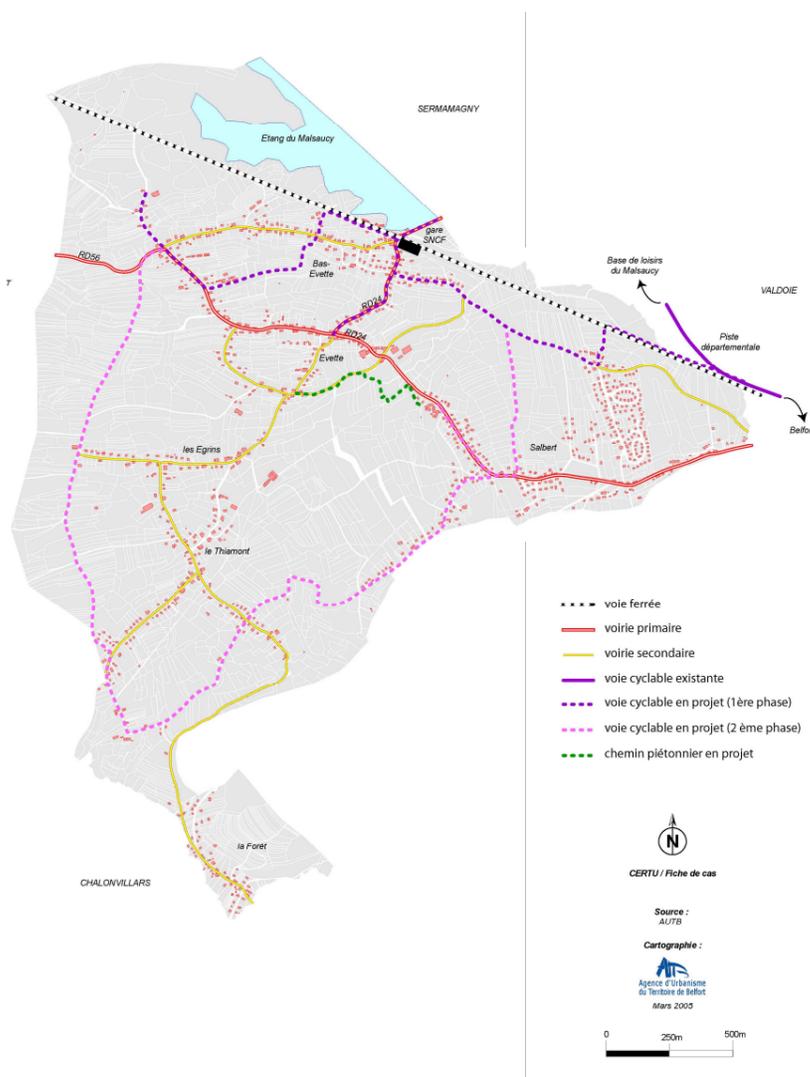


- Création de **nouvelles relations entre les quartiers**
- **Lien avec les autres communes**, par la création de circuits cyclables. Le projet s'insère par ailleurs dans le schéma départemental et dans une réflexion intercommunale dans le périmètre de la CAB

Des cheminements piétons seront également aménagés.

Le schéma ci-dessous, traduit le tracé des cheminements doux et témoigne de l'importance du maillage que la commune souhaite réaliser.

Liaisons douces : les cheminements piétonniers et les voies cyclables à créer



Des mesures assurant la sécurité des usagers accompagneront la création de ces cheminements : réaménagement de carrefours, installation d'un rond-point, instauration d'un sens unique...

Carrefour central



► **Une réelle traduction du projet de cheminements verts dans le règlement et le zonage**

La volonté de créer des pistes cyclables est bien retranscrite dans le règlement, avec la protection d'emprises pour celles-ci dans les zones U et AU, ainsi que dans les zones A.

Dans les zones N et NL (activités de loisirs des abords du Malsaucy), les chemins piétonniers et pistes cyclables ont été autorisés.

