

COMMUNE DE
HERICOURT

PLAN LOCAL D'URBANISME

2. PROJET D'AMENAGEMENT
ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

REVISIONS, MODIFICATIONS ET MISES A JOUR

P i è c e n ° 2

Arrêté par délibération du Conseil Municipal :
le 6.12.2010

Approuvé par délibération du Conseil Municipal :
le 3.10.2011

INITIATIVE Aménagement et Développement

Siège social : 4, Passage Jules Didier - 70000 VESOUL
Tél : 03.84.75.46.47 - Fax : 03.84.75.31.69
initiativlead@wanadoo.fr



Agence : 38, rue des Granges - 25 000 BESANCON
Tél : 03.81.83.53.29 - Fax : 03.81.82.87.04
initiativlead25@9business.fr

SOMMAIRE

INTRODUCTION	3
I - Poursuivre un développement urbain pluri-fonctionnel pour conforter Héricourt en tant que troisième pôle structurant de l'Aire Urbaine	5
I.1 - Développer une offre diversifiée de logements	5
▶ Construction de 75 logements neufs / an.	5
▶ Mixité de l'offre.	5
▶ Développement Ouest / Nord-Ouest.	5
▶ Renouvellement urbain quand cela s'avère possible.	6
I.2 - Favoriser un développement économique équilibré	6
▶ Développement des zones d'activités économiques situées le long de la RD 438	6
▶ Renforcement de la fonction commerciale (commerce, services marchands).	6
I.3 - Participer à l'armature des équipements structurants de l'Aire Urbaine	7
▶ Valorisation du Pôle Energie de Franche-Comté / Maison des Energies.	7
▶ Renforcement du niveau global d'équipement.	7
II - Veiller à la prise en compte du développement durable et de la préservation de l'environnement	9
II.1 - Préserver et mettre en valeur l'environnement	9
▶ Protection stricte des zones humides	9
▶ Maintien de la vocation forestière du territoire communal	9
▶ Préservation des espaces à forte valeur écologique	10
▶ Valorisation du patrimoine bâti remarquable	10
II.2 - Protéger la population des risques et limiter les nuisances	10
▶ Inconstructibilité des zones inondables	10
▶ Limitation du développement urbain dans les secteurs proches des infrastructures de transport d'énergie	10
▶ Absence de développement résidentiel dans les secteurs bruyants	11
II.3 - Systématiser l'Approche Environnementale de l'Urbanisme dans les secteurs de développement urbain	11
▶ Réguler le ruissellement des eaux pluviales dans les secteurs de développement urbain, en limitant les débits rejetés vers le réseau d'assainissement.	11
▶ Faciliter la possibilité d'utiliser les énergies renouvelables notamment solaires.	11
▶ Permettre l'utilisation de matériaux et procédés de construction qui facilitent la mise en oeuvre de la norme HQE pour tous types de bâtiments (habitat, activité, équipement) : consommation d'énergies, rejet de CO2, salubrité, économie d'eau potable,...	11
III - Améliorer le fonctionnement urbain et faciliter la mobilité en rendant la ville la plus lisible possible	13
III.1 - Faciliter la mobilité	13
▶ Faciliter l'utilisation des transports collectifs	13
▶ Renforcer les liaisons douces	14
▶ Mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics aux handicapés et personnes à mobilité réduite	14
III.2 - Adapter la trame viaire aux évolutions urbaines	16
▶ Adaptations liées à la modification de la RD 438	16
▶ Adaptations liées au développement résidentiel Nord-Ouest	16
▶ Adaptations liées à l'aménagement du Pôle Multimodal (gare)	16
III.3 - Traitement des entrées de ville	16

INTRODUCTION

Qu'est-ce que le PADD ?

La loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbain du 13 décembre 2000 dite loi SRU, complétée par la Loi Urbanisme et Habitat du 2 juillet 2003, a transformé le Plan d'Occupation des Sols (POS) en Plan Local d'Urbanisme (PLU) qui doit désormais comporter un document intitulé le Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD), présenté à l'article L.123-1 du Code de l'Urbanisme. Le PADD doit exprimer les orientations générales d'urbanisme et d'aménagement, dans le respect des objectifs et principes énoncés dans les articles L.110 et L.121-1 du Code de l'Urbanisme.

Le PADD prend en compte non seulement les questions d'urbanisme, mais aussi celles relatives à l'habitat, l'économie, les déplacements et l'environnement, dans le cadre d'un projet global d'aménagement et de développement de la commune.

Il se traduit ensuite, dans le PLU, en droit d'usage des sols via la mise en place d'un zonage et un règlement associé.

Il fixe la limite essentielle entre la révision et la modification du PLU : "Lorsqu'il est porté atteinte à l'économie générale du PADD, le PLU doit être mis en révision".

