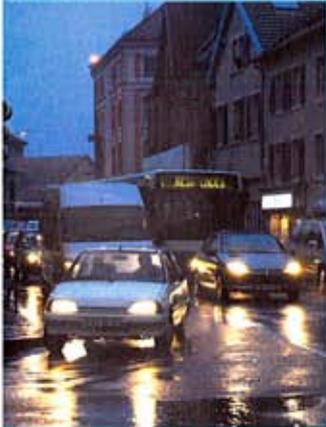


Offemont

Réalités



Embouteillages à Valdoie



Arrivée de la desserte entre la caserne des pompiers de Valdoie et la ZAC du Ballon à Offemont



Offemont vu du ciel

Hors série 2004



Le mot du maire



Il est temps de tordre le cou à des rumeurs infondées, quand il ne s'agit pas purement et simplement d'allégations mensongères, qu'il s'agisse

de la desserte du pays sous vosgien ou des impôts locaux payés par le contribuable offémontois.

Le premier tronçon de la desserte du pays sous vosgien (la DPSV) sera donc opérationnel en 2007, et le second achevé en 2008, si toutefois le chantier ne prend pas de retard et si le Tribunal administratif devant lequel un recours a été introduit par l'ABPN n'annule pas la déclaration d'utilité publique. Nous devons tous nous en féliciter.

Pour les habitants de Valdoie, vivant chaque jour l'enfer des 22 000 véhicules qui traversent leur cité.

Pour tous ceux qui vont emprunter cette desserte qui leur permettra d'échapper aux embouteillages de Valdoie, puis à ceux de l'avenue Jean Jaurès à Belfort.

Et, en tant que maire d'Offémont soutenue par une équipe totalement solidaire, ayant dans toutes mes campagnes électorales, défendu la nécessité de cette infrastructure, je m'en réjouis, à commencer pour ma commune.

D'abord parce que tous les habitants d'Offémont qui se rendent dans le pays sous vosgien pour des raisons de

travail ou de loisirs, pourront gagner un temps précieux.

Ensuite, parce qu'à terme, cette desserte va considérablement améliorer la circulation au niveau du carrefour du Martinet et de la rue Briand, puis de la rue Jean Moulin.

Je m'en explique : à l'heure actuelle, et d'après les derniers comptages dont nous disposons grâce à une étude menée en 2004 par le Conseil général, ce sont environ 4 800 véhicules qui arrivent chaque jour, par la RD 13 (route qui relie Offémont à Valdoie) au carrefour du Martinet.

Sur ces 4 800 véhicules, 1 400 environ veulent rejoindre soit l'A 36, soit la RN 83.

Pour ce faire, un peu plus de 800 d'entre eux se dirigent vers le carrefour de l'Espérance à Belfort, puis empruntent l'avenue de la Laurencie, et un peu plus de 500 empruntent la rue Briand, en direction de la Mairie d'Offémont.

Arrivé au carrefour rue Jean Moulin, rue des Soiras, rue des Cerisiers, le flux se divise en deux branches : l'une d'entre elles part vers Vétrigne et Roppe, (\pm 200 véhicules), l'autre vers la rue des Cerisiers, puis la rue du Stratégique, en direction de Denney (+ 300 véhicules).

La rue des Cerisiers est donc d'ores et déjà, et depuis des décennies, empruntée par tous ceux qui souhaitent rejoindre l'A 36 et la RN 83, en se dirigeant vers l'Est. Son trafic est de 850 véhicules jour dans chaque sens, soit très faible eu égard au

fait que cette voie est la plus large d'Offémont (10 mètres), plus large que les voiries départementales... que les préconisations du Conseil général réduisent désormais à 6 mètres.

L'axe rue des Cerisiers - rue du Stratégique, qui est donc une liaison intercommunale, devrait être classé voirie d'intérêt communautaire - si toutefois les conseillers communautaires en décident - afin que la rue du Stratégique extrêmement dangereuse, puisse être mise en sécurité sans que les contribuables d'Offémont qui n'en sont pas les seuls utilisateurs supportent la totalité de la dépense.

Soutenir qu'il s'agit d'un abandon de souveraineté de la Commune, c'est méconnaître le pouvoir de police du Maire sur toutes les voiries, y compris départementales et privées, et c'est oublier qu'Offémont compte trois voiries départementales (RD 22, RD 7, RD 13), plusieurs voies privées, ce dont ses habitants qui n'ont à en supporter pécuniairement ni l'entretien, ni le déneigement, n'ont jamais eu à se plaindre.

La DPSV ne changera donc rien à ce qui lui préexistait..., étant précisé que le trafic sur la RD 22 au carrefour rue des Soiras, rue Jean Moulin, rue des Cerisiers est de 2500 véhicules jour selon les derniers comptages effectués à l'automne 2004 par la DDE à la demande de la commune d'Offémont - soit le trafic le plus faible (et de loin !) relevé sur une route départementale dans des com-

munes d'importance comparable. Valdoie, Danjoutin, Bavilliers, Essert flirtent toutes avec les 20 000 véhicules/jour.

Le Conseil général estime que 30 % des flux qui traversent actuellement Valdoie se détournent vers la desserte, soit environ 6600 véhicules. Mais sur ces 6600, 4800 arrivent déjà au carrefour du Martinet. C'est donc environ 1800 véhicules supplémentaires qui arriveront dans un premier temps au carrefour, soit une moyenne de 150 véhicules supplémentaires/heure. C'est peu, mais c'est encore trop pour la rue Briand, en direction de Belfort, puis l'avenue Jean Moulin qu'ils emprunteront.

C'est la raison pour laquelle le Président de la Communauté d'Agglomération Belfortaine (la CAB), Jean-Pierre Chevènement, a fait voter par le Conseil communautaire, l'intérêt communautaire de la voirie qui va relier directement le rond-point où arrivera la desserte, entre la caserne des pompiers de Valdoie, et la Zone d'activités du Ballon à Offemont, au carrefour de l'Espérance.

Cette voirie coûtera entre 7 et 9 millions d'euros, selon son futur calibrage. Il est donc nécessaire d'apprécier l'impact réel de la desserte pour engager de tels travaux.

Dès l'achèvement de leur réalisation, le carrefour du Martinet, la rue Briand en direction de Belfort, l'avenue Jean Moulin, le carrefour de cette avenue avec le Champ de Mars devraient retrouver une fluidité qu'ils ne connaissaient plus depuis longtemps.

La réalisation de la desserte devrait donc, à terme, aux environs de 2009-2010, faciliter aux Offemontois non seulement l'accès au pays sous vosgien, mais aussi l'accès au centre ville de Belfort.

La situation de la rue des Cerisiers ne connaîtra pas d'autre détérioration que celle que font peser sur toutes les voiries l'augmentation continue du parc automobile (l'opération « ville sans voiture » connaît de moins en moins de succès..., et combien d'Offemontois seraient disposés à accepter des mesures drastiques de réduction de la circulation automobile ?), et le développement de l'urbanisme privé, industriel et commercial, le premier contribuant au bien-être individuel, les seconds au confort social : on a plus que jamais besoin d'emplois dans le Territoire dont les licenciements d'Alstom font virer les chiffres du chômage au rouge.

Quant à la création d'un contournement d'Offemont, il est radicalement impossible comme vous le démontrerez longuement les développements qui y sont consacrés dans ce bulletin : l'Armée refuse en effet tout passage (même de la Transterritoire ! même de la marche du canton !) sur ses terrains que les budgets de l'armée, dans un contexte de déficit national abyssal, ne lui permettent certainement pas de dépolluer – le secteur qui a fait l'objet d'intenses bombardements est en effet classé zone très dangereuse et supposerait, avant tout aménagement, une dépollution dont le coût est totalement prohibitif. Et

faire passer le contournement hors des terrains militaires, revient à « rabattre » la route contre les habitations sises à l'ouest d'Offemont et de Vétrigne et à sinistrer la moitié des habitants de ces communes. De surcroît le passage d'une route dans cette zone au relief très chahuté aurait un coût que personne n'est en mesure d'assumer : au moins 15 millions d'euros (estimation réalisée par le service 'Routes et infrastructures du Conseil général') : aucun homme politique sérieux ne s'y engagera – sauf le temps d'une campagne électorale.

Nous, Offemontois, aurons fait œuvre, avec une détermination sans faille, de solidarité à l'égard de nos voisins, moins bien lotis que nous, mais nous toucherons ensuite les dividendes de cette générosité. Et Offemont n'aura pas la vilaine image de la petite commune qui fait cuire sa petite soupe sur son petit feu dans son petit coin, sans se soucier de son prochain.

Sur la desserte, d'un bout à l'autre, des tracts haineux ont inondé vos boîtes aux lettres, on vous a menti. Je vous demande à tous maintenant de vous interroger : pourquoi ?

Quant aux impôts, consultez attentivement les tableaux élaborés par la Direction des impôts, et vous constaterez que le contribuable offemontois n'est pas, et de loin ! le moins chanceux...

Mais décembre 2004 est déjà là, et à toutes et tous, les élus d'Offemont souhaitent sincèrement un joyeux Noël et une très heureuse année 2005.

Prudence Bourne

L'ARGUMENTAIRE DE L'ASSOCIATION "VIVRE À OFFEMONT"

- Offemont est l'une des Communes les plus accidentogènes du Territoire de Belfort,
- La desserte du pays sous-vosgien générera un flux de circulation très important, qui va engorger Offemont,

- Le contournement d'Offemont s'impose donc,
- La rue des Cerisiers ne doit être ni une voie de transit, ni une voie d'intérêt communautaire,
- Des travaux de mise en sécurité peuvent être entrepris sans

délai puisque c'est à Offemont qu'on paie le plus d'impôts.

Sur l'ensemble de ces questions, nous avons fait faire des études par l'État (Police, Armée, DDE*, Impôts), par le Conseil général, etc.

ET LES ELUS D'OFFEMONT VOUS LE DISENT ET VONT VOUS LE DEMONTRER :

- 1 Offemont est la ville la plus sûre des villes de sa catégorie
- 2 La desserte du pays sous-vosgien ne générera aucun flux supplémentaire de circulation vers le centre-bourg
- 3 Le contournement d'Offemont est impossible
- 4 La rue des Cerisiers a vocation à être une liaison intercommunale
- 5 Offemont est l'une des Communes où l'on paie le moins d'impôts

**Une liste des abréviations est disponible en page 35.*

1 LA SECURITE ROUTIERE

(source : Commissariat de Police de Belfort)

OFFEMONT EST, ET DE LOIN, LA VILLE LA PLUS SURE DANS LA CATEGORIE DES COMMUNES DE 3 500 À 5 000 HABITANTS.

En voici pour preuve le tableau, relatif aux accidents corporels, communiqué en juillet 2004 par le Commissariat de Police de Belfort :

| Année | Bavilliers | Danjoutin | Offemont | Valdoie |
|-------|------------|-----------|----------|---------|
| 2001 | 27 | 26 | 7 | 26 |
| 2002 | 17 | 11 | 8 | 18 |
| 2003 | 12 | 16 | 11 | 14 |
| 2004* | 9 | 9 | 2 | 6 |
| TOTAL | 65 | 62 | 28 | 64 |

*Jusqu'au 30-06-2004

Sur trois années et demie, il y a eu 64 accidents corporels à Valdoie, 65 à Bavilliers, 62 à Danjoutin.

Il y en a eu 41 à Offemont sur les 8 dernières années.

Les causes de ces accidents sont, par ordre décroissant : les refus de priorité, les vitesses excessives, les conduites en état d'ivresse, les changements de

direction sans précaution, les défauts de maîtrise du véhicule, les dépassements imprudents... La responsabilité en incombe entièrement à leurs auteurs, celle de la Commune n'a jamais été engagée.

Au cours de notre premier mandat, dans le cadre du pouvoir de police du Maire, la Municipalité a régleménté le

trafic des poids lourds sur le territoire de la Commune, suite à l'autorisation du Président du Conseil général (*v. annexe 1*).

Serait-ce digne des élus d'Offemont et de ses habitants d'ignorer les problèmes majeurs de la Commune voisine, en l'occurrence Valdoie ?



2 LA CIRCULATION

LA DESSERTE DU PAYS SOUS VOSGIEN (DPSV) NE GÉNÉRERA PAS DE CIRCULATION SUPPLÉMENTAIRE

(source : Rapport établi par la Commission d'enquête désignée par le Tribunal administratif de Besançon) (v. annexe 2)

Une enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique des travaux de construction de la DPSV a été diligentée du 30 janvier au 2 mars 2002.

Trois enquêteurs, Messieurs LAITHIER, HUOT et BON ont remis leur rapport le 13 mai 2002.

Évoquant la réaction des riverains de la rue du Stratégique et de la rue des Cerisiers, « ulcérés », qui « contestent un projet qui engendre de facto, selon eux, une altération de leur quiétude de vie par une augmentation inéluctable de la circulation, de l'insécurité routière, du bruit, de la pollution », les trois enquêteurs répondent : « La concrétisation du projet n'entraîne pas, à elle seule, une augmentation notable du trafic à Belfort-Est ou à Offemont hormis la croissance générale à attendre de

l'évolution de l'urbanisme, de l'implantation des bassins d'emploi et d'une modification des conditions de vie et de comportement. En effet, la desserte, qui n'est pas un axe de transit ou structurant, ne recueille pas un apport spécifique. L'opération consiste davantage à transférer une partie du trafic d'une voie sinueuse (Valdoie) évoluant en milieu fréquemment urbanisé vers une route nouvelle tracée en milieu inhabité. Les signataires (Association Vivre à Offemont) estiment, quant à eux, que les nuisances sont simplement déplacées de Valdoie à Belfort-Est et Offemont. Nous ne partageons pas le sentiment sur l'élévation de la circulation de par le seul fait du projet ».

Le fantasme de l'augmentation de la circulation due à la DPSV ne tient pas : simple question de bon sens...

Les véhicules qui arriveront au rond-point créé en haut de la ZAC du Ballon, à côté de l'entreprise CERVAL, sont ceux qui arrivent déjà aujourd'hui au carrefour de la RD 13 (route Valdoie-Offemont) et de la RD 22 (route Vétrigne-Belfort).