Le tracé des cheminements doux a été reporté sur les plans de zonage du PLU. A noter également, la liaison de ces pistes cyclables avec le réseau départemental existant.

Contacts :

Olivier Bachelard / Ivana Potelon
CERTU / URB
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
Tél : 04 72 74 57 88
Mél : olivier.bachelard@developpement-durable.gouv.fr

AUTB
Centre d'affaire des 4 as
BP 107
90002 Belfort Cedex
Tél : 03 84 46 51 60
Mél : contact@autb.asso.fr

Mairie d'Evette-Salbert
14, rue des 5 frères Jardot
90350 Evette-Salbert
Tél : 03 84 29 21 20

Crédit photos et plans : AUTB

Certu

Le Plan Local d'Urbanisme (PLU) est le document de planification à l'échelle communale. Il a remplacé le Plan d'Occupation des Sols avec la Loi SRU du 13 décembre 2000.

Le dossier de PLU est composé de divers éléments :

- Un rapport de présentation
- Un PADD
- Des orientations d'aménagement par quartier ou par secteur (facultatifs)
- Un règlement et ses documents graphiques
- Des annexes

2008/52 © Certu



Le PLU
Le Plan Local d'Urbanisme

Une valorisation des liaisons douces par le PLU d'une commune rurale et multipolaire : vers une diminution de l'usage de la voiture Evette-Salbert

Evette-Salbert fait partie de la deuxième couronne de la Communauté d'Agglomération Belfortaine (CAB), créée en 1999. Le village regroupe 2 013 habitants (recensés en 2006) sur un territoire communal de 916 hectares, dont plus des trois quarts sont constitués de terres agricoles. La croissance démographique de ce village est très faible, et sa population vieillissante. Evette-Salbert est faiblement dotée en équipements publics, mais a la particularité de comporter une base de loisirs. De par sa proximité géographique avec la ville de Belfort située à 7 km, la commune est susceptible de bénéficier d'une grande attractivité et donc d'être soumise à une forte pression foncière. La révision du POS en PLU a été décidée par le Conseil Municipal en 2001, et le PLU a été approuvé le 14 mai 2004.



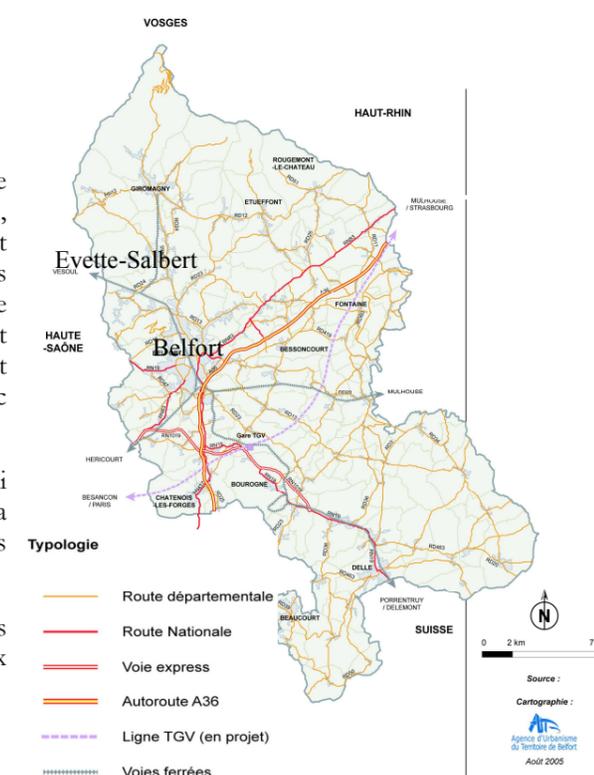
► **Une commune située dans un territoire au cœur de réseaux de déplacements**

Inscrit dans une aire urbaine, à la convergence de différents réseaux de transport (routiers, ferroviaires, fluviaux), le Territoire de Belfort supporte de fortes mobilités, tant de personnes que de marchandises. Le réseau routier se développe avec la réalisation de doublement (RN1019) et triplement de voies (A36), tout comme les infrastructures ferroviaires avec l'arrivée du TGV Rhin – Rhône.

