

La mobilité

Un territoire est traversé par des flux de déplacements motorisés ou non, pour des usages variés : travailler, étudier, accéder aux lieux de culture et de loisirs.

Ces déplacements occupent l'espace en matière de voirie et de stationnement, et peuvent occasionner des nuisances. À cela s'ajoutent le coût, les consommations d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre et de particules. L'ensemble de ces paramètres influent sur la qualité du cadre de vie et les choix résidentiels.

Le PLUi se saisit de cette thématique afin de prendre en compte tous ces facteurs pour passer de la contrainte au projet.



Un bon maillage routier

Le réseau routier de la CCVS se structure autour de deux grandes artères, la RD465 (axe Nord-Sud et située à l'Ouest) et la RD83 (axe Nord-Est – Sud-Ouest, située à l'Est de la CCVS). Ces deux axes sont reliés par d'autres routes départementales telles que la RD12, RD2 ou la RD25. Elles densifient le maillage des liaisons interdépartementales et permettent par exemple la liaison entre Giromagny et Rougemont-le-Château. Elles desservent la majorité des communes de la CCVS. Ces départementales principales donnent l'accès aux grandes infrastructures structurantes du département, comme l'autoroute A36, la Gare TGV de Meroux-Moval ou la Gare de Belfort.

D'autres routes départementales secondaires et l'ensemble du réseau routier communal finissent de mailler le territoire, assurant la liaison entre les communes et au sein-même des communes (liaisons inter-quartiers par exemple).

Des axes principaux très sollicités

Le Conseil Départemental du Territoire de Belfort effectue des comptages du trafic routier, mettant en évidence la notion de routes départementales principales et secondaires. Le trafic est jugé fluide sur l'ensemble de l'intercommunalité mais des points noirs sont relevés sur la RD465 à l'approche de l'agglomération Belfortaine et sur la RD83, à proximité des échangeurs autoroutiers.

La place des poids-lourds n'est pas à négliger car la CCVS est un territoire stratégique pour atteindre l'Alsace depuis la Haute-Saône et le réseau départemental permet aux poids-lourds d'éviter le péage de Fontaine de l'A36. Passer par la CCVS permet à ces véhicules de transiter efficacement sans avoir à payer l'A36. À noter également la présence d'entreprises au sein de la CCVS (carrière de Lepuix, Reydel) utilisant les poids-lourds comme transports principaux de marchandises.

Le trafic influe évidemment sur les nuisances sonores et la carte ci-contre rend compte des tronçons impactés par le bruit. On retrouve alors trois départementales principales (RD465, RD12, RD83) qui desservent les communes principales de l'intercommunalité (Chaux, Giromagny, Rougegoutte, Etueffont, Lachapelle-sous-Rougemont, etc.)

À gauche : carte du trafic routier (CD90) / aménagements au centre d'Anjoutey (AUTB)

Une accessibilité inégale aux grands équipements et aux zones d'emplois

Les temps d'accès aux grandes infrastructures et aux communes d'emplois (vecteurs de mobilité) peuvent être des indices de qualité de la desserte et de la situation de ce territoire par rapport au reste du département. Ainsi, il est intéressant de connaître l'accessibilité des communes de la CCVS aux grandes infrastructures du Territoire de Belfort. On observe alors une inégalité d'accès à ces infrastructures selon le point de départ dans la CCVS.

