

Grandvillars, entrée et traversée de ville Stratégie d'aménagement le long de la RD19



Sommaire

Pour une traversée de ville requalifiée et apaisée	5
1/ AUJOURD'HUI : les éléments de connaissance du site d'étude	7
Localisation et contexte urbain	8
Topographie, paysage et vues	10
Fonctions, tissu urbain et bâti	11
Environnement et risques	12
Foncier	12
Desserte routière	14
Stationnement	16
Mobilités actives	16
Mobilier et signalétique	18
Bilan de l'état des lieux	20
2/ DEMAIN : les perspectives d'aménagement	23
Enjeux et opportunités d'aménagement	24
Esquisse de schéma directeur	28
Section 1 : du giratoire du Forgeron à la rue Pierre de Coubertin	30
Section 2 : de la rue Pierre de Coubertin à la rue de la 1 ^{ère} Armée	34
Section 3 : de la rue de la 1 ^{ère} Armée à la rue Kléber	38
3/ FOCUS : pistes pour encourager l'usage des mobilités actives	43

Pour une traversée de ville requalifiée et apaisée

Dans le cadre du programme Petites Villes de Demain (2020 - 2026), auquel se rattachent trois communes du Sud Territoire (Beaucourt, Delle et Grandvillars), l'AUTB a été sollicitée dans l'accompagnement de la collectivité, afin de conforter le projet d'aménagement de la première partie de la traversée de Grandvillars, côté ouest.

Cette section de la RD19 est en effet la plus dense en activités, commerces et services, la plus proche du centre. Elle draine également des projets importants : un nouveau quartier d'habitat au nord de la voie et un groupe scolaire avec accueil périscolaire au sud. Cette longue séquence d'environ 1 km, entre le giratoire du forgeron et la rue Kléber, correspond à la première phase d'aménagement de cette traversée (*cf. carte p.9*).

L'objet de l'étude consiste à faire émerger des propositions d'aménagement permettant de structurer l'entrée de ville, d'apaiser la traversée, d'organiser une continuité cyclable et les relations transversales à cet axe principal de la commune.

La requalification de cette section de la RD19 permettra d'affirmer les différences de profils au-delà du rond-point du forgeron et de marquer ainsi l'entrée dans un espace urbain où les priorités des mobilités sont différentes.

Cette portion de la RD19 se divise en trois séquences, avec leurs spécificités, au regard des espaces urbains qui la bordent. La diversité des ambiances, l'importance des fonctions urbaines et des projets envisagés ont orienté la réflexion urbanistique présentée ici.

Enfin, au-delà des aménagements urbains nécessaires à l'émergence et au renforcement des mobilités actives, il est souvent nécessaire de les accompagner d'animations et de propositions visant à les encourager. Des pistes d'actions sont proposées en ce sens, mêlant animations ponctuelles, actions d'organisation des déplacements doux plus durables et aides autour des mobilités actives. La variété des mesures et les exemples associés permettront de proposer un panel d'actions adaptées aux publics visés, pour offrir des alternatives à l'automobile, en particulier sur les courtes distances.

1

AUJOURD'HUI

Les éléments de connaissance du site d'étude

Cette première partie dresse le contexte du projet.

*Elle fait part de l'analyse urbaine du site étudié sous plusieurs angles :
fonctions urbaines, occupation du sol, image et ambiances,
environnement et risques, foncier, réglementation, etc.*

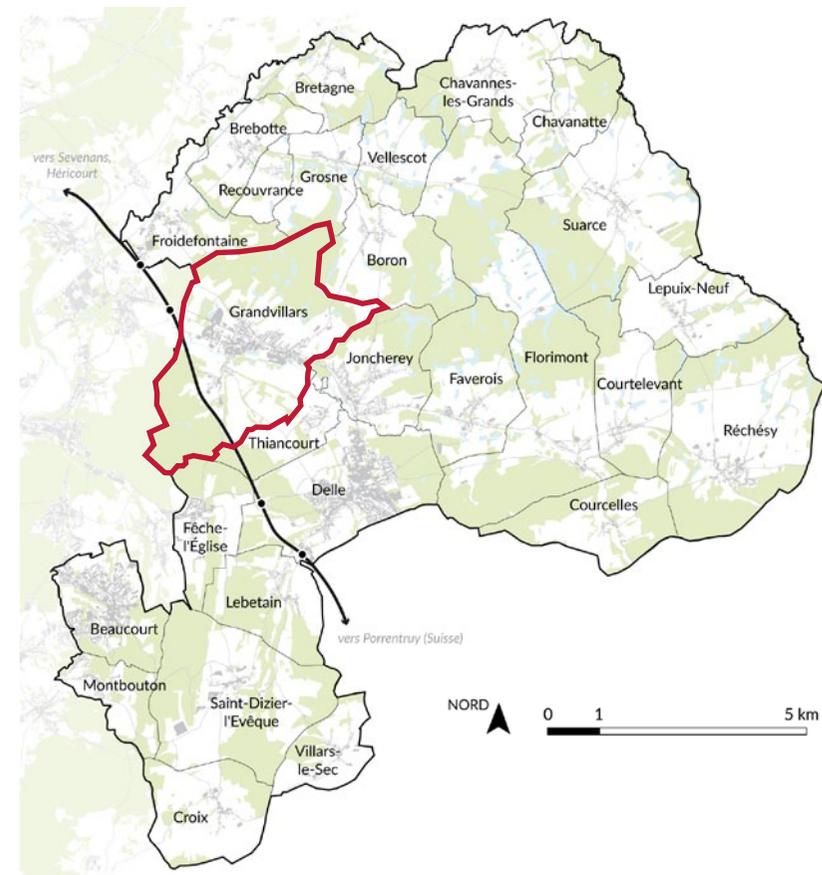
Localisation et contexte urbain

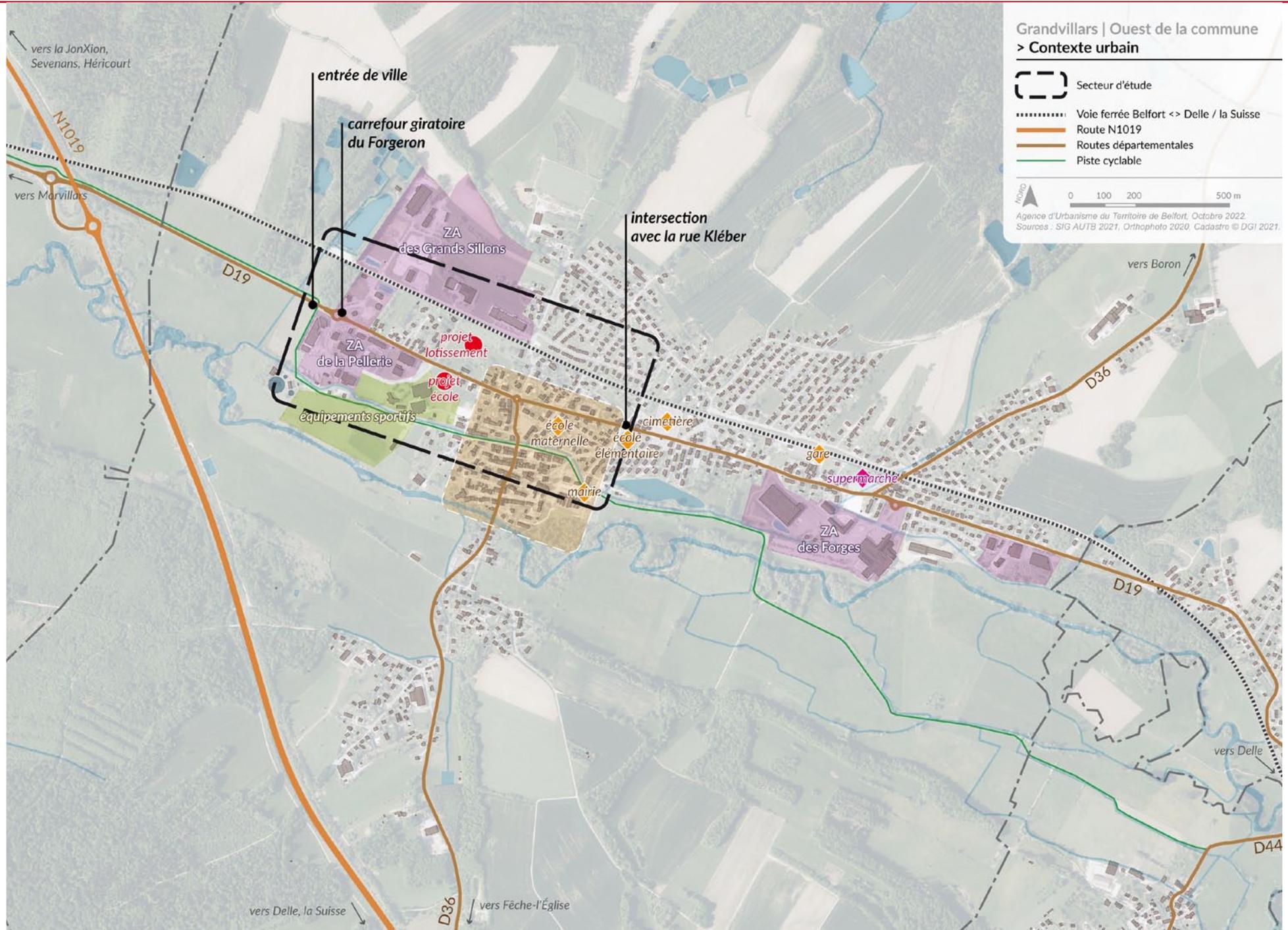
Cf. cartes ci-contre et page suivante

La commune de Grandvillars se situe sur le parcours entre l'autoroute A36, la gare TGV et la ville de Delle aux portes de la Suisse. L'urbanisation s'est développée entre la rivière Allaine et la voie ferrée Belfort-Delle (qui se poursuit en Suisse). La RD19 est l'axe de transit qui traverse et dessert la commune. L'entrée Ouest se situe à 900 m du diffuseur routier de la route express N1019, après la sortie de Morvillars. L'itinéraire routier entre Morvillars et Grandvillars traverse la plaine alluviale de l'Allaine, espace agro-naturel ouvert bordé de boisements à l'approche de Grandvillars. Ce tronçon routier est accompagné sur sa rive nord d'une voie verte qui se poursuit ensuite dans la commune de Grandvillars en longeant la partie sud de l'espace bâti.

La séquence étudiée correspond à la partie urbanisée traversée par la RD19 depuis le giratoire du forgeron jusqu'à l'intersection avec la rue Kléber, soit un linéaire d'environ 1 km. Ceci correspond, à grands traits, à la moitié Ouest de la traversée de commune.

Le cœur historique de Grandvillars est quant à lui à l'écart de cet axe, tandis qu'une partie urbaine plus contemporaine s'est développée au nord de la voie ferrée, constituée principalement de secteurs résidentiels et d'activités artisanales et logistiques.





Topographie, paysage et vues

Dans la plaine de l'Allaine le relief est peu marqué, avec une faible pente régulière orientée vers le lit de la rivière. Le relief se perçoit davantage à partir de la voie ferrée, et plus au nord de celle-ci, où la pente du terrain naturel est un peu plus prononcée, tout en restant continue et douce.

Deux grands massifs boisés marquent le nord et le sud du territoire communal. Entre les deux, l'espace urbanisé de Grandvillars s'inscrit dans un milieu globalement ouvert sur les champs. Quelques plantations jalonnent ce paysage, notamment la ripisylve de l'Allaine et le long du canal du moulin, tandis qu'un petit bois marque le bord de l'entrée de commune Ouest, derrière lequel se développe la zone d'activité des Grands Sillons.

En entrée de commune, le regard des usagers de la RD19 peut porter jusqu'à la ripisylve de l'Allaine côté sud. Dès que l'on rentre en milieu urbanisé, le paysage est limité par les constructions et diverses implantations visibles depuis la route. Les bâtiments et les plantations privées constituent immédiatement un écran visuel qui masque l'arrière-plan. Quelques terrains non bâtis et petites prairies insérées dans le tissu urbanisé génèrent néanmoins des percées visuelles ponctuelles depuis la route.

La forte visibilité le long de l'axe viaire constitue un atout pour les espaces liés à l'axe de la RD19. Elle appelle une réflexion poussée sur la qualité de ces espaces traversés ou donnés à voir, non seulement l'emprise de la voie mais aussi ses franges (aspect des façades et des clôtures, plantations, mobilier) et même certains terrains plus en profondeur.



La plaine de l'Allaine, en arrivant à Grandvillars depuis Morvillars.



Rue du Lieutenant Ruconi, l'entrée ouest de Grandvillars entre habitat et activités.



