

Aménagement d'une liaison cyclable entre Chèvremont et Pérouse

Étude pré-opérationnelle

Convention 2019

Maître d'ouvrage

Grand Belfort Communauté d'Agglomération

Support / Format

A4 / PDF - 36 pages

Référent / Contact

Hélène Kauffmann / hkauffmann@autb.fr

Conditions d'accès

nc.



Contexte de l'étude

Environ 10 kilomètres cyclables maillent déjà le territoire de Grand Belfort Communauté d'Agglomération.

Ce réseau cyclable est conçu en cohérence et complémentarité avec le réseau cyclable structurant départemental et de nombreuses connexions existent entre eux au niveau de la première couronne de l'agglomération : à Essert, Bavilliers, à Sermamagny (notamment au Malsaucy), Valdoie, Offemont, Danjoutin, Andelnans.

Au sein du réseau cyclable communautaire, 7 kilomètres de Véloroute ont été réalisés entre les communes de Sevenans et Chèvremont, sur le chemin dit « Stratégique ». Il permet de rejoindre la FrancoVéloSuisse et donc le réseau cyclable structurant à Sevenans.

Afin d'assurer un maillage cyclable périurbain continu, le GBCA souhaite assurer le prolongement de cette infrastructure vers Belfort, via la commune de Pérouse, appelé le « bouclage nord ».



Contenu et enseignements

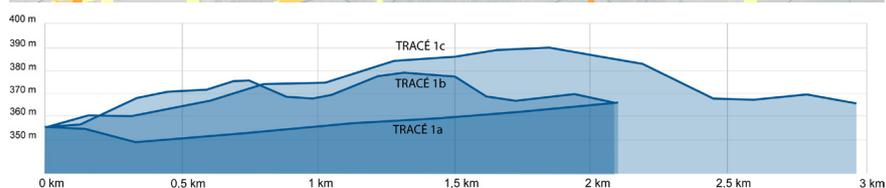
À partir de données INSEE et issues d'études de l'AUTB, des hypothèses d'usagers potentiels ont été énoncées dans l'étude. Plusieurs dizaines d'actifs utilisent aujourd'hui la voiture pour aller à Belfort ; ils sont alors susceptibles d'utiliser le « bouclage nord » pour se rendre au travail.

S'en suit une description technique des différents tracés envisageables permettant de les comparer afin d'éclairer le choix de l'itinéraire à réaliser. Pour chacun des tracés étudiés, sont représentés :

- une carte et un profil altimétrique du tracé ;
- une série de vues représentatives des lieux traversés (les vues sont localisées sur la carte et sur le profil) ;
- des indicateurs de distance, temps de parcours, point bas, point haut, dénivelé et pente ;
- une description pratique de l'itinéraire dans le sens Chèvremont - Belfort ;
- des informations sur la nature des voies empruntées, leur largeur, l'état de leur revêtement ;
- les principales intersections rencontrées ;
- une description des paysages, ambiances et vues sur le parcours ;
- les éventuels points particuliers dignes d'intérêt ;
- enfin une synthèse des atouts, limites et opportunités liés au tracé.

Des variantes à certains tracés sont possibles, elles sont évoquées en dernier.

L'étude sera affinée avec l'affichage des coûts par aménagement courant 2020.



	ATOUS	OPPORTUNITÉS	FAIBLESSES	MENACES
Tracé 1a	Tracé direct	Desserte du village-rue Sécurisation de la RD	Acquisitions foncières à réaliser	Trafic automobile
Tracé 1b	Éloigné du trafic routier Peu d'acquisitions foncières	Passage par l'ENS	Relief très variable	Sentiment d'isolement voire d'insécurité en forêt
Tracé 1c	Éloigné du trafic routier Peu d'acquisitions foncières	Valorisation du patrimoine militaire	Tracé long et dénivelé Long passage en forêt	Potentielle zone humide
Tracé 2a	Tracé direct	Desserte du village-rue Poursuite des aménagements urbains	Acquisitions foncières à réaliser	Trafic automobile
Tracé 2b	Éloigné du trafic routier Peu d'acquisitions foncières	Desserte du récent lotissement Potentiel aménagement urbain sous l'A36	Tracé plus long que le 2a Nuisances sonores liées à l'A36	Qualité de l'air médiocre liée à l'A36