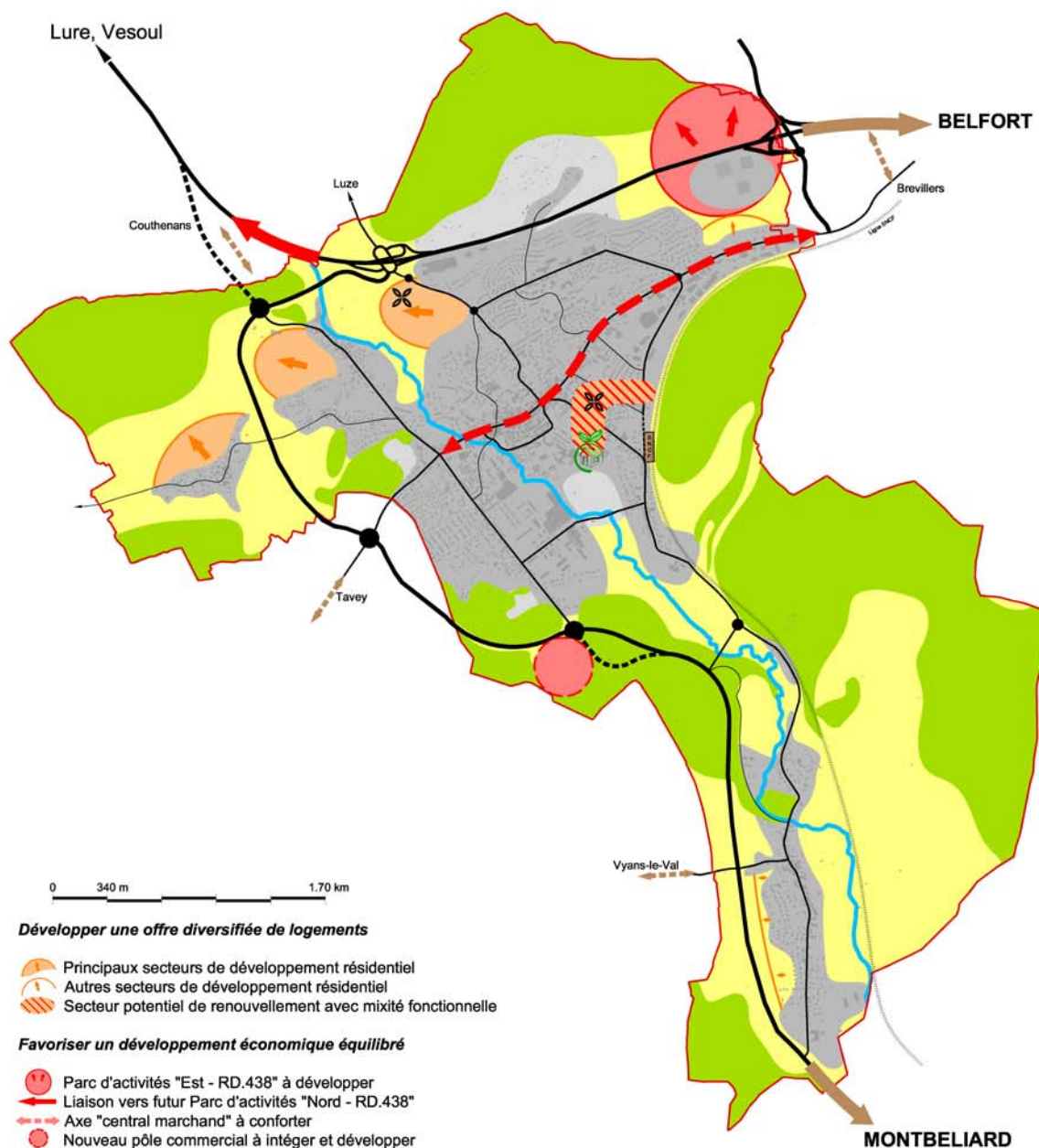
Le PADD d'Héricourt.

Trois grandes orientations structurent le PADD d'Héricourt :

- I. Poursuivre un développement urbain pluri-fonctionnel pour conforter Héricourt en tant que troisième pôle structurant de l'Aire Urbaine.
- II. Veiller à la prise en compte du développement durable et de la préservation de l'environnement.
- III. Améliorer le fonctionnement urbain et faciliter la mobilité en rendant la ville la plus lisible possible.

Chacune d'elle est déclinée en orientations secondaires, soit au total une dizaine d'orientations d'aménagement et de développement au PADD.

I. Poursuivre un développement multifonctionnel pour affirmer Héricourt en tant que 3ème pôle structurant de l'Aire Urbaine.