Les réserves non bâties après le secteur des équipements sportifs.

photos Google

Fonctions, tissus urbains et bâti

L'urbanisation est assez diffuse dans la première partie de la traversée depuis l'entrée Ouest. On y observe une succession de fonctions (activités, équipements sportifs, commerces, habitat individuel et collectif) dans un environnement majoritairement périurbain. La lecture générale du secteur d'étude montre deux grandes séquences :

- Une première séquence d'entrée, marquée par les ZA Pellerie et Grands Sillons (et le petit faubourg résidentiel de la rue des Sillons), consiste en une juxtaposition de bâtiments d'activité (entreprises artisanales, industrielles, commerces et services) et d'équipements sportifs. Les bâtiments sont assez grands, hétérogènes et séparés les uns des autres, avec un mélange de styles, de formes, de matériaux et de couleurs. Le vis-à-vis du premier bâtiment de la Pellerie (bâches Laily), le chalet en bois abritant la clinique vétérinaire et le récent pôle santé en face illustrent cette hétérogénéité.
- Une seconde séquence plus urbaine se dessine en s'approchant du centre de la commune, avec des constructions plus resserrées. Les types bâtis sont variés : pavillons, maisons de ville, petits immeubles principalement à usage d'habitat, avec quelques commerces et services en rez-de-chaussée. Il n'y a pas véritablement d'alignement sur voie ni d'effet de front bâti. Les immeubles le long de l'axe principal sont globalement anciens. L'essentiel du bâti récent se situe en retrait voire à l'écart de la RD19.

Ces deux séquences sont séparées par un large espace non bâti composé de prairies et de bosquets (zone AU définie au PLU), dont des emprises amenées à évoluer avec des opérations programmées : lotissement résidentiel, groupe scolaire et périscolaire.

La disparité des fonctions qui se succèdent de part et d'autre de l'axe de la RD19 pose question quant aux relations entre ces sous-espaces. Plus le tissu urbain est décousu, plus un effort d'aménagement est souhaitable pour redéfinir, sinon une cohérence d'ensemble, du moins une forme de continuité. C'est entre les deux séquences décrites avant que prennent place deux projets de la commune, qui peuvent à ce titre jouer le rôle de « couture urbaine ».

Environnement et risques

Risque inondation :

Le secteur d'étude est concerné par le PPRI du bassin de l'Allaine (zone bleue entre la RD19 et le canal du Moulin, du giratoire du forgeron jusqu'à la rue de l'Ancien abattoir).

Le PPRI grève une partie importante des espaces situés au sud de la RD19 et réduit l'emprise disponible pour un équipement scolaire et périscolaire, cantonnant son assise à une étroite bande de terrain le long de la route. Cette contrainte doit amener à interroger l'implantation de l'équipement (accès, orientation des bâtiments et des espaces extérieurs).

Retrait-gonflement des argiles :

Le nord de la RD19 est en aléa moyen. Le reste du secteur d'étude est en aléa faible.

Le décret n° 2019-495 du 22 mai 2019 impose la réalisation de deux études de sol dans les zones d'exposition moyenne ou forte. Le terrain au nord de la RD19 sur lequel porte un projet de lotissement est concerné.

Risques technologiques :

L'entreprise Brechbuhl SA (30 rue du Lieutenant Rusconi) est une Installation Classée pour la Protection de l'Environnement (ICPE).

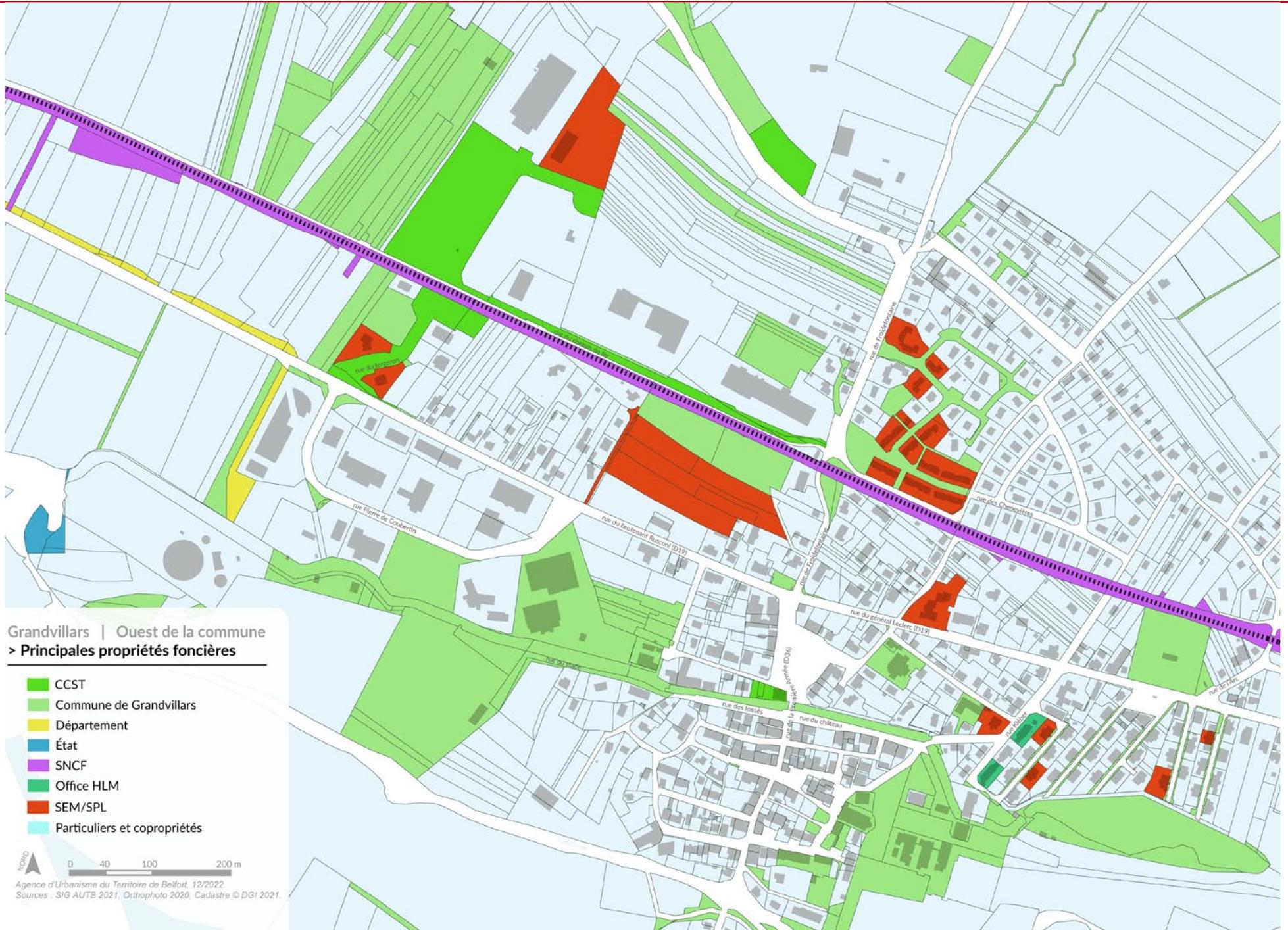
Foncier

Cf. carte page suivante

Outre un ensemble de propriétaires privés (différentes sociétés implantées le long de la RD19, particuliers propriétaires ou copropriétaires notamment dans la partie Est du secteur d'étude), on relève plusieurs propriétaires publics dans le périmètre : Commune de Grandvillars, CCST, SEM Sud Patrimoine (Delle), SEM Sud Développement, SPL Sud Immobilier.

Des acquisitions foncières de la collectivité sont encore en cours sur les espaces de projets (groupe scolaire et périscolaire et lotissement), avec des attentes en matière d'accès, de stationnement et d'espaces d'aménités.

La poursuite de la maîtrise foncière publique sera nécessaire, principalement pour l'implantation de l'équipement scolaire et périscolaire ainsi que l'articulation avec les équipements sportifs. Par ailleurs quelques acquisitions ponctuelles d'emprises modestes pourraient s'avérer nécessaires afin de garantir une largeur d'emprise publique suffisante pour l'aménagement de toute la traversée.



Desserte routière

Cf. carte page suivante

La route départementale 19, artère principale de Grandvillars, est l'ancienne route nationale. Le gestionnaire de cette voie est le Conseil Départemental du Territoire de Belfort.

Le trafic routier s'élève à plus de 8 600 véhicules/jour (débit moyen sur 24 h, dans les deux sens - comptage DDT, 04/2023).

La part des poids-lourds représente 3 à 4% du trafic, soit environ 280 véhicules/jour.

L'accès aux entreprises situées au nord de la voie ferrée ne peut se faire que via la rue de Froidefontaine, non calibrée pour accueillir le flux de poids-lourds qu'elle connaît aujourd'hui. Il s'agit majoritairement d'entreprises dans le domaine de l'industrie manufacturière, construction et transport, ce qui explique le flux de poids-lourds observé.

La RD19 fait par ailleurs partie du réseau de Transport Exceptionnel dans la catégorie « 2TE48 », tronçon ouvert aux transports exceptionnels de 1ère catégorie et aux convois de 2^{ème} catégorie dont le poids total roulant n'excède pas 48 tonnes.

Elle est également en catégorie 4 dans le classement sonore 2017 du CD90. Une largeur de 30 m de part et d'autre du tronçon est affectée par le bruit, appelant un isolement acoustique renforcé des bâtiments d'habitation et des établissements recevant du public.

Malgré l'absence d'information sur la pollution atmosphérique générée localement par le trafic routier, il est probable qu'elle soit assez présente, en particulier aux heures de pointe et lors de conditions atmosphériques défavorables.

L'emprise publique le long du secteur étudié mesure entre 11 et 13 m de large environ. La largeur de chaussée varie quant à elle entre 6,5 et 8 m.

Pour la séquence qui intéresse cette étude, deux intersections sont aménagées en carrefour giratoire :

- le giratoire du forgeron en entrée ouest pour la desserte de la ZA Grands Sillons au nord (première partie jusqu'à la voie ferrée) et de la ZA de la Pellerie au sud ;
- le giratoire « Résistance » en position centrale pour la desserte de la partie nord de la commune (traversée de la voie ferrée) et du centre historique au sud. L'aspect avant tout routier de ce type d'aménagement est peu en accord avec le contexte de centre urbain et contraignant pour les piétons et cycles.

La RD19 est également l'axe emprunté par les bus du réseau Optymo. Les lignes suburbaines 25 (gare TGV <> Delle) et 93 (gare TGV <> Beaucourt, les dimanches et jours fériés) desservent le secteur étudié sur trois arrêts : ZA Pellerie (2 919 montées/an), Arrêt Magny (Relais Optymo - 10 034 montées/an), Migeon (8 606 montées/an).

Les arrêts ZA Pellerie et Migeon sont accessibles aux personnes à mobilité réduite.

Compte tenu des futures opérations localisées de part et d'autre de l'axe RD19, il pourra être nécessaire de créer un ou plusieurs nouveaux accès. Une vision d'ensemble est indispensable pour ne pas trop complexifier le fonctionnement du secteur et ne pas compromettre des évolutions à plus long terme.

Pour ce qui touche à l'aménagement de la chaussée (largeur, ralentisseurs, chicanes, etc.), il conviendra de prendre en compte le classement de l'axe en réseau de Transport Exceptionnel.



Stationnement

Cf. carte page précédente

Le stationnement public est organisé

- en plusieurs parkings de moyenne capacité, notamment place de la Résistance (environ 50 places) et près des équipements sportifs (environ 40 places) ;
- en petites poches de stationnement devant des regroupements de commerces ;
- sous forme de quelques emplacements ponctuels face à des commerces et services, sur leur terrain ou profitant d'une sur largeur de trottoir.

Dans tous les cas, le stationnement est en retrait de la RD19. Excepté quelques places au droit du tabac et cabinet de radiologie, il n'existe pas de stationnement longitudinal le long de cette voie.

En matière de stationnement vélo, les abords de la traversée de ville ne sont jusqu'à présent pas équipés.

Le stationnement automobile dans le secteur étudié semble bien calibré au regard des usages actuels. L'offre (capacité et localisation) sera à requestionner en fonction des intentions de projet (en particulier le groupe scolaire et périscolaire, mais aussi d'éventuelles nouvelles implantations commerciales le long de l'axe RD19).

Mobilités actives

La RD19 est bordée de trottoirs de part et d'autre (sauf exception, voir ci-après), de dimension variable (de 0,80 m à 2 m environ). Ces trottoirs n'apportent pas de confort particulier au piéton vis-à-vis du trafic routier. Le côté sud de la RD19 ne dispose d'aucun trottoir entre l'intersection de la rue de l'Ancien abattoir et le bâtiment de l'enseigne Point S de la ZA de la Pellerie. Cette partie de la traversée de ville n'est donc actuellement pas praticable par les piétons.

Hormis de simples passages piétons, il n'existe pas d'aménagement particulier pour renforcer la sécurité des traversées de la RD19 (par exemple avancée de trottoir avec effet de resserrement ponctuel de la chaussée, îlot central pour traverser en deux temps, etc.). On remarque par ailleurs des traces d'anciennes traversées encore visibles à côté des nouvelles (par exemple devant l'école Saint Martin), ce qui peut parfois porter à confusion. Enfin, certains aménagements ne sont pas achevés, à l'image des traversées incomplètes du giratoire du forgeron (absence de marquage et de trottoir).

En entrée de ville, les passages piétons sont espacés de 150 mètres voire plus, ce qui correspond à la norme hors agglomération. Avec la présence d'activités, commerces et services de part et d'autre de l'axe routier, et compte tenu des projets de développement dans le secteur, il semble opportun de passer à un espacement de 50 mètres (norme en agglomération).

Pour les cyclistes, une voie verte est aménagée au sud de l'emprise urbanisée de la commune, le long du canal du Moulin, qui rejoint l'entrée de ville Ouest pour poursuivre vers Morvillars en zone non urbaine parallèlement à la RD19. Quant à la traversée le long de la RD19, cette voie n'est pas équipée pour assurer un itinéraire cyclable continu et sécurisé. Quelques petits tronçons de trottoir mentionnent au sol un emplacement pour le passage des cycles, mais ces fragments sans grande cohérence sont insatisfaisants en l'état.