Monsieur le Préfet du Territoire de Belfort, saisi d'un recours gracieux contre la déclaration d'utilité publique de la DPSV, conclut exactement dans le même sens dans un courrier en date du 19 mars 2003.

Il dit en effet, qu'en 2015, la RD 22 au niveau du Champ de Mars :

« supporterait un trafic de 19 130 véhicules/jour en l'absence de projet et de 19 760 véhicules/jour avec la réalisation de la desserte. Compte tenu de la marge d'incertitude des modèles, cet écart de 3% n'est pas significatif ».

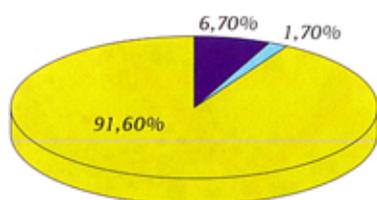
ESTIMATION DU FLUX DE VÉHICULES EN TRANSIT DANS OFFEMONT (RD 22 ET RUE DES CERISIERS) DEPUIS LA RD 13 AUJOURD'HUI ET LA DPSV DEMAIN

(source : Enquête origine-destination RD 13 / RD 22 « Carrefour du Martinet » à Offemont effectuée le 22 juin 2004 par le cabinet Alyce à la demande du Conseil général)

Par courrier, en date du 12 mai 2004, Françoise Bouvier a demandé à Yves Ackermann, Président du Conseil général, de bien vouloir diligenter une enquête portant sur l'origine et la destination des véhicules empruntant le Carrefour du Martinet (v. annexe 3).

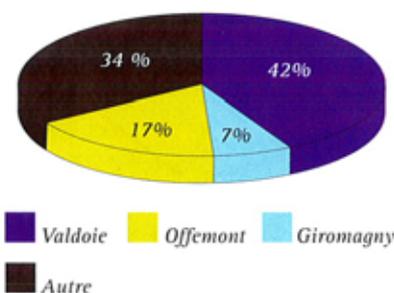
Par courrier, en date du 28 juin 2004, Yves Ackermann lui a adressé les résultats de cette enquête (sens Valdoie-Offemont, Carrefour du Martinet), dont les principales conclusions sont :

« - Un trafic sur la période 7 h 00 - 19 h 00 de 4 735 véhicules dont 91,6 % de VL (véhicules légers), 6,7 % de PL (poids lourds) et 1,7 % de deux roues.

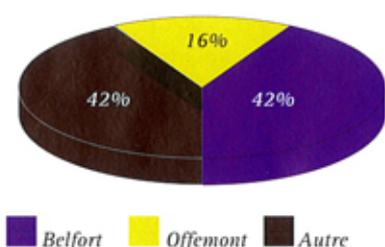


- Des trajets, majoritairement locaux, avec 3 Communes émettant 2/3 des déplacements : Valdoie 42 % des déplacements émis, Offemont 17 % des déplacements émis et Giromagny 7 % des déplacements émis et 2 Communes recevant plus de la moitié des déplacements, à savoir Belfort 42 % et Offemont 16 % des déplacements »

Origine



Destination



On constate déjà que le trafic poids lourds est faible par rapport aux véhicules légers : 317 poids lourds pour 4 336 véhicules légers.

La rue Aristide Briand à Offemont puis l'avenue Jean Moulin à Belfort reçoivent 42 % de ces véhicules qui se dirigent vers Belfort et y restent, soit 1 988 véhicules.

Offemont reçoit 757 véhicules qui restent dans la Commune ou se dirigent vers une autre Commune.

Le cabinet Alyce poursuit : « - Pour les usagers souhaitant rejoindre la RN 83 vers l'Est (11 % des VL), l'itinéraire principal est la RD 22 avec

76 % des trajets se répartissant à 50/50 sur l'itinéraire RD 22 direct et RD 22 + rue des Cerisiers à Offemont ».

Ce sont donc 477 véhicules sur les 4 336 arrivant de Valdoie au Carrefour du Martinet qui souhaitent rejoindre la RN 83 :

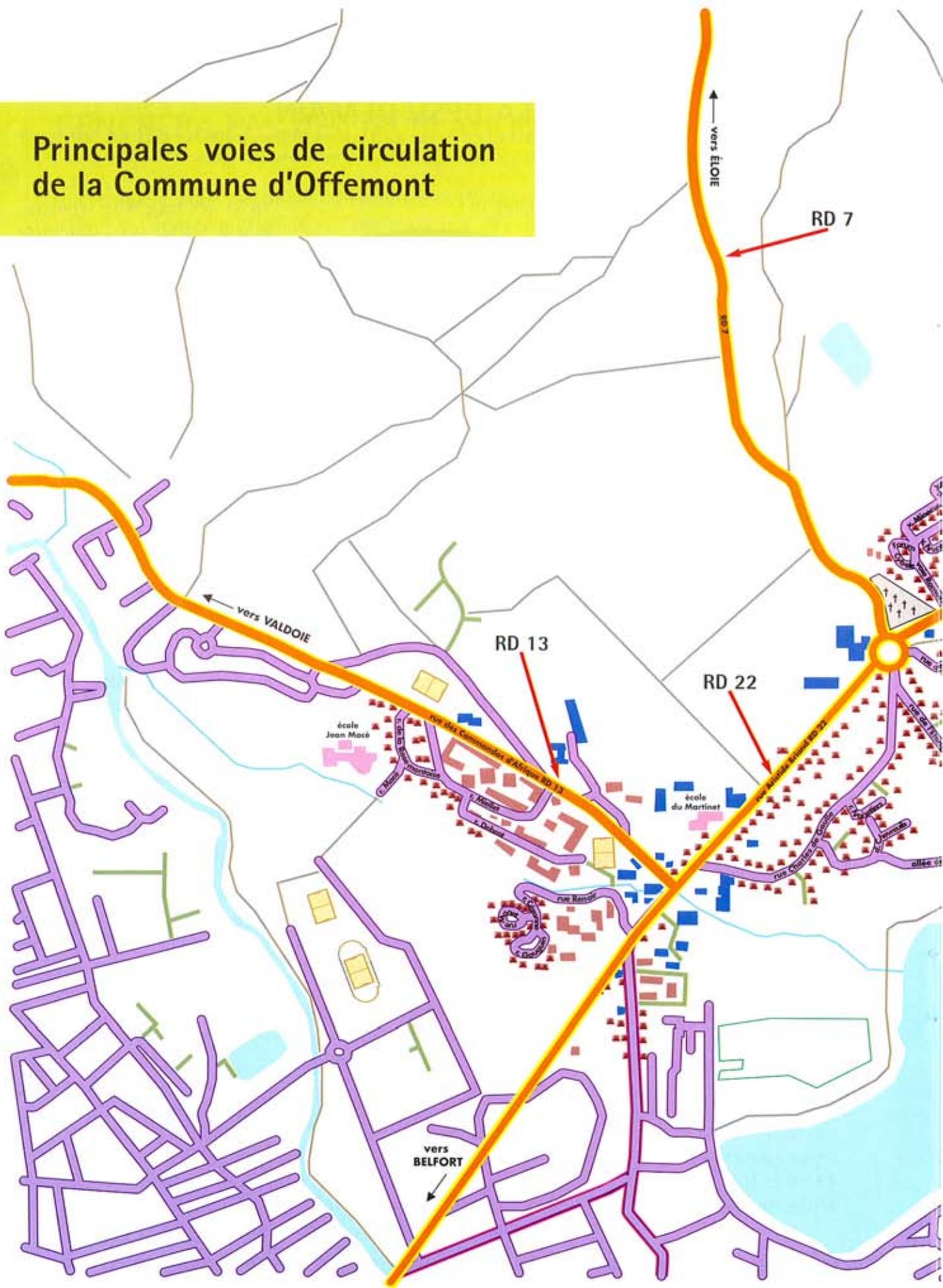
- 115 véhicules (24 %) empruntent la rue Aristide Briand puis l'avenue Jean Moulin en direction du Carrefour de l'Espérance à Belfort
- 362 véhicules (76 %) traversent Offemont :
 - ➔ 50 % soit 181 partent vers Vétrigne (RD 22 direct)
 - ➔ et 50 %, donc 181, empruntent la rue des Cerisiers (RD 22 + rue des Cerisiers)

Le cabinet Alyce ajoute encore : « - Pour les usagers souhaitant rejoindre l'A 36 (20 % des VL), l'itinéraire principal est la RD 13 avec 78 % des trajets pour utiliser l'échangeur n° 13 (Glacis). 22 % des usagers rejoignent l'A 36 à l'échangeur n° 14 (Denney) en utilisant la RD 22, ils se répartissent à 14 % sur l'itinéraire RD 22 direct et à 86 % sur l'itinéraire RD 22 + rue des Cerisiers à Offemont ».

867 véhicules souhaitent donc rejoindre l'A 36 :

- 676 (78 %) empruntent la rue Aristide Briand puis l'avenue Jean Moulin en direction du Carrefour de l'Espérance à Belfort

Principales voies de circulation de la Commune d'Offemont





RD 22

RD 22

vers VÉTRIGNE

rue Aristide Briand RD 22

école du centre

Rue des Cerisiers

Rue du Stratégique

Étang des Forges

Légendes
 ■ Voies départementales
 ■ Voies communales ou privées

- 191 (22 %) utilisent pour cela la RD 22 :
 - ➔ 27 (14 %) passent par Vétrigne (RD 22 direct)
 - ➔ 164 (86 %) empruntent la rue des Cerisiers (RD 22 + rue des Cerisiers)

Ce sont donc très exactement 553 véhicules qui empruntent quotidiennement la RD 22 en provenance du Carrefour du Martinet, dont 345 la rue des Cerisiers pour se diriger vers la RN 83 ou l'A 36. De telle sorte que seuls 208 d'entre eux empruntent la RD 22 entre la rue des Cerisiers et Vétrigne.

Questionnés sur les motifs de leurs déplacements, les conducteurs ont répondu pour 55 % « le travail », pour 40 % « les loisirs ou les courses ».

Cette situation existe déjà : les conducteurs venant de Valdoie ou du Pays Sous Vosgien qui souhaitent aller à Offemont, prendre la RN 83 ou l'A 36, se dirigent d'ores et déjà vers le Carrefour du Martinet, puis le centre de la Commune : la DPSV n'y changera rien.

Si les 553 véhicules précités ne se dirigeaient pas, par la RD 22, vers Vétrigne ou la rue des Cerisiers, ils engorgeraient encore davantage la rue Aristide Briand et l'avenue Jean Moulin. Qui plus est ces gens se rendent à leur travail, font leurs courses, s'adonnent à leurs loisirs.

Imagine-t-on le Maire de Valdoie interdisant la traversée de sa Commune à ceux qui souhaiteraient aller se prome-

ner au Ballon d'Alsace, faire leurs courses dans sa Commune ou se rendre à leur travail ?

Et remettons les choses en perspective :

- Valdoie-centre
 - ➔ 22 000 véhicules/jour,
- Offemont-Belfort (via la rue Aristide Briand et l'avenue Jean Moulin)
 - ➔ 14 000 v/j,
- Offemont-Vétrigne
 - ➔ 2 500 v/j,
- rue des Cerisiers
 - ➔ 1 700 v/j (environ 850 dans chaque sens)
 - ➔ en fait 1 400 v/j quand on ôte les flux propres à la rue des Cerisiers et au Lotissement des Vergers.

Le carrefour du Martinet : un franchissement aisé



ESTIMATION DU FLUX DE VEHICULES DANS OFFEMONT : RD 22 A HAUTEUR DE LA RUE DES CERISIERS, RUE DU STRATEGIQUE, RUE JEAN-PHILIPPE RAMEAU

(source : Opération de comptages effectuée du 22 au 28 juin 2004, par la DDE, à la demande de la Commune d'Offemont)

- En moyenne 2 586 véhicules légers (VL) et 110 poids lourds (PL) circulent chaque jour, à hauteur du Carrefour rue des Soiras, rue Jean Moulin, rue des Cerisiers, dans le sens Carrefour du Martinet-Vétrigne.
- 854 VL et 32 PL circulent chaque jour, à hauteur de la rue des Cerisiers, dans le sens rue des Cerisiers, rue du Stratégique.
- 719 VL et 15 PL circulent chaque jour rue du Stratégique, dans le sens rue des Cerisiers-Étang des Forges.
- 197 VL et 4 PL circulent chaque jour rue Jean-Philippe Rameau, dans le sens rue des Cerisiers-Lotissement.



3 LA PROBLEMATIQUE DU CONTOURNEMENT

LE CONTOURNEMENT D'OFFEMONT EST IMPOSSIBLE

Quand on vous parle de **CONTOURNER, ON OUBLIE DE VOUS DIRE QU'IL FAUDRA TRAVERSER.**

Car la DPSV arrive à Offemont de l'Ouest, et l'Association Vivre à Offemont veut la raccorder à l'Est, à la RN 83 et à l'A 36, par une voie rapide.

Ou bien on traverse par l'Étang des Forges, côté Sud ou côté Nord, (suggestion rejetée par le

CEFON, par l'équipe municipale d'Offemont et par les élus de la ville de Belfort).

Ou bien on traverse, après avoir tangenté tout l'Ouest d'Offemont (l'emprise des terrains militaires interdit tout recul), par Vétrigne ou par Roppe et par Denney (suggestion de Christophe Grudler et de l'Association Vivre à Offemont).

Ou bien, et c'est la solution proposée par Françoise BOUVIER, lors de la réunion publique – organisée le vendredi 22 février 2002 au Centre de Congrès Atria – portant sur le projet de la Desserte du Pays Sous Vosgien, qui réalisait parfaitement le danger présenté par une nouvelle voirie pour Offemont, on se contente du réseau existant, amplement suffisant pour absorber le flux de circulation actuel, qui ne croîtra pas du fait de la DPSV.



Dans le registre d'enquête publique, M^{me} Isabelle Brocard, Conseillère municipale, habitant rue du Stratégique, et M^{me} Maria Terreaux, résidant rue des Cerisiers, proposent une alternative...