Il se caractérise par un développement qui combine le renforcement du pôle central et la périurbanisation croissante le long des axes principaux de communication.

Le SCOT du territoire de Belfort, arrêté en mars 2006 a fait de ces réseaux un des grands enjeux pour le territoire.

Les infrastructures routières et ferroviaires du territoire de Belfort



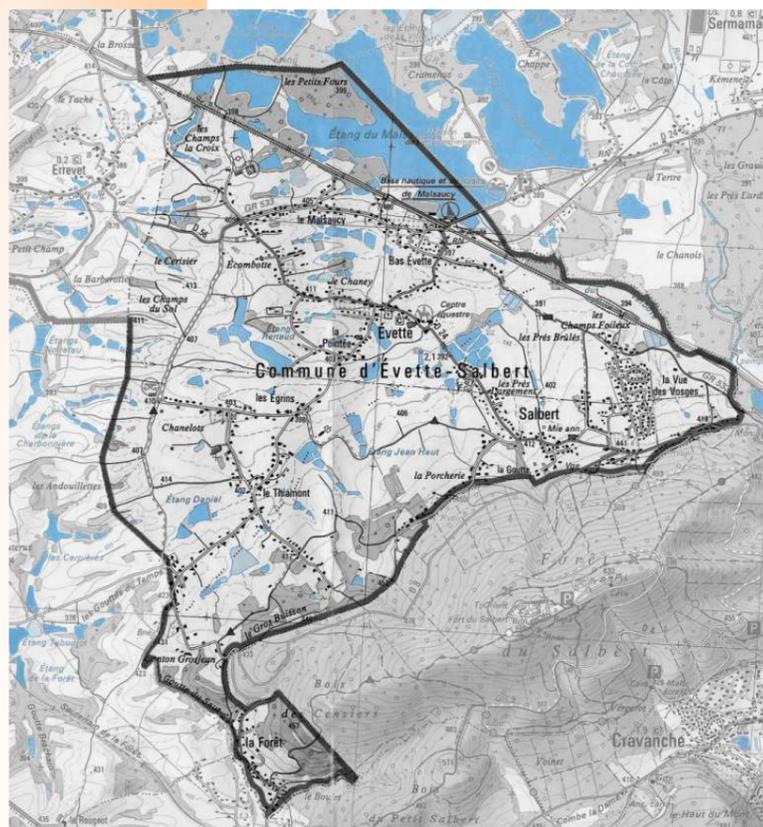
Une structure urbaine marquée par l'histoire du village

La commune est issue de la fusion de deux villages, Bas-Evette et Salbert, en 1972. Elle se caractérise donc par l'absence de centre de village et par la dualité Evette / Salbert.

Salbert, d'une part, est doté d'une structure villageoise à laquelle s'est greffée une urbanisation linéaire le long de la RD 24. Evette, d'autre part, se caractérise essentiellement par une urbanisation diffuse, en particulier le long des axes routiers.

L'extension de l'urbanisation, notamment le long de la RD 24, ainsi que la dispersion des terres agricoles ont engendré un étalement et un fractionnement du village en plusieurs hameaux.

Carte mettant en évidence l'éparpillement des hameaux constitutifs du village



Des problématiques induites en terme de déplacements

Avec 30 km de voirie communale, Evette-Salbert est l'une des communes les plus étendues de la Communauté d'Agglomération Belfortaine. Sa structure éclatée se traduit par une forte dépendance aux modes de déplacements individuels motorisés, renforcée par la quasi absence de liaisons piétonnières et cyclables.