Le projet d'aménagement doit intégrer pleinement les enjeux de mobilité, notamment les parcours en modes actifs : développement des itinéraires cyclables et amélioration des conditions de circulation à vélo, mobilier pour le stationnement des cycles (en particulier à proximité des commerces), dispositions à même de renforcer la place du piéton le long de la RD19 (limitation de la vitesse, largeur de trottoir, etc.) et dans les liaisons transversales (nombre et localisation des passages piétons, aménagements pour renforcer leur sécurité).

La prise en compte de ces enjeux de mobilité contribuera à renouveler l'ambiance des lieux, notamment par un meilleur équilibre entre les espaces respectivement alloués aux automobilistes et aux autres usagers.



Rue du Lieutenant Rusconi, un trottoir étroit sur lequel déborde le stationnement.



Rue du Général Leclerc, des tronçons cyclables discontinus.



Rue du Stade, la voie verte et la passerelle.

photos AUTB

Mobilier et signalétique

Éclairage public :

La traversée de ville est équipée d'un éclairage public qui prend plusieurs aspects selon les séquences :

- lampe fixée en potence sur des poteaux en béton supportant des lignes électriques aériennes (en entrée de ville ouest, hors giratoire, jusqu'à la rue de l'Ancien abattoir) ;
- grands lampadaires entre 8 et 11 m de hauteur (en cœur de commune et autour du giratoire du forgeron), par endroits déclinés en un modèle double, avec éclairage route et éclairage piétons ;
- quelques mats de plus petite taille (5-7 m) à destination des piétons (près d'un passage piéton ou de stationnement pour du commerce), en complément de la trame régulière des grands mats le long de la RD19. Leur teinte rouge tend à les unifier visuellement avec la gamme courante de mobilier communal ;
- encore d'autres modèles, anciens et récents, de formes et couleurs variables, en rupture avec la gamme de mobilier de teinte rouge (dans la zone commerciale des Grands Sillons, dans le secteur des équipements sportifs, près de la gendarmerie et sur la place de la Résistance).

Autres éléments de mobilier urbain :

Ils sont le plus souvent concentrés à l'approche des carrefours ou des passages piétons. La couleur rouge, commune à la plupart d'entre eux, apporte une cohérence et une identité à l'ensemble.

- Des barrières urbaines sont implantées soit de part et d'autre de l'accès à un passage piéton, soit le long de la courbe du trottoir aux intersections (des potelets les remplacent parfois devant une vitrine commerciale).
- Quelques corbeilles de propreté sont implantées aux arrêts de bus, près des intersections, et près de certains points de plus grande fréquentation (commerce, école, etc..). Il n'y a pas de modèle unique.
- Les bancs publics (et autres assises) sont peu nombreux. La plupart sont installés rue Kléber, le long du trottoir, face à la voie, et près de la fontaine place de la Résistance.
- Dans le secteur d'étude, seul l'arrêt de bus « Magny » dispose d'abribus. Les autres arrêts ne comportent que le panneau-totem signalant l'arrêt.
- Des bacs de plantations (tailles et modèles variés) sont disposés en bord de voie et au milieu des giratoires. Outre leur valeur d'agrément, ils permettent d'éloigner les circulations piétonnes du trafic automobile.



Signalétique :

La signalétique verticale présente dans le secteur d'étude comporte :

- les panneaux routiers à destination des automobilistes, implantés sur l'espace du trottoir ;
- les panonceaux indicateurs des commerces et services locaux (souvent regroupés, implantés aux intersections des rues) ;
- les panneaux informatifs et directionnels pour cyclistes, en bordure de la voie verte ;
- les supports à but décoratif du panneau d'entrée et sortie d'agglomération : de couleur rouge, ils accompagnent visuellement le seuil symbolique de la commune. Le modèle d'entrée est doté d'un support pour des plantations en jardinières ;
- des panneaux d'information/publicité de la CCST (place de la Résistance et rue du lieutenant Rusconi devant le contrôle technique automobile).

Le mobilier observé révèle un foisonnement d'éléments variés qui jalonnent les trottoirs et empiètent à de nombreux endroits sur les circulations piétonnes, surtout lorsque l'emprise est resserrée localement. La variété des modèles existants pour une même fonction ne simplifie pas la lecture de l'espace urbain.

Concernant l'éclairage public, la sobriété énergétique comme les réflexions sur la 'trame noire' incitent à envisager de ne plus éclairer la chaussée, pour concentrer l'éclairage le long des parcours en modes doux et aux traversées piétonnes.



photos AUTB

Bilan de l'état des lieux

ATOOUTS	POINTS FAIBLES
<ul style="list-style-type: none"> - Mixité des fonctions existantes le long de l'axe principal, dont des commerces et services. - Réseau cyclable structurant à proximité (à développer pour inciter à une pratique accrue des mobilités actives). - Capacités de stationnement automobile suffisantes (à ajuster en fonction des projets futurs). - Quelques percées visuelles offrant des dégagements au-delà de l'espace de la voie et permettant de se situer par rapport au reste de la commune. 	<ul style="list-style-type: none"> - Aspect routier du profil de voie et de certains aménagements (importante largeur de chaussée, giratoires). - Trafic automobile soutenu et vitesse de circulation générant des nuisances. - Abords décousus (disparité des fonctions, des implantations bâties, des aménagements). - Déficit de plantations dans la traversée de ville.
OPPORTUNITÉS	POINTS DE VIGILANCE
<ul style="list-style-type: none"> - Largeur d'emprise publique globalement suffisante pour une reconfiguration des espaces alloués aux différents modes. - Variété d'ambiances au fil des divers sous-secteurs traversés par la route départementale. - Relations transversales interquartiers. - Réserves foncières de part et d'autre de l'axe principal. - Projets de développement proches de la voie (habitat et équipement scolaire et périscolaire). 	<ul style="list-style-type: none"> - Contraintes du classement de la voie en réseau de Transport Exceptionnel. - Connaissance encore limitée des besoins spécifiques liés aux projets de lotissement et d'équipement scolaire. - Poursuite de la maîtrise foncière (notamment pour l'équipement scolaire et l'articulation avec les équipements sportifs). - Quelques points durs à traiter, qui empêchent en l'état un aménagement cyclable continu de largeur constante. - Suivi dans la durée des attentes du maître d'ouvrage et cohérence d'ensemble d'un aménagement en plusieurs tranches.

2

DEMAIN Les perspectives d'aménagement

*À la suite du diagnostic, cette partie cherche à préfigurer l'état futur du secteur d'étude.
Il s'agit d'anticiper la transformation des espaces pour répondre aux attentes de la collectivité,
aussi bien en matière de fonctionnement que d'image.
Un scénario d'aménagement est esquissé, spatialisant les besoins, opportunités et contraintes
pour réussir à terme le renouvellement complet de la traversée de ville.*

Enjeux et opportunités d'aménagement

Cf. carte page suivante

L'élaboration d'un schéma directeur est l'occasion de repenser le fonctionnement actuel du secteur d'étude, voire d'y accueillir de nouvelles fonctions à même de compléter sa vocation et de revaloriser son image.

Une première approche programmatique s'est faite au fil des réunions de travail. Si tous les besoins exprimés ne sont pas définitifs, ils permettent déjà d'orienter une proposition d'aménagement.

Au regard des éléments de diagnostic et des besoins identifiés, ce chapitre insiste sur quelques aspects incontournables d'un projet urbain réussi. Il structure les principes du schéma directeur et engage une réflexion appelée à se poursuivre en fonction des orientations de la collectivité.

L'image de l'entrée et de la traversée de ville

• Une réduction de l'aspect routier

L'atténuation du caractère routier de la traversée de ville passe d'abord par une réduction de la largeur de chaussée. L'emprise actuelle comporte une marge d'aménagement qui, sans être très confortable, permet un élargissement des trottoirs.

À l'intersection avec la rue de la 1^{ère} Armée, la suppression du petit giratoire et son réaménagement en carrefour à feux apporterait une tonalité plus urbaine, en accord avec sa position centrale à proximité de la place de la Résistance. L'aménagement existant, davantage routier qu'urbain, occupe une emprise importante au détriment des continuités piétonnes et des pas-de-porte des commerces. Son revêtement est par ailleurs dégradé par le passage répété des poids-lourds.

Enfin, une réduction de la vitesse à 30 km/h serait pertinente pour appuyer ce mouvement, au moins sur la portion centrale de la première tranche. L'aménagement peut être complété par un ou des plateaux pour casser la vitesse et sécuriser des traversées piétonnes.

• Un aménagement en plusieurs séquences

Compte tenu des différentes vocations présentes le long de la traversée de ville, il y a un intérêt à décomposer ce long linéaire (près de 1 km) en sous-séquences distinctes, avec des ambiances différentes.

Schématiquement, on peut distinguer une séquence mixte d'entrée (activités et habitat), une séquence intermédiaire (équipements sportifs et projets de lotissement et de groupe scolaire), enfin une troisième séquence plus dense avec un caractère de centralité (*cf. carte Enjeux*).

Il s'agit de jouer d'un effet d'alternance pour rythmer la longue voie rectiligne. Cela peut passer par le profil de la voie elle-même (chaussée à double sens ou avec terre-plein central, plateau surélevé), les perspectives paysagères (vues proches ou lointaines), les plantations (rythme, hauteur, espèces), etc.

Dans le même temps, pour ne pas nuire à la cohérence d'ensemble de l'aménagement, il conviendra de garantir une certaine unité, y compris dans la poursuite de la traversée de ville au-delà de la 1^{ère} tranche. L'adoption d'une palette réduite de matériaux et de mobilier peut y contribuer.

L'amélioration des relations fonctionnelles

● Un accès facilité à la ZA des Grands Sillons

La création d'un nouvel accès direct à la zone d'activités, depuis le giratoire du forgeron, éviterait à une partie des poids-lourds de traverser la commune. Cela irait de pair avec le prolongement de la voie verte vers les Grands Sillons, alternative cyclable pour les habitants situés au nord de la voie ferrée.

Mais l'hypothèse d'un passage à niveau en entrée ouest, déjà défendue sans succès lors des études pour la réouverture de la ligne TER Belfort-Delle, s'inscrit à plus long terme que le schéma directeur de traversée de ville. En raison notamment du coût pour la collectivité et de l'opposition de principe du gestionnaire du réseau ferré, elle n'a pas été retenue ici.

● Une meilleure articulation des espaces desservis par la RD19

Les rapports réciproques de la voie et des principales entités qu'elle dessert font partie de la réflexion. On parle ici de perception depuis la route, d'accès aux différents espaces, de qualité d'usage des activités existantes, ou encore d'intégration des projets de la collectivité.

Par exemple, la reconfiguration de la traversée de la commune pose la question des liens entre le secteur des équipements sportifs, le projet d'école et le futur lotissement.

À noter que l'organisation des emprises disponibles de part et d'autre de la RD19 reste pour partie à confirmer. Le programme de groupe scolaire et périscolaire appelle une attention particulière compte tenu de sa localisation en bordure de la route (terrain d'assiette contraint, nuisances sonores, pollution atmosphérique).

Le schéma directeur a pour vertu de façonner une vue d'ensemble, qui doit permettre d'engager des travaux à brève échéance sans obérer des possibilités d'évolution à plus longue terme.

● Une qualification des espaces attenants à la voie

Dans la traversée de ville, les aménagements des bords de voie devront être adaptés finement à la diversité des situations et aux contraintes de géométrie (largeur disponible, pente, recul des constructions, etc.) comme d'usage (accès, stationnement, clôture, etc.). C'est spécialement vrai au droit des commerces et services, qui sont autant de cas particuliers le long de la RD19.

Une clarification du statut des espaces (publics/privés) sera parfois nécessaire, et notamment la correction d'anomalies observées comme l'empiètement d'un parking privé sur les limites du domaine public.

Enfin, il peut être opportun d'intégrer au schéma directeur des pistes d'aménagement pour certaines emprises privées attenantes à la voie, quand elles participent directement à la qualification de l'espace public (terrasse, bande plantée, stationnement reconfiguré, etc.).

● Un développement des liaisons piétonnes et cyclables

La requalification de la traversée de la commune est aussi l'occasion de développer les articulations et les liaisons transversales à la RD19, à partir du réseau existant. Les propositions en la matière mettent l'accent sur l'importance des articulations aux équipements existants et futurs ainsi qu'au centre de la commune, au-delà de l'axe structurant.

Il s'agit notamment des aménagements suivants :

- un itinéraire cyclable continu (voie verte) en parallèle de la RD19
- une connexion à la Franco-vélo-Suisse via le secteur des équipements sportifs
- une ou des traversées sécurisées entre le projet de lotissement d'une part, l'école et les équipements de sports et loisirs d'autre part
- une liaison transversale à valoriser à hauteur de l'école Saint-Martin, entre passage à niveau piéton et voie verte existante.

La dynamisation de l'axe commercial

• Un renforcement de l'attractivité commerciale

L'axe de la RD19, en particulier dans sa partie proche du centre-ville, doit être pensé en synergie avec les espaces de centralité qui soutiennent l'animation de la vie locale.

• Une maîtrise des mutations foncières et immobilières

Une action de maintien des commerces et services existants et/ou de renouvellement de l'offre suppose que la collectivité puisse se saisir des opportunités pour renforcer l'armature commerciale dans la traversée de la commune.

