

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT



CONTRAT  
«vélo pour la ville»



---

«des pistes cyclables pour  
le Pays de l'Automobile»

---

**DOSSIER  
DE  
CANDIDATURE**



**DES PISTES  
CYCLABLES  
POUR LE PAYS  
DEL'AUTOMOBILE**



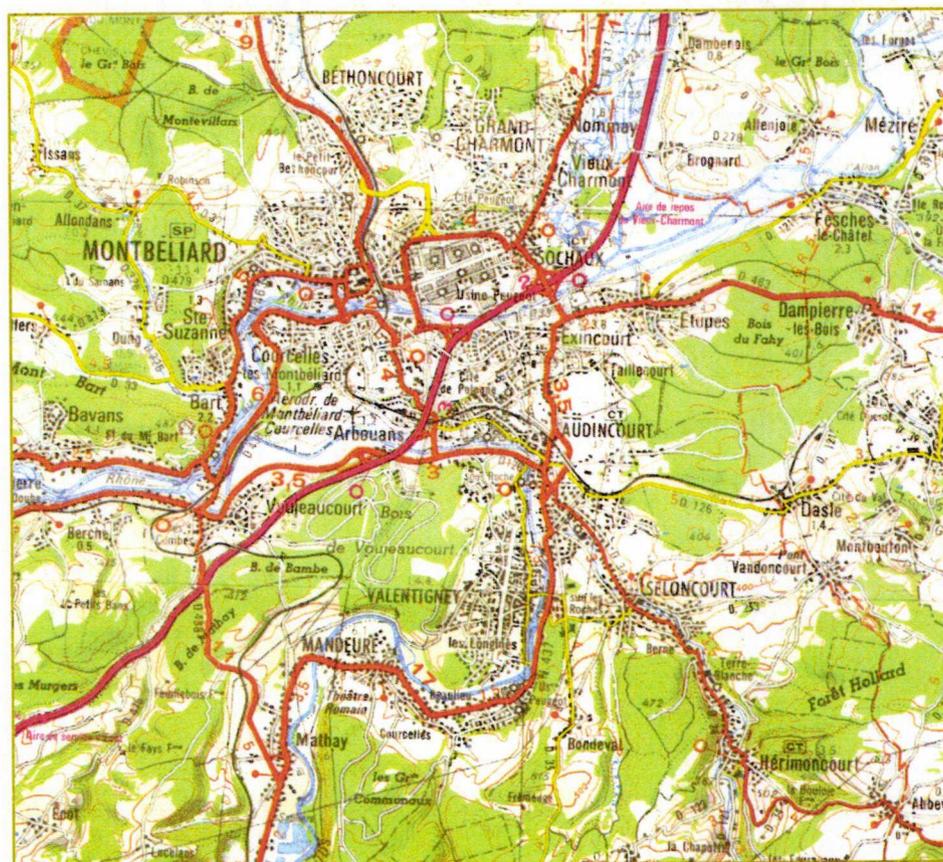
# Le District Urbain du Pays de Montbéliard : le DUPM



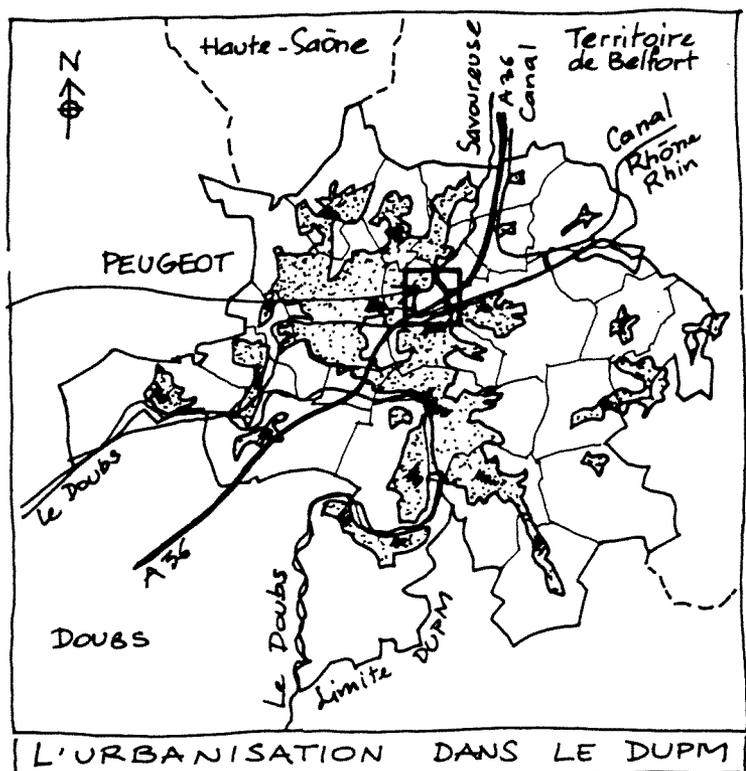
## Le DUPM :

Le District Urbain du Pays de Montbéliard regroupe 25 communes depuis 1959.

Communes	25
Population totale	120 787
Nombre d'emplois	63 666
Population active totale	52 616
Actifs ayant un emploi	46 739
Résidences principales	43 902
Superficie totale (ha)	14 812
dont :	
8 653 d'espaces naturels et agricoles	
6 159 d'espaces urbanisés	
Densité de population (hab/km <sup>2</sup> )	825
Etrangers	16 852
Taux de chômage (Insee RGP90)	11,2



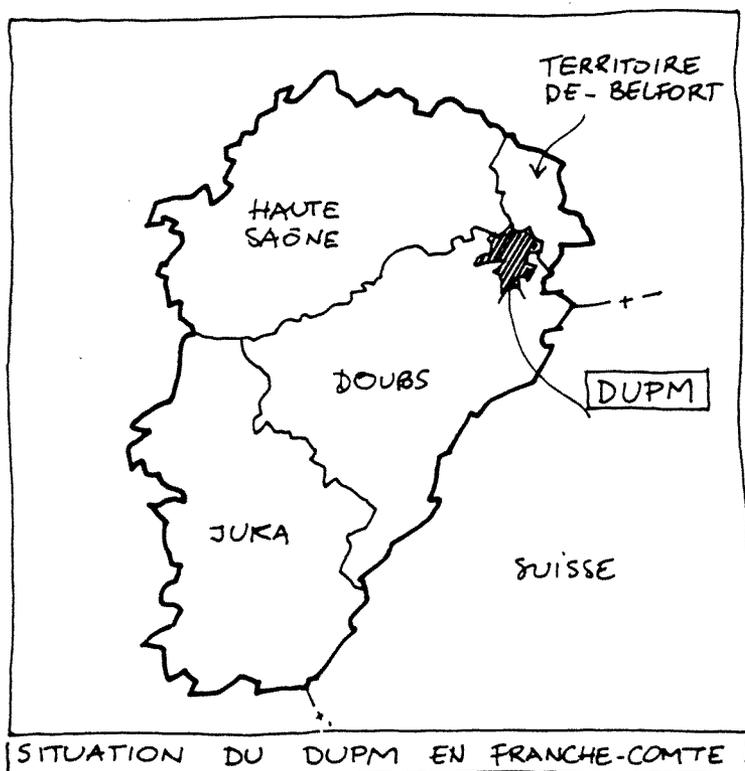
# A - BREF DESCRIPTIF DU PAYS DE MONTBÉLIARD