« En attendant la régularisation des formalités administratives (de la création de l'Association), nous joignons à l'enquête les 2 feuillets dactylographiés et un

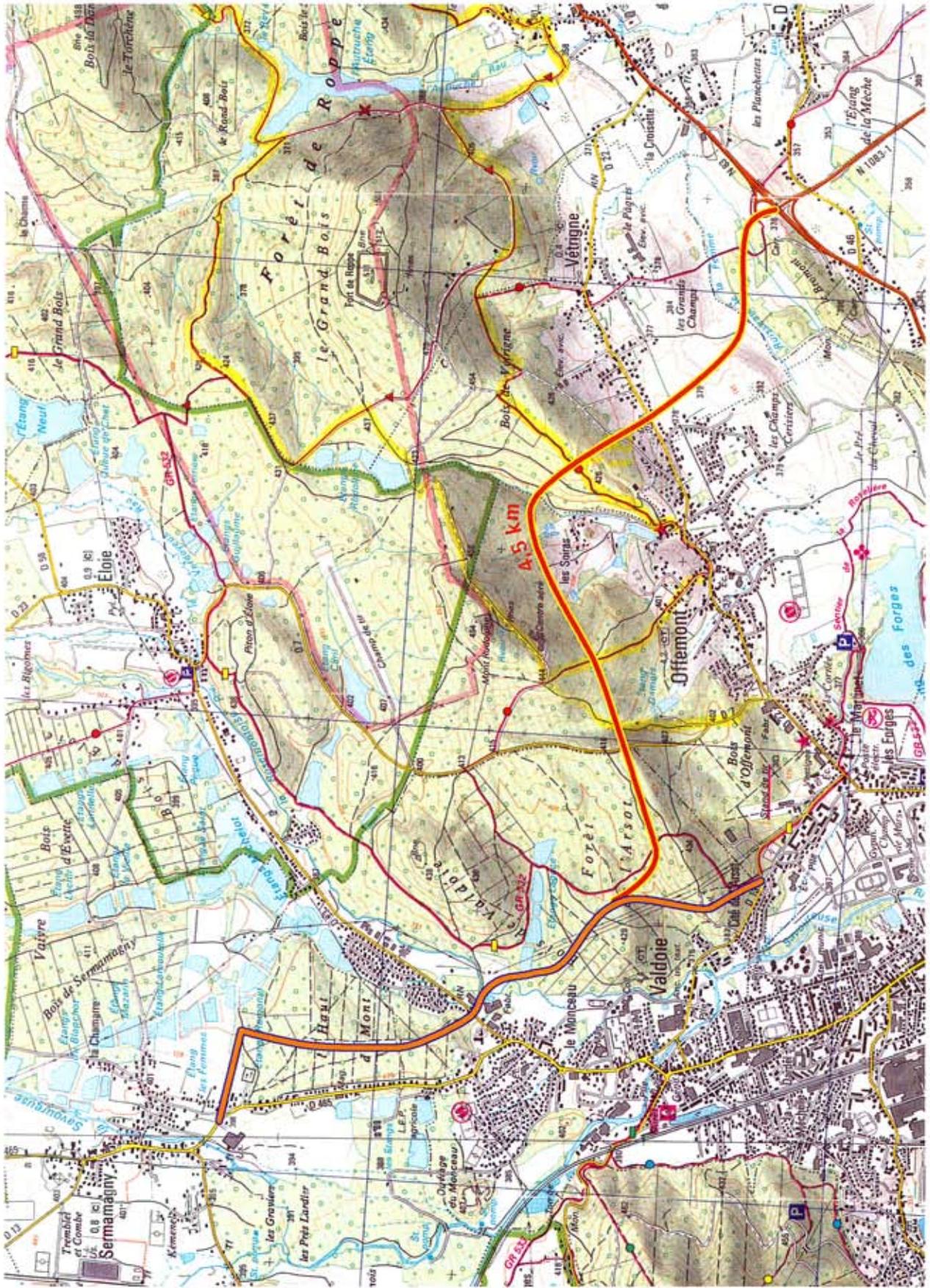
plan contenant une proposition alternative et les réflexions de ses premiers membres »

Pas de chance ! Le cadastre n'est pas à jour, et n'ayant pas pris la précaution d'aller vérifier de visu si la proposition qu'on leur suggère est réaliste, Mesdames Brocard et Terreaux soumettent à la Commission d'enquête une solution qui suppose la

destruction de trois/quatre maisons sur le territoire de la Commune de Vétrigne...

On voit très bien que, dès l'origine, l'Association Vivre à Offemont a essayé de déplacer les nuisances d'une nouvelle voirie sur le territoire des autres Communes.

Proposition de tracé de l'Association "Vivre à Offemont" (registre d'enquête publique) : ce tracé entraînerait la démolition de trois ou quatre maisons neuves à Vétrigne, en face du cimetière.

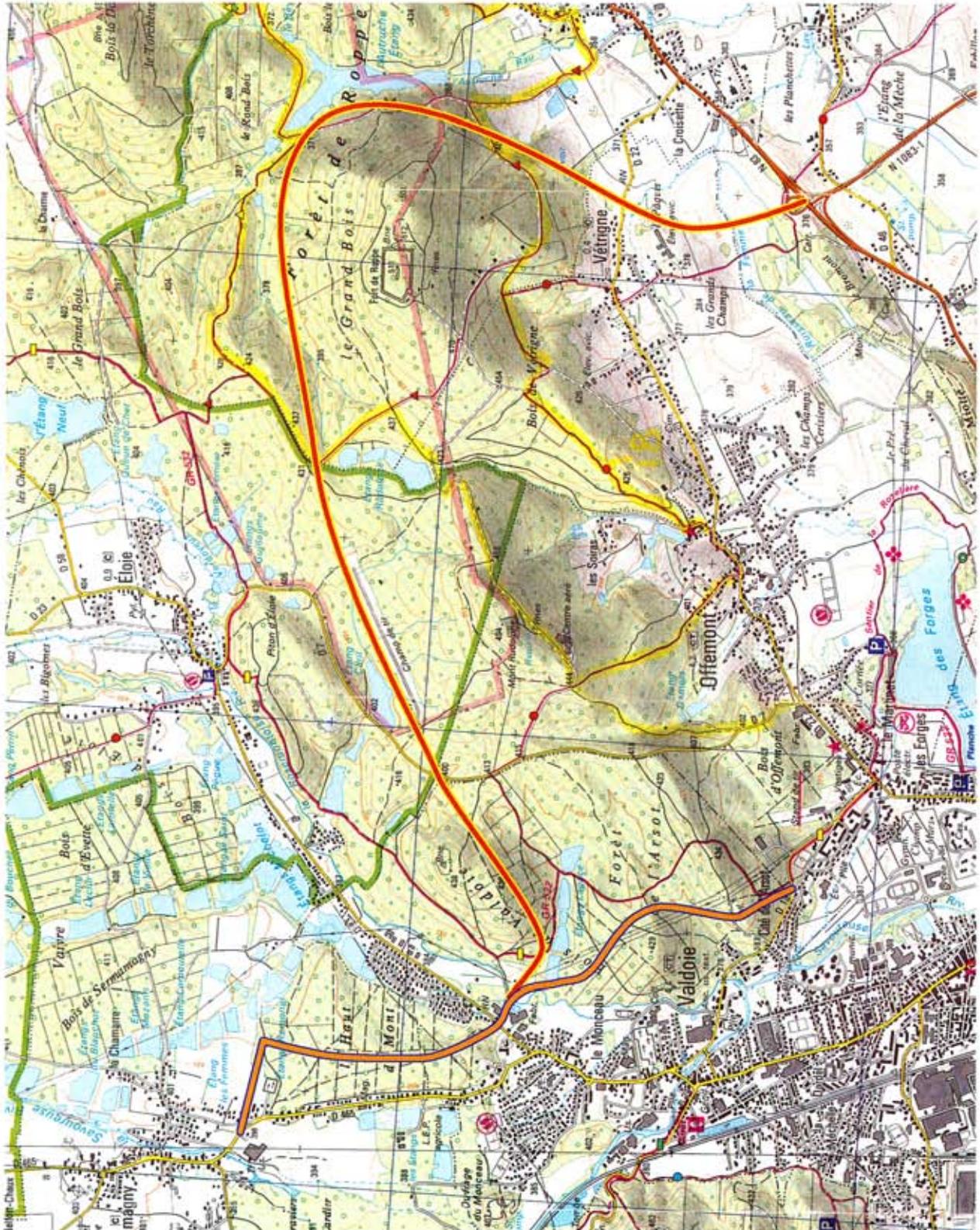


Une seconde proposition de tracé, celle de Monsieur Grudler, suggère de relier la DPSV à la RN 1083 à hauteur de Denney, en

empruntant un itinéraire passant entre Vétrigne et Roppe, contournant le fort de Roppe par le Nord, longeant l'Étang de

l'Autruche, coupant à travers les prairies de Vétrigne (réunion du Conseil général du 22 septembre 2003) et arrivant enfin à Denney.

DPSV selon un extrait de la lettre n°3 de Michel Reiniche pour les élections cantonales du 28 mars 2004, relatant la proposition de Christophe Grudler.



La carte du Canton présente en rouge les terrains militaires : on voit bien que la majeure partie du tracé du contournement d'Offemont, suggéré par Monsieur Grudler, qui a tenu compte des courbes de niveau pour essayer de « tenir » les coûts, se réalise en terrains militaires.

Or, par courrier en date du 8 janvier 2004, le Général de Corps d'Armée, Gouverneur Militaire de Metz, Commandant de la Région Terre Nord-Est, fait connaître au Président du Conseil général son refus d'une traversée du Champ de Tir de l'Arsot et « de la zone dangereuse afférente à cette installation », précisant que « ce champ de tir est indispensable aux besoins des Armées pour l'instruction au tir des unités de l'Armée de Terre et de la Gendarmerie de la place de Belfort ».

Dans un article publié en avril 1998, la Revue Rhône et Rhin rap-

pellent que la restructuration des Armées a confirmé deux grands pôles militaires en Franche-Comté : Besançon et Belfort.

À Belfort, en effet, ce sont le 74^{ème} Régiment d'Artillerie et le 35^{ème} Régiment d'Infanterie qui ont été maintenus et professionnalisés, soit 2 100 militaires, représentant 20 millions de francs de salaires.

La disparition de cet élément essentiel de l'immobilier militaire entraînerait indubitablement un départ de ces régiments : le Territoire de Belfort peut-il se le permettre, à un moment où la conjoncture économique, du fait des difficultés d'Alstom, est très difficile.

Courant juillet 2004, Françoise Bouvier prend attache avec le Colonel, Chef de la Cellule Urbanisme, afin d'obtenir une autorisation de passage pour la Transterritoire dans le secteur du Fort de Roppe.

Le refus est catégorique (il le sera tout autant pour la Marche du Canton dont le tracé a dû être modifié) : une enquête sur les terrains militaires a eu lieu (procédure Nedex) et a montré que cette zone, qui avait subi d'intenses bombardements pendant la guerre, était truffée d'engins qui n'avaient pas explosés.

Le Colonel lui confirme qu'aucun projet routier n'est concevable dans ce secteur : la dépollution du site, qui incomberait à la Défense, aurait pour elle un coût insupportable.

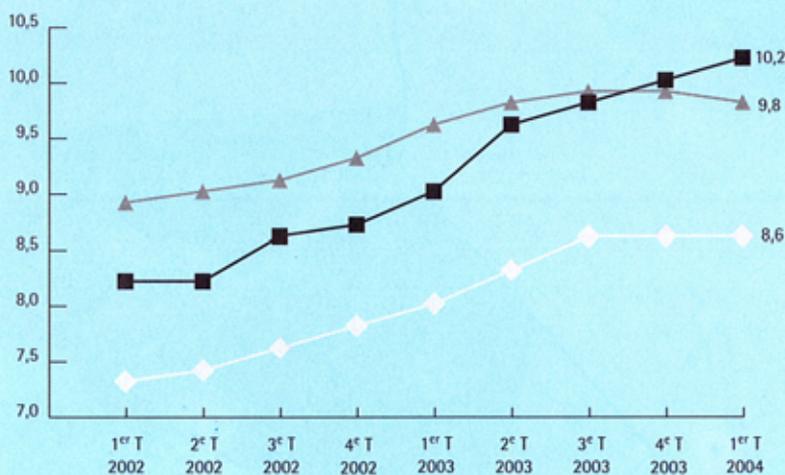
Dans ces conditions, il ne reste plus qu'une possibilité, « rabattre » le contournement sur les terrains non militaires, c'est-à-dire, grossièrement à Offemont entre le Centre aéré du Rudolphe et la lisière de la forêt.

Étant précisé que le bruit d'une voie rapide porte à plusieurs kilomètres, on réalise immédiatement l'impact qu'aurait un tracé routier proche de toute la partie Ouest d'Offemont et de Vétrigne. À Offemont : les Casernes, les Soiras, mais aussi les quartiers de la rue du Chêne, rue du Clair Bois, rue du Ballon seraient sinistrés. D'autant que la voie rapide fera office d'aspirateur et drainera non seulement la circulation qui arrive actuellement à Offemont mais aussi une grande partie de celle qui se dirige vers Belfort et qui y trouvera son compte, du fait de la réduction des temps de parcours.