• Un ajustement de l'offre de stationnement

La capacité en places de stationnement, suffisante au global, peut être ajustée au plus proche des établissements. Leur mutualisation est envisageable pour certains ensembles de commerces et services. Des emplacements de livraison sont nécessaires sans empiéter sur les espaces alloués aux modes actifs.

L'appropriation par les habitants et usagers

• Un développement des mobilités actives

Faciliter les modes actifs suppose notamment des aménagements et un équipement des espaces facilitant une compréhension claire des circulations douces et permettant leur utilisation dans des conditions confortables et sûres : élargissement des trottoirs, espaces partagés piétons-cycles, passages protégés, nouvelles traversées, signalétique adaptée, arceaux pour vélos à proximité des commerces, etc.

Pour ce qui touche à l'encouragement des mobilités actives via des actions ne relevant pas strictement de l'aménagement, on renverra au « Focus » à la fin du présent rapport d'étude.

• Une mise en valeur des équipements sportifs et de loisirs

Le secteur des équipements est peu structuré, les abords des bâtiments sont peu qualitatifs, l'ensemble sépare plus qu'il ne relie l'axe de la RD19 et la voie verte existante...

L'action sur ce secteur a pour objectif une meilleure lisibilité et une meilleure appropriation. Elle passe notamment par des continuités de parcours, des vues mieux cadrées depuis la RD19, des aménagements paysagers, une signalétique repensée, une réflexion sur les futures implantations bâties, etc.

Outre le projet de groupe scolaire à proximité immédiate, d'autres opportunités ont été évoquées qui pourraient conduire à une recomposition plus profonde du secteur des équipements sportifs, comme un programme d'habitat collectif rue de l'Ancien abattoir, voire le déplacement des ateliers municipaux aujourd'hui présents dans cette même rue. La reconfiguration paysagère de l'ensemble de l'espace entre ces équipements et les futurs logements pourrait également apporter une réelle plus-value au fonctionnement urbain de cette partie de la ville.

• Un renforcement de la dimension végétale

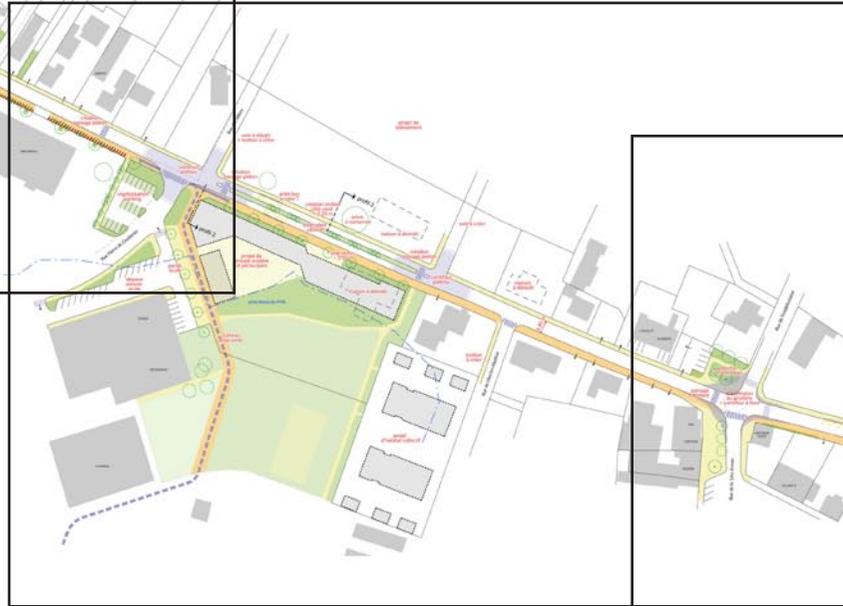
Le secteur d'étude pâtit globalement d'un manque d'espaces plantés. Il est donc suggéré de recenser les opportunités de création de nouveaux espaces verts publics, espaces de respiration non bâtis au contact de l'urbanisation. Il s'agit de développer les emprises en pleine terre et la composante végétale dans tous les aménagements. C'est vrai dans les espaces déjà constitués, et d'autant plus pour les développements qui sont encore au stade de projets.

Les plantations participent à la composition de l'espace (alignements en accompagnement d'axes structurants, masques visuels, bandes plantées en limite), à la qualité du cadre de vie (agrément, ombrage, fraîcheur) et à la préservation de la biodiversité (sols perméables, trame verte urbaine).

SECTION 1
du giratoire du Forgeron à la rue Pierre de Coubertin



SECTION 2
de la rue Pierre de Coubertin à la rue de la 1^{ère} Armée



SECTION 3
de la rue de la 1^{ère} Armée à la rue Kléber



Esquisse de schéma directeur

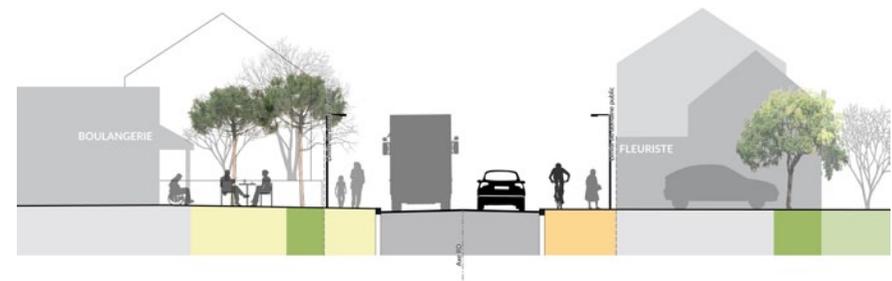
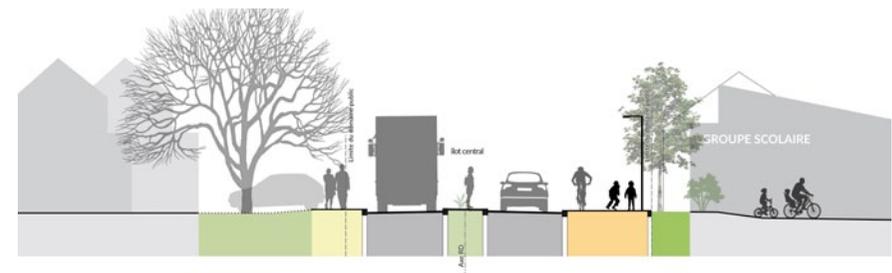
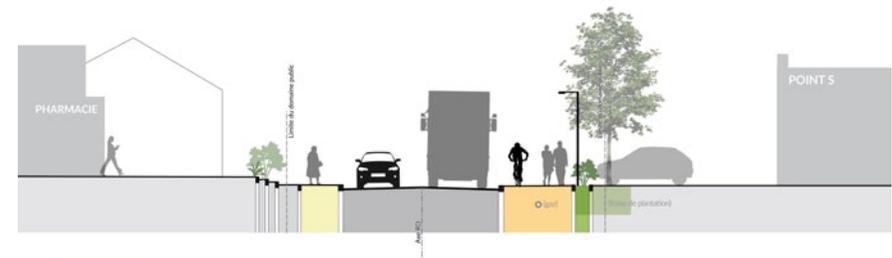
Le schéma directeur consiste en des principes pour la localisation et l'organisation spatiale des éléments de projet à l'échelle du secteur d'étude. Ces orientations sont décrites ci-après et représentées en plan et coupes de principe.

Pour des raisons pratiques et en accord avec la logique opérationnelle (phasage des travaux d'aménagement), le linéaire étudié a été divisé en trois sections (cf. repérage en page précédente).

La diversité des ambiances, les fonctions urbaines et les projets envisagés par la collectivité orientent vers des propositions différenciées, sans pour autant perdre de vue la nécessaire cohérence d'ensemble.

Principes communs à tout le linéaire

- Réduction de l'emprise de la chaussée (6,40 m) pour atténuer l'aspect routier et inciter à réduire la vitesse.
- Aménagement d'itinéraires continus pour les mobilités actives, dont une voie verte le long de la RD19, avec une largeur d'emprise confortable (minimum 3 m).
- Création de nouvelles traversées piétonnes de la RD19 et meilleure sécurisation.
- Renforcement de la dimension végétale de l'aménagement par des plantations là où c'est possible.
- Limitation de l'éclairage public à la voie verte et aux traversées piétonnes.