Le Pays de Montbéliard est composé de 25 communes, de taille très diverse, allant de 29 000 à 424 habitants. Ces communes se sont regroupées au sein d'un DISTRICT, dit District du Pays de Montbéliard (DUPM) depuis 1959.

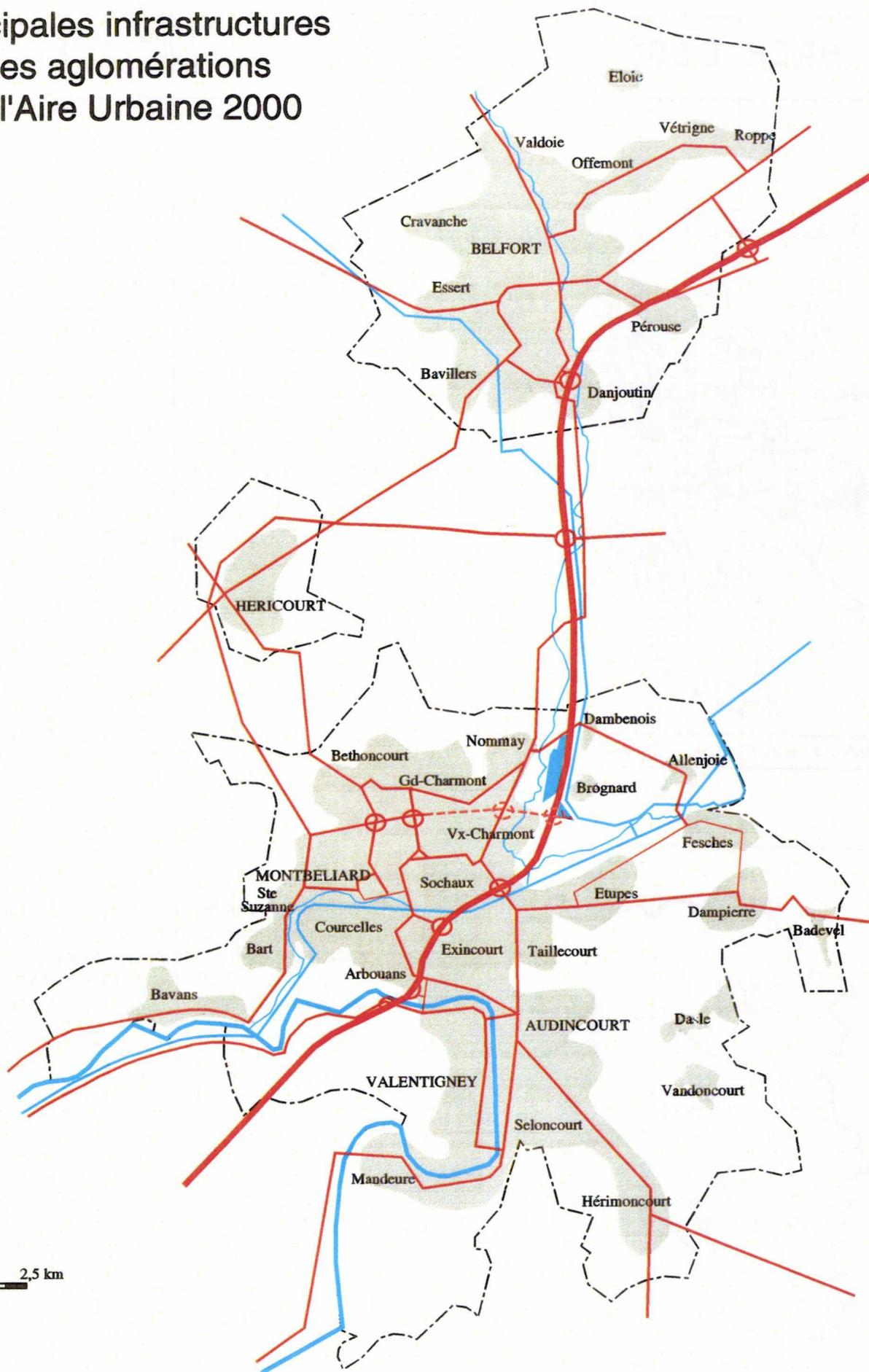
Il a connu une très forte montée en charge de son industrialisation dès les années 30 mais surtout 50, qui a entraîné une urbanisation très rapide et sans cohérence de l'ensemble des petites villes qui composaient alors le Pays de Montbéliard.

Les centres anciens ont subi ainsi de forts traumatismes urbains en particulier à cause des infrastructures. De nombreux quartiers d'habitat social se sont développés, surtout en périphérie des villes, voire du DUPM, et les municipalités ont à gérer et améliorer ce patrimoine bâti.



Le DUPM représente la partie Nord du département du DOUBS. Il est le principal pôle industriel du département et de la région FRANCHE-COMTÉ. 120 000 personnes y vivent qui travaillent majoritairement chez PEUGEOT (à SOCHAUX) et chez ses sous-traitants.

# Principales infrastructures des agglomérations de l'Aire Urbaine 2000



---

# B - CONTEXTE DE L'ÉTUDE

---

*- une urbanisation en tâche d'huile*

Suite à la crise économique et la restructuration de PEUGEOT, le Pays de Montbéliard doit se pencher maintenant sur une agglomération qui a grandi vite, mais mal.

L'urbanisation en "tâche d'huile" n'a fait qu'éloigner les sites d'habitat des pôles d'emplois et commerciaux.

