'à la place de la République
En raison des objectifs affirmés pour Optymo 2 et des orientations de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, cette demande a une **valeur de recommandation forte.**

Fait à Besançon le 13 juin 2012,

José FERREIRA

Membre de la commission d'enquête

Henry MONNIEN

Membre de la commission d'enquête

Jacques BRETON,

Président de la commission d'enquête

ANNEXE

Réponses du Maître d'ouvrage
en date du 1^{er} juin 2012
aux observations du public et aux documents
déposés et annexés au registre d'enquête

PREAMBULE AUX REPONSES APORTEES A LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les différentes critiques de quelques riverains directement concernés par les travaux et les remarques des associations émises pendant l'enquête publique ne peuvent pas occulter les enjeux majeurs d'un projet tel qu'Optymo phase II. Optymo phase II ne doit pas se limiter à une polémique avec les riverains de deux rues alors qu'il engage Belfort, son territoire et sa population, dans une dynamique économique et territoriale nouvelle. Afin de poser clairement les enjeux du projet, nous souhaitons rappeler ici les objectifs d'une politique des transports en commun responsable et ambitieuse pour le Territoire de Belfort et l'impact qu'elle aura pour les autres agglomérations françaises.

L'ambition du SMTC, à travers le projet Optymo phase II, est de montrer la faisabilité de cette nouvelle approche qui vise à diminuer la dépense qu'occasionnent pour chaque ménage les déplacements quotidiens tout en baissant drastiquement la dépense publique nécessaire pour développer l'usage des transports en commun tant en investissement qu'en fonctionnement.

1. Un enjeu pour Belfort et les agglomérations moyennes françaises

L'enjeu est important pour Belfort, mais il l'est encore plus pour les 10 millions d'habitants qui habitent dans une agglomération de 50 à 250 000 habitants. Réussir à mobiliser ces agglomérations en leur démontrant la marge de progression possible avec un budget réduit est un enjeu majeur pour atteindre les objectifs du Grenelle et répondre efficacement aux politiques environnementales.

2. Augmenter le pouvoir d'achat des ménages

Atteindre dans la plupart des agglomérations françaises une fréquentation moyenne de 300 voyages par an et par habitant et une part de 20% pour les transports en commun (part modale atteinte dans les villes suisses et allemandes) conduirait près de 3 millions de familles à faire chacune une économie moyenne de 1 800 euros par an, soit au total près de 5 milliards d'euros d'économie pour les ménages.

3. et réduire les dépenses publiques tout en atteignant les objectifs du Grenelle de l'environnement

En mettant en œuvre l'approche proposée par le SMTC (offre globale de mobilité – RHNS+ vélo + autopartage), il est possible de diviser par 8 le coût de la dépense publique pour assurer le transfert modal prévu par le Grenelle de l'Environnement (18 milliards de voyage).

4. Faire du Territoire de Belfort un leader

Récompensé pour ses innovations techniques facilitant l'usage des transports en commun (post-paiement, ticket SMS), écouté pour ses prises de positions en faveur d'une logique de financement fondée sur les résultats obtenus plutôt que par la dépense engagée, consulté sur le succès exceptionnel d'Optymo, le SMTC et avec lui, le Territoire de Belfort, font depuis quelques mois l'objet d'un intérêt particulier pour la presse spécialisée. Cette visibilité nationale et européenne est le

premier pas nécessaire pour faire du Territoire de Belfort un pôle d'excellence en matière de transport en commun. Mais seule la réussite pleine et entière du projet Optymo, l'application d'une politique innovante et volontaire menée par le SMTC et la définition d'un modèle belfortain imposeront Belfort comme une ville pionnière dans l'élaboration de nouvelles solutions de mobilités. Des solutions transférables à toutes les agglomérations dont les petites et moyennes agglomérations qui représentent à elles seules plus de 10 millions d'habitants.

La réussite de ce projet, qui repose sur une expertise importante, s'appuie sur des principes directeurs (approche servicielle plutôt qu'infrastructurelle, simplification et cohérence du réseau) que ne peuvent remettre en cause des impacts limités. Les quelques inconvénients perçus par les habitants impactés par les travaux ne peuvent modifier un projet qui bénéficiera directement aux 75 000 habitants du pôle urbain, alors que ces contraintes ne sont pas insupportables et parfois exagérées. Nous pensons que ces changements apporteront une nouvelle qualité de vie aux belfortains et notamment à ceux qui pensent être « victimes » d'un projet essentiel pour le Territoire de Belfort.

Une concertation permanente et continue

Dès 2010, le SMTC a mis en place un dispositif important d'information publique avec notamment la création du blog Optymo 2 et la concertation préalable. En 2011, le projet a été présenté dans les différents conseils de quartiers (6), dans les réunions « riverains » (5) et auprès des commerçants. Par ailleurs, le travail mené par les 30 correspondants pour présenter le projet aux habitants de Belfort est une première en France.

En parallèle les informations ont également été mises à disposition du public via le site internet www.optymo2.fr : carte du projet, présentation projetée lors de l'assemblée plénière et des conseils de quartiers, ensemble des dossiers de l'enquête publique, informations sur le déroulement de l'enquête publique (lieux et horaires).