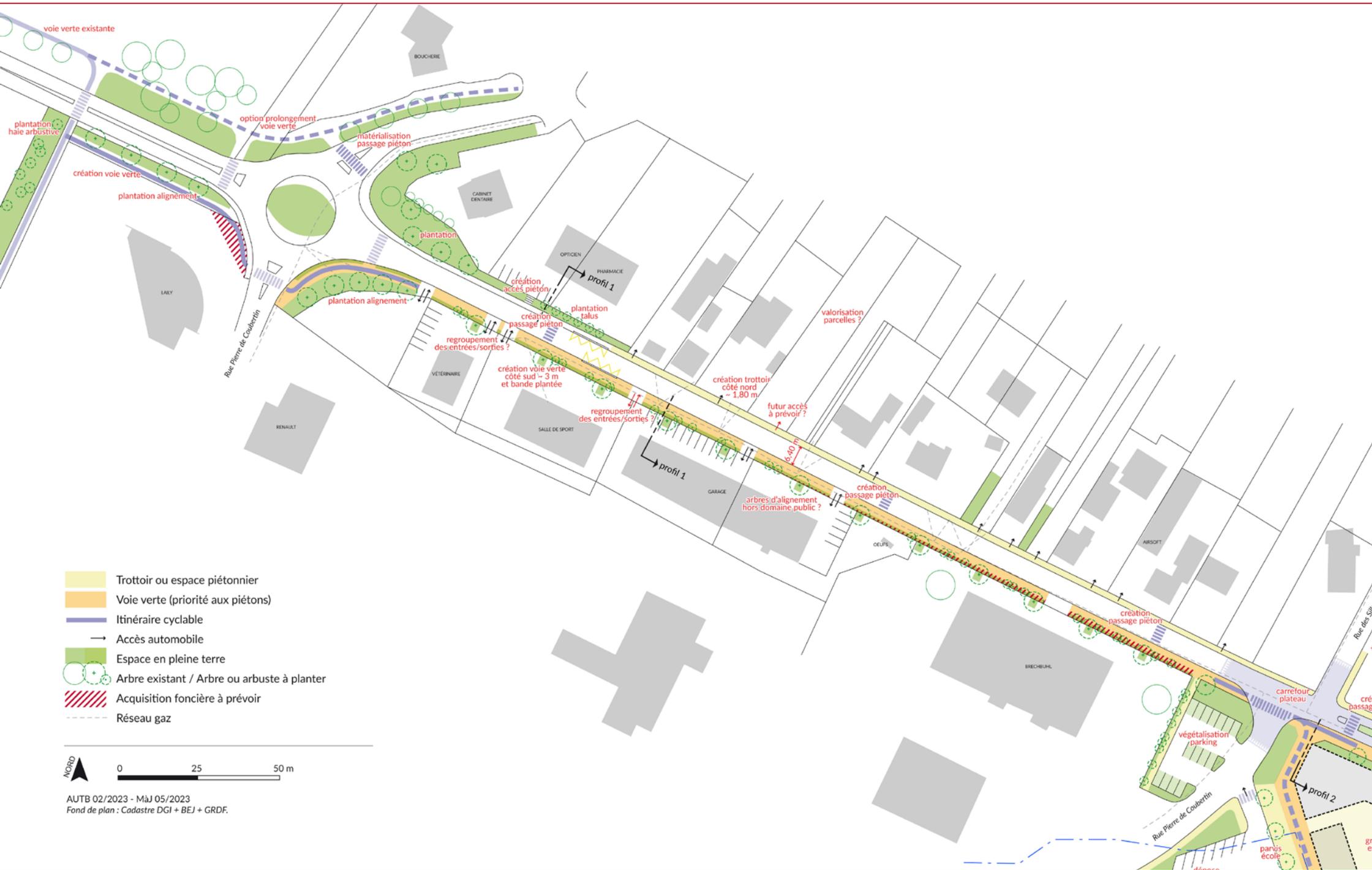
Principes propres à chaque section

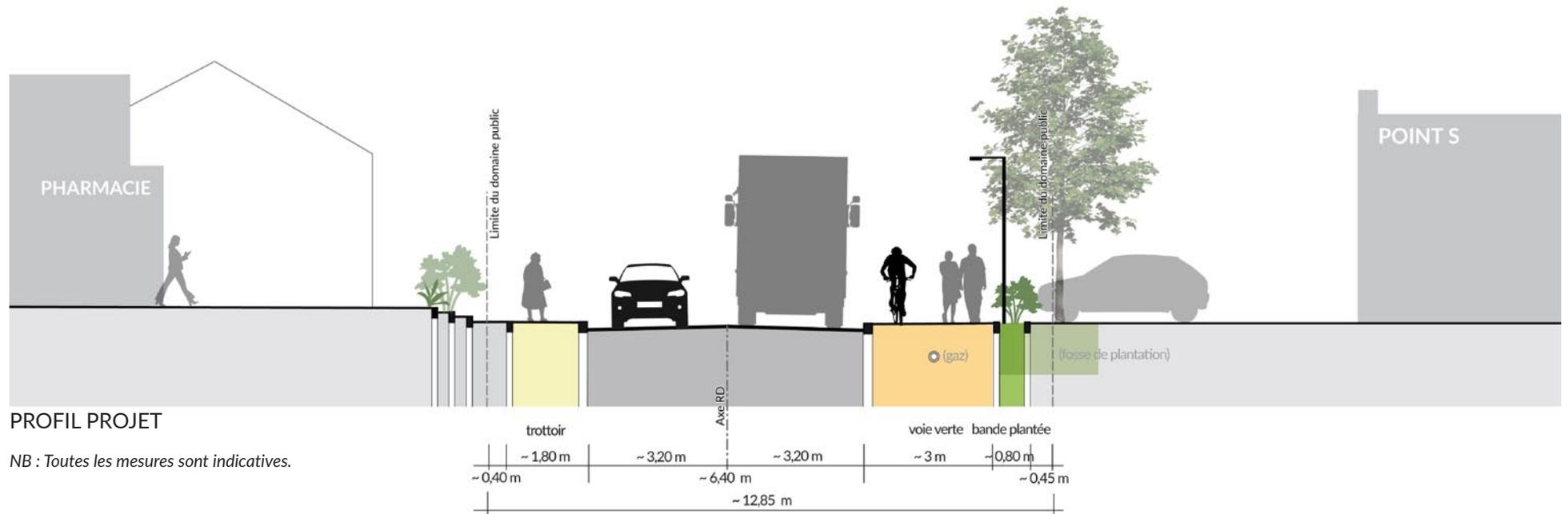
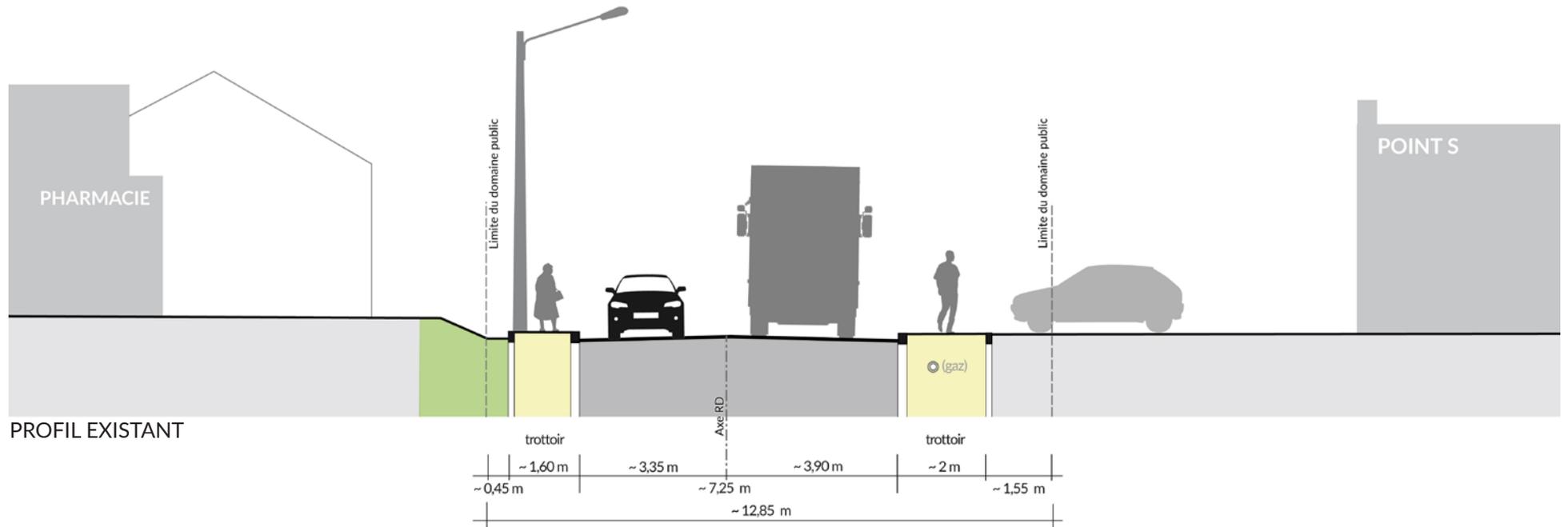
Section 1

du giratoire du forgeron à la rue Pierre de Coubertin

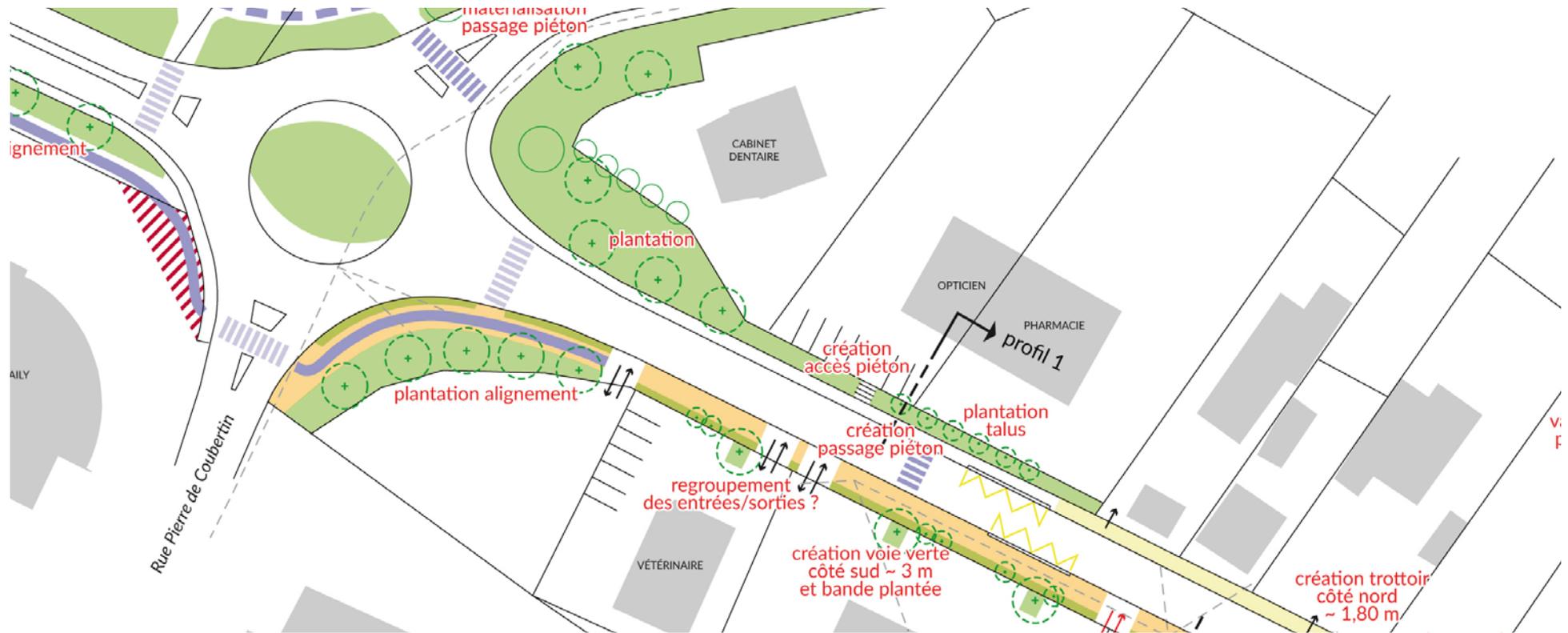
Cf. plan et profils pages suivantes

- À partir de la voie verte existante :
 - Création d'un embranchement cyclable côté sud de la RD19, au niveau du panneau d'entrée de la commune. **NB** : nécessite une acquisition foncière dans la courbe devant l'entreprise Laily.
 - Poursuite sous forme de voie verte (espace partagé piétons/cycles avec priorité aux piétons) du côté sud de la RD, permettant la desserte des commerces et services de cette section, puis barreau cyclable nord-sud à prévoir dans la zone des équipements sportifs.
- Renforcement des plantations en entrée de ville, sur les emprises disponibles de part et d'autre du giratoire du forgeron, pour rompre le linéaire routier et créer un effet de porte (arbres en alignement, haie arbustive, massifs et strate herbacée).
- Côté nord de la voie :
 - Élargissement du trottoir (environ 1,80 m)
 - Matérialisation d'un accès piéton direct vers le bâtiment pharmacie/opticien (quelques marches, cf. *profil de principe*) et plantation du talus.
- Côté sud de la voie :
 - Aménagement continu d'une voie verte d'environ 3 m de large et création d'une bande plantée marquant la limite public/privé (strate herbacée voire arbustive à faible développement racinaire, cf. *conduite de gaz enterrée*).
 - Création d'un alignement d'arbres en parallèle de la voie verte (cf. profil de principe). **NB** : foncier privé pour partie, nécessitant une acquisition ou une convention pour travaux et entretien par la collectivité.
 - Possibilité de regrouper les entrées/sorties de véhicules là où elles sont doubles actuellement (entre vétérinaire et salle de sport, entre salle de sport et Point S). **NB** : Le parking devant le garage et contrôle technique automobile semble empiéter sur le domaine public. Prévoir une rectification de la limite afin de réaliser un aménagement continu et conserver une largeur suffisante pour la voie verte.





NB : Toutes les mesures sont indicatives.



Exemple de giratoire arboré en entrée de ville (Rosporden)



Exemple de chaussée réduite, voie cyclable bidirectionnelle et plantations (Sermamagny)

photos Google

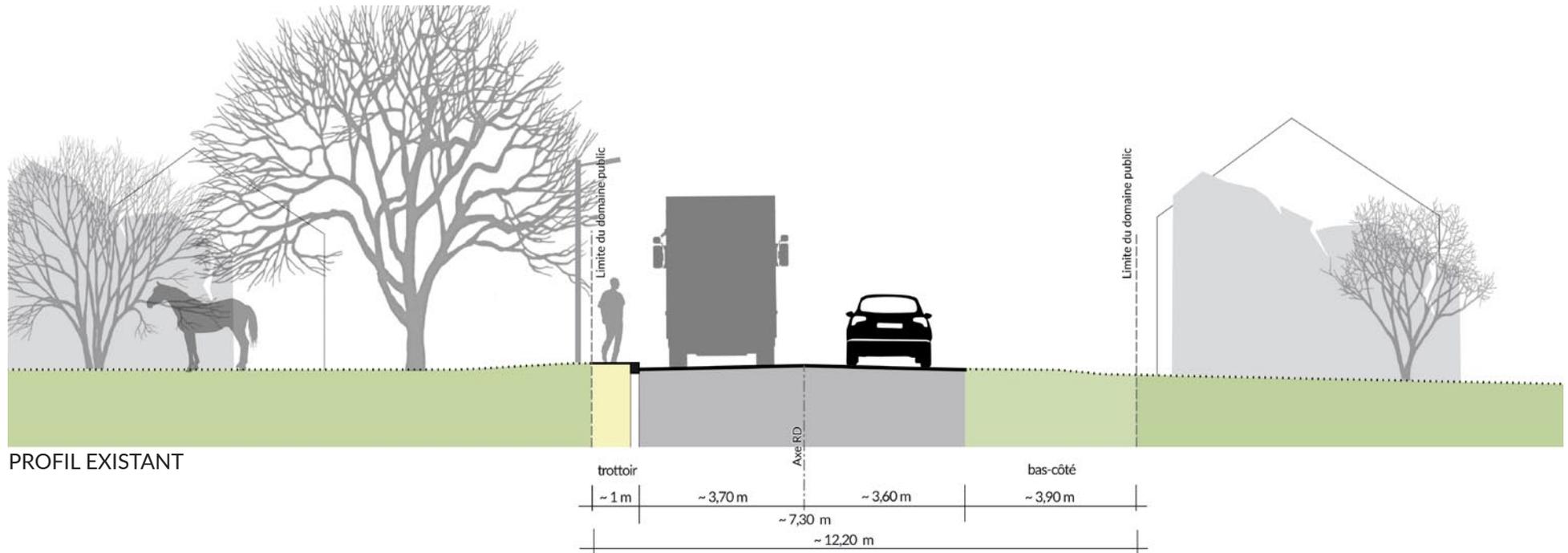
Section 2

de la rue Pierre de Coubertin à la rue de la 1^{ère} Armée

Cf. plan et profils pages suivantes

- Élargissement (pour une partie du linéaire de cette section) de l'emprise pour la voie et ses aménagements latéraux (nécessite une redéfinition foncière des terrains non bâtis de part et d'autre et la démolition des bâtiments en ruine).
- Traitement de deux intersections en carrefours à plateau surélevé qui intègrent les passages piétons de la route départementale :
 - Intersection avec la rue Pierre de Coubertin et la rue des Sillons (à élargir)
 - Intersection avec une seconde voie à créer pour la desserte du futur lotissement des Sillons, en continuité avec l'accès piéton au futur groupe scolaire et périscolaire.
- Entre ces deux plateaux, aménagement de chaussée en deux voies distinctes séparées par un îlot central végétalisé qui sert aussi de refuge pour des traversées piétonnes en deux temps (cf. profil de principe).
- Retour à une chaussée 'standard' (réduite à environ 6,40 m) entre la rue de l'Ancien abattoir et la rue de la 1^{ère} Armée.
- Côté nord, élargissement du trottoir à environ 2,20 m.
- Côté sud, poursuite de la voie verte (entre 3 m et 3,50 m de large).
- Création d'un barreau cyclable vers le sud, desservant l'intérieur du secteur des équipements sportifs et le futur groupe scolaire, puis rejoignant la voie verte existante le long du canal (par la passerelle existante ou un nouveau franchissement, voire via la rue du Moulin).
- Actions ponctuelles de végétalisation :
 - Linéaire devant la façade sur rue du groupe scolaire, dans la continuité de l'alignement proposé côté sud pour la section 1
 - Parvis devant l'entrée de l'école (actuel parking des tennis)
 - Désimperméabilisation des places de stationnement sur le parking rue Pierre de Coubertin
 - Beaux arbres existants à préserver côté nord, dont le grand noyer à l'angle d'une des maisons à démolir (cf. profils existant et de principe).
- Opportunité de création d'un nouvel arrêt de bus pour desservir le futur groupe scolaire et périscolaire et le futur quartier d'habitat. Ce nouvel arrêt intermédiaire serait localisé à environ 300 m de l'arrêt Pellerie (inchangé) et 300 m de l'arrêt Magny (déplacé dans la proposition d'aménagement, cf. section 3).