*- la voiture devenue principal mode de déplacement*

La voiture est devenue le principal moyen de déplacement domicile-travail, alors que dans les années 50 à 70 le vélo était très utilisé. Des pistes cyclables avaient d'ailleurs été réalisées dans le but et aboutissait au site de PEUGEOT-SOCHAUX.

Actuellement, ce mode de déplacement tend à disparaître quant à l'usage domicile-travail. Il se développe par contre une forte demande de sites pour pratiquer le «vélo de loisirs».

*- étude d'un schéma global de pistes cyclables sur le DUPM*

Le DUPM est apparu comme le meilleur outil intercommunal pour mettre en place une politique de développement de la pratique du vélo. Après une étude diagnostic réalisée dans les années 80, le DUPM a confié l'an dernier à l'AUD (Agence d'Urbanisme et de Développement du Pays de Montbéliard) le soin de mettre au point un schéma d'organisation des pistes cyclables sur l'ensemble de son territoire. Ce schéma sera applicable sur plusieurs années, sans doute plus d'une décennie. L'année 1994 devrait permettre de lancer les premières réalisations de séquences de pistes cyclables.

*- réflexion participant au volet «Déplacements» du schéma directeur en cours d'étude*

L'AUD est parallèlement chargée de mettre en place le Schéma Directeur du DUPM. Elle a, au cours des 3 ans de son existence, mené des études urbaines sur la plupart des communes. Cette réflexion sur les pistes cyclables s'inscrit parfaitement dans la démarche «Schéma Directeur», sur le problème des déplacements. Le DUPM mène également une politique active de développement des transports en commun, tenant compte d'une aire géographique plus large, appelée AIRE URBAINE, intégrant le Territoire de Belfort et le Canton d'Héricourt. L'AIRE URBAINE correspond en quelque sorte aux espaces fréquentés par l'ensemble de la population du Nord-Franche-Comté.

*- diagnostic et premières propositions  
1er semestre 1994*

Après avoir cadré l'étude et dressé les grandes lignes d'un schéma d'organisation des pistes cyclables, les études de diagnostic, d'analyse et de premières propositions ont été confiées à un Cabinet de paysagistes\*

\* Cabinet GALLOIS, Atelier du Paysage - EGUISHHEIM



# Le réseau de transports en commun : la CTPM



Le réseau de transports en commun de la CTPM (créée il y a 16 ans) couvre 310 km de lignes desservant 121 00 habitants. 650 points d'arrêt sont répertoriés sur un total de 16 lignes régulières.

## Quelques chiffres en 1992 :

### Effectifs

- 213 personnes dont :
  - 190 salariés CTPM
  - 23 conducteurs affrétés

9 630 000 voyages effectués  
3 923 000 kilomètres parcourus

### Parc de véhicules :

- 75 véhicules CTPM  
dont 53 standards et 21 articulés
- 1 minibus pour le transport  
de personnes à mobilité réduite
- 23 véhicules affrétés

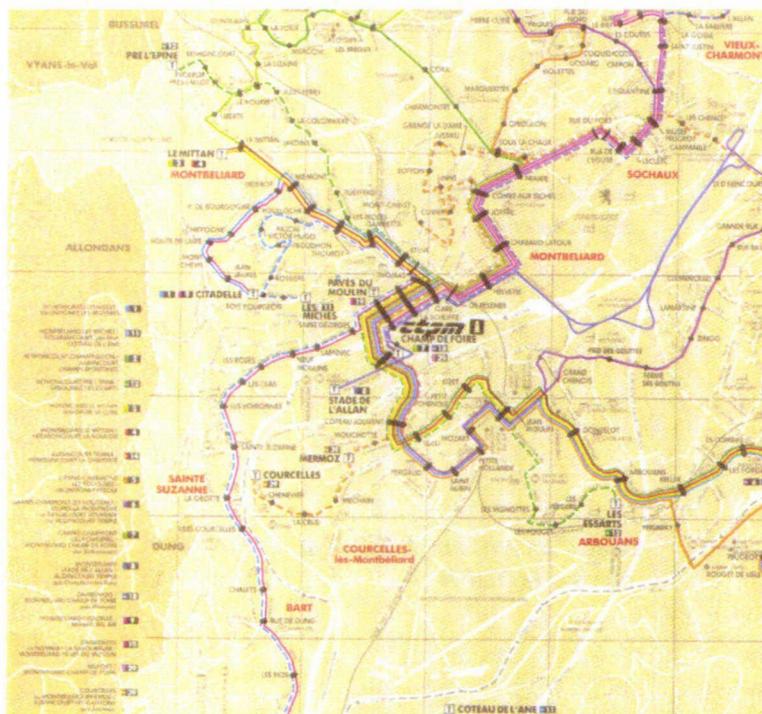
## Aménagement :

### en 1992

- la ligne 1 dessert le centre de Valentigney,
- la ligne 3 est prolongée jusqu'au pont de Mandeuve,
- des trajets de la ligne 4 sont prolongés jusqu'au lotissement de la Bouloie à Montbéliard,
- la ligne 39 dessert plus fréquemment le quartier du Mont-Christ à Montbéliard.

### en 1993

- Une liaison directe journalière effectuée le transport des voyageurs Montbéliard-Belfort par autoroute en 25 minutes avec 9 Aller-Retour par jour.
- Le plan de circulation du centre-ville de Montbéliard a été modifié. De nouveaux arrêts sont créés : Etupes - René Thom - Place Ferrer.
- Acropole, au pied du Château face à la gare, offre 5 aires d'attente confortables avec abris-bus pour les échanges ligne à ligne.



Plan du réseau bus CTPM sur Montbéliard

Source: CTPM

## Tarifs 1993

Ticket unité	5,80
Mini carnet (3 voyages)	15,30
Carnet (6 voyages)	26,50
Abonnement (mensuel)	172,00

## Points de vente :

dans le Bus : ticket unité et mini carnet

à CTPM info : autres titres, carte abonnement, justification de réduction

chez les Dépositaires: carnet de tickets et abonnement mensuel (enseigne "ticket bus").