Les grandes infrastructures du Territoire de Belfort sont l'A36, la Gare TGV située à Meroux-Moval et le centre-ville de Belfort. Pour l'ensemble des communes de la CCVS les temps d'accès sont les suivants :

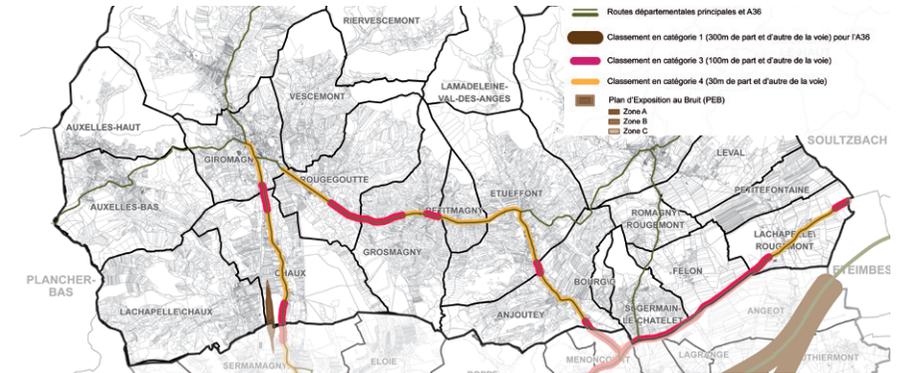
- 18 minutes est le temps moyen d'accès à l'autoroute A36.
- 37 minutes est le temps d'accès le plus long et 5 minutes est le temps d'accès le plus court pour atteindre l'A36.
- 29 minutes est le temps moyen d'accès à la gare TGV.
- 47 minutes est le temps d'accès le plus long et 20 minutes est le temps d'accès le plus court pour atteindre la gare TGV.
- En moyenne, les habitants de la CCVS mettent 25 minutes pour atteindre le centre-ville de Belfort.

Il est intéressant de regarder également les déplacements des actifs et leurs temps de parcours en se concentrant sur les zones d'emplois principales.

- 63 % des flux sortants (2 603) se font en direction du Grand Belfort dont 62 % de ces flux directement vers la commune de Belfort.
- 11 % des flux sortant (426) se font vers l'agglomération du Pays de Montbéliard dont 68 % vers les communes de Montbéliard (127) et Sochaux (162).

Temps d'accès aux zones d'emplois de proximité externes à la CCVS :

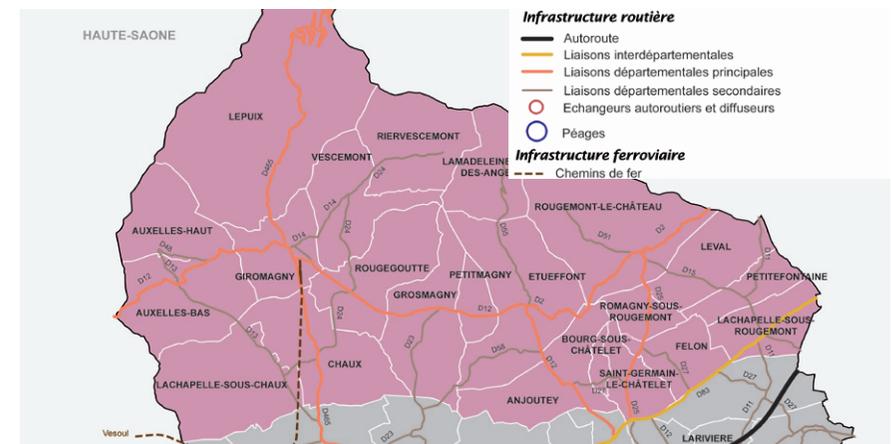
- 20 minutes est le temps moyen d'accès à Belfort.
- 30 minutes est le temps moyen d'accès à Sochaux.
- 36 minutes est le temps moyen d'accès à Montbéliard
- 45 minutes est le temps moyen d'accès à Mulhouse.
- 1 h 03 est le temps maximal d'accès à Mulhouse.
- 31 minutes est le temps d'accès le plus court à Mulhouse.