Une réflexion au service d'un urbanisme moins éclaté et favorisant les modes doux

L'objectif principal de la révision du POS était de mieux gérer le nombre croissant de demandes en terrains à bâtir et d'accompagner le passage d'Evette-Salbert du milieu rural au périurbain, en permettant d'accueillir de nouveaux habitants tout en densifiant les hameaux.

L'amélioration des relations entre les quartiers par des liaisons et cheminements à poursuivre ou à créer, tout en réalisant des aménagements sécurisés (trottoirs, cheminements réservés aux piétons) était également un objectif affiché.

Les projets en cours dans la commune lors de la révision du POS en PLU

Un projet de « cœur de village » visait à :

- regrouper les principales activités du village et à en créer de nouvelles, notamment par l'implantation de commerces de base
- aménager une place en lieu d'animation afin d'organiser des manifestations tout en embellissant le secteur
- sécuriser le carrefour et créer une piste cyclable

Depuis, une boulangerie, un salon de thé, ainsi qu'une petite épicerie se sont implantés en cœur de village, faisant de ce lieu un point de rencontre et de convivialité pour la commune.

Par ailleurs, il existait un projet de création d'une route contournant le groupe scolaire, avec la réalisation d'une voie à sens unique d'une largeur roulable de 3 mètres et aboutissant sur une aire de retournement.

Une démarche « déplacements » concrète et issue de la volonté des élus

Les élus, conscients de la structuration paysagère de leur village marquée par la présence de hameaux éclatés, ont cherché à :

- Lutter contre la circulation dans le village en proposant une **alternative à la voiture**
- **Créer du lien social** en développant un réseau de cheminements piétonniers

- Eviter les créations de voies nouvelles
- Intégrer leur politique de déplacements dans le cadre plus large de l'agglomération, voire au delà (la commune a souhaité profiter de la révision de son POS pour développer un réseau de pistes cyclables en lien avec le réseau départemental existant)

Un diagnostic intégrant les déplacements

Aucun thème n'est spécifiquement dédié aux déplacements, mais ceux-ci apparaissent à plusieurs reprises dans la partie diagnostic du rapport de présentation :

- Mention du classement « voie bruyante » de la RD 24
- Bilan du trafic routier et des accidents
- Description de la présence et fonction actuelle minimale de la gare
- Prise en compte du réseau de transports en commun : liaison indirecte avec Belfort, via un point d'échange dans une autre commune, avec des horaires convenant en priorité aux scolaires.

Les déplacements, une priorité du PADD

Le PADD se décline en cinq orientations générales dont deux concernent les déplacements.

Une meilleure organisation des transports dans le cadre d'un renforcement de la gare

Evette-Salbert se situe sur un axe ferroviaire important entre le Territoire de Belfort et la Haute-Saône.

Cette position révèle un fort potentiel, puisque près de 5 000 actifs se rendent quotidiennement dans l'agglomération belfortaine depuis la Haute-Saône, pour la grande majorité en voiture.

Les élus souhaitent ainsi que la gare de Bas-Evette, située à 8 minutes de train de Belfort, profite d'une amélioration des dessertes ferroviaires et s'inscrive comme un point d'arrêt à part entière dans l'armature de transport en commun de l'Aire Urbaine.

Gare d'Evette-Salbert



Ce nouveau potentiel favoriserait les déplacements pendulaires alternatifs à la voiture et renforcerait l'attractivité de la commune.

Renforcer le lien social en reliant le plus possible les quartiers entre eux, souvent sous la forme de cheminements doux

Face à la structure en hameaux dispersés et à la double centralité du village qui facilitent l'usage de la voiture individuelle, les élus ont choisi de densifier les hameaux et de les relier par des cheminements doux.

Vue aérienne du village mettant en évidence sa structure dispersée



Source : commune d'Evette-Salbert

Les liaisons à réaliser sont essentiellement cyclables et remplissent **trois fonctions** :

- **Amélioration de la sécurité.** Il faut noter que ces pistes resteront rurales, c'est-à-dire qu'il s'agira de cheminements doux et qu'il n'y aura pas d'éclairage public