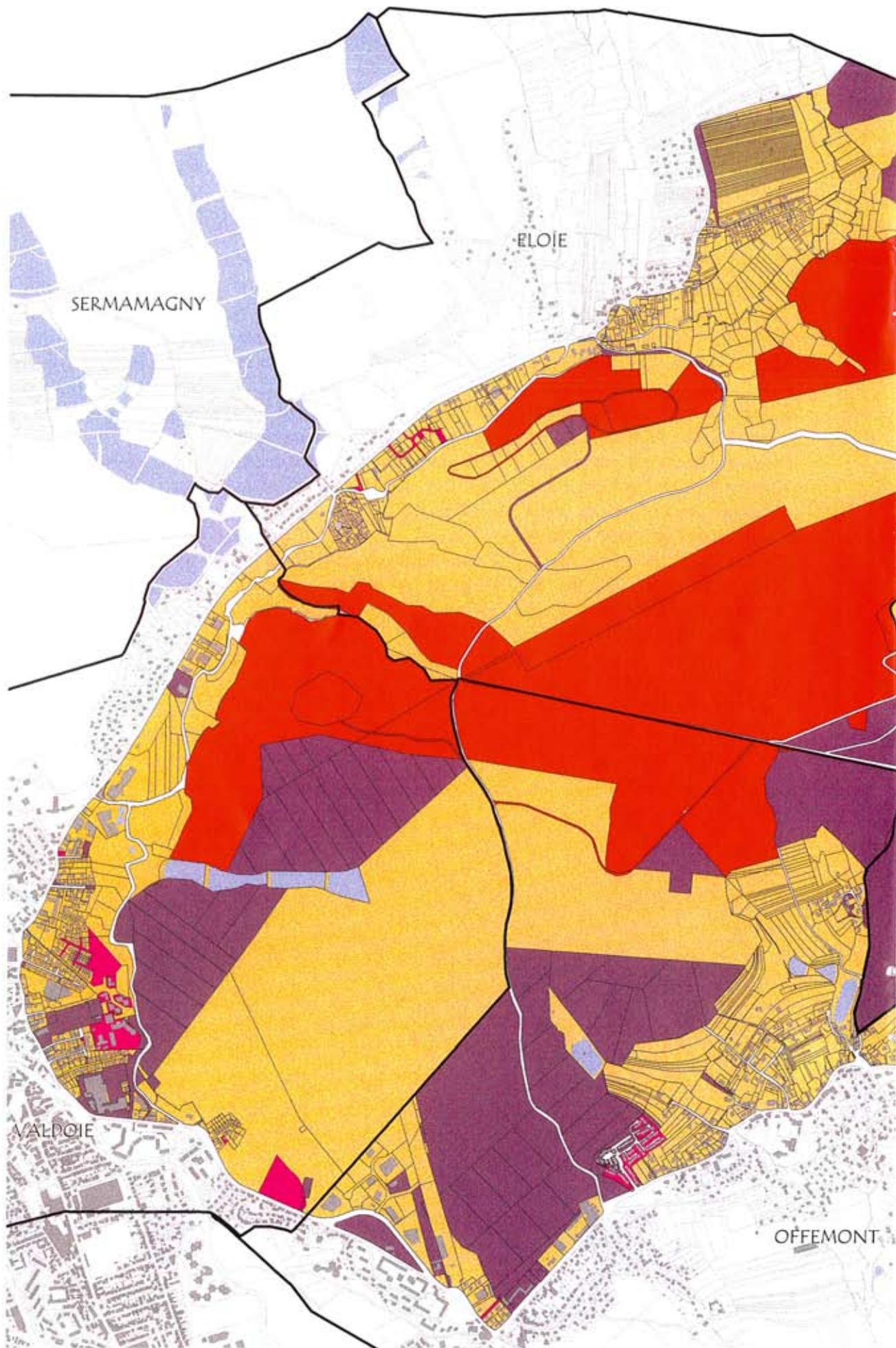
L'impact sur Vétrigne et Denney, mais aussi sur le nouveau lotissement de Roppe, serait là encore énorme.

Schéma issu du tableau de bord économique et financier établi par la Trésorerie Générale de Belfort

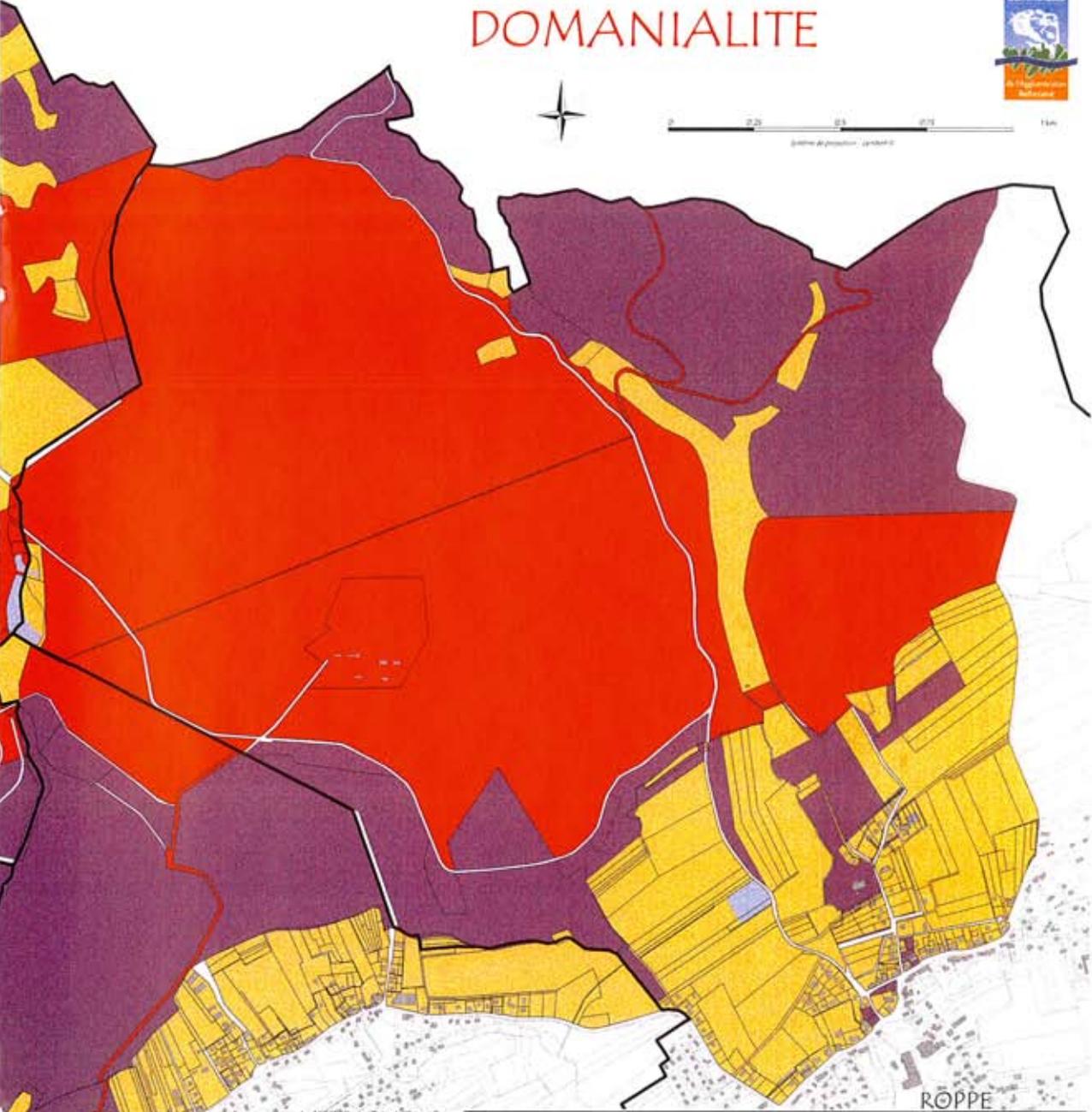
Taux de chômage



Source: INSEE. Données cvs



DOMANIALITE



VETRIGNE

ROPPE

Légende

- Données d'origine Cadastre © Droits de l'ETAT réservés
- Parcelaire cadastral
 - Lac et plan d'eau
 - Bâtiment
 - Limite administrative
 - Limite de commune
 - Zone d'étude
 - Parcelles étudiées

PROPRIETAIRES

- ETAT
- Organismes PUBLICS : Département, CAB, Office HLM ...
- COMMUNES
- Propriétaires PRIVÉS

Carte réalisée par le SIGAB. Editée le : 23 août 2004
 Origine Cadastre © Droits de l'ETAT réservés

Pour sa part, Françoise Bouvier a proposé un statu quo temporaire, dans l'attente que les nouvelles voiries, que Belfort s'est engagée à créer dans les années à venir, soulagent considérablement la rue Aristide Briand ainsi que la rue Jean Moulin - un peu oubliées de l'Association Vivre à Offemont - et la RD 22, et la rue des Cerisiers.

C'est d'ailleurs le sens de la délibération votée à l'unanimité - y compris par les membres de l'Association Vivre à Offemont qui ne sont pas à une contradiction près ! - par les Conseillers municipaux d'Offemont le 15 mars 2002 (v. annexe 4).

C'est aussi le sens des conclusions des deux rapports d'enquête publique établis le 1er octobre 2004 par Monsieur Munsch, Commissaire enquêteur dans l'enquête publique au titre de la loi sur l'eau et au titre du parcellaire (v. annexe 5).

Après avoir émis un avis favorable, sans aucune réserve, Monsieur Munsch émet les recommandations suivantes :

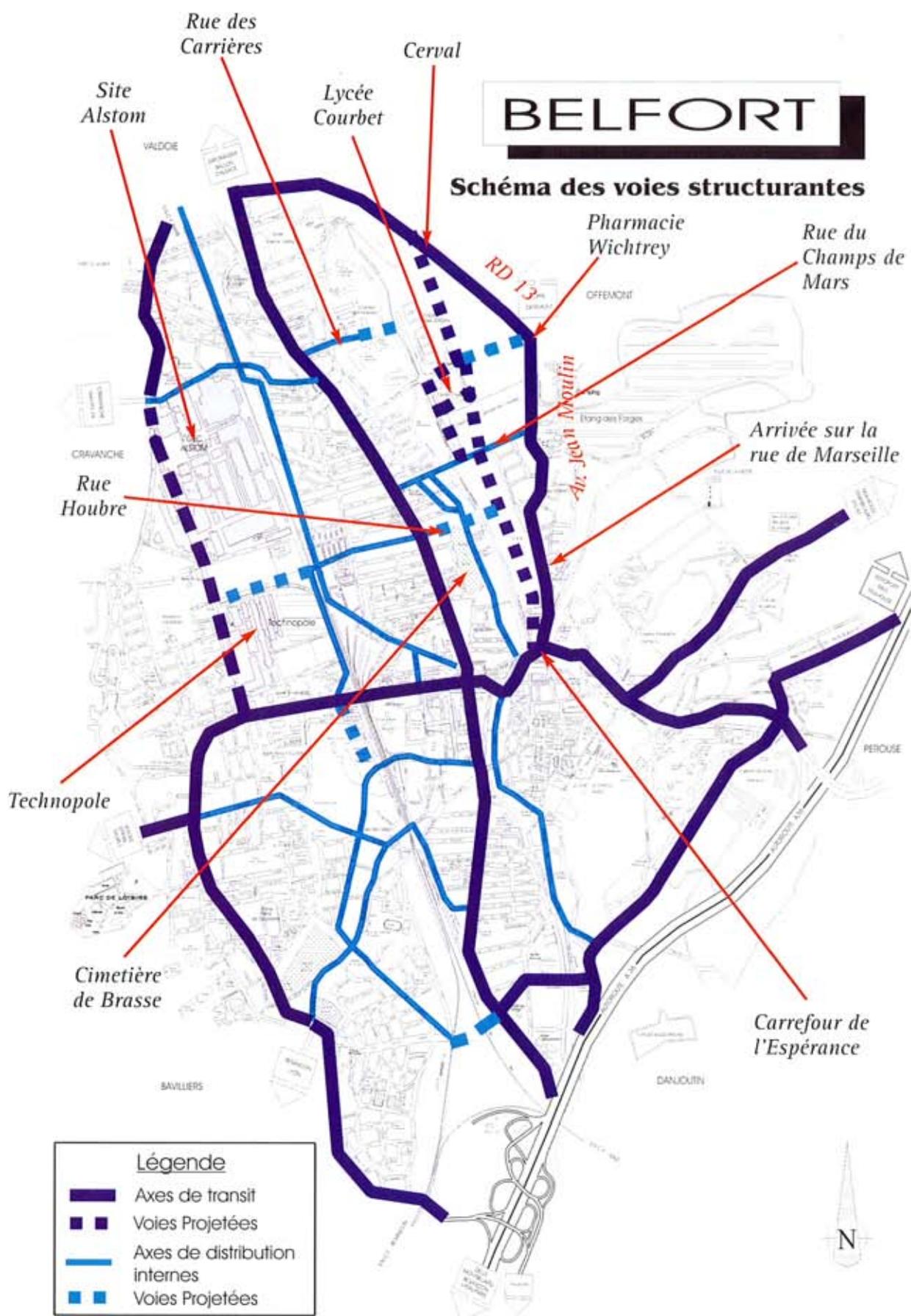
1 - concomitance entre la construction de la desserte et

la réalisation des aménagements prévus par la Ville de Belfort et la CAB*

2 - aménagement de la connexion avec la RN 83 (par le Stratégique)**

* C'est ce qu'a voté le Conseil Municipal d'Offemont le 15 mars 2002

** C'est le sens de la proposition faite par Françoise Bouvier : aménagement par la CAB de la rue du Stratégique, devenant voirie d'intérêt communautaire.



MARE DE BELFORT - Direction des Infrastructures - Déplacements Urbains - Janvier 2004

Précisons que tant l'ONF que l'ABPN, saisis par courrier de Jean-Paul Schirrer, Adjoint au Maire chargé de l'Urbanisme et de l'Environnement, se sont déclarés hostiles au projet de contournement par le massif forestier.

Le Directeur d'Agence de l'ONF Franche-Comté à Jean-Paul SCHIRRER :

... « Dans l'état actuel, je ne puis que vous confirmer que ce pré-projet concerne les forêts communales d'OFFEMONT-ROPPE et VÉTRIGNE, ainsi que la forêt militaire de la Place de Belfort. À défaut d'une élaboration plus fixe des projets, je ne puis que vous indiquer que, par défaut, l'ONF est toujours défavorable à l'aliénation de forêts bénéficiant du régime forestier » ...

Le Président de l'ABPN à Jean-Paul SCHIRRER :

... « Comme vous, nous sommes très attachés au maintien de ce beau et vaste massif forestier qui va de la forêt de l'Arsot à la forêt de Roppe, et nous sommes par conséquent totalement opposés au projet soutenu par certains élus. Nous avons déjà eu l'occasion, avec d'autres associations dont l'ADEV, de présenter à Monsieur Grudler nos arguments contre cette idée.