Tronçons routiers impactés par le bruit (AUTB 2017)



Giromagny : limitation de vitesse et trafic poids lourd (AUTB / APCE DDT90)



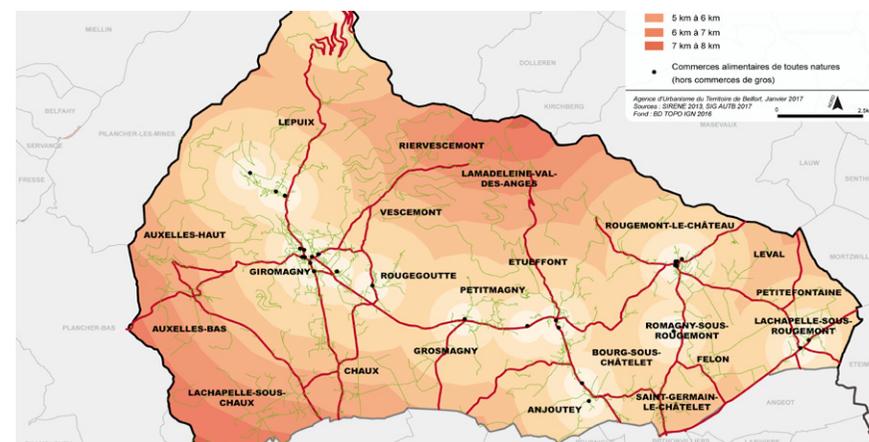
Infrastructure routière et ferroviaire (AUTB 2017)

Une bonne accessibilité aux équipements et services de proximité

Pour l'ensemble de la population, l'accessibilité aux services et aux équipements est très importante.

Ainsi les commerces alimentaires se concentrent au niveau des routes départementales, ceux destinés à la beauté sont répartis équitablement sur le territoire, les activités de loisirs sont situées dans les communes principales (Rougemont-le-Château, Giromagny, Etueffont), les services de santé sont moins présents et situés sur les axes principaux. Enfin, les services sociaux sont eux aussi répartis de manière homogène.

Ainsi, les habitants sont relativement proches de l'ensemble des services et le territoire semble bien pourvu en termes d'équipements. Ces services se trouvent très souvent à moins de 6 kilomètres, ce qui est intéressant pour développer une mobilité de proximité.



Distance d'accès aux commerces alimentaires (AUTB 2017)

Des capacités de stationnement adaptées aux usages

La loi ALUR impose la réalisation d'un inventaire précis et détaillé de l'offre en stationnement public. Cela concerne l'ensemble des parcs ouverts au public, c'est à dire les surfaces principalement dévolues au stationnement accessibles librement (incluant les parkings liés aux surfaces commerciales), pour les automobiles, les voitures hybrides/électriques, les deux-roues, les places de covoiturage.

Cet inventaire permet de connaître les besoins en matière de stationnement et de déterminer les enjeux qui en découlent.

Dans la CCVS, l'offre en stationnement public dépend principalement de la taille de chaque commune et des services qu'elle possède.

Dans les communes disposant d'un grand nombre d'emplacements, l'offre de stationnement se situe au niveau des commerces, des services de santé, des services publics et des logements réalisés par l'Office National de l'Habitat. L'ensemble des communes possèdent des stationnements pour accéder aux mairies, aux écoles, aux églises et aux salles polyvalentes.

Les communes ne disposant pas ou peu de services, possèdent peu de places de stationnement, mais cela correspond aux besoins dans ces secteurs résidentiels avec beaucoup d'habitat individuel possédant leur propre place de stationnement.

| Communes | Nombre total de places estimées | Communes | Nombre total de places estimées | Communes | Nombre total de places estimées |
|---------------|---------------------------------|----------------|---------------------------------|---------------|---------------------------------|
| Anjoutey | 167 | Grosmagny | 105 | Riervescemont | 11 |
| Auxelles-Bas | 24 | Lachapelle/C | 30 | Romagny/R | 10 |
| Auxelles-Haut | 17 | Lachapelle/R | 178 | Rougegoutte | 200 |
| Bourg-s-C | 21 | Lamadeleine | 6 | Rougemont-C | 282 |
| Chaux | 185 | Lepuix | 600 | St-Germain | 58 |
| Etueffont | 352 | Leval | 8 | Vescemont | 10 |
| Felon | 31 | Petitefontaine | 10 | TOTAL | 2829 |
| Giromagny | 500 | Petitmagny | 24 | | |

Le nombre de place de stationnement est une estimation, d'une part car selon les communes, ce nombre est en constance évolution, et d'autre part car certains parkings ne sont pas matérialisés (une fourchette de places est alors estimée). L'inventaire détaillé rue par rue est disponible en annexe du rapport de présentation.