Récapitulatif des actions de concertation et d'information :

- Janvier 2010* => lancement officiel de la campagne d'information « Optymo 2, encore plus de mobilité »

- Avril 2010* => ouverture du blog Optymo 2

- 10 novembre 2010 – 10 janvier 2011* => Concertation préalable : information auprès du public et recueil des avis de la population

- 20 juin 2011* => présentation du projet Optymo phase 2 à l'Assemblée plénière des Conseils de quartier

- 23 juin 2011* => présentation du projet au Conseil Municipal

- 27 juin 2011 => début de la campagne d'information auprès de la population : correspondants Optymo
- 5 juillet 2011 => présentation du projet au Conseil d'agglomération
- 12 juillet 2011 => présentation du projet à la réunion des commerçants à la CCI
- 1^{er} août 2011 => début de la démarche d'information des correspondants auprès des commerçants
- 26 sept. 2011 => présentation du projet au Conseil Général
- Septembre / octobre 2011 => Conseils de quartier, réunions de riverains, club Optymo 2 (CCI)
- ⇒ **Conseils de quartiers :**
- 13 septembre 2011=> Conseil de quartiers Glacis et Miotte
 - 15 septembre 2011 => Conseil de quartiers Barres et Mont
 - 16 septembre 2011 => Conseil de quartiers Jean Jaurès, Belfort Nord
 - 20 septembre 2011 => Conseil de quartiers Résidences, Bellevue et douce
 - 23 septembre 2011 => Conseil de quartiers Vieille ville et Centre-Ville
 - 3 octobre 2011 => Conseil de quartier La Pépinière
- ⇒ **Réunions de riverains :**
- 23 septembre 2011 à 18h à l'école Victor Hugo : réunion Denfert-Rochereau
 - 3 octobre 2011 à 18h à la Maison du Peuple : réunion « place de la Résistance »
 - 4 octobre 2011 à 18h à l'école Victor Hugo : réunion quartier du Fourneau
 - 4 octobre 2011 à 20h au CG : réunion Foch et Quai Vauban
 - 9 mars 2012 à 20h30 à la Mairie : réunion Denfert-Rochereau
- ⇒ **Club Optymo 2 :**
- 12 juillet 2011 : réunion plénière
 - 5 septembre 2011 : réunion de travail
 - 12 septembre 2011 : réunion de travail
 - 17 octobre 2011 : réunion de travail
 - 28 novembre 2011 : réunion plénière
 - 9 janvier 2012 : réunion de travail
 - 17 janvier 2012 : réunion plénière
 - 06 février 2012 : réunion de travail
 - 20 février 2012 : séance plénière

Récapitulatif de l'action des correspondants

L'action des correspondants a largement contribué à l'objectif du SMTC de partage et de dialogue autour du projet en lien étroit avec chacun de nos concitoyens (afin qu'ils puissent se saisir des opportunités que leur offre le projet, qu'ils contribuent au débat public et que les habitants habituellement silencieux puissent s'exprimer sur le projet).

	Ménages rencontrés	Part des ménages	Commerçants rencontrés	Part des commerces
Belfort Nord	2 160	65%	29	81%
Centre Ville	2 706	58%	438	87%
Jaures	3 018	62%	220	80%
Le Mont les barres	1 361	60%	16	64%
Les Glacis	571	57%	99	84%
Miotte Forge	895	64%	36	63%
Pépinière	1 289	67%	28	74%
Residence Bellevue	1 695	65%	40	74%
Residence La Douce	1 131	69%	6	75%
Vieille ville	1 118	76%	255	83%
TOTAL	15 944	63%	1 167	82%

ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DE L'ASSOCIATION VELOXYGENE (ANNEXE 3) :

Rappel de la philosophie retenue en termes d'aménagement des itinéraires cyclables :

Dans les secteurs où il n'existait pas de liaisons cyclables, le projet Optymo phase II a toujours privilégié lorsque la largeur de voirie est suffisante la création de piste ou bande cyclable. Lorsque cela n'était pas possible, il a été intégré un itinéraire cyclable, soit des espaces partagés avec les piétons (minimum trottoir de 2m), soit en empruntant des couloirs bus (minimum 3,50 m).

(cf. pages 273-275 pièce G Etude d'impact du dossier de DUP)

L'association Veloxygene souligne elle-même par ailleurs que le couloir bus doit être assez large pour autoriser son usage aux cyclistes et que parfois il n'y a pas la possibilité d'avoir cette largeur suffisante.

Réponses par secteurs du projet Optymo phase II :

=> Concernant l'avenue Wilson, la création d'un parvis étendu devant la gare et d'une zone d'échange multimodale a pour objectif de permettre aux cyclistes de l'emprunter dans un esprit de cohabitation.

=> Dans le cadre de l'extension du Faubourg de France, la Ville propose un aménagement cyclable aux extrémités de la rue Michelet et du Faubourg de France. En complément de cette liaison, les cyclistes de profitent de l'espace partagé que constituera le trottoir sur la rue du Pont Neuf

=> Les études de détail menées depuis le dépôt du dossier de DUP en Préfecture assurent la sécurisation de la traversée du Faubourg de Montbéliard depuis la rue de l'As de Carreau pour les modes doux et l'identification sur le trottoir Nord du pont Carnot d'une liaison bidirectionnelle pour les cycles.

=> Le SMTC est favorable la cohabitation vélo-piétons sur les secteurs avenue Wilson, Pont Neuf et Pont Carnot.