Tant du point de vue paysager qu'environnemental, ce serait une erreur grave que de couper cette zone par une nouvelle route. Le Territoire de Belfort, petit Département s'il en est, est déjà largement « servi » en la matière. ...

... Par ailleurs, l'intérêt de ce tracé n'est nullement démontré : **les trafics escomptés, tels que comptabilisés dans les enquêtes de déplacement, ne justifient pas un investissement qui selon toute probabilité, serait très élevé pour la collectivité.** » ...

Michel Reiniche a, quant à lui, écrit pendant sa campagne électorale que :

« Les élus de droite (...) ont proposé un contournement des Communes d'Offemont et de Vétrigne (...). Pour tenir compte des contraintes topographiques, le relief de la zone traversée étant très marqué, il tangente les courbes de niveau et longe donc nécessairement le champ de tir, frôle l'Étang du Rudolphe, emprunte le vallon de l'Autruche avant de déboucher sur la N 83, en passant entre Vétrigne et Roppe.

L'impact environnemental d'une telle réalisation serait très important : dommages aux exploitations agricoles entre Vétrigne et Roppe, coupure du massif forestier de Roppe, mise à mal de la vallée de l'Autruche, ...

Le Général, commandant la Région Nord-Est, qui a été consulté, rappelle que le champ de tir est indispensable aux besoins des Armées, et qu'en conséquence **il émet un avis défavorable au projet routier.**

Cet avis met donc un terme actuellement au projet de contournement d'Offemont et de Vétrigne.

Quoiqu'il en soit, il ne peut pas être remplacé par un raccordement à la N 83 et à l'A 36 passant dans l'agglomération d'Offemont ou longeant l'Étang des Forges ».

Michel Reiniche ajoute certes que « *les dix années à venir devraient permettre de faire une étude des déplacements routiers dans un secteur compris entre la RD 465 (Valdoie-Giromagny) et la Nationale 83. Cette étude prenant en compte l'accroissement naturel du trafic permettra de vérifier si la réalisation d'une bretelle de contournement d'Offemont et de Vétrigne, pour relier la desserte à la N 83 et à l'A 36, est nécessaire. Si c'est le cas, un nouveau projet devra être étudié.* ».

On mettra cette dernière précision sur le compte de la finesse politique (ou peut-être la volonté de ne pas mettre le feu aux poudres en période pré-électorale) car nul n'ignore que, dans dix ans, les rares terrains constructibles encore libres dans les Communes, ne seront plus disponibles, et que, de toute façon, sauf à détruire des maisons, il n'y a pas d'autres passages qu'Offemont via l'Étang des Forges, ou bien Roppe, Vétrigne et Denney, pour traverser le canton d'Offemont d'Ouest en Est, et vice versa.

4 LA RUE DES CERISIERS

LA RUE DES CERISIERS, RUE LA PLUS LARGE D'OFFEMONT À VOCATION À ÊTRE UNE LIAISON INTERCOMMUNALE

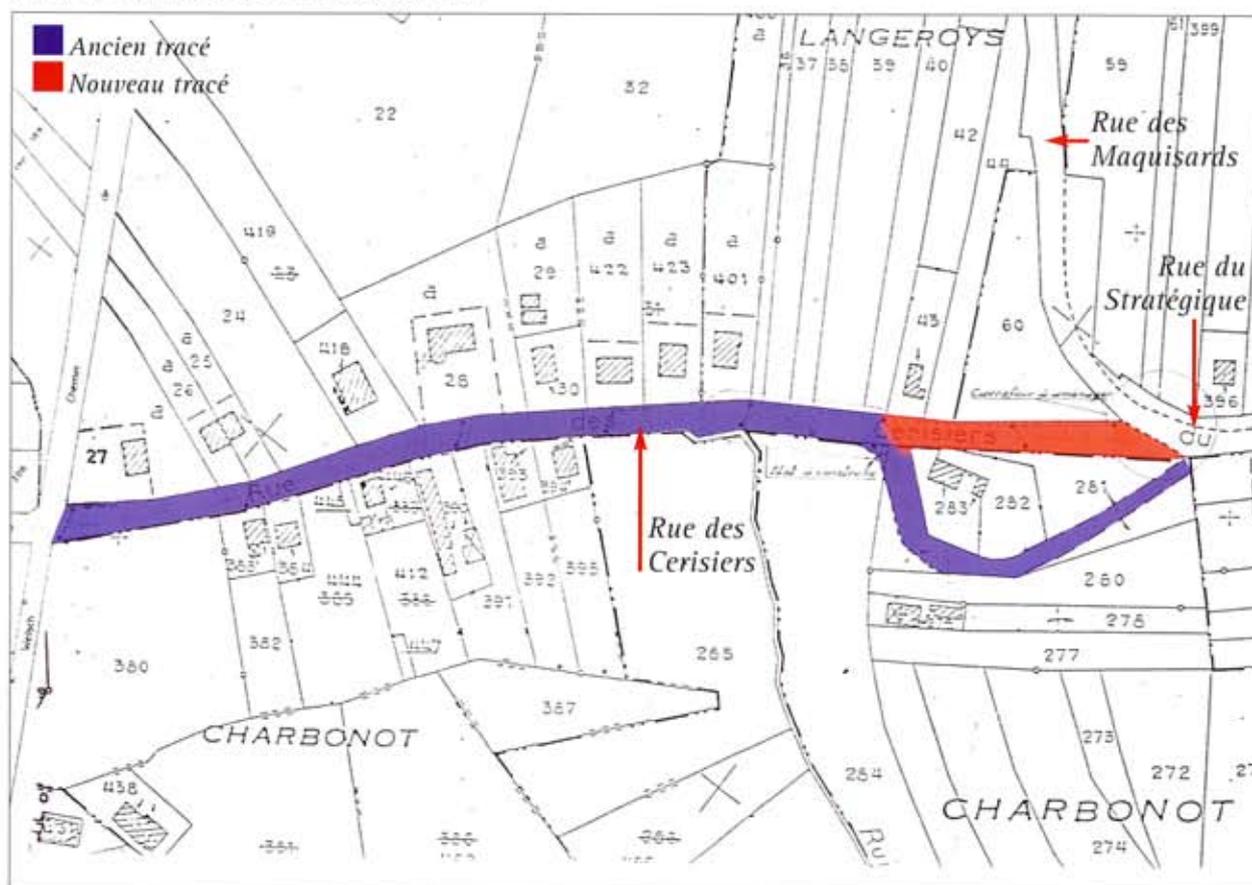
Un peu d'histoire ...

La rue des Cerisiers a toujours vivement intéressé les élus : en 1965, déjà, un crédit est voté pour sa modernisation.

La rue des Cerisiers, qui rejoint la rue des Maquisards, après un tournant en S, est redressée et devient une ligne

droite à l'endroit où le dénivelé, très important, incite les véhicules aux excès de vitesse.

Evolution du tracé de la rue des Cerisiers





La rue des Cerisiers, rue la plus large d'Offemont.

En 1974, un marché est signé concernant la fourniture des tuyaux béton nécessaires à l'exécution de la couverture du ruisseau de la rue des Cerisiers « partie comprise entre la rue Etienne Welsch et l'immeuble MENIGOT » (délibération du Conseil municipal du 12 juillet 1974) : cela aboutit à un élargissement de la rue, donc à une augmentation de la vitesse.

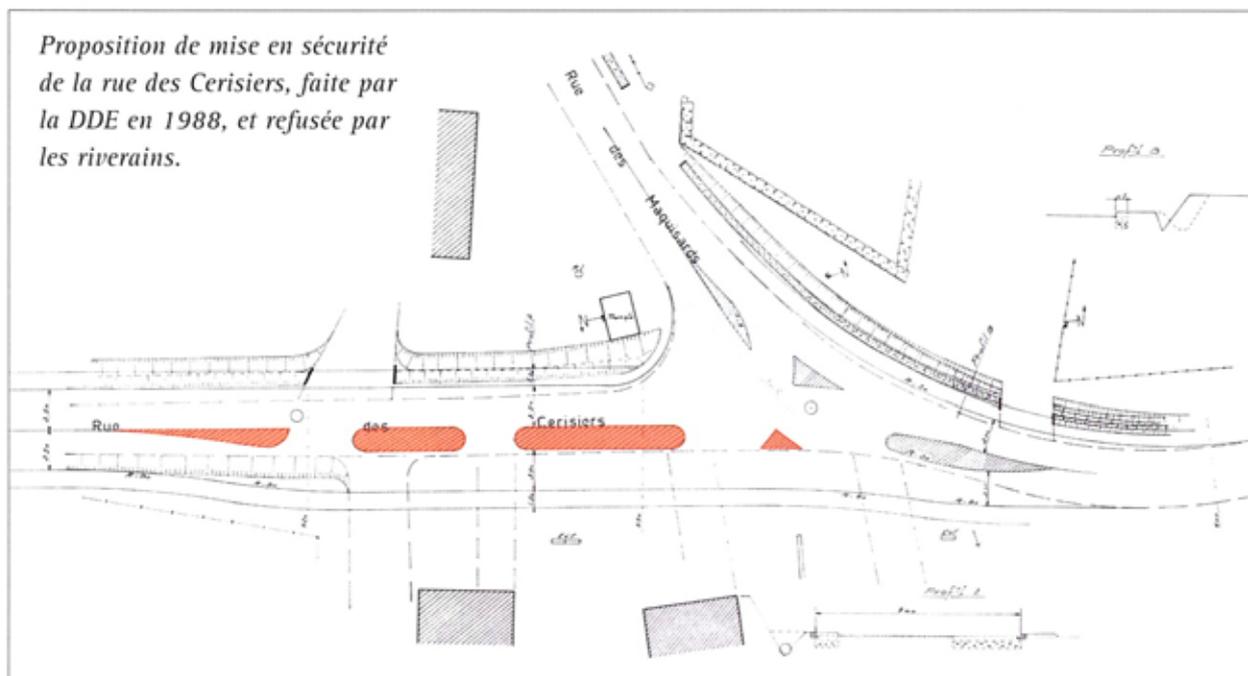
Le 11 avril 1975, le Conseil municipal confie à la DDE les travaux d'aménagement de la rue des Cerisiers.

Le 12 octobre 1988, un marché sur appel d'offres ouvert est rédigé par la DDE qui précise que :

« L'opération a pour but de remettre en état une rue où la circulation est importante ».

L'élargissement de la rue est programmée : son emprise est portée à 10 mètres (7 mètres de chaussée et des trottoirs à 1,50 mètres) au lieu de 6 mètres précédemment. **La rue des Cerisiers devient la rue la plus large d'Offemont**, la rendant ainsi très attractive, les véhicules roulant de plus en plus vite sur une voie large et totalement rectiligne.

Proposition de mise en sécurité de la rue des Cerisiers, faite par la DDE en 1988, et refusée par les riverains.



Pour faire ralentir les véhicules, la DDE propose l'aménagement d'îlots de sécurité, dans une partie où la largeur de la rue excède 10 mètres : les riverains refusent au prétexte qu'ils seront obligés de faire une manœuvre pour entrer et sortir de leur cour ou leur garage. De simples traits blancs, qui ne servent à rien, sont tracés au sol à la place des îlots de sécurité initialement prévus.

Claudette Ménigot, Présidente de l'Association Vivre à Offemont, a été élue Conseillère municipale en 1983. Elle l'est restée jusqu'en 1995. Il apparaît qu'elle a voté toutes les délibérations relatives à la rue des Cerisiers au cours de cette période (deux courriers restés sans réponse lui ont été adressés pour demande de confirmation afin d'éviter toute erreur) : aucune pétition pour protester contre l'absence de mise en sécurité de la rue n'a été signée, alors que la route a été redressée en

ligne droite dans une côte très prononcée à la demande de certains riverains, élargie toujours pour répondre aux mêmes demandes et que les aménagements de sécurité prévus n'ont pas été réalisés, compte tenu de l'opposition de quelques habitants de la rue.

Par délibération du 2 mai 1995, la rue des Cerisiers est officiellement classée dans la voirie communale : elle apparaît comme la voie la plus large de la Commune.

Son emprise totale est équivalente et même supérieure à celle de la rue principale (RD 22) (v. annexe 6).

Le Conseil municipal sera donc saisi dans les prochains mois de l'aménagement de ces îlots de sécurité.

Quant au classement en voirie communautaire de cet axe, il est à l'ordre du jour : l'élargissement d'un mètre de la rue du Stratégique (chaussée à

5,5 mètres) - en respectant son profil, la création d'un trottoir d'1,50 mètres et, éventuellement, d'une piste cyclable sont chiffrés à 480 482 € : une des rares dépenses que le contribuable d'Offemont peut avoir la chance de ne pas assumer... (v. annexe 7). Les conclusions du Commissaire enquêteur, Monsieur Munsch, vont dans ce sens qui est le bon sens... Le SCOT (Schéma de Cohérence Territoriale) entérine également ces propositions : la carte où figuraient les flèches, représentant la desserte à étudier, a été supprimée. Un projet de régulation et de sécurisation des traversées de Communes s'y substituera (réunion de travail relative au diagnostic SCOT du 13 juillet 2004).

On vous dit que le transfert de compétences à la CAB privera la Commune de liberté ? On vous ment.

De nombreuses rues d'Offemont ne sont pas communales :

toutes les voies privées, ainsi que les trois routes départementales de la Commune, la RD 13 qui va à Valdoie, la RD 7 qui va à Éloie et la RD 22 qui traverse la Commune de part en part.

Dans tous les cas, le pouvoir de police du Maire s'exerce, y compris sur les voies privées, et sur les voies départementales. Et l'intérêt, c'est le soulagement financier conséquent que ces transferts procurent à la Commune et à ses contribuables... qui n'ont plus à charge ni l'entretien, ni la réfection de ces rues.

Et il suffit de connaître un tout petit peu le jeu politique pour savoir qu'une Collectivité territoriale - qu'il s'agisse du Conseil général ou de la Communauté

d'Agglomération Belfortaine - ne prendrait jamais le risque de s'aliéner un Maire avec lequel elle doit travailler d'étroite façon.