Parking de la mairie à Grosmagny et parking de l'EISCAE à Etueffont (AUTB)

Des modes alternatifs à la voiture individuelle à développer

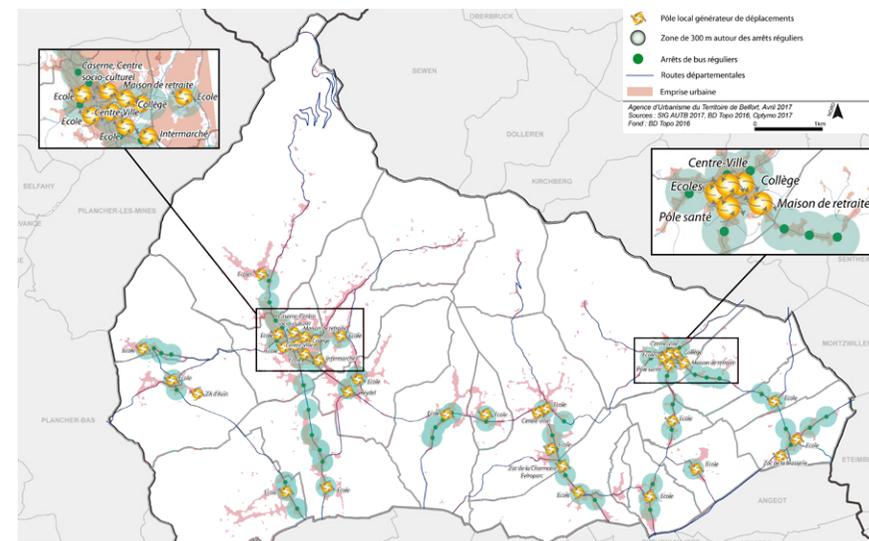
Le service Optymo géré par le Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort dessert la CCVS avec plusieurs lignes de bus secondaires. Les fréquences sont parfois faibles et selon les communes, le service peut sembler inégal. Ainsi beaucoup d'habitants ne sont pas directement desservis. Cependant les pôles générateurs de déplacements sont facilement accessibles en bus.

Une voie ferrée dessert la CCVS entre Evette-Salbert et Giromagny, via Sermamagny et Chauv. Elle est uniquement destinée au fret. Les matériaux de la carrière de Lepuix sont transportés en camion entre Lepuix et Giromagny avant d'être transportés en train. Cela représente un tiers de la production de matériaux éruptifs ; le reste étant transporté entièrement en camion. Deux trains par jour font ce trajet.