=> Le Pont Legay ne fait pas partie du projet et le SMTC n'a pas compétence pour intervenir sur cette section. Néanmoins pour information, il existe des itinéraires de substitution à proximité notamment par la passerelle du Front trois-quarts.

=> La largeur de la rue Thiers ne permet pas la création d'une piste cyclable y compris en supprimant le stationnement.

=> Si le stationnement sécurisé des vélos à proximité des arrêts de bus n'apparaît pas clairement dans le dossier de DUP, il est bien prévu dans le marché de travaux des arceaux et des abris dans le cadre du projet.

=> Nous notons que l'association Veloxygène reconnaît que le projet de VLS est ambitieux pour Belfort. Le VLS est pour nous un levier à la pratique du vélo qui entraînera un usage plus important et devrait donc susciter de la part des collectivités la création de nouvelles liaisons.

Réponses sur les secteurs hors projet Optymo phase II :

=> Les remarques concernant le Quai militaire, la rue des Tanneurs et la rue Lebleu sont des sujets qui ont été discutés entre l'association et la Ville.

=> Dans le dossier, les projets du pont Houbre et de l'avenue du Parc sont mentionnés au titre d'une information sur le contexte général des politiques de déplacements à la fois à l'échelle de l'Aire urbaine et dans le contexte belfortain. (cf. page 148 pièce G Etude d'impact du dossier de DUP)

ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DE LA CCI (ANNEXE 4) :

Le SMTC a mené dès le début du projet une concertation avec l'ensemble des acteurs et notamment la CCI. Une équipe de correspondants est d'ailleurs entièrement dédiée aux commerçants. Nous notons que la CCI souligne à la fois l'enjeu, l'ambition du projet et la qualité de l'accompagnement qui a été mis en place.

Réponses par secteur du projet Optymo phase II :

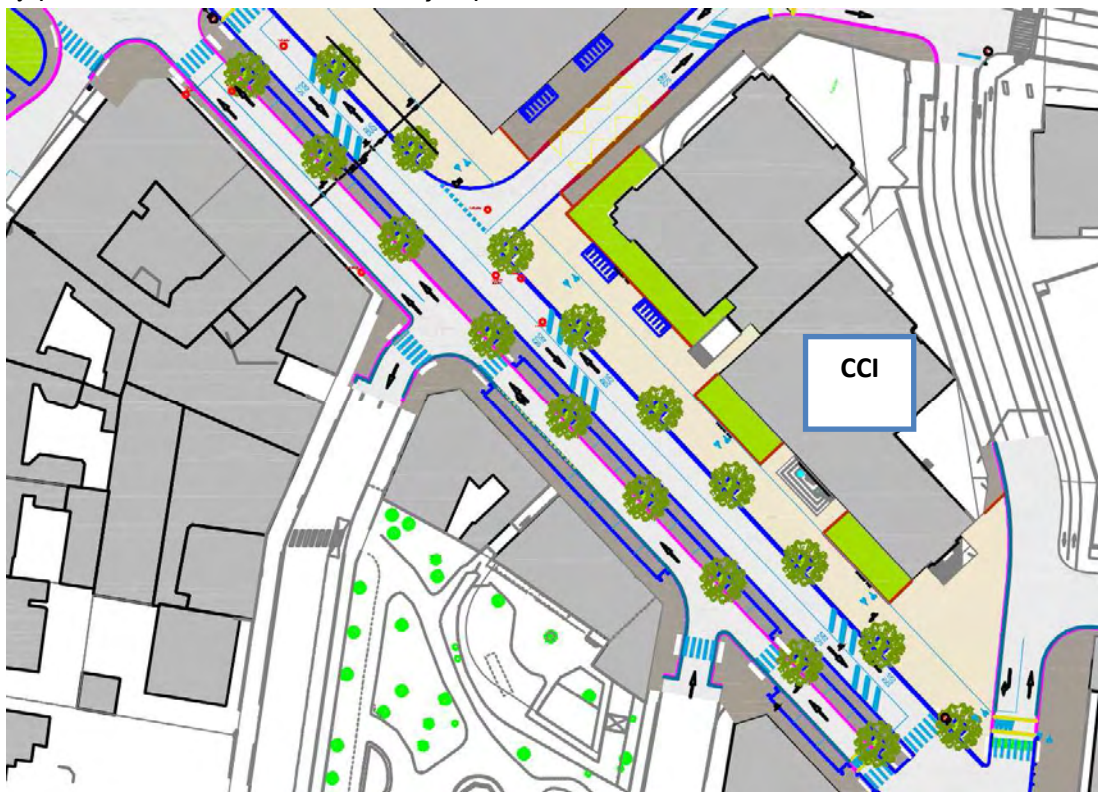
Ce travail de concertation des différents partenaires dont la CCI a d'ores et déjà permis de prendre en compte un certain nombre de remarques et d'interrogations formulées dans l'annexe 4.

=> La création de zones de livraison sur l'avenue Wilson impliquerait soit de supprimer du stationnement minute, soit de dénaturer l'espace devant les commerces (trottoirs élargis et arborés permettant d'installer des terrasses). Par ailleurs, il n'existe pas actuellement de zones de livraison et la configuration en deux voies de circulation est déjà utilisée pour assurer les livraisons.