Nous ne connaissons pas d'élus qui aient un jour refusé pareille aubaine pour leurs habitants : il y a d'ailleurs beaucoup plus de demandes de transferts de la part des Communes que d'acceptations...

Il est incontestable que la rue des Cerisiers constitue le seul passage Ouest-Est de toute la Commune : il n'y en a pas d'autres avant la jonction de la RD 22 avec Roppe, ou avant la jonction avec la rue Bethouard à Belfort.

Il est tout aussi incontestable que, d'une manière générale,

la circulation ne cesse d'augmenter : mais cela vaut pour tous et tient à notre mode de vie. Ce ne sera pas la conséquence de la DPSV qui ne génère pas d'augmentation significative du flux de circulation.

Ce qui nous gêne le plus dans l'Association Vivre à Offemont, dont quasiment la totalité des membres du Bureau réside rue des Cerisiers ou bien dans une rue adjacente (v. annexe 8), c'est qu'elle défend, avant tout, des intérêts privés, sans se préoccuper du coût de ces intérêts pour le contribuable, et du réalisme de ses propositions pour les satisfaire.



5 LES IMPÔTS

OFFEMONT EST L'UNE DES COMMUNES OU ON PAIE LE MOINS D'IMPÔTS



TAXE D'HABITATION :

impôt payé par l'occupant, propriétaire ou locataire

FONCIER BÂTI :

impôt payé par les propriétaires

- OFFEMONT, la Commune **la moins imposée** parmi les communes d'importance comparable pour le foncier bâti
- OFFEMONT, Commune **dans la moyenne** parmi les communes d'importance comparable pour la taxe d'habitation

Entretien de l'Association « Vivre à Offemont » avec Michel REINICHE (consultable sur le site Internet de l'Association)

Question 11 : Décentralisation et impôts locaux. Envisagez vous d'augmenter la part du CG des impôts locaux ? Sinon comment allez vous financer les projets ?
Réponse de Michel REINICHE :

« Comme premier Adjoint, j'étais chargé des finances publiques.

Au cours de la campagne, j'avais présenté les finances de la Commune et montré qu'Offemont figurait parmi les plus fortement imposées, déjà à l'époque. Je préconisais de limiter l'augmentation des impôts locaux. Non seulement

je n'ai pas été suivi mais les impôts ont explosé par la suite.

Mon point de vue est que l'augmentation des impôts locaux doit être limitée à l'augmentation du coût de la vie. De plus, on ne fixe pas les impôts a priori mais en fonction des projets et des besoins du Département ».

Nous avons demandé au CENTRE DES IMPÔTS FONCIERS de Belfort de réaliser une étude. Celle-ci infirme totalement les dires de l'association (les tableaux ont été reproduits à l'identique à partir d'une disquette fournie par le Centre).

Étude des Communes de Bavilliers, Belfort, Cravanche, Danjoutin, Essert, Offemont, Valdoie (v. annexe 9).

TAXE D'HABITATION

(impôt payé par l'occupant, propriétaire ou locataire)

1 - Le premier tableau vous indique, pour la taxe d'habitation, la base imposable/m² pour chaque catégorie de maison dans les Communes du Territoire.

Selon que votre maison est classée en catégorie 7, 6M, 6, 5M, 5, 4M, 4, 3M ou 3, la base imposable sera différente.

Sont classées en catégorie 6M les maisons les plus modestes et en 3 les maisons les plus richement dotées.

Les lettres B, C, D, AA, BA et CA se rapportent aux dépendances et équipements de loisirs (piscines, courts de tennis etc.).

C'est en 1970 qu'ont été fixées dans chaque Commune les valeurs locatives au m² : de 1970 à 2003, un coefficient de revalorisation de 4,36 a été appliqué. Ces valeurs sont intangibles : seul le législateur aurait le pouvoir de les modifier.

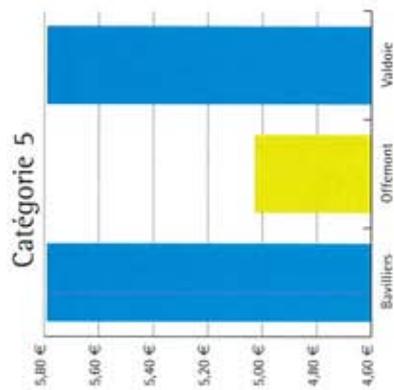
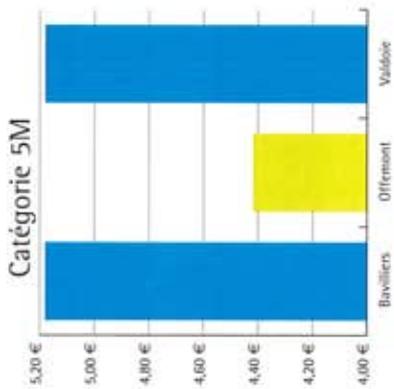
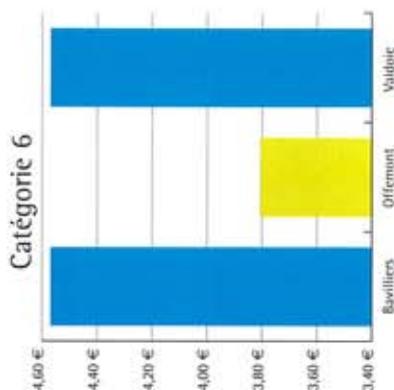
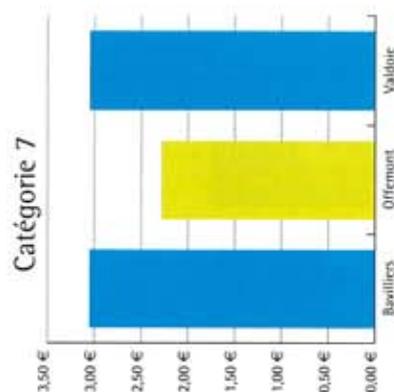
Vous constatez immédiatement en comparant trois Communes d'importance similaire (Bavilliers, Offemont, Valdoie) que **les bases d'imposition sont nettement plus faibles à Offemont qu'à Bavilliers et Valdoie. Elles sont aussi plus faibles qu'à Essert, Danjoutin, Cravanche, Andelnans, Belfort...**

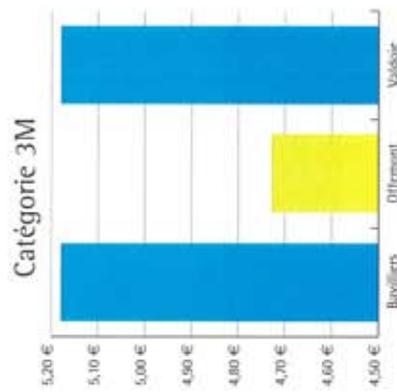
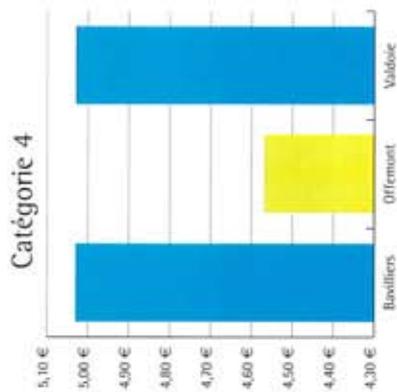
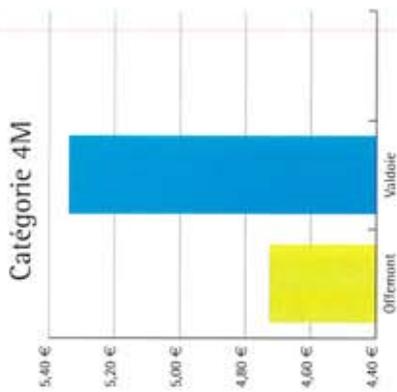


Tableau 1 - Taxe d'Habitation (base imposable/m² selon la catégorie du logement)

| Code Commune | 7 | 6M | 6 | 5M | 5 | 4M | 4 | 3M | 3 | B | C | D | AA | BA | CA |
|--------------|------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 8 | Bavilliers | 3.05 | 3.81 | 4.57 | 5.18 | 5.79 | 5.03 | 5.18 | | | 3.81 | 1.52 | | 4.57 | |
| 10 | Belfort | 2.90 | 3.81 | 4.57 | 5.18 | 5.64 | 4.88 | 5.34 | 5.64 | 5.18 | 4.27 | 2.29 | | | 4.27 |
| 29 | Cravanche | 3.05 | 3.66 | 4.27 | 4.73 | 5.34 | 5.18 | 5.03 | | 4.27 | 3.66 | | | | 3.20 |
| 32 | Danjoutin | 3.05 | 3.81 | 4.57 | 5.18 | 5.79 | 5.03 | | 5.64 | | 3.81 | | | 4.57 | 3.81 |
| 39 | Essert | 3.05 | | 4.57 | 5.18 | 5.79 | 5.34 | 5.03 | 5.49 | | 3.81 | | | 4.57 | |
| 75 | Offemont | 2.29 | | 3.81 | 4.42 | 5.03 | 4.73 | 4.73 | | 3.20 | 2.44 | 1.83 | 3.81 | 3.20 | |
| 99 | Valdoie | 3.05 | | 4.57 | 5.18 | 5.79 | 5.34 | 5.18 | | 4.57 | 3.81 | 1.98 | | 3.96 | 1.98 |

Montants en Euros.





Suite du tableau 1 - Taxe d'Habitation (montant de la TH acquittée/m² et selon le classement du logement, lorsque l'on applique le taux voté par la Commune)

| Code Commune | Commune | Taux Com. | Taxe HAB par m ² CAT 8 | Taxe HAB par m ² CAT 7 | Taxe HAB par m ² CAT 6M | Taxe HAB par m ² CAT 6 | Taxe HAB par m ² CAT 5M | Taxe HAB par m ² CAT 5 | Taxe HAB par m ² CAT 4M | Taxe HAB par m ² CAT 4 | Taxe HAB par m ² CAT 3M | Taxe HAB par m ² CAT 3 | Taxe HAB par m ² CAT B | Taxe HAB par m ² CAT C | Taxe HAB par m ² CAT D | Taxe HAB par m ² CAT A | Taxe HAB par m ² CAT BA | Taxe HAB par m ² CAT CA |
|--------------|------------|-----------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| 8 | Bavilliers | 9.69 | 1.36 € | 2.27 € | 2.84 € | 3.41 € | 3.86 € | 4.31 € | 3.75 € | 3.86 € | 3.86 € | 4.15 € | 5.39 € | 2.84 € | 1.13 € | | 3.41 € | |
| 10 | Belfort | 16.47 | 2.06 € | 3.02 € | 3.97 € | 4.76 € | 5.39 € | 5.87 € | 5.08 € | 5.56 € | 5.87 € | 5.87 € | 5.39 € | 4.44 € | 2.38 € | | | 4.44 € |
| 29 | Cravanche | 7.05 | | 1.92 € | 2.31 € | 2.69 € | 2.98 € | 3.36 € | 3.17 € | 3.17 € | | | 2.69 € | 2.31 € | | | | 2.02 € |
| 32 | Danjoutin | 9.47 | 1.35 € | 2.24 € | 2.80 € | 3.36 € | 3.81 € | 4.26 € | 3.70 € | 3.70 € | | 4.15 € | 2.80 € | 2.80 € | | | 3.36 € | 2.80 € |
| 39 | Essert | 12.19 | 1.56 € | 2.61 € | | 3.90 € | 4.42 € | 4.95 € | 4.30 € | 4.30 € | | 4.69 € | | 3.25 € | | | 3.90 € | |
| 75 | Offemont | 13.5 | | 2.09 € | | 3.47 € | 4.03 € | 4.58 € | 4.16 € | 4.16 € | | | 2.92 € | 2.22 € | 1.67 € | 3.47 € | 2.92 € | |
| 99 | Valdoie | 10.25 | | 2.35 € | | 3.52 € | 3.99 € | 4.46 € | 3.87 € | 3.99 € | | | 3.52 € | 2.93 € | 1.52 € | | 3.05 € | 1.52 € |
| | Moyenne | | 1.58 € | 2.36 € | 2.98 € | 3.59 € | 4.07 € | 4.54 € | 4.00 € | 4.43 € | 4.90 € | 4.90 € | 3.63 € | 2.97 € | 1.68 € | 3.47 € | 3.33 € | 2.70 € |

On constate immédiatement que pour les catégories 7, 6, 5M, 4M, 3M, les habitants d'Offemont acquittent une taxe d'habitation inférieure à la moyenne des taxes d'habitation des Communes d'importance comparable. Seules les catégories 5 et 4 sont très légèrement supérieures à cette moyenne.

FONCIER BÂTI

(impôt payé par le propriétaire)

2 - Le second tableau vous indique, pour la taxe foncière, la somme payée/m² par le contribuable.

Pour cela on applique aux bases indiquées, le taux voté par la Commune (il diffère selon les Communes), le taux des O.M. (ordures ménagères : le même pour toutes les Communes de la Communauté d'Agglomération), le taux départemental (le même pour toutes les Communes du Département) et le taux régional (le même pour toutes les Communes du Département).

On voit immédiatement à la lecture du tableau que, quelle que soit la catégorie de la maison, c'est à Cravanche et à Offemont que l'on paie le moins de foncier bâti :

- Les catégories de maison les plus répandues dans le Territoire de Belfort sont 6, 5M et 5.
- À Offemont, on paie 3 €/m² pour une catégorie 6 ; 3,41 à Valdoie ; 3,30 à Bavilliers ; 3,13 à Danjoutin ; 3,53 à Essert ; 3,98 à Belfort ...
- À Offemont, on paie 3,48 €/m² pour une catégorie 5M ; 3,87 à Valdoie ;

3,74 à Bavilliers ; 3,54 à Danjoutin ; 4,00 à Essert ; 4,51 à Belfort ...

- À Offemont, on paie 3,96 €/m² pour une catégorie 5 ; 4,32 à Valdoie etc, il vous suffit de lire le tableau...