Source: CTPM

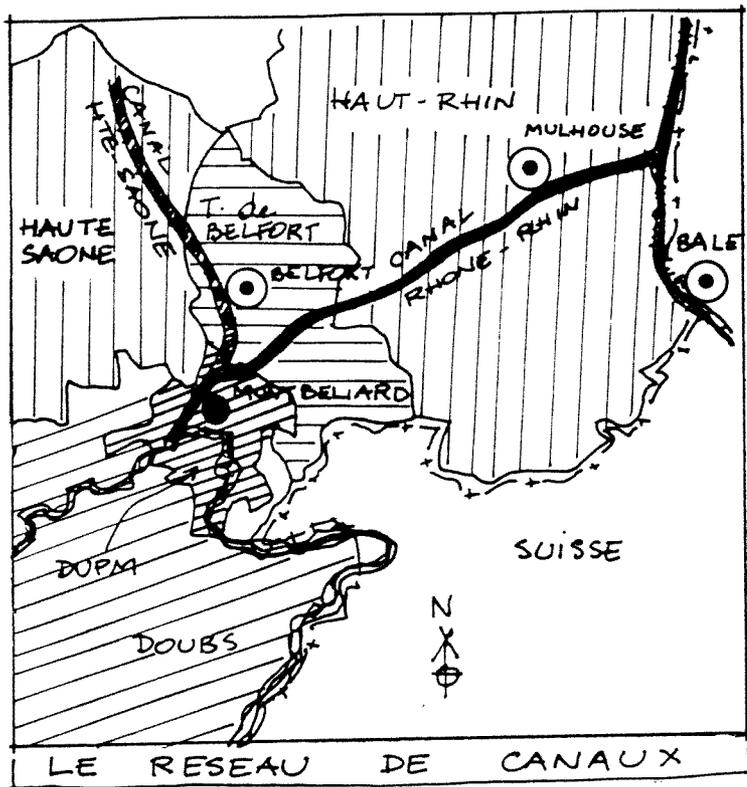
## Données comparatives sur quelques réseaux :

	Population desservie (Hab.)	Superficie desservie (Km <sup>2</sup> )	Longueur de lignes (Km)	Nombre de voitures (en milliers)	Voyages	Kilomètres parcourus (en milliers)
Amiens	146 000	85	117	83	16 782	3 270
Anncy	112 000	90	240	68	7 421	2 992
Belfort	130 000	512	351	98	7 566	2 588
Besançon	119 000	65	175	148	22 318	5 262
Montbéliard	125 000	146	310	76	9 834	3 917
Nîmes	130 000	162	122	89	11 938	3 502

Source: Union des Transports Publics 1989



# C - OBJECTIF DU SCHEMA DE PISTES CYCLABLES

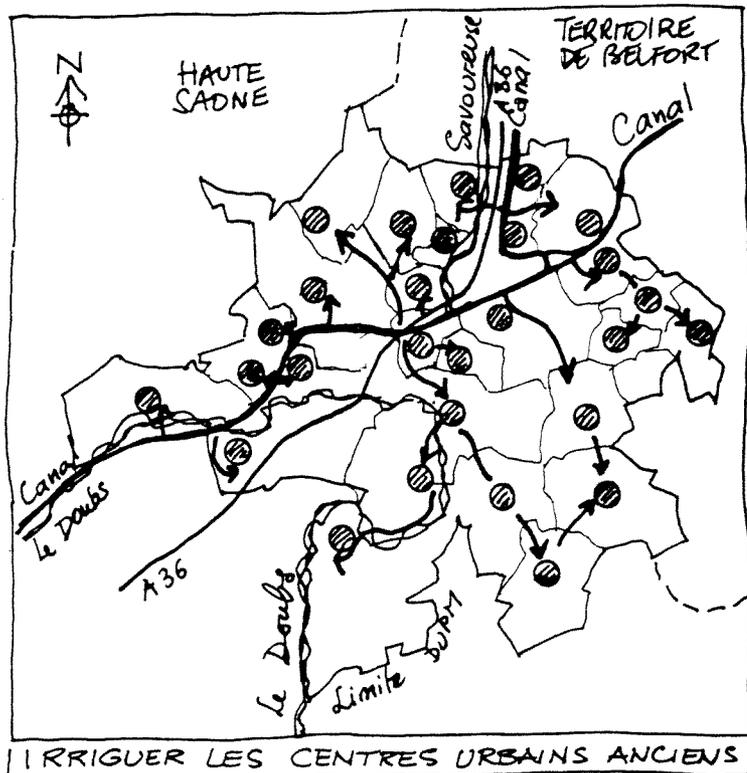


Le but de ce programme de pistes cyclables porte sur deux échelles territoriales :

## C1 - S'inscrire dans un réseau plus vaste de pistes cyclables

Ce projet prend en compte le contexte actuel de ce type de réflexion sur le département limitrophe : il s'agit d'assurer ainsi une continuité de liaisons avec le projet en cours de réalisation sur le Territoire de BELFORT, au Nord du DUPM, et le long du même canal de MONTBELIARD à la HAUTE-SAÔNE.

Ce réseau interdépartemental pourrait être complété à plus long terme le long du canal du Rhône au Rhin et l'on pourrait rejoindre ainsi BALE (en Suisse) via MULHOUSE (Haut-Rhin).



## C2 - Améliorer les relations inter-centres - Favoriser la découverte du Pays de Montbéliard

Il s'agit de participer à l'amélioration générale du cadre de vie du Pays de Montbéliard, qui doit faire évoluer l'image urbaine négative et la réputation de grand site industriel, entraînant la vision, souvent véhiculée par les médias extérieurs, d'une grande zone triste et grise, sans espace vert et sans caractère.