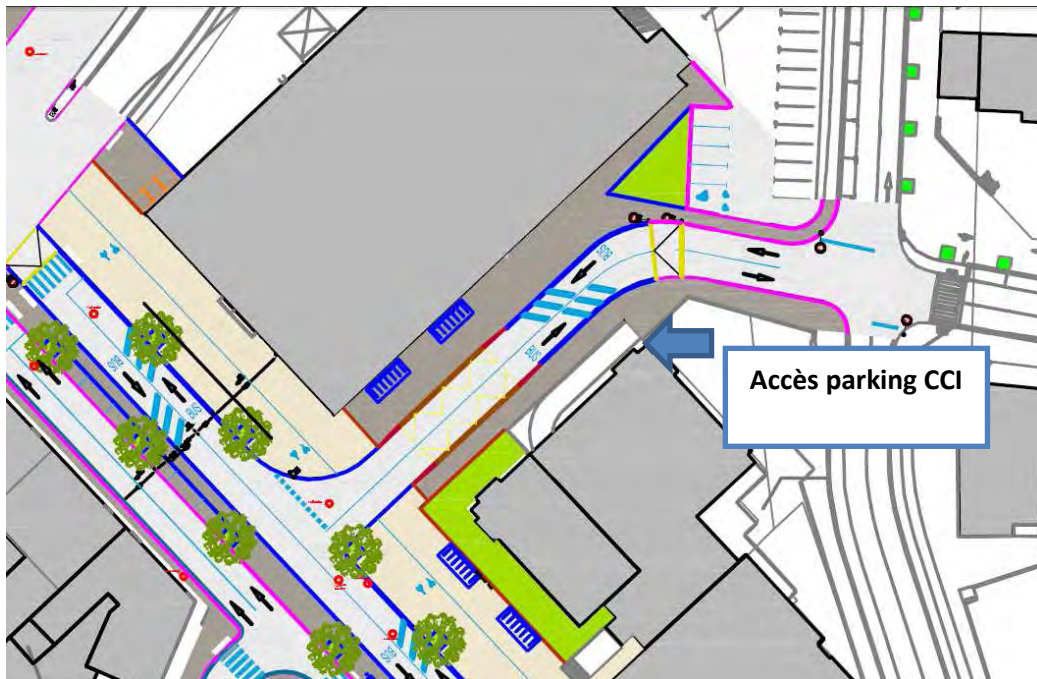
=> La création d'une zone de livraison au niveau du fleuriste de la rue Denfert-Rochereau (actuellement en vente) n'est pas possible, faute d'une largeur de voirie suffisante. Au niveau de cette section, le SMTC a d'ailleurs dû engager une expropriation sur des parties de parcelles (4 rue Denfert et 11 rue Degombert) pour réaliser un trottoir répondant aux normes.

=> Même si la réglementation actuelle n'oblige pas à créer des sites réservés pour le transport de fond, le SMTC a pris en compte les besoins exprimés. Il sera possible de créer une zone de transport de fonds devant le CIC en leur réservant une place de stationnement.

=> Du stationnement est bien prévu devant la CCI, de part et d'autre de la voie VP, soit 26 places et 1 place de livraison le long de la rue Fréry. S'il n'existe pas d'arrêts minute, la réglementation du stationnement a également pour vocation d'éviter les voitures-ventouses et d'assurer un taux de rotation permettant à chacun de trouver facilement une place de stationnement. La création de places handicapés le long de la rue Fréry ne permet pas de répondre aux normes PMR pour les trottoirs (la largeur nécessaire pour les places handicapés induit une largeur de trottoir inférieur aux normes d'accessibilité). Des places sont créées aux abords du marché Fréry et l'aménagement de la rue Fréry permet une accessibilité aisée jusqu'au bâtiment de la CCI.



=> La demande d'accès par la rue Bonnef au parking de la CCI a bien été prise en compte. Seule la partie entre l'accès au parking et le débouché sur la rue Fréry sera en site propre.



=> Concernant la coordination la plus efficace des chantiers, la collaboration engagée entre le SMTC et la CCI, notamment à travers la mise en place du Club Optymo 2 et d'une équipe de correspondants « commerçants », a pour objectif d'informer les commerçants sur le projet et les phases de chantier afin que ceux-ci puissent programmer leurs travaux, périodes de fermeture...

=> Les aménagements de stationnement particulier (arrêts-minute, zone taxi et bus, livraison) dans les rues Dreyfus-Schmidt, du général Reset, quai Vauban ne sont pas dans le projet parce qu'il s'agit de la compétence de la Ville. Toutefois, il peut être rappelé qu'une zone de livraison rue Fréry à proximité du bureau de tabac est prévue et que le quai Vauban n'a plus vocation à être une voie de circulation mais un accès riverain et une zone de stationnement.

=> La problématique des convois exceptionnels (qui empruntent le pont Clémenceau et la rue de Mulhouse) ont été intégrées en concertation avec les services de la Ville. Les convois exceptionnels emprunteront le site propre bus après le pont Clémenceau jusque dans la rue de Mulhouse.

ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DE L'ASSOCIATION TBNE (ANNEXE 5) :

Dès 2010, le SMTC a mis en place un dispositif d'information publique avec notamment la création du blog Optymo 2 et la concertation préalable. En 2011, le projet a été présenté en conseil de quartiers, dans les réunions « riverains » et auprès des commerçants. Par ailleurs, le travail mené par les 30 correspondants pour présenter le projet aux habitants de Belfort est une première en France.