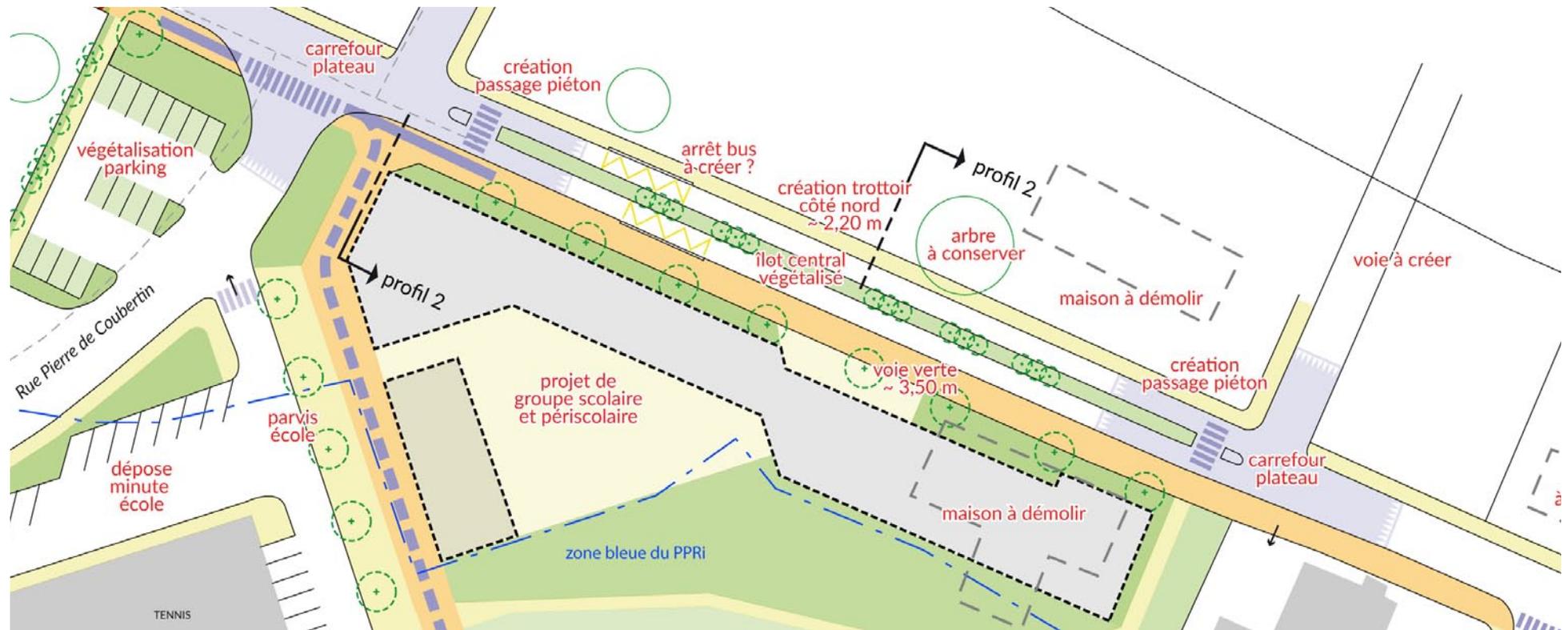


photo Google

Exemple de voie urbaine avec terre-plein central, plateau surélevé et voie verte (Trignac)



photo AUTB

Exemple de parking végétalisé avec liaison piétonne paysagée (Charlieu)

Section 3

de la rue de la 1^{ère} Armée à la rue Kléber

Cf. plan et profils pages suivantes

- Aménagement d'un carrefour à feux à la place du giratoire de la 1^{ère} Armée, permettant :
 - l'atténuation de l'actuel caractère routier en contexte de centre, au profit d'une image plus urbaine ;
 - un gain de place pour un aménagement cyclable confortable (maintien d'une largeur constante de l'ordre de 3 m pour la voie verte) ;
 - la redéfinition de la placette à l'angle nord-ouest du carrefour ainsi que l'élargissement des trottoirs et de la terrasse du bar, pour une richesse des usages de l'espace public.

- Poursuite de la chaussée réduite à environ 6,40 m.

- Côté nord, trottoir d'environ 2,20 m.
NB : idéalement, envisager une rectification de la limite de propriété (acquisition d'une bande de foncier) pour conserver une largeur de trottoir suffisante
 - au droit de la gendarmerie ;
 - au droit des parcelles AB 0361 et AB 0522.

- Côté sud, poursuite de la voie verte (environ 3,50 m de large).

- Traitement qualitatif de quelques points particuliers devant les commerces :
 - Suppression d'une partie du stationnement devant les façades (boulangerie, restaurant) pour aménagement de terrasses (cf. *profil de principe*)
 - Possibilité de regrouper les entrées/sorties de véhicules et le stationnement entre tabac, radiologue et boulangerie
 - Quelques places de stationnement à organiser pour le fleuriste (cf. *profil de principe*).

- Actions ponctuelles de végétalisation : opportunité de planter quelques arbres pour mettre en valeur des micro-espaces (emprises publiques ou privées) :
 - Placette à l'angle nord-ouest du carrefour de la 1^{ère} Armée
 - Surlargeur piétonne devant bar/coiffeur/pizzeria
 - Terrasse devant le restaurant
 - Parking du fleuriste
 - Petit alignement entre l'entrée du parking de la gendarmerie et l'espace devant la boulangerie.

- Poursuite de la voie verte dans la continuité le long de la RD19 et/ou vers le sud jusqu'à la voie verte via la rue Kléber.

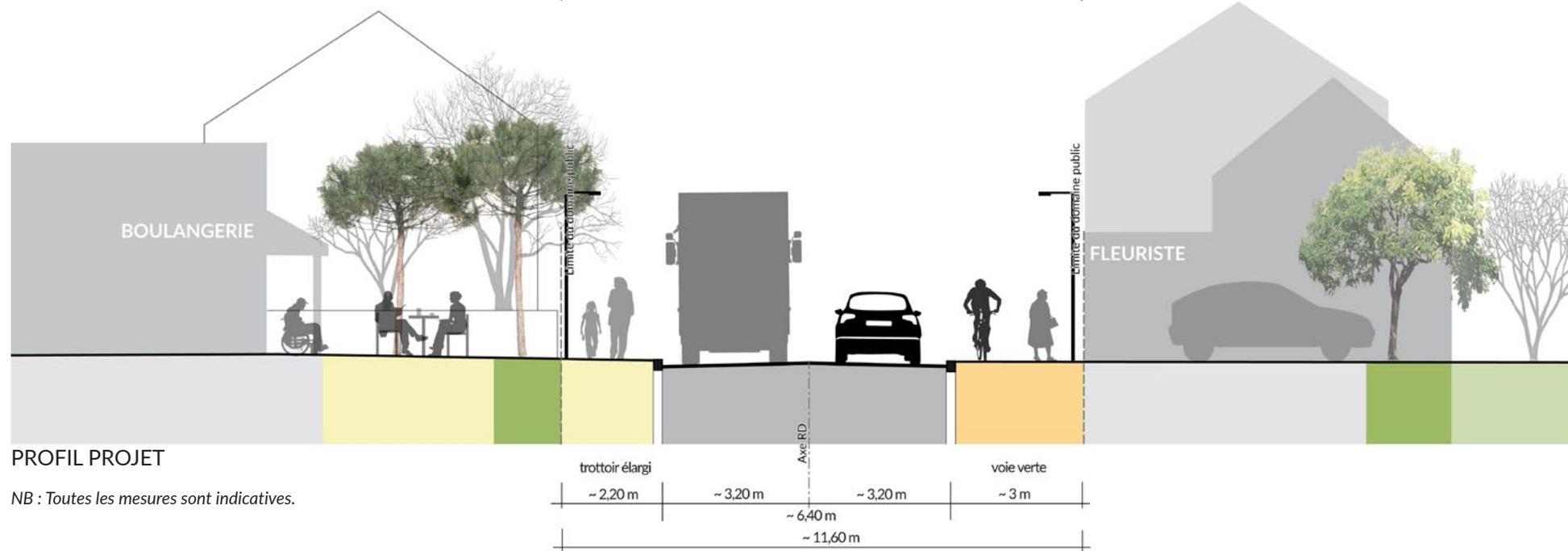
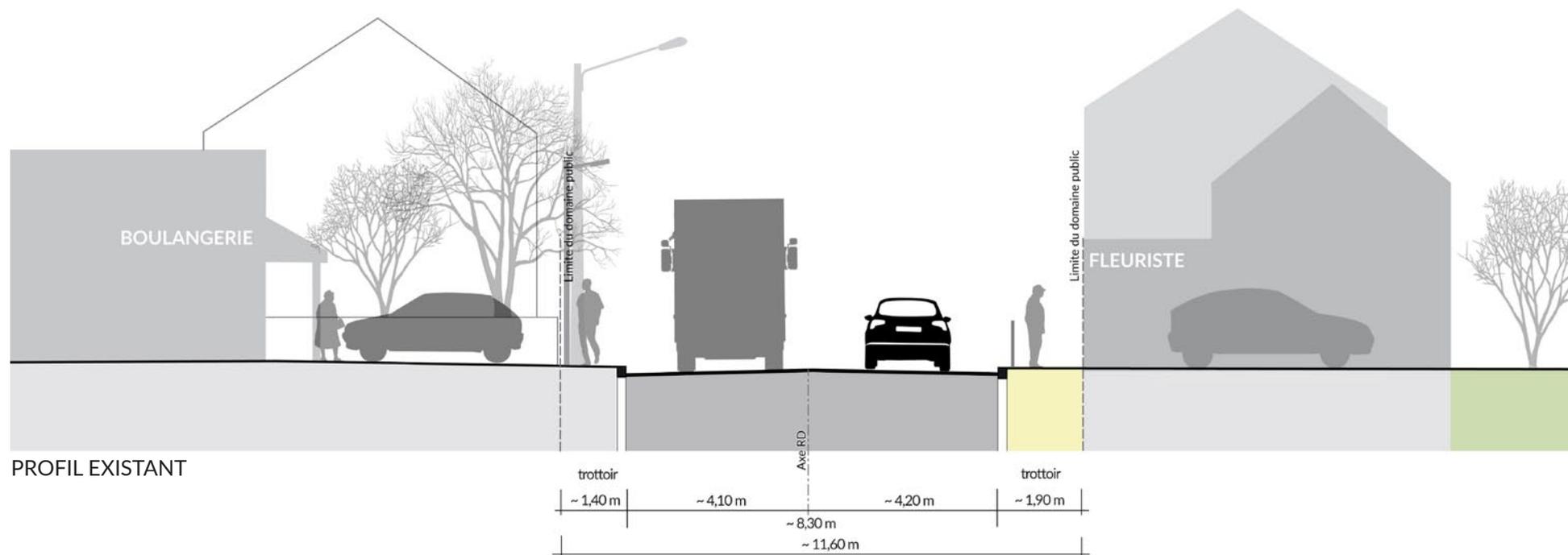


- Trottoir ou espace piétonnier
- Voie verte (priorité aux piétons)
- Itinéraire cyclable
- Accès automobile
- Espace en pleine terre
- Arbre existant / Arbre ou arbuste à planter
- Acquisition foncière à prévoir

NORD

0 25 50 m

AUTB 03/2023 - M&J 05/2023
Fond de plan : Cadastre DGI + BEJ.