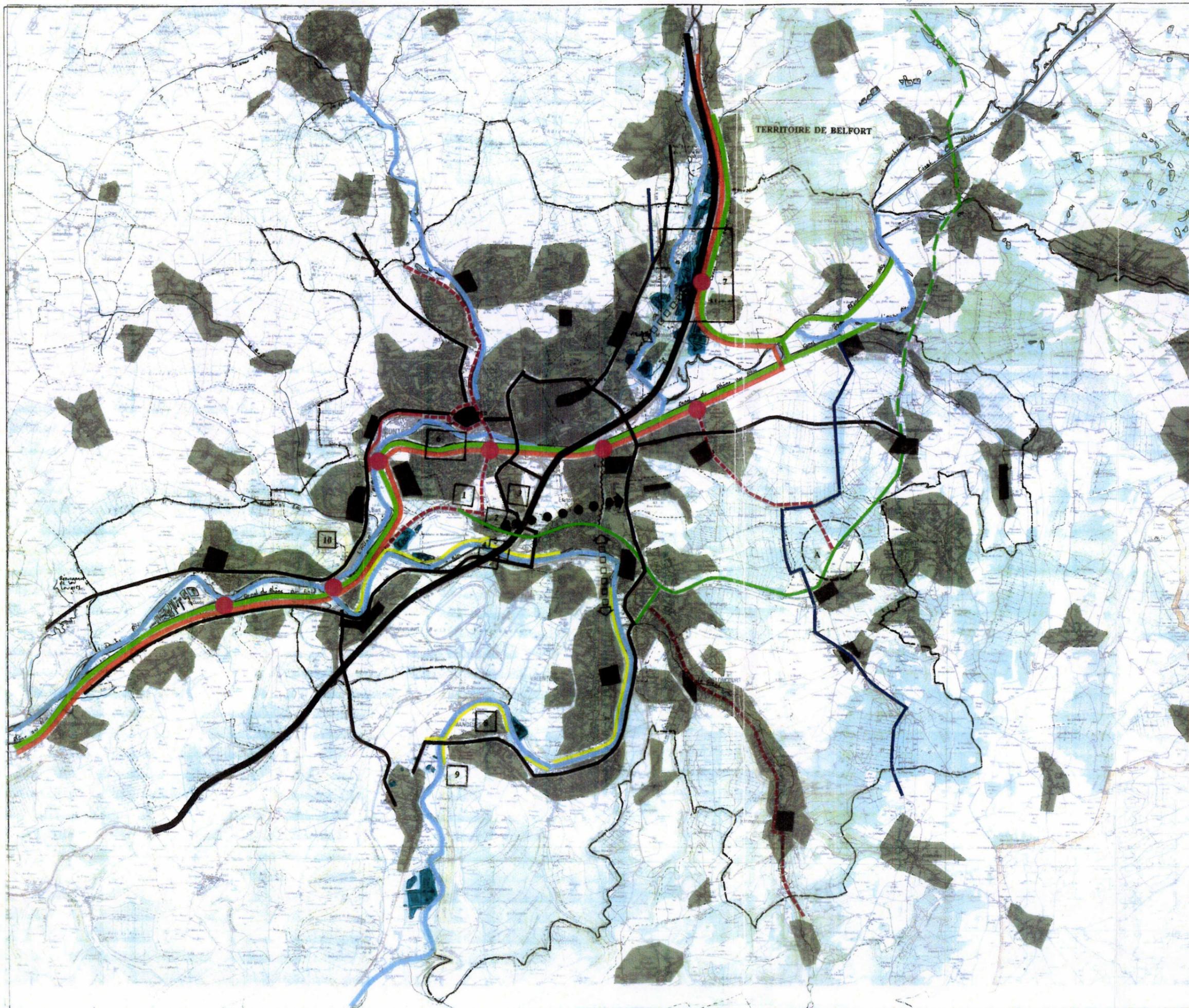
La volonté est de créer une armature de pistes cyclables qui, à partir de l'épine dorsale de la piste le long du canal, desserve les centres anciens des communes. Ceci rejoint le souhait de la plupart des communes de requalifier leurs centres-villes, les rendre plus accessibles et praticables aux piétons et cyclistes.

Cette armature cyclable permettrait de découvrir ainsi les différentes villes qui composent le DUPM. Elle devrait permettre également d'en découvrir les principaux sites touristiques ; la visite des centres anciens deviendrait ainsi partie intégrante d'un circuit touristique de découverte du Pays de Montbéliard.

Les pistes emprunteront non seulement les berges du canal, mais également celles du Doubs, ainsi que l'emprise d'une ancienne voie SNCF désaffectée. Des bandes roulantes seront réalisées sur les voies existantes.



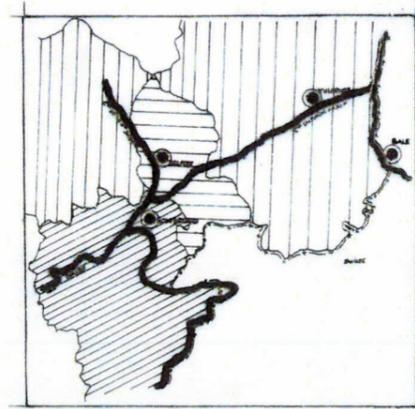
SCHEMA D'ORGANISATION DES PISTES CYCLABLES DU DUPM



LEGENDE

- 1 - PISCINE
- 2 - POLE UNIVERSITAIRE
- 3 - LYCEES
- 4 - LES POUGES (SECTEUR SPORTIF)
- 5 - AUBERGE DE JEUNESSE
- 6 - PORT FLUVIAL
- 7 - ESPACE DE LOISIRS DE BROGNARD
- A- POSSIBILITE DE CREER DES ESPACES DE LOISIRS SUR LE SITE ANCIEN GARE DE DASLE
- 8 - CAMPING
- 9 - THEATRE
- 10 - LE MONT-BART
- LIMITE DUPM
- RIVIERES
- CANAUX
- - - PISTE CYCLABLE EXISTANTE
- PISTE SUR BERGE (PROJET)
- LIEU DE DISTRIBUTION VERS CENTRES ANCIENS
- PISTE SUR EMPRISE SNCF (PROJET)
- PISTE CANAL NEUF-MOULINS (PROJET)
- - - LIAISON POTENTIELLE BANDE CYCLABLE SUR VOIE
- GR 5
- PISTES POTENTIELLES SUR RIVIERES (BERGES)
- □ JONCTION A COMPLETER
- ● JONCTION POTENTIELLE LIAISON MONTBELIARD AUDINCOURT
- TACHE URBAINE
- CENTRE ANCIEN
- VOIRIE PRINCIPALE

SITUATION DU PAYS DE MONTBELIARD DANS LE RESEAU DES CANAUX DE L'EST DE LA FRANCE.



---

## D - CONTENU DU PROJET ET OBJET DU CONTRAT

---

Le DUPM a convenu de réaliser dans un premier temps la piste sur berges du canal et les raccordements. L'étude a fait apparaître que si l'on voulait réaliser une parfaite articulation entre l'épine dorsale du canal et les centres anciens, certaines parties du canal posaient de réelles difficultés.

L'un de ces «points noirs» est proposé comme objet du contrat. Il s'agit du franchissement du canal au niveau d'un pont afin de rejoindre les villages du plateau à l'Est (Dambenois, Brognard, Allenjoie) et, à l'Ouest, de rejoindre les étangs de BROGNARD aménagés en espace de loisirs par le DUPM. De là on rejoint également la vallée de la Savoureuse.

Cet aménagement correspond à la 1ère tranche de l'opération et s'enchaînera avec les aménagements réalisés par le Territoire de Belfort.