En parallèle les informations ont également été mises à disposition du public via le site internet www.optymo2.fr : carte du projet, présentation projetée lors de l'assemblée plénière et des conseils de quartiers, ensemble des dossiers de l'enquête publique, ...

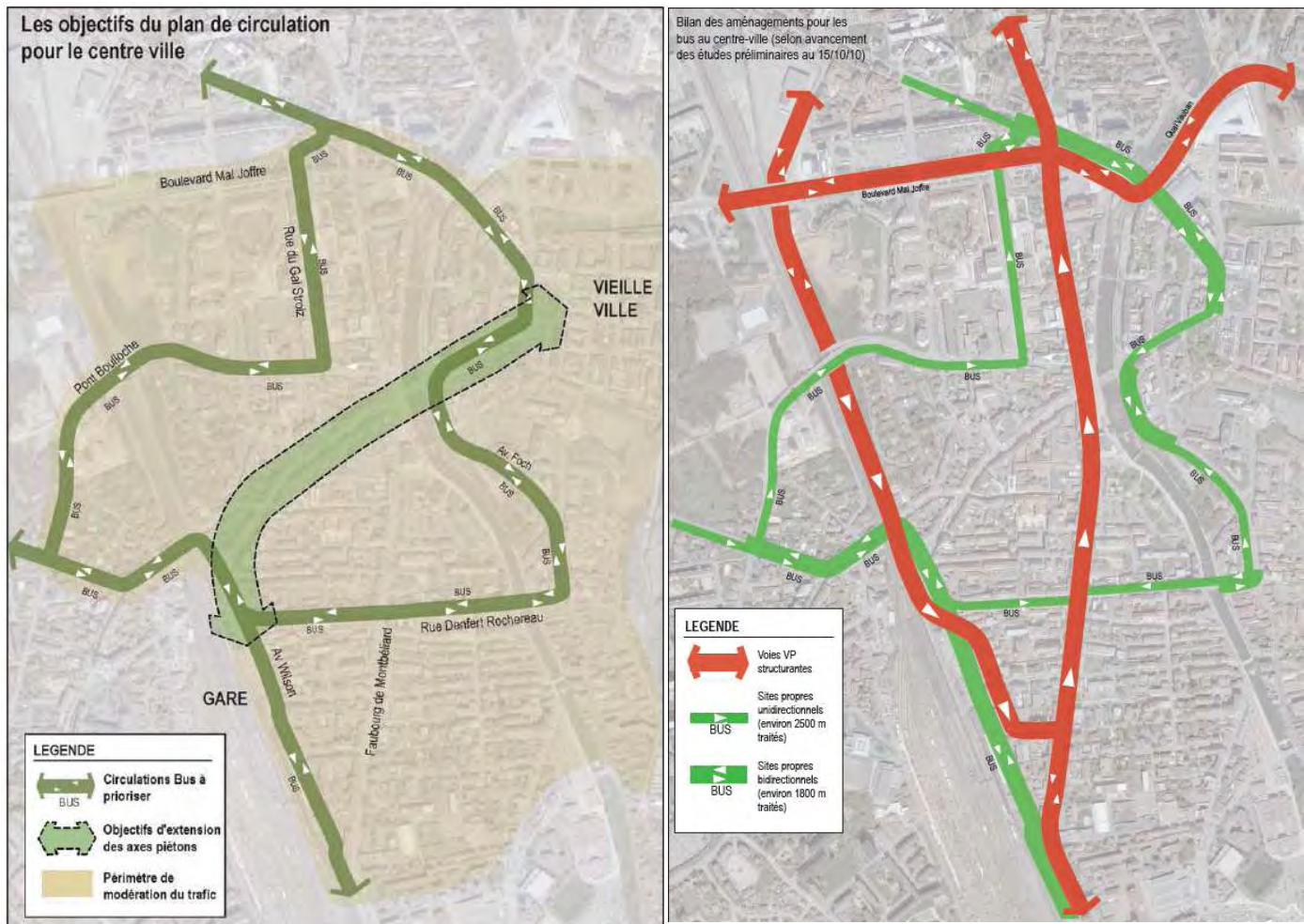
(Voir détail des actions et réunions énoncés plus haut)

Réponses aux remarques de TBNE :

Les remarques formulées par l'association ne concernent pas ou peu le projet Optymo phase II. Il semble que l'association a mal apprécié les enjeux du projet et les moyens engagés, en particulier pour faire de Belfort une ville attractive proposant toutes les caractéristiques d'une ville apaisée et sécurisée pour les déplacements, quel que soit le mode choisi. A cet effet, l'association n'a de toute évidence pas mesuré l'effort entrepris en faveur du partage de la voirie.

ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DES RIVERAINS ET USAGERS DU BOULEVARD CARNOT / AVENUE FOCH (ANNEXE 6)

Le renforcement de l'axe « modes doux » de la gare à la vieille ville et la dissociation des circulations VP et bus sont des fondements du projet Optymo phase II.