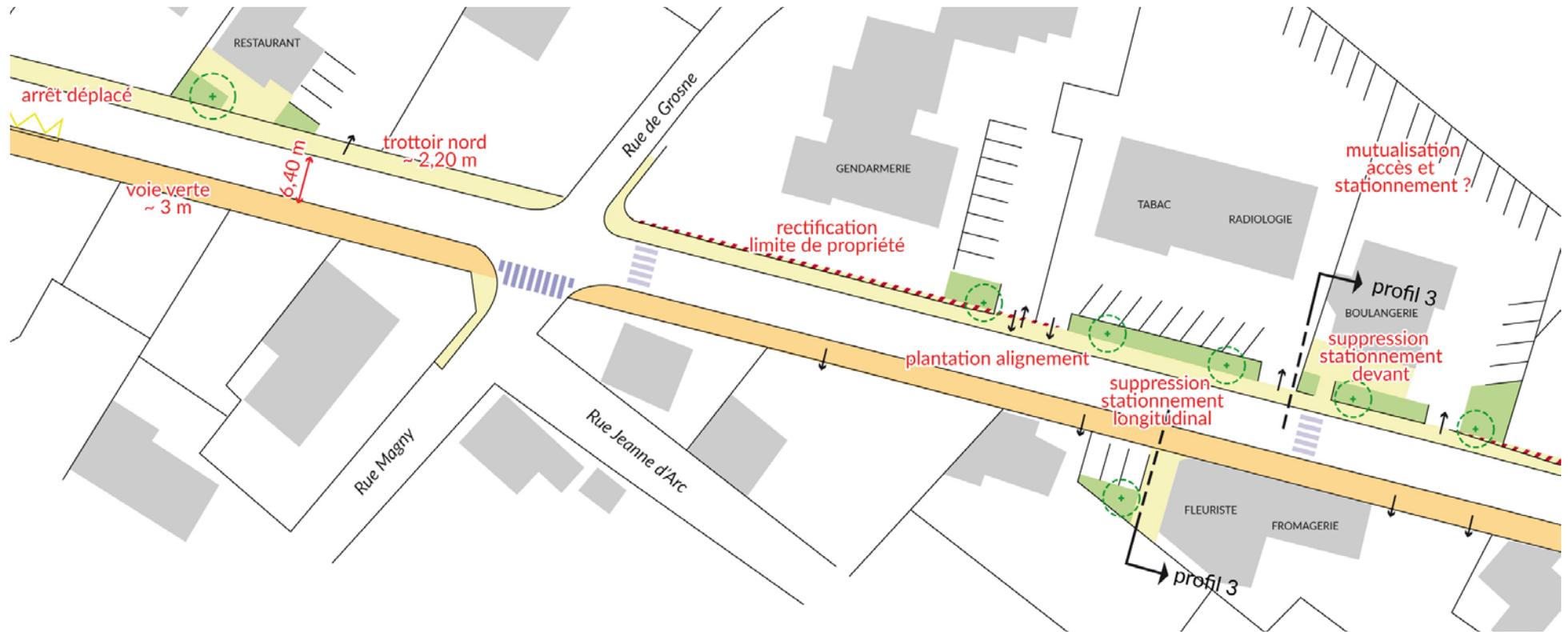


photo Google

Exemple d'aménagement de micro-espaces publics en traversée de bourg (Saulx)



photo DR

Exemple de placette avec terrasse commerciale (La Roquette sur Siagne)

3

FOCUS

Pistes pour encourager l'usage des mobilités actives

À l'échelle de la commune, cette partie propose cinq actions que la collectivité peut mettre en place « dès demain ». S'inspirant d'exemples et de bonnes pratiques en France, ces pistes non exhaustives relèvent d'une double approche : rendre la mobilité douce accessible et la rendre désirable.

Contexte

Les actions présentées dans cette partie peuvent se concrétiser à l'échelle de la commune et plus précisément dans la zone bâtie, là où la mobilité douce peut être entendue comme pratique quotidienne pour les déplacements utilitaires. Par défaut, toute la population est concernée mais des actions peuvent être ciblées vers les scolaires et les actifs. On compte 1 185 actifs travaillant à Grandvillars dont 256 qui y résident également (INSEE RP 2019). Les adeptes du cyclotourisme sont également concernés dans la mesure où la voie verte FrancoVéloSuisse traverse la commune.

La mobilité douce¹ englobe les modes de mobilités dits 'actifs' qui ne font appel qu'à la seule énergie humaine (marche à pied, vélo, trottinette, etc.) mais aussi tout moyen de mobilité, collectif ou individuel, contribuant à une baisse des émissions de CO₂. Plus précisément à Grandvillars, les actions ciblent les déplacements à vélo et à pied.

En agglomération, 40 % des trajets effectués en voiture font moins de 3 km ; en moyenne, un déplacement à pied dure 14 minutes, et à vélo 18 minutes².

Il apparaît nécessaire de rendre les modes doux accessibles mais aussi désirables ; les actions présentées ci-après englobent ces deux approches.

Rendre accessible la mobilité douce est une approche pragmatique, afin de rendre pratique la marche à pied et les autres modes : maximiser l'accessibilité et la sécurité de l'utilisateur.

Rendre désirable la mobilité douce renvoie plutôt à la valeur perçue, notamment les bénéfices gagnés à se déplacer en mode doux.

¹ <https://www.vie-publique.fr/eclairage/279082-transport-le-defi-ecologique-des-nouvelles-mobilites>
² Enquête Nationale Mobilités des personnes 2019

Action n°1 : Connaître les besoins des usagers : une concertation nécessaire

L'aménagement de cheminements doux sera efficace s'il correspond aux usages pratiqués par les habitants afin de répondre au mieux à leurs besoins.

Via la concertation (sondage, enquête, réunions) les habitants pourront s'exprimer sur ce sujet : les points noirs actuels dans la commune, les habitudes, les aspirations, qui possède un vélo, etc.

La concertation pourra cibler spécifiquement les articulations entre l'artère principale de Grandvillars et les autres voies, notamment au centre-bourg, ainsi que les relations entre les pôles générateurs de déplacements (écoles, équipements sportifs, réseau cyclable existant, etc.).

Action n°2 : *Mobility as a service* - quand la mobilité se met au service des usagers

Le concept de *Mobility as a service* (MaaS - management de la mobilité) est abordé dans la Loi d'Orientation des Mobilités promulguée en 2019. Cela consiste en l'utilisation d'une interface numérique unifiée qui offre à un utilisateur des services adaptés à ses besoins de mobilité.

Bien que le MaaS se doit d'être plutôt développé à une échelle plus grande qu'une commune (notamment à l'échelle d'une Autorité Organisatrice des Mobilités), l'outil peut être décliné à l'échelle de Grandvillars (via le portail citoyen du site de la mairie, ou sur une application mobile type Iliwapp® :

Plateforme web pour la participation citoyenne - Métropole de Bordeaux

https://participation.bordeaux-metropole.fr/participations-par-thematique?field_thematique_tid=21



Plateforme web pour la participation citoyenne - Briançon

<https://www.viaquisane.fr/>



Application mobile de communication à destination des communes et intercommunalités - Illiwap®

<https://www.illiwap.com/fr/notre-solution#presentation>



- Information sur des travaux d'entretien des cheminements doux dans la commune.
- Calcul d'itinéraires piétons/cyclistes pour rejoindre les points d'intérêts de la commune ou les événements organisés
- Communication autour d'événements liés à la mobilité douce (semaine européenne de la mobilité, semaine de la marche et du vélo, etc.)
- Information en temps réel du réseau Optymo et TER (notion d'intermodalité : se rabattre en mode doux vers un mode collectif). Localisation des arrêts Optymo, horaires des bus, coût + horaire des passages TER et coût.

Action n°3 : Encourager la pratique du vélo

Sur des trajets de maximum 5 km, le vélo peut remplacer la voiture à condition que l'utilisateur en possède un. Cela peut représenter un coût (achat, assurance, entretien).

Au-delà d'incitations financières qui peuvent être mises en place (cf. action n°5), des ateliers de réparation ponctuels ou itinérants peuvent être proposés à Grandvillars (au début du printemps par exemple). Ces ateliers pourraient être situés à côté d'une halte cyclable sur la FrancoVéloSuisse pour les cyclotouristes.

Il arrive qu'une mauvaise perception des distances et des temps de trajet décourage un utilisateur à emprunter son vélo car le sentiment premier est que cela va prendre trop de temps par rapport à la classique habitude de monter dans sa voiture, démarrer, rouler, stationner. À vélo, les étapes sont sensiblement les mêmes mais la perception de la durée du trajet peut décourager. Informer les potentiels usagers de la durée moyenne

d'un point A vers un point B, via un itinéraire sécurisé, permet d'atténuer ce ressenti.

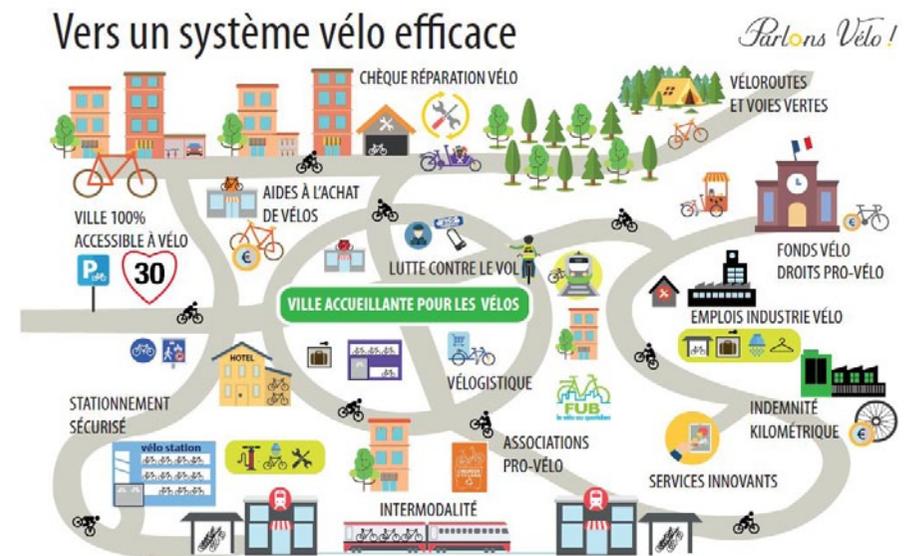
À titre d'exemple, la carte à l'échelle de Belfort « découvrez Belfort à vélo » indique les temps de parcours théoriques.

Un travail similaire peut être réalisé à l'échelle de Grandvillars, et une signalétique « temps de parcours à vélo / à pied / en voiture » peut être installée aux points stratégiques de la commune.



Plusieurs agglomérations ont déjà développé ce type de signalétique, à l'instar de la Métropole de Lyon pour la marche à pied.

La fédération française des usagers de la bicyclette a initié une campagne de communication autour du vélo et des villes accueillantes aux cyclistes :



Sources : www.FUB.fr - parlons-velo.fr - Inspiré de : Bundesministerium für Verkehr, Nationaler Radverkehrsplan 2002-2012

Quelques ateliers de réparation de vélos, itinérants

Danjoutin : <https://cliniqueducycle.blogspot.com/>

Sud de la France : <https://www.velofelie.com/>

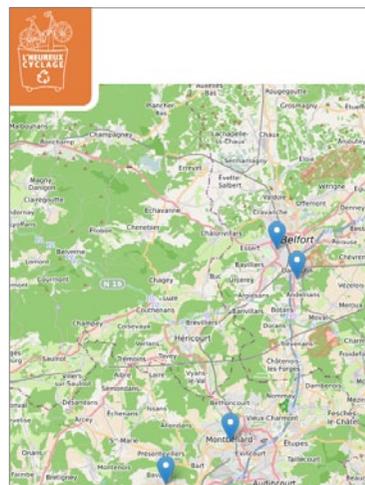
Nièvre : <https://cycles-up.fr/l-atelier-de-tom-reparateur-velo-intinerant>

Métropole de Bordeaux : <https://www.atelier-revi.com/>

Ateliers solidaires répertoriés par la Fédération française des Usagers de la Bicyclette (FUB) : https://www.heureux-cyclage.org/les-ateliers-en-france?afficher_region=Bourgogne-Franche-Comt%C3%A9#Bourgogne-Franche-Comt%C3%A9

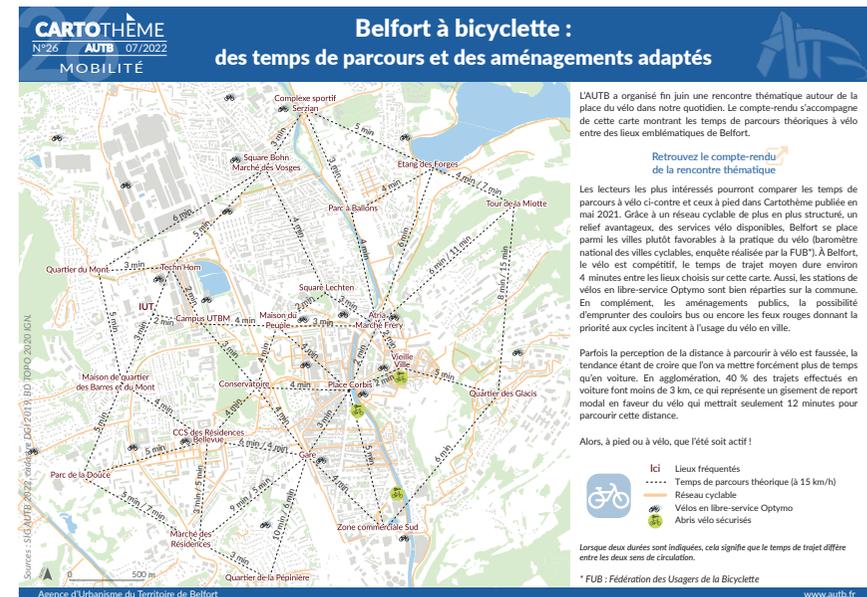


<https://cliniqueducycle.blogspot.com/>

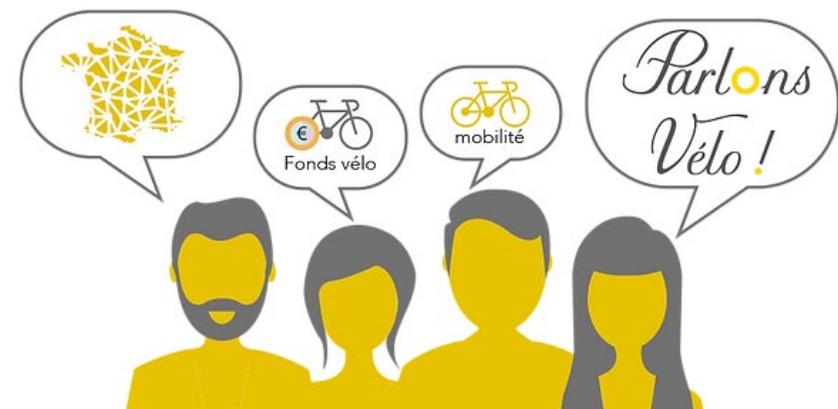


AUTB - Découvrez Belfort à vélo

http://autb.fr/doc/MAP_Cartotheme26_cyclabilite.pdf



FUB - campagne de communication autour du vélos et des villes accueillantes <https://www.parlons-velo.fr/vers-un-systeme-velo-efficace-et-fi>



Des ateliers pédagogiques à destination des scolaires sont organisés pour apprendre à circuler à vélo.