Observation : Cravanche, Commune de 1 902 habitants, perçoit 448 562,63 € de compensation de taxe professionnelle de la Communauté d'Agglomération Belfortaine, quand Offemont, 4 066 habitants, en perçoit 278 373,73 €.

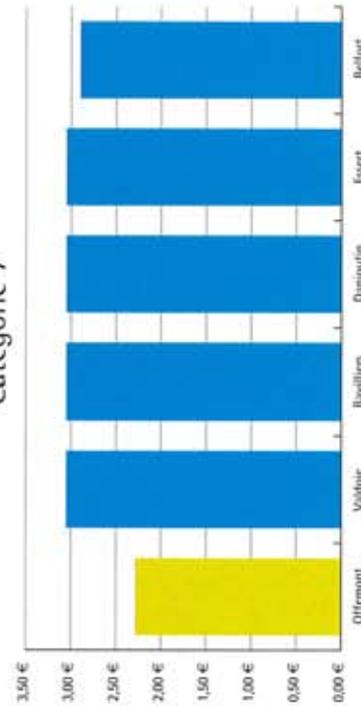


Tableau 2 - Taxe Foncière (base imposable/m² selon la catégorie)

| Code Commune | 7 | 6M | 6 | 5M | 5 | 4M | 4 | 3M | 3 | B | C | D | AA | BA | CA |
|--------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| 8 | 3.05 | 3.81 | 4.57 | 5.18 | 5.79 | | 5.03 | 5.18 | | | 3.81 | 1.52 | | 4.57 | |
| 10 | 2.90 | 3.81 | 4.57 | 5.18 | 5.64 | 5.34 | 4.88 | 5.34 | 5.64 | 5.18 | 4.27 | 2.29 | | | 4.27 |
| 29 | 3.05 | 3.66 | 4.27 | 4.73 | 5.34 | 5.18 | 5.03 | | | 4.27 | 3.66 | | | | 3.20 |
| 32 | 3.05 | 3.81 | 4.57 | 5.18 | 5.79 | | 5.03 | | 5.64 | | 3.81 | | | 4.57 | 3.81 |
| 39 | 3.05 | | 4.57 | 5.18 | 5.79 | 5.34 | 5.03 | | 5.49 | | 3.81 | | | 4.57 | |
| 75 | 2.29 | | 3.81 | 4.42 | 5.03 | 4.73 | 4.57 | 4.73 | | 3.20 | 2.44 | 1.83 | 3.81 | 3.20 | |
| 99 | 3.05 | | 4.57 | 5.18 | 5.79 | 5.34 | 5.03 | 5.18 | | 4.57 | 3.81 | 1.98 | | 3.96 | 1.98 |

Montants en Euros.

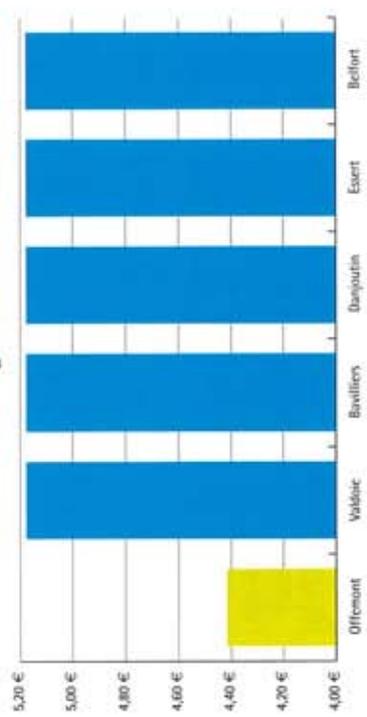
Catégorie 7



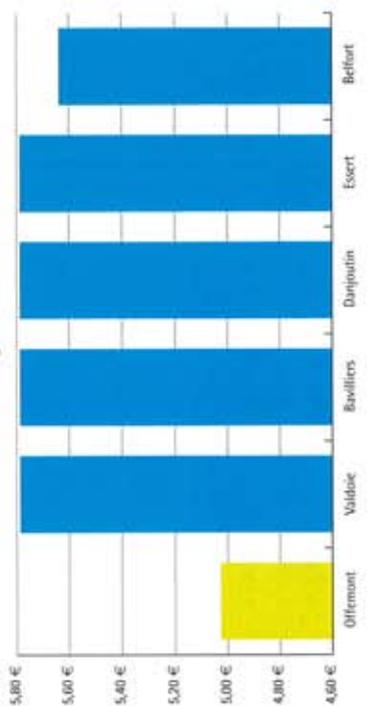
Catégorie 6



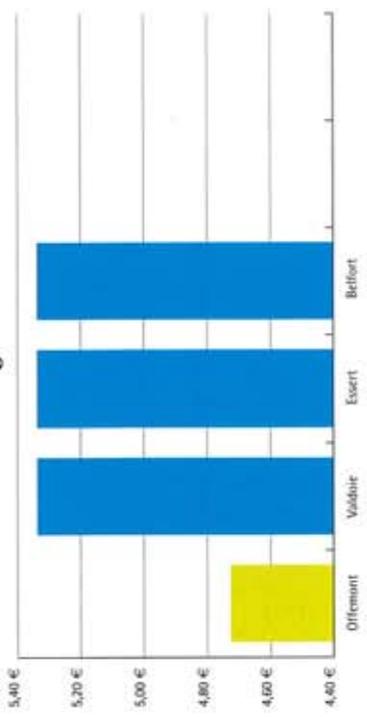
Catégorie 5M



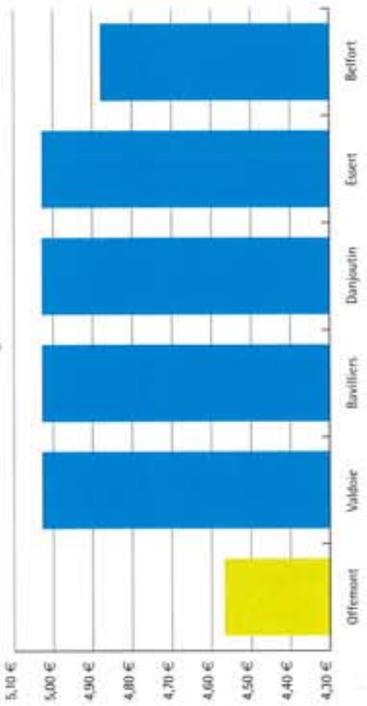
Catégorie 5



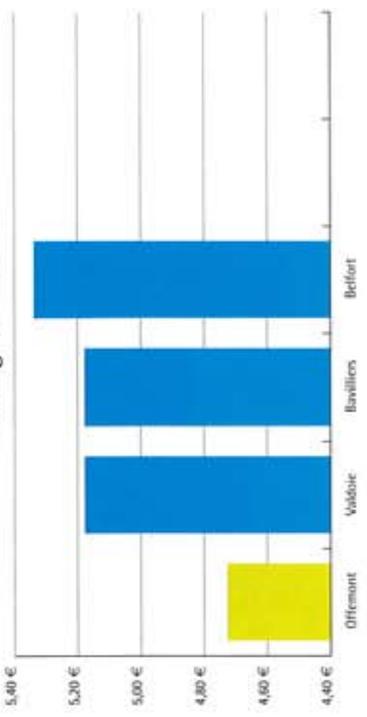
Catégorie 4M



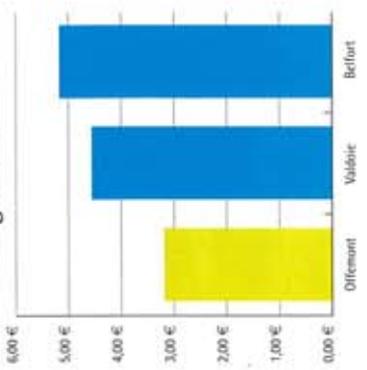
Catégorie 4



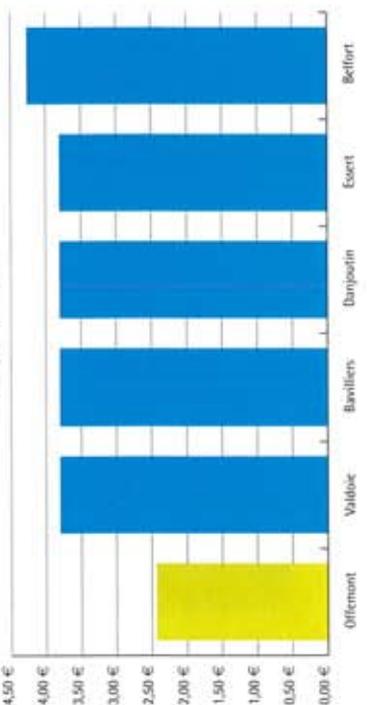
Catégorie 3M

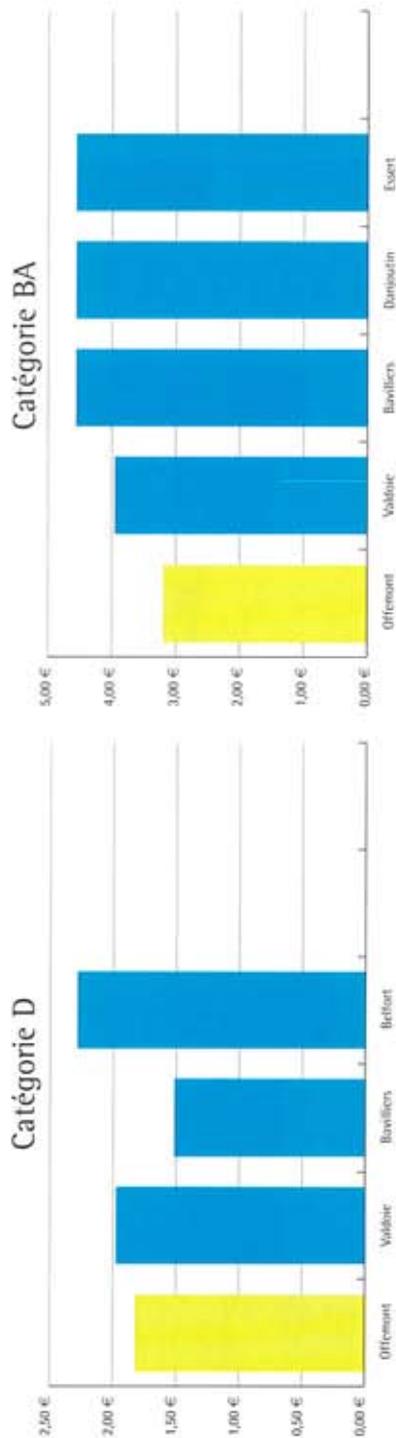


Catégorie B



Catégorie C



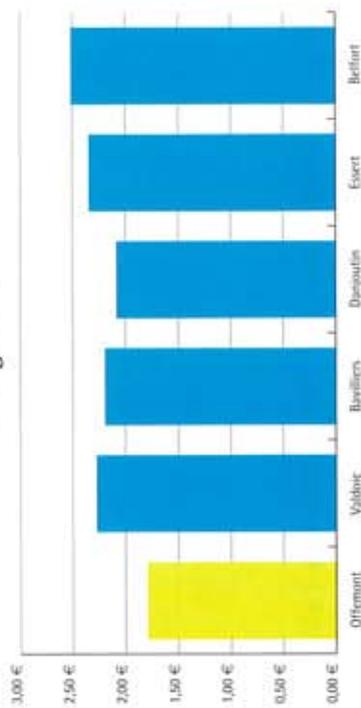


Suite du tableau 2 - Taxe Foncière (application du taux voté par la Commune aux bases existantes)

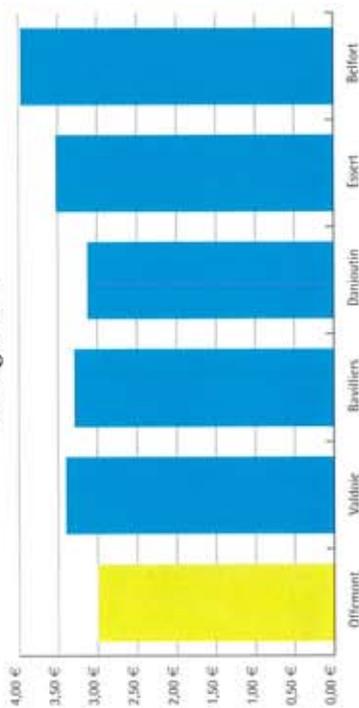
| Code Commune | Taux Comm. | Taux O.M. | TF par m ² CAT 7 | TF par m ² CAT 6M | TF par m ² CAT 6 | TF par m ² CAT 5M | TF par m ² CAT 5 | TF par m ² CAT 4M | TF par m ² CAT 4 | TF par m ² CAT 3M | TF par m ² CAT 3 | TF par m ² CAT B | TF par m ² CAT C | TF par m ² CAT D | TF par m ² CAT AA | TF par m ² CAT BA | TF par m ² CAT CA |
|--------------|------------|-----------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| 8 Bavilliers | 11.81 | 9.77 | 1.32 € | 2.20 € | 2.75 € | 3.30 € | 3.74 € | 4.18 € | 3.63 € | 3.74 € | 4.91 € | 4.51 € | 2.75 € | 1.10 € | 3.30 € | | |
| 10 Belfort | 18.63 | 9.77 | 1.72 € | 2.52 € | 3.31 € | 3.98 € | 4.51 € | 4.64 € | 4.24 € | 4.64 € | 4.91 € | 4.51 € | 3.71 € | 1.99 € | | | 3.71 € |
| 29 Cravanche | 7.34 | 9.77 | 1.90 € | 2.28 € | 2.66 € | 2.95 € | 3.33 € | 3.23 € | 3.14 € | | | 2.66 € | 2.28 € | | | | 2.00 € |
| 32 Danjoutin | 10.1 | 9.77 | 1.25 € | 2.09 € | 2.61 € | 3.13 € | 3.33 € | 3.23 € | 3.44 € | | 3.86 € | | 2.61 € | | | 3.13 € | 2.61 € |
| 39 Essert | 14.13 | 9.77 | 1.41 € | 2.35 € | 3.53 € | 4.00 € | 4.47 € | 4.12 € | 3.88 € | | 4.24 € | | 2.94 € | | | 3.53 € | |
| 75 Offemont | 14.87 | 9.77 | 1.80 € | 3.00 € | 3.00 € | 3.48 € | 3.96 € | 3.73 € | 3.60 € | 3.73 € | | 2.52 € | 1.92 € | 1.44 € | 3.00 € | 2.52 € | |
| 99 Valdoie | 12.99 | 9.77 | 2.28 € | 3.41 € | 3.41 € | 3.87 € | 4.32 € | 3.99 € | 3.76 € | 3.87 € | | 3.41 € | 2.85 € | 1.48 € | | 2.96 € | 1.48 € |

| | | |
|-----------------------------------|------|------|
| Coefficient Actualisation + Reval | 4.36 | 2003 |
| Taux Département | 8.43 | 2003 |
| Tx Région | 3.07 | 2003 |
| Confection de role | 8 | |