---

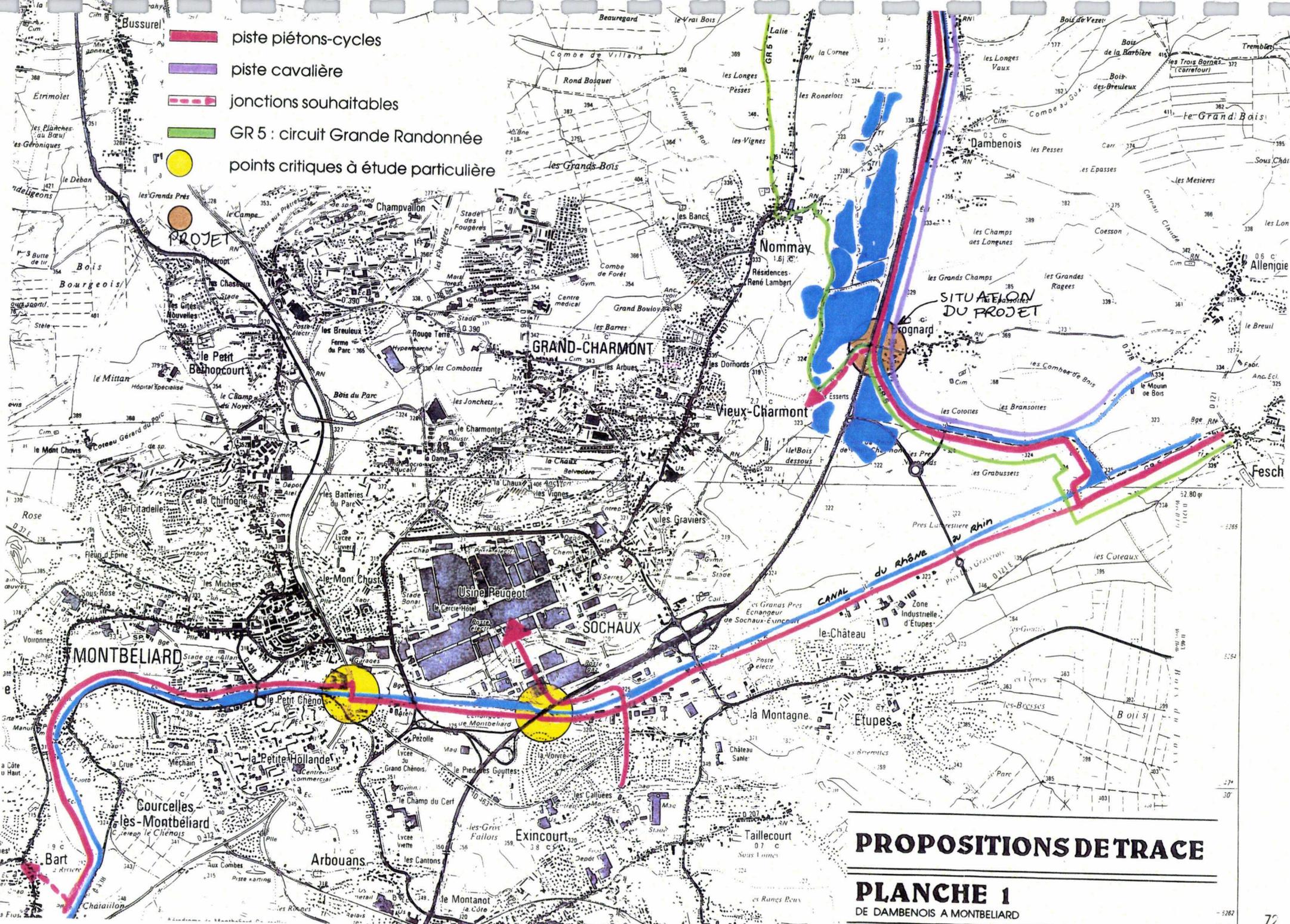
# E - PRÉSENTATION DU PROJET

---

-  piste piétons-cycles
-  piste cavalière
-  jonctions souhaitables
-  GR 5 : circuit Grande Randonnée
-  points critiques à étude particulière

PROJET

SITUATION DU PROJET



# PROPOSITIONS DE TRACE

**PLANCHE 1**  
DE DAMBENOIS A MONTBELIARD

## PRINCIPAUX SECTEURS

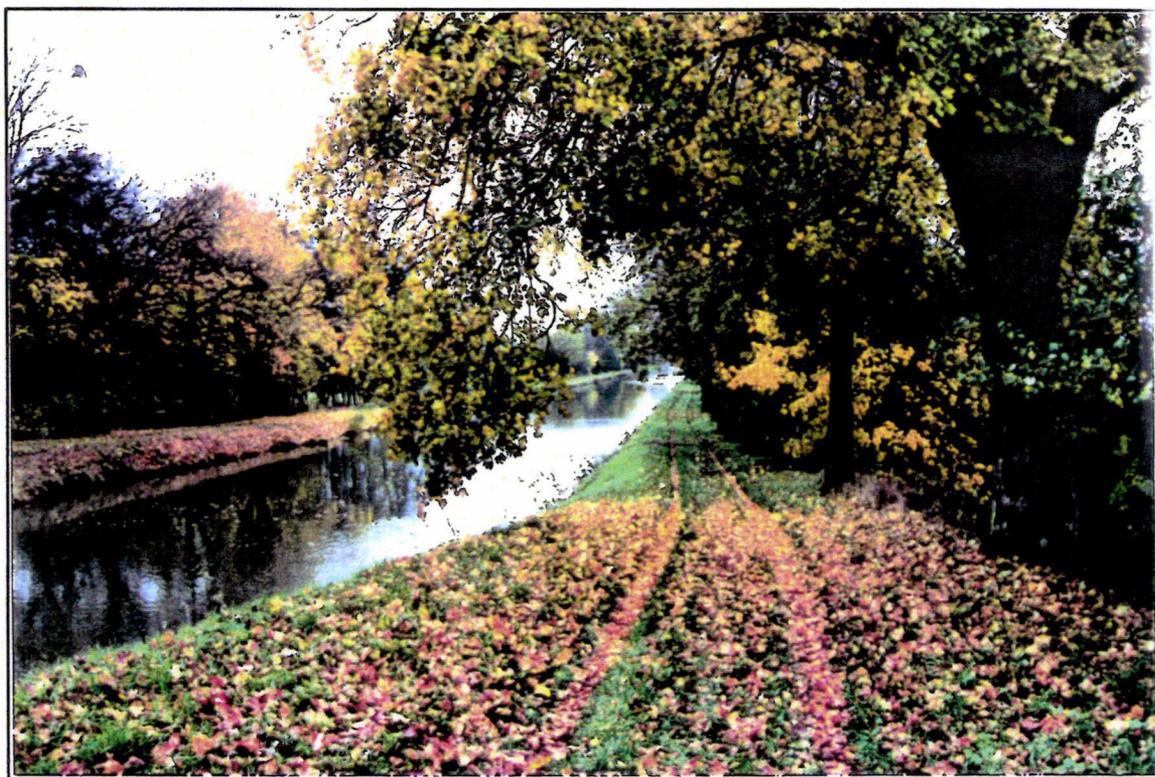
On peut diviser le parcours le long du canal en 3 secteurs bien distincts