Le passage par la rive gauche favorise un axe mode doux (piétons, vélos) de la gare à la vieille ville. Le pont Corbis mis en sens unique facilite les déplacements piétons en procurant une traversée possible sur toute la largeur du débouché du faubourg de France. Au final le projet prend en compte un urbanisme de qualité et porteur d'aménités qui transformera la ville. Le centre-ville élargi disposera d'une tonalité apaisée et proposera une affectation différente de la voirie

1- La dissociation des lignes

L'expérience des autres réseaux montre que la dissociation des lignes ne répond pas aux exigences de performance (lisibilité des parcours, qualité des arrêts, coûts,...). D'ailleurs, le CERTU, dans son ouvrage « Bus à Haut Niveau de Service, Concept et recommandations » souligne : « *Le site propre constitue en général, lorsqu' 'on se donne les moyens de le faire respecter, un facteur essentiel d'amélioration de la vitesse commerciale, et surtout de la régularité de la progression des véhicules de transports en commun, en supprimant les aléas de la circulation. Il permet en général, de faciliter le traitement prioritaire des traversées de carrefours à feux (...), d'où des gains supplémentaires de vitesse commerciale et régularité qui se rajoutent aux gains de l'effet site propre seul. Mais le site propre est aussi un outil de ré affectation de l'espace public au service d'une politique de rééquilibrage modal, ainsi qu'un moyen de marquage et de lisibilité du transport collectif. (...) En réduisant les freinages et autres variations de vitesse dus aux aléas de la circulation, c'est un moyen d'améliorer l'une des composantes du confort et de réduire la consommation d'énergie des bus et leurs émissions. »*

La proposition de dissocier les lignes entre la rue Denfert et le boulevard Carnot (par le faubourg de Montbéliard) ne permet donc pas de répondre aux objectifs d'Optymo phase II et remettrait en cause la globalité du projet, en plus de dégrader le service TC (manque de lisibilité et de cohérence du réseau dans le secteur, suppression de la desserte TC dans le quartier du Fourneau et de la zone commerciale Leclerc).

2- Le positionnement de l'arrêt Foch

Le positionnement de l'arrêt Foch est un enjeu majeur pour l'attractivité de l'ensemble de l'espace commercial situé sur l'axe entre la Vieille ville et la gare. Les pétitionnaires eux-mêmes soulignent l'importance économique du positionnement de l'actuel arrêt Corbis le long de cet axe.

La décision du SMTC et de la Ville de Belfort est donc de maintenir un arrêt le long de cet axe par le transfert de l'arrêt Corbis sur la rive gauche. L'écarter de l'axe fragiliserait l'attractivité à la fois de l'arrêt mais aussi des commerces.

Localisation des commerces



3- Environnement urbain

La crainte des pétitionnaires concernant la « défiguration » de cet espace est surprenante. En effet, le projet améliore considérablement la situation paysagère et environnementale du secteur : disparition en totalité des flux de voiture (congestion en heures de pointes), traitement des espaces, élargissement des trottoirs, sécurisation des liaisons piétonnes, qualité du traitement des sols (béton de qualité, enrobés clairs, pierres naturelles), modernisation des éclairages, création d'abribus de qualité (un travail a été mené avec Decaux et notre designer pour proposer un mobilier urbain personnalisé).



ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DE MADAME BAESLE (ANNEXE 7) :

1. La rue Thiers, qui restera une voie d'accès à la gare, va bénéficier d'un nouveau statut. Avec l'absence de ce sentiment d'omniprésence de la voiture, elle deviendra plus attractive pour ces commerces et services avec des trottoirs élargis, ...

2. La rue ne sera pas envahie par des convois de bus.

Un piéton immobile dans la rue ne percevra les bus que 3 minutes et 36 secondes dans l'heure ! En effet, un bus qui roule à 20 km/h parcourt la rue Thiers en une minute (une distance de 350 mètres en 63 secondes), soit une trentaine de mètres en 6 secondes. 18 bus par heure dans chaque sens, c'est 216 secondes de perception d'un bus dans un rayon de 15 mètres autour de soi. Toutes les projections de circulation annoncent une véritable amélioration du cadre de vie dans la rue.

3. La question du stationnement : la fréquence de passage des bus permet l'arrêt-minute des VP dans la rue.

L'arrêt-minute dans la rue sera autorisé. Avec une fréquence de trois minutes et vingt secondes entre chaque bus, il sera facile de dépasser une voiture à l'arrêt en utilisant la voie bus. L'arrêt-minute permettra de déposer ou de prendre en charge les enfants ou les personnes à mobilité réduite sans bloquer la circulation. De plus, 8 places de stationnement à durée limitée (quatre zones de deux places) dans la rue permettront de charger ou de décharger plus longuement et plus tranquillement les véhicules.

4. Le stationnement de proximité est possible à la fois sur le parking Janet-Veit (plus de 100 places) accessible directement depuis la rue Thiers et sur le parking SERNAM (plus de 300 places).

5. Les piétons seront bien plus en sécurité qu'aujourd'hui.

La rue sera mieux sécurisée d'abord parce qu'il y aura moins de circulation, mais, aussi, parce que les deux trottoirs seront élargis de 30 cm. La chaussée fera 7 m de large, ce qui permettra aux bus de se croiser sans aucune difficulté. Il faut préciser que 6,5 m est la largeur des couloirs bus à double sens et qu'à cette largeur de chaussée, les bus se croisent sans risques.

Voir la vidéo de la simulation de la circulation réalisée par Voxelia (bureau d'études indépendant) à partir des prévisions de trafic.