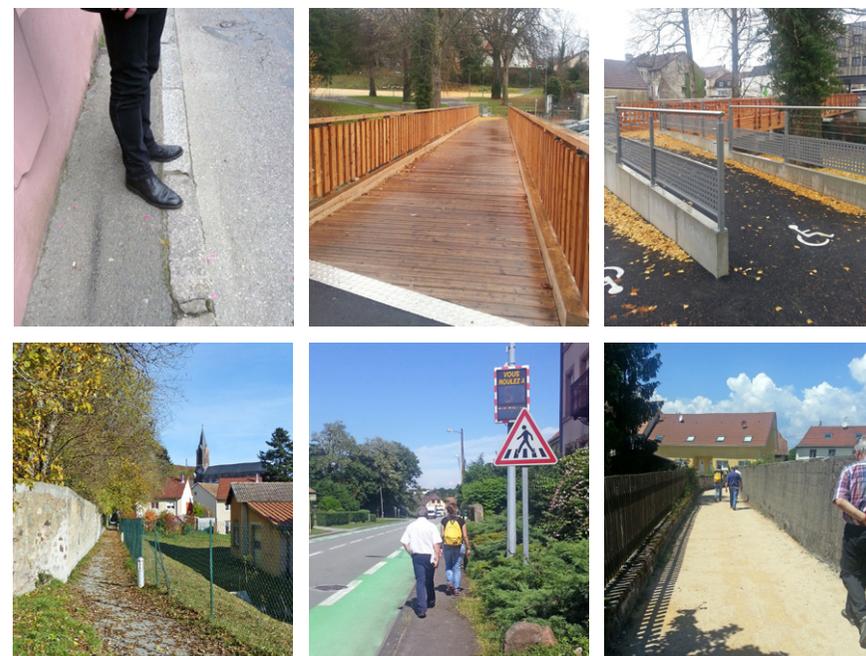
Un itinéraire cyclable est en cours de réalisation dans le cadre du schéma départementales des pistes cyclables (en révision). Il reliera le Malsaucy à Giromagny et prolongera la piste existante entre Belfort et le Malsaucy. D'une longueur de 8 km, cet itinéraire sera aux trois-quarts en site propre, le reste empruntant des voies communales à faible trafic.

Ponctuellement, des sections aménagées au niveau communal complètent et enrichissent cette infrastructure principale, mais le réseau est encore loin d'être très développé à l'échelle intercommunale.

Enfin, il faut porter une attention particulière aux connexions piétonnes dans les centres-bourg et particulièrement dans les communes équipées de services et commerces. De nombreux chemins d'usage existent, mais on note qu'ils sont peu mobilisés dans les projets, alors qu'ils pourraient participer à un maillage fin du territoire pour les déplacements de proximité.



Desserte en transports collectifs (AUTB 2017)



Aménagements pour les modes doux à Giromagny (en haut) et à Rougemont et Lachapelle-sous-Rougemont (en bas) (AUTB / APCE DDT90)

La mobilité

ATOUTS

- Un bon maillage routier et une circulation fluide dans l'ensemble.
- Des temps d'accès satisfaisants aux pôles de services.
- Une proximité des grands axes pour la partie Est.

FAIBLESSES

- Domination de la voiture individuelle pour pallier le manque de transport en commun.
- Stationnement qui nuit parfois à la qualité de l'espace public.
- Routes non adaptées aux camions et circulation problématique en hiver.
- Déficit de liaisons douces et pistes cyclables.
- Nuisances sonores.

OPPORTUNITÉS

- Piste cyclable départementale Giromagny - Malsaucy - Belfort.
- Réflexion engagée par la CCVS sur le covoiturage et les liaisons douces.
- Réappropriation des chemins d'usage.

POINTS DE VIGILANCE

- Prise en compte du vieillissement de la population dans les politiques de mobilité.
- Nuisances liées à la circulation de la montée du Ballon d'Alsace.

PRINCIPAUX ENJEUX IDENTIFIÉS

- La réduction des **nuisances sonores** et la prise en compte du bruit dans la délimitation des nouvelles zones d'habitat.
- Le développement du **report modal** pour les déplacements fonctionnels.
- La consolidation des **pôles de services et d'équipements** à l'échelle communale.
- La poursuite de la réalisation d'**aménagements sécurisés pour modes doux** pour accéder aux services.
- La promotion de la **mutualisation des moyens de transport** ('vélibs' ruraux, covoiturage, autopartage...).
- La création et l'équipement de stationnement spécifiquement adapté aux **nouvelles mobilités**.
- L'amélioration qualitative des **aires de stationnement** en général.
- Le développement des **liaisons cyclables** intra et inter-villages.
- La mise en place d'un **plan de mobilité rurale**.