### SECTEUR 1 :

#### **CANAL DE MONTBELIARD A LA HAUTE-SAONE ET CANAL DU RHONE AU RHIN DE L'ECLUSE N°9 A L'ECLUSE N°11**

- aspect général champêtre
- grâce à une végétation luxuriante de premier plan la plupart du temps spontanée, succession de paysages fermés et ouverts sur des collines verdoyantes (basse vallée de la Savoureuse, puis vallées de l'Alain) ou de petits villages

Le canal, ouvrage artificiel devient presque rivière.



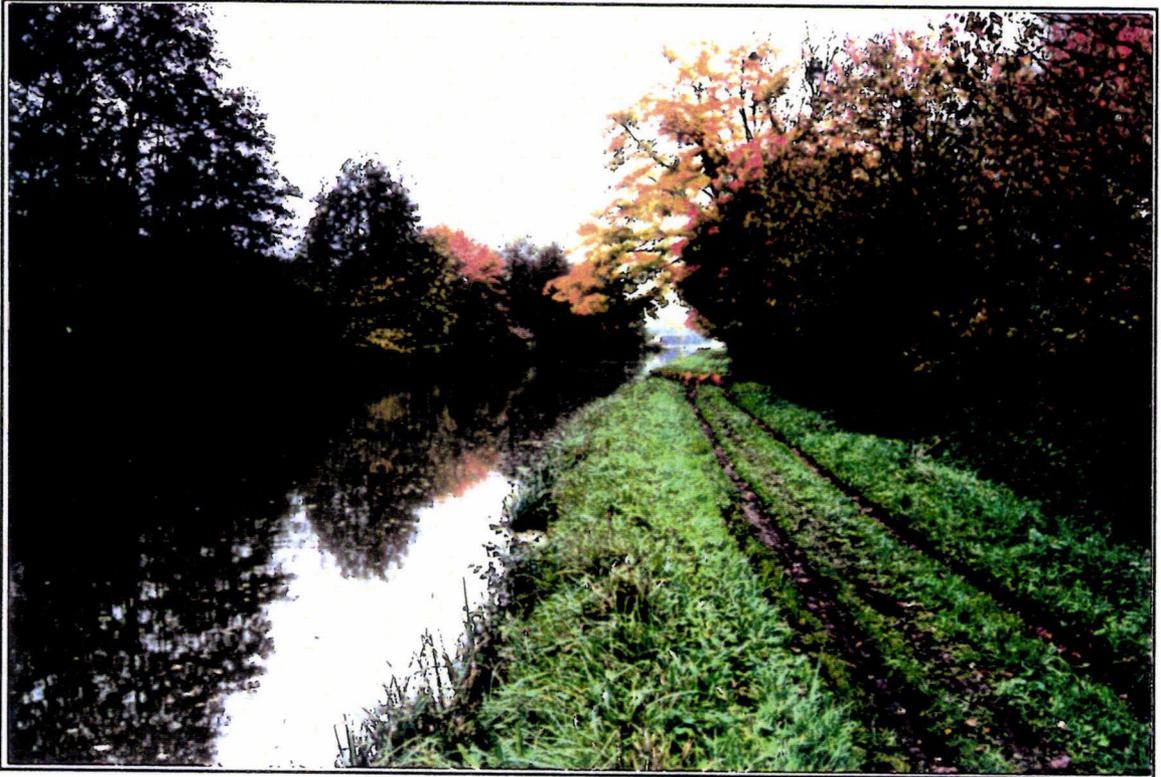
secteur de Dambenois

**CANAL DE MONTBELIARD A LA HAUTE-SAONE :**

de l'écl. N°2 -TREVENANS- jusqu'à la jonction avec le Canal du Rhône au Rhin

principales caractéristiques :

- aspect d'une rivière campagnarde, berges très plantées, seules les écluses nous rappellent l'origine du canal
- l'autoroute A 36 , très proche, est cachée par les bosquets denses



quelques vestiges d'alignement,  
partiellement envahis par une végétation spontanée



**CANAL DE MONTBELIARD A LA HAUTE-SAONE :**  
**de l'écl. N°2 -TREVENANS- jusqu'à la jonction avec le Canal du Rhône au Rhin**

Le paysage du canal est fermé par la végétation dense  
exceptées quelques rares percées sur le paysage champêtre environnant



Percée sur le village de DAMBENOIS



# BROGNARD ANALYSE/ETAT ACTUEL

CHARMANT PAYSAGE DE  
CANAL TRADITIONNEL  
REFERME SUR LUI-MEMME

les restes d'arbres d'alignement mélangés  
à la végétation spontanée abondante  
forment un cadre très agréable - avec  
quelques percées sur le paysage environnant  
Grâce à cette végétation dense, l'A36 ne  
perturbe pas trop le promeneur.

NOMMAY  
Nommay

cheminement =  
sur tout le tronçon :

h. = chemin enherbé  
c.h. = passage existant  
interrompu par les ponts  
et les accès sont difficiles

liaison avec la zone de loisirs + GR 5  
liaison avec l'A36 + la future Z.I. d'ETUPES

VIEUX-  
CHARMONT

très ponctuellement  
pollution phonique de l'A36  
et pollution visuelle du  
nouvel échangeur

DE LOISIRS  
ETANGS DU PÂQUIS

Planif.

Nouvel échangeur

percées sur levillage  
et les collines

Future Z.I.