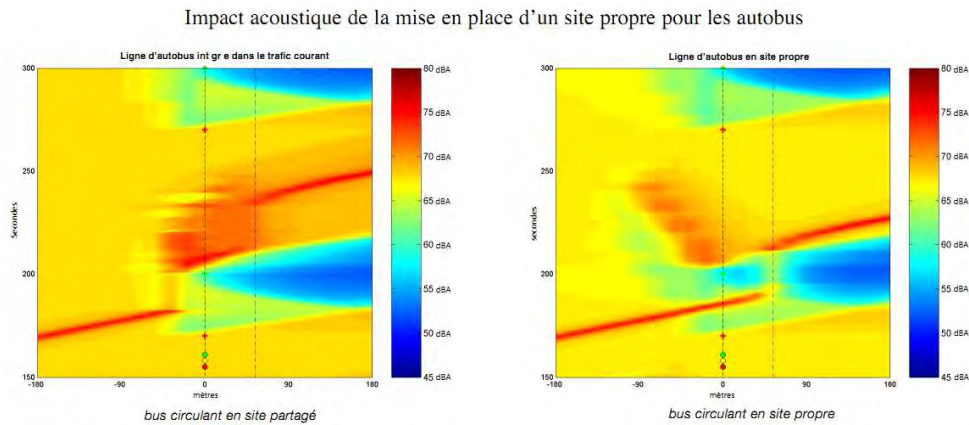
6. Le bus dans la ville n'entraîne pas de nuisances supplémentaires

Dans le cadre des travaux, la structure de chaussée des rues Denfert et Thiers sera reprise sur 60 à 80 cm de profondeur. Le renforcement de la structure préviendra d'éventuelles vibrations.

Les nuisances sonores ont fait l'objet d'une étude par un bureau d'études spécialisé (Accouplus) et dont les conclusions figurent dans le dossier d'études d'impact. S'il y aura effectivement une

augmentation de 0,5 à 1 dB dans la rue Thiers, la modélisation montre également qu'en l'absence de projet d'ici 2016 les nuisances sonores seraient augmentées de 4 à 5 dB.

De plus les nuisances sonores dépendent également d'autres paramètres traités dans le cadre du projet (la qualité de la chaussée, la caractéristique du revêtement, le type des véhicules circulant sur la chaussée, la fréquence des arrêts des véhicules)



Quant à la qualité de l'air, des modifications des trafics induites par le projet vont améliorer la qualité de l'air, avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant. Par ailleurs, les bus Optymo circulent au carburant au GPL qui n'émet pas de rejet de microparticules.

ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DE MADAME LECORNEY (ANNEXE 8) :

1. La rue Denfert-Rochereau bénéficiera d'une réduction par trois de la circulation automobile. Avec le nouveau plan de circulation, la rue Denfert-Rochereau cesse d'être un axe direct pour accéder au secteur de la gare depuis la Vieilleville. D'après les bureaux d'études, le trafic qui est aujourd'hui de 434 véhicules à l'heure de pointe du soir ne sera que de 149 véhicules (soit un peu plus de deux voitures par minute) dès 2012 avec la mise en place du nouveau réseau Optymo. La rue, à l'égal des rues avoisinantes, va bénéficier de la tranquillité d'une circulation résidentielle, c'est à dire d'un trafic extrêmement limité essentiellement composé de riverains.

2. La rue ne sera pas envahie par des convois de bus.
Un piéton immobile dans la rue ne percevra les bus que 3 minutes et 36 secondes dans l'heure ! En effet, un bus qui roule à 20 km/h parcourt la rue Denfert-Rochereau en une minute (une distance de 350 mètres en 63 secondes), soit une trentaine de mètres en 6 secondes. 18 bus par heure dans chaque sens, c'est 216 secondes de perception d'un bus dans un rayon de 15 mètres autour de soi.

Toutes les projections de circulation annoncent une véritable amélioration du cadre de vie dans la rue.

3. La question du stationnement : la fréquence de passage des bus permet l'arrêt-minute des VP dans la rue.

L'arrêt-minute dans la rue sera autorisé. Avec une fréquence de trois minutes et vingt secondes entre chaque bus, il sera facile de dépasser une voiture à l'arrêt en utilisant la voie bus et, avec un trafic estimé à deux automobiles par minute, l'arrêt-minute permettra de déposer ou de prendre en charge les enfants ou les personnes à mobilité réduite sans bloquer la circulation. De plus, 7 places de stationnement à durée limitée (deux zones de deux places et une zone de trois places) dans la rue permettront de charger ou de décharger plus longuement et plus tranquillement les véhicules.

4. L'accès à un stationnement de proximité : la création du passage piéton entre le square Géant et la rue Denfert-Rochereau pour créer un accès facile et rapide à un stationnement de proximité de plusieurs dizaines de places pour les riverains et les parents d'élèves n'a pas été souhaité par les riverains et a donc été abandonné.

5. Les piétons seront bien plus en sécurité qu'aujourd'hui.

La rue sera mieux sécurisée d'abord parce qu'il y aura moins de circulation. Mais, surtout, parce que des deux côtés, les trottoirs seront élargis de 30 cm. La chaussée fera 7 m de large, ce qui permet aux bus de se croiser sans aucun problème. Il faut préciser que 6,5 m est la largeur des couloirs bus à double sens et qu'à cette largeur de chaussée, les bus se croisent sans risques.

Voir la vidéo de la simulation de la circulation réalisée par Voxelia (bureau d'études indépendant) à partir des prévisions de trafic.