Toujours dans le cadre scolaire, le ramassage scolaire peut être organisé à vélo. Ce vélobus s'organise comme pour un bus scolaire : un accompagnateur formé « ramasse » les élèves parcourant le même itinéraire pour se rendre à l'école à vélo suivant un trajet et un horaire définis par l'ensemble des acteurs.

Du côté des entreprises, là aussi la pratique du vélo peut être encouragée. Par exemple, le programme Objectifs Employeur Pro-Vélo vise à accompagner des employeurs dans le développement d'une culture vélo afin de promouvoir la mobilité active à la fois pour les déplacements domicile-travail et pour les déplacements professionnels (se rendre à une réunion, se déplacer d'un site à un autre, etc.). Il s'agit du concept du vélotaf, anagramme reprenant le terme vélo, et taf signifiant travail. La multimodalité, qui consiste à utiliser plusieurs modes de transport pour un même trajet, est également à promouvoir au sein des entreprises, comme le fait de mettre son vélo dans le train.

Des échanges avec les principales entreprises de Grandvillars peuvent être organisés autour de cette question et des besoins des employés. À l'échelle de la commune, des événements en faveur du vélo peuvent être organisés, notamment :

- lors de la semaine européenne de la mobilité (chaque année au mois de septembre) qui a pour but de « challenger » les citoyens et les collectivités dans leur façon de se déplacer. Chaque édition a un thème spécifique qui promeut la mobilité durable.
- lors de la journée mondiale pour le vélo proposée par les Nations Unies chaque 3 juin, qui « permet aux collectivités d'organiser des promenades à vélo afin de fortifier la santé et le bien-être physiques et mentaux, ainsi que développer une culture du cyclisme dans la société. » <https://www.un.org/fr/observances/bicycle-day>

Action n°4 : Redonner de la place aux piétons

L'ADEME a publié un guide piéton³ afin de mettre les piétons « au cœur de la fabrique des espaces publics » avec plusieurs actions concrètes :

- Faciliter l'accès aux transports en commun en favorisant l'accessibilité et le séjour aux arrêts : c'est le cas pour la majorité des arrêts Optymo et la gare à Grandvillars mais il est toujours utile de communiquer sur ce sujet.
- S'appuyer sur les chemins ruraux et sentiers existants, qui sont d'ailleurs qualitatifs au Sud le long de l'Allaine, aux abords de la mairie, ou encore pour traverser la voie ferrée (rue Bruat).
- S'appuyer sur les déplacements scolaires et les activités des associations de marcheurs pour développer la pratique de la marche. Les déplacements scolaires vont être différents à la suite de la création du groupe scolaire à côté du complexe sportif. Ils sont donc à planifier dès les prémices du projet. Des pédibus peuvent être organisés notamment avec l'organisme Réseau Mille-pattes. Une association des marcheurs existe à Grandvillars, et se réunit toutes les semaines pour des marches soit « normales » soit sportives, sur des circuits établis autour de Grandvillars. Cette association réunit peut-être des volontaires pour mettre en place des pédibus à Grandvillars.
- Articuler les espaces publics et les espaces privés pour inventer une nouvelle forme d'espaces communs : via la requalification de la RD19 et un inventaire des délaissés, des bandes enherbées, etc., du foncier peut être libéré et réinvesti au profit de la marche à pied (ou, si l'espace libéré est ponctuel, pour un banc par exemple).

³ ADEME, octobre 2022 : A pied d'œuvre. Mettre les piétons au cœur de la fabrique des espaces publics, <https://librairie.ademe.fr/urbanisme-et-batiment/5998-a-pied-d-oeuvre-mettre-les-pietons-au-coeur-de-la-fabrique-des-espaces-publics-9791029720024.html>

Ateliers pédagogiques à destination des scolaires

Piste d'initiation à la pratique du vélo à Belfort :

<https://www.belfort.fr/actualites-109/nouveau-une-piste-d-initiation-a-la-pratique-du-velo-11750.html?cHash=ed4ff014f42dcd6b84e576cb1460a44d>

Programme national « savoir rouler à vélo » :

<https://www.sports.gouv.fr/savoir-rouler-velo-609>

<https://eduscol.education.fr/3230/le-savoir-rouler-velo>

Événement annuel Le P'tit Tour Usep :

<https://usep.org/index.php/2018/02/05/le-ptit-tour-usep-2018/>



Organiser un vélobus

<https://ecoles.provelo.org/services/a-lecole-en-velobus/>

Concept de vélotaf

<https://www.commeunvelo.com/velotaf-aller-travail-velo/>

Label employeur vélo

<https://employeurprovelo.fr/>



Le programme

Le programme, c'est quoi ?

Le programme Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV) est un programme CEE (Certificats d'Economies d'Energie) qui vise à accompagner **4500 employeurs dans le développement d'une culture vélo** au sein de leurs établissements. Il a pour vocation de répondre à un enjeu écologique fort, en accompagnant les employeurs dans la promotion de la mobilité active auprès de leurs salariés. Une aide financière prise en charge **par le programme permettra aux employeurs de déployer des équipements et services « pro-vélo »** pour les déplacements domicile-travail et professionnels de leurs collaborateurs, clients et fournisseurs.

- Fixer un taux d'au moins 50 % de la voie affectée aux modes actifs : les contraintes liées à la domanialité de la RD19 ne permettent pas d'atteindre ce taux, mais on peut s'en approcher via l'élargissement des trottoirs et tronçons cyclables.
- Travailler sur la qualité, la continuité et l'usage du sol en encourageant les continuités transversales, de façade à façade, en particulier sur les parcours au-delà de la RD19 : veiller à l'entretien des revêtements, augmenter le nombre de passages piétons sécurisés, éviter les obstacles pour les personnes à mobilité réduite, etc.

Action n°5 : Communiquer sur les avantages des mobilités douces

La liste des avantages des mobilités douces ci-dessous est loin d'être exhaustive mais balaye l'ensemble des enjeux sociétaux : avantages financier, sanitaire, environnemental.

Avantage financier : la marche à pied est gratuite, et la pratique du vélo moins chère que l'utilisation d'une voiture ou autre véhicule motorisé. Le budget alloué à la mobilité peut donc diminuer en augmentant la part des modes doux dans les déplacements quotidiens.

Des incitations financières (de la part de la collectivité ou des entreprises) peuvent aussi être proposées comme une participation à l'achat d'un vélo, d'un vélo à assistance électrique ou des équipements pour mieux pratiquer (équipement de pluie, antivol de cadre pour les arrêts-minute devant un commerce, casque, etc.)

Un service de location de vélo (courte durée en faveur des habitants ou longue durée en faveur du cyclotourisme) peut être réfléchi à l'échelle de la CCST et en collaboration avec le SMTC 90.

• Avantage sanitaire : Depuis 2002, date de la première recommandation diffusée dans le cadre du Programme National Nutrition Santé (PNNS), l'ensemble des français connaît les bienfaits de la marche sur la santé : réduction de la morbidité, amélioration de la qualité de vie et la longévité. La promotion de la pratique des modes doux et la mise en place d'infrastructures contribue alors à la santé publique.

• Avantage environnemental : diminuer la place de la voiture au profit des modes doux contribue à la baisse des émissions de CO₂. Cela a été particulièrement visible lors des périodes de confinement 2020-2021 où ATMO⁴ a enregistré une baisse des émissions de polluants grâce à la forte diminution du trafic routier. La qualité de l'air s'est vue améliorée et cela contribue également à une meilleure santé publique.

Grandvillars, via une plateforme de communication (comme évoquée dans l'action n°1) peut tout à fait promouvoir son souhait d'avoir une bonne qualité de l'air sur la commune et expliquer le lien entre déplacements motorisés et impacts environnementaux.

Des simulateurs d'empreinte carbone existent pour sensibiliser et acculturer l'habitant. L'empreinte carbone est calculée selon plusieurs catégories de la vie quotidienne dont le transport. Une fois qu'elle est calculée, des actions sont proposées pour la réduire. De manière plus fine, un outil permet aussi de connaître l'impact sur le climat d'objets et gestes du quotidien.

Cette connaissance de l'impact de nos habitudes – notamment de déplacements – sur l'environnement peut encourager l'utilisateur à les changer et pratiquer les modes doux de manière plus régulière.

⁴ ATMO, Air Climat Energie – acteurs de la santé environnementale – antenne Bourgogne Franche-Comté : <https://www.atmo-bfc.org/>

Organiser un pédibus

<https://reseauvillepattes.org/>



<https://blog.initiatives.fr/le-pedibus-pour-venir-a-l-ecole-12021>

Le réseau Mille-Pattes, une autre façon d'aller à l'école

Pour bouger malin, le Pédibus c'est bien !

Depuis quelques temps dans nos communes de drôles de tribus sillonnent les routes. Vous pouvez facilement les identifier, les plus grands portent des gilets fluorescents et guident des enfants à pied sur le chemin de l'école. Ce sont des **Pédibus** !

Un Réseau ! Pourquoi ?

Pédibus / Vélobus, Késako ?

Créer un Pédibus

Association des marcheurs de Grandvillars

<http://acclp.fr/MA.htm>

La prime vélo en France :

<https://www.citycycle.com/24711-faites-vous-aider-par-votre-commune-pour-obtenir-une-prime-velo-electrique/>

Simulateur d'empreinte carbone :

<https://www.gouvernement.fr/actualite/calculer-votre-empreinte-carbone>

Mon empreinte climat 🤖 ?

Pas de panique, on vous explique ce que c'est. La planète se réchauffe dangereusement, au fur et à mesure des gaz à effet de serre que l'on émet.

Ce test vous donne en 10 minutes chrono une mesure de votre part dans ce réchauffement.

[Passer le tutoriel](#)

Impact des gestes du quotidien sur le climat :

<https://impactco2.fr/>

Impact CO₂

Visualisez facilement une quantité de CO₂e

Entrez une quantité de CO₂e ci-dessous

2000 kg CO₂e

c'est autant d'émissions que pour fabriquer, consommer ou parcourir :

4 419 litres d'eau en bouteille ↑ Comparer	847 458 km en tgv ↑ Comparer	9 191 km en voiture ↑ Comparer
---	---	---

En panne d'inspiration ? Naviguez par catégories :

- Usage numérique
- Chauffage
- Transport
- Fruits et légumes
- Numérique
- Repas
- Habillement
- Mobilier
- Electroménager
- Loisirs

[Comprendre le CO₂e](#)

Les actions en faveur de la mobilité douces sont nombreuses, et complémentaires. Par nature, la mobilité est une thématique transversale dans l'aménagement du territoire et se doit d'être intégrée dans les projets urbains. À l'inverse des années 1970-1980 où la voiture était intégrée systématiquement au développement des territoires, il convient maintenant d'avoir une entrée « mobilités actives » quand on repense la ville : d'une simple signalétique à l'aménagement d'une voie verte en site propre, aucune action n'est à négliger.

Profiter de la requalification de la RD19, s'appuyer sur les infrastructures existantes (réseau cyclable, gare TER), s'entourer des acteurs locaux (associations communales, établissements scolaires et périscolaires, CCST, SMTC 90) sont autant de leviers pour le développement de la mobilité douce à Grandvillars.

Autres sources :

<https://www.univ-poitiers.fr/vivre-les-campus/qualite-de-vie/biodiversite/favoriser-les-mobilites-douces/>

<https://chairecitus.com/mobilite-douce/comment-encourager-la-mobilite-douce-aupres-des-utilisateurs-en-ville/>

<https://www.vie-publique.fr/eclairage/279082-transports-le-defi-ecologique-des-nouvelles-mobilites>

https://enroutepourlaplanete.com/?gclid=Cj0KCQjwr82iBhCuARIsAO0EAZzgCUcxS2WV0cp9a8Xt3USsTpYYwNgNyfQqyFXLcytBNMxC5Mj_rwaAnb8EALw_wcB

Dans le cadre du programme Petites Villes de Demain (2020-2026), l'agence d'urbanisme du Territoire de Belfort accompagne la Ville de Grandvillars dans la définition du projet de reconfiguration d'une partie de la traversée de la commune par la RD19.

Ce rapport d'étude comprend un état des lieux de la situation existante, un schéma directeur détaillant une stratégie d'aménagement, ainsi qu'un zoom sur l'encouragement de l'usage des mobilités actives dans la commune.