Zone Industrielle  
d'Etupes

le Château  
ETUPES



# BROGNARD PARTI D'AMENAGEMENT

piste cyclable  
sur toute la commune  
piste exist. enherbée  
à aménager

piste cavalière - nettoyages ponctuels de la  
végétation spontanée  
pour passage de la piste

Point D.278  
VOIR  
PLAN N° 2

Pont lieu-dit "les Cotoltes"  
future liaison de Brognard avec le nouvel échangeur de l'A36  
et vers la future 2.I. d'Etupes.  
- protection sous le pont : Gardes-corps.  
- bornes  
- création de quelques places de pte sur  
la rampe d'accès.



**LE PONT DE LA D278 :**  
contre-halage : créer des rampes pour que la piste cavalière  
passe sur le pont



**REGARD VERS SOCHAUX :**  
piste enherbée à aménager + protection garde-corps sur 50 m sous le pont



**PONT LIEU-DIT "LES COTOTTES"**

future liaison de Brognard avec le nouvel échangeur de l'A36 d'une part  
et vers la Z.I. d'Etupes d'autre part



protection bilatérale sous le pont : gardes-corps  
+ bornes  
+ création quelques places de parking sur rampe d'accès

**ENTRE LE PONT D278 ET "LES COTOTTES"**

vue vers Dambenois

restes d'alignements renforcés par une végétation spontannée  
donnant un caractère noble au plan d'eau.

Exécuter uniquement un stabilisé sur la piste actuellement enherbée.



**ENTRE "LES COTOTTES" ET LA COMM. D'ALLENJOIE**

végétation d'accompagnement sauvage et importante avec quelques  
percées sur le paysage environnant



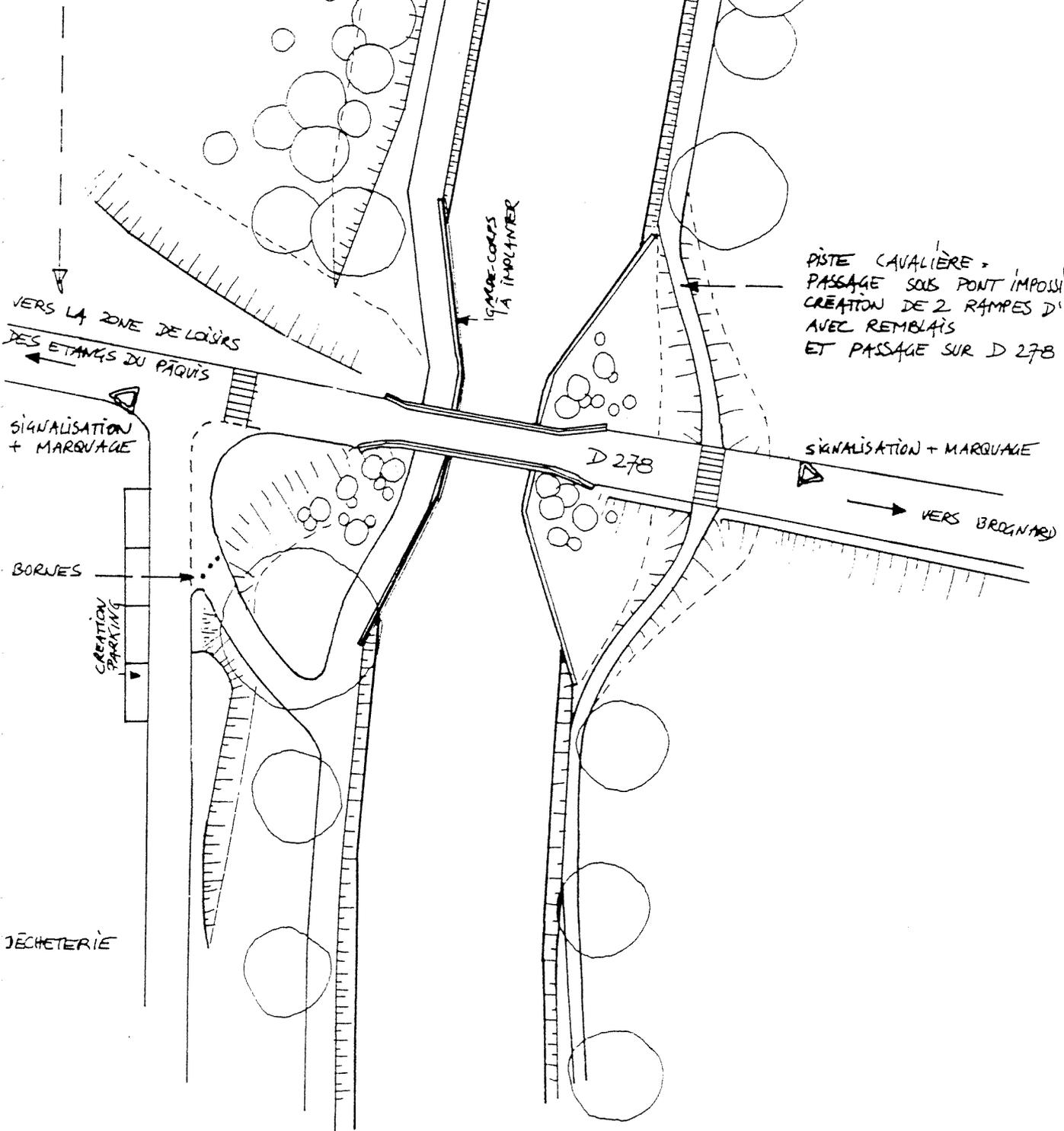
POUT D278

ACCÈS IMPORTANT :

LIAISON ENTRE LA PROMENADE  
SUR LE CANAL ET LES ETANGS  
DU PÂQUIS -

INSTALL° PANNEAUX INDICATEURS

VERS LES ETANGS DU PÂQUIS  
CRÉATION DE PISTE CYCLABLE  
EN SITE PROPRE SOUMISSIBLE  
MAIS DIFFICILE ACTUELLEMENT  
SANS ACQUISITIONS FONCIÈRES



PISTE CAVALIÈRE =  
PASSAGE SOUS PONT IMPOSSIBLE =  
CRÉATION DE 2 RAMPES D'ACCÈS  
AVEC REMBLAIS  
ET PASSAGE SUR D 278

VERS LA ZONE DE LOISIRS  
DES ETANGS DU PÂQUIS

SIGNALISATION  
+ MARQUAGE

BORNES

CRÉATION  
PARKING

JÉCHETERIE

SIGNALISATION + MARQUAGE

VERS BROGNARD

D 278

IGARDE-CORPS  
LA MOULINIER