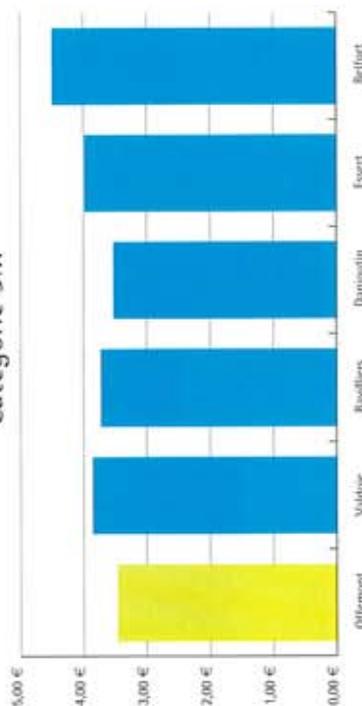
Catégorie 7



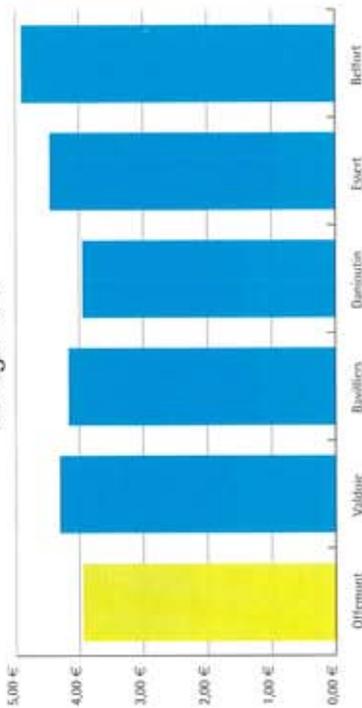
Catégorie 6



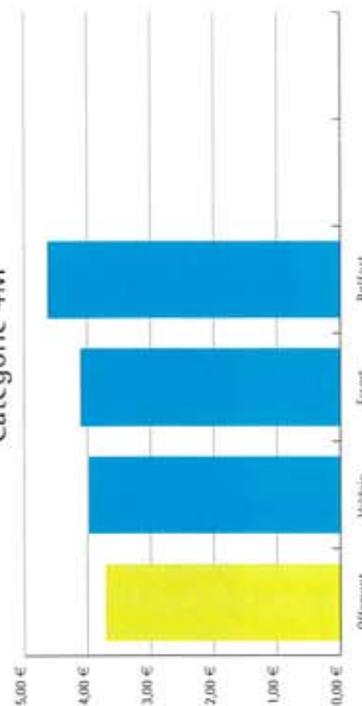
Catégorie 5M



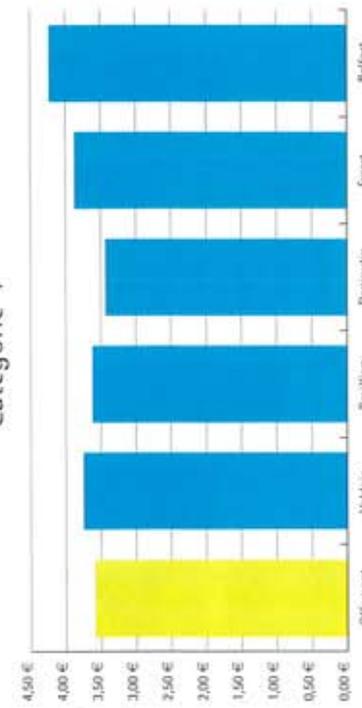
Catégorie 5

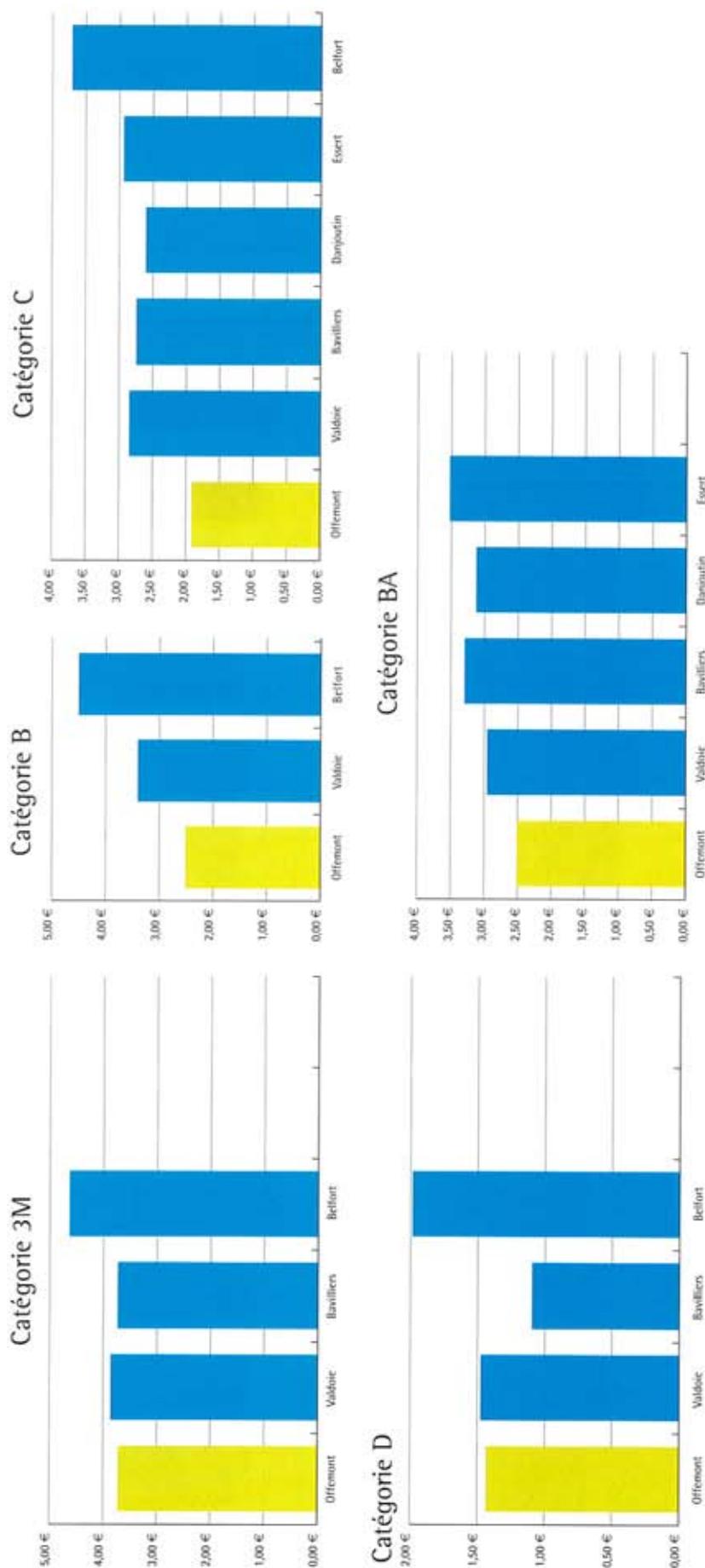


Catégorie 4M



Catégorie 4





On peut faire observer que, y compris pour les piscines, c'est à Offemont que la somme à acquitter au m² est la moins élevée (se reporter au second tableau, colonne CAT BA) : 2,52 € à Offemont ; 2,96 € à Valdoie ; 3,13 € à Danjouain ; 3,30 € à Bavilliers ; et 3,53 € à Essert.

CONCLUSION

Offemont est donc l'une des Communes les moins imposées : lorsque l'on vous soutient le contraire, on se trompe ou on vous ment.

Vous constatez aussi, à partir de l'étude de ces tableaux, la nécessité d'une réforme des impôts locaux : ce sont les maisons les plus opulentes qui ont les bases les plus faibles. En conséquence, plus votre maison est grande, moins,

proportionnellement, vous payez d'impôts.

Ce sont les catégories 5M et 5 (c'est-à-dire l'essentiel des maisons récentes) qui sont les plus fortement imposées.

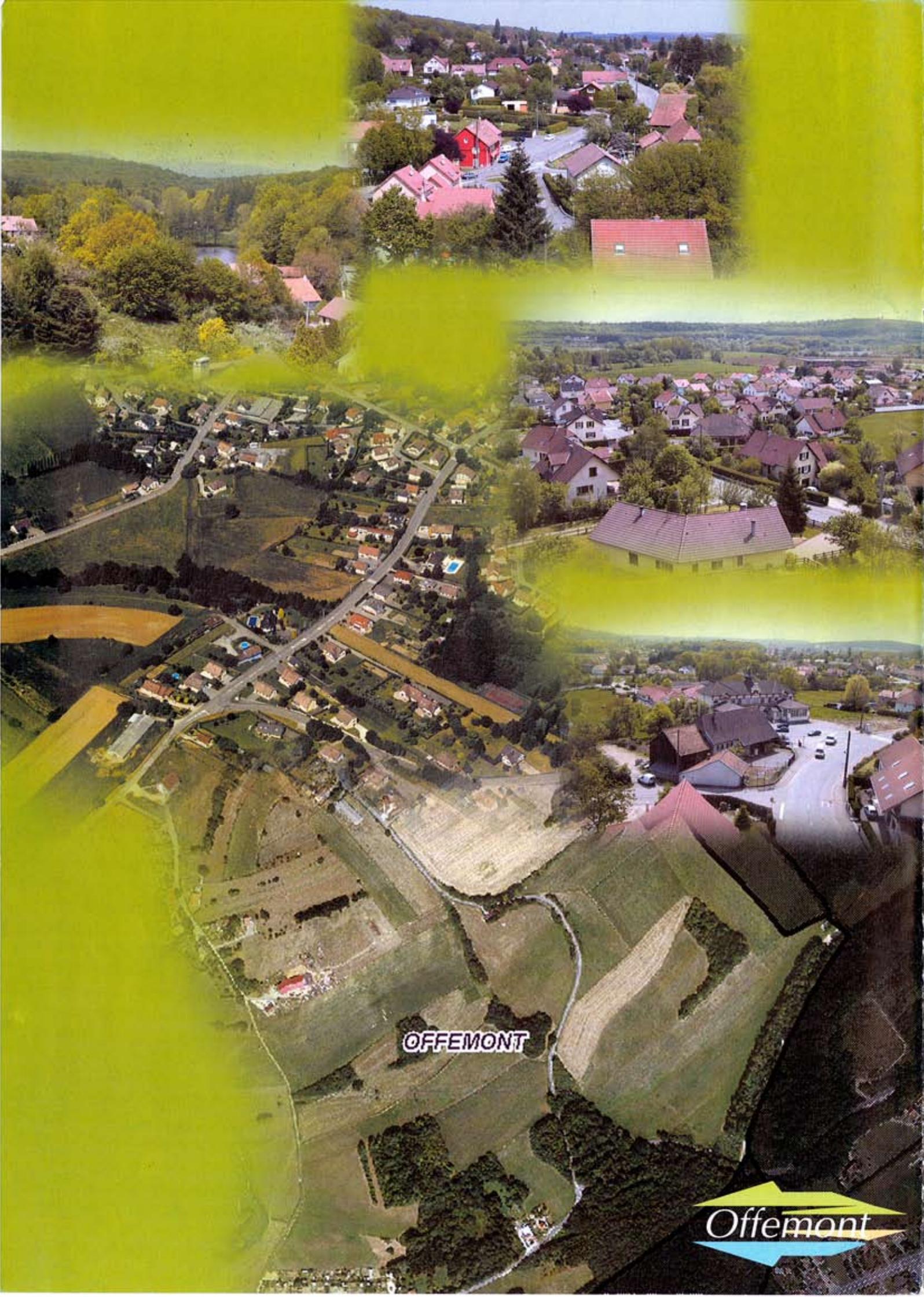
Vous constatez aussi qu'Offemont qui ne perçoit qu'une compensation de taxe professionnelle faible, et même très faible, par comparaison à Valdoie, Belfort, Bavilliers, im-

pose cependant moins ses habitants au titre du foncier bâti. Précisons enfin que la compensation est, conformément à la loi, bloquée sur le montant perçu par la Commune en 1998.

QUEL SITE D'ASSOCIATION OSERAIT ENCORE RAPPORTER, APRES ETUDE DE CES TABLEAUX, QU'OFFEMONT EST L'UNE DES COMMUNES LES PLUS FORTEMENT IMPOSEES DU TERRITOIRE ?

LISTE DES ABREVIATIONS

| | | | |
|-------|---|-----|---------------------------------|
| A 36 | : Autoroute 36 | OM | : Ordures Ménagères |
| ABPN | : Association Belfortaine d'Étude et de Protection de la Nature | ONF | : Office National des Forêts |
| CAB | : Communauté de l'Agglomération Belfortaine | PL | : Poids Lourd |
| CEFON | : Collectif Étang des Forges Offemont Nature | RD | : Route Départementale |
| CG | : Conseil général | RN | : Route Nationale |
| DDE | : Direction Départementale de l'Équipement | TF | : Taxe Foncière |
| DPSV | : Desserte du Pays Sous Vosgien | TH | : Taxe d'Habitation |
| INSEE | : Institut National de la Statistique et des Études Économiques | V/J | : Véhicule/Jour |
| | | VL | : Véhicule Léger |
| | | ZAC | : Zone d'Activités Commerciales |



OFFEMONT