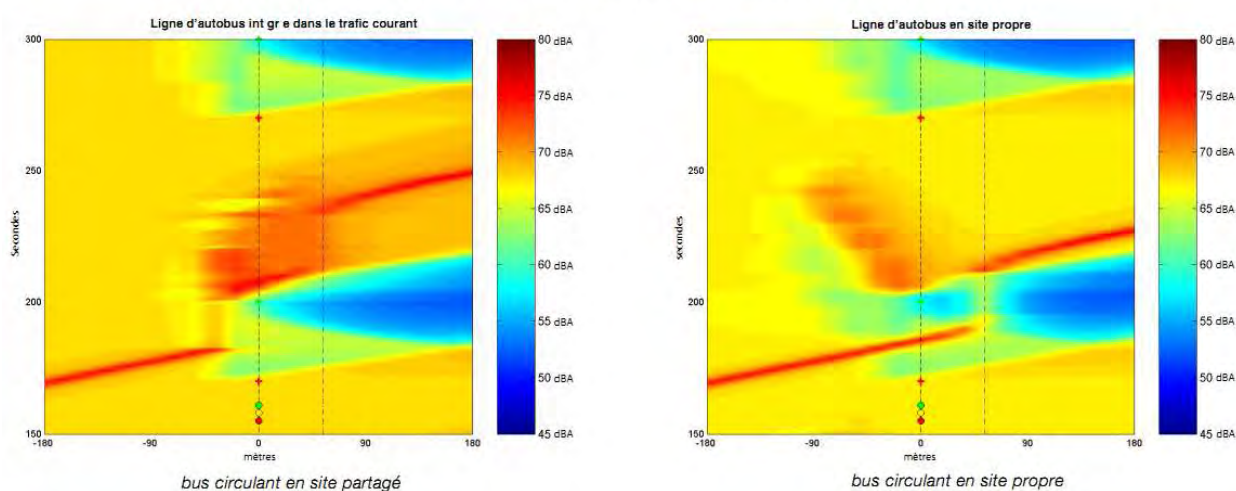
6. Le bus dans la ville n'entraîne pas de nuisances supplémentaires

Dans le cadre des travaux, la structure de chaussée des rues Denfert et Thiers sera reprise sur 60 à 80 cm de profondeur. Le renforcement de la structure préviendra d'éventuelles vibrations.

Les nuisances sonores ont fait l'objet d'une étude par un bureau d'études spécialisé (Accouplus) et dont les conclusions figurent dans le dossier d'études d'impact. S'il y aura effectivement une augmentation de 0,5 dB dans la rue Denfert Rochereau, la modélisation montre également qu'en l'absence de projet d'ici 2016 les nuisances sonores seraient augmentées d'1 dB.

De plus les nuisances sonores dépendent également d'autres paramètres traités dans le cadre du projet (la qualité de la chaussée, la caractéristique du revêtement, le type des véhicules circulant sur la chaussée, la fréquence des arrêts des véhicules)

Impact acoustique de la mise en place d'un site propre pour les autobus



Quant à la qualité de l'air, des modifications des trafics induites par le projet vont améliorer la qualité de l'air, avec la diminution des émissions de gaz à effet de serre et de la consommation de carburant. Par ailleurs, les bus Optymo circulent au carburant au GPL qui n'émet pas de rejet de microparticules.

ELEMENTS DE REPONSE AUX REMARQUES DE LA FFM (ANNEXE 9) :

Une concertation permanente et continue

Dès 2010, le SMTC a mis en place un dispositif d'information au public avec notamment la création du blog Optymo 2 et la concertation préalable. En 2011, le projet a largement été présenté en conseil de quartiers, dans les réunions « riverains » et auprès des commerçants. Par ailleurs, le travail mené par les 30 correspondants pour présenter le projet aux habitants de Belfort est une première en France.

En parallèle les informations ont également été mises à disposition du public via le site internet www.optymo2.fr : carte du projet, présentation projetée lors de l'assemblée plénière et des conseils de quartiers, ensemble des dossiers de l'enquête publique, ...

Toutefois, nous rappelons que l'association ne nous a jamais saisis lors de la concertation préalable et durant la période précédant l'enquête publique. Elle n'a pas non plus donné suite à la proposition de rencontre que nous leur avons formulée le 23 avril par mail.

Prise en compte des 2RM

La distinction entre les différents modes motorisés (VP, 2RM,...) n'a effectivement pas été intégrée dans les études et la modélisation de trafic de l'UTBM (calage du modèle sur les données trafic de 2010). Il n'existe cependant pas à notre connaissance d'études comparatives permettant de tirer des conclusions pertinentes, notamment par rapport à des projets de transports en commun.

Toutefois, nous reconnaissons qu'il serait intéressant de porter un regard vigilant sur l'évolution des deux roues motorisées dans les années à venir à Belfort et sur d'éventuelles expérimentations.

Espace partagé

Nous soulignons l'adhésion de l'association sur le principe (retenu par le SMTC) d'aménagements qui privilégient la responsabilisation des différents usagers dans une ville apaisée. En effet, le projet Optymo phase 2 a été construit sur le principe du partage de la voirie entre tous les modes de déplacement et non pas sur des mesures pénalisantes qui interdirait la ville de Belfort aux habitants du Territoire et de l'Aire urbaine.

NB : Nous n'avons pas connaissance au SMTC d'un architecte en chef dénommé M. Reisen....