Développer une offre diversifiée de logements

- Principaux secteurs de développement résidentiel
- Autres secteurs de développement résidentiel
- Secteur potentiel de renouvellement avec mixité fonctionnelle

Favoriser un développement économique équilibré

- Parc d'activités "Est - RD.438" à développer
- Liaison vers futur Parc d'activités "Nord - RD.438"
- Axe "central marchand" à conforter
- Nouveau pôle commercial à intégrer et développer
- Secteur potentiel de renouvellement avec mixité fonctionnelle

Participer à l'armature des équipements structurants de l'Aire Urbaine

- Future Maison des Energies
- Secteur privilégié d'implantation de nouveaux équipements
- Secteur potentiel de renouvellement avec mixité fonctionnelle

Faciliter la mobilité (pour plus de détails cf. carte III)

- SNCF Aménagement Pôle Multimodal (secteur Gare SNCF)
- Liaisons "Grandes agglomérations" à développer (T. collectifs, L. douces)
- Liaisons intercommunales à renforcer

Occupation actuelle de l'espace

- Limite de la commune d'Héricourt
- Espaces urbanisés (bâti)
- Espaces ouverts naturels et agricoles
- Espaces boisés
- Ligne SNCF
- Réseau hydrologique
- Réseau viaire

I - Poursuivre un développement urbain pluri-fonctionnel pour conforter Héricourt en tant que troisième pôle structurant de l'Aire Urbaine

Avec près de 10 500 habitants, 3 400 emplois, un bon taux d'équipement, le tout s'inscrivant dans une dynamique certaine au cours de la dernière décennie, la ville d'Héricourt entend affirmer sa vocation de troisième pôle structurant de l'Aire Urbaine, derrière les deux pôles majeurs que sont les agglomérations de Montbéliard et de Belfort. A noter que ce positionnement renforcera le rayonnement de la ville sur son Bassin de Vie (INSEE) situé à l'Ouest de l'Aire Urbaine.

Ce positionnement impose d'oeuvrer en faveur de l'attractivité de la ville, dans une logique de développement de l'ensemble de ses fonctions urbaines, sur une base légèrement supérieure aux tendances observées au cours des dix dernières années, mais toutefois nettement inférieure à celle de la période inter-censitaire 1968-1982.

I.1 - Développer une offre diversifiée de logements

► Construction de 75 logements neufs / an.

L'offre de logements devra répondre aux besoins prévisionnels des 10 à 15 prochaines années, sur la base d'un objectif de 11 500 habitants en 2020 / 2025 (+ 0,75 % l'an sur la période 2006-2020 / 2025). Cela sous tend la production moyenne de 75 logements neufs par an, soit au total de 750 logements sur 10 ans et 1 125 logements / 15 ans (période 2011-2020 / 2025). En prenant pour référence une densité moyenne de 25 logements / ha (ratio estimatif pour la dernière décennie), le besoin foncier correspondant est de :

	Echéance 10 ans	Echéance 15 ans
1. Surface nette	30 ha	45 ha
2. Surface brute constructible (85% / 1)	35 ha	53 ha
3. Surface foncière à prévoir pour tenir compte de la rétention foncière : (taux de rétention foncière 1/3)	53 ha	80 ha

Ces besoins ne prennent pas en considération ceux liés au renouvellement du parc existant (démolition,...).

► Mixité de l'offre.

On cherchera une bonne mixité de l'offre, tant au niveau du type de bâti (individuel, individuel groupé, petit collectif), de la taille des logements, que du statut d'occupation (accession, locatif). Les opérations d'aménagement favoriseront cette mixité.

► Développement Ouest / Nord-Ouest.

L'offre nouvelle prendra place principalement dans 3 secteurs Ouest / Nord-Ouest de la ville, pour valoriser des potentialités diversifiées et ainsi faciliter l'attractivité du pôle Héricourtois. La stratégie vise à conforter le potentiel d'accueil en prenant notamment l'appui sur les secteurs de réserves foncières constituées dans le POS actuellement en vigueur et en cours d'urbanisation :

- Secteur "Champs du Caillou, Champs de la Presle, la Combe, la Cote du Magny", en entrée Nord-Ouest de la ville par la RD 16. Il s'agit d'un secteur d'urbanisation déjà inscrit au PLU actuel et en cours d'urbanisation.

- Secteur "Champs devant la ville", en entrée Ouest de la ville par la RD 483. Il s'agit de conforter le potentiel d'accueil du secteur de Saint-Valbert, secteur d'urbanisation récente.
- Secteur "Les Crays", adossé au village de Byans, en opposition au secteur précédent de Saint-Valbert par rapport à la RD 483.

► **Renouvellement urbain quand cela s'avère possible.**

Chaque opération de renouvellement urbain donnera également lieu à une nouvelle offre diversifiée de logements dans le cadre d'une programmation privilégiant la mixité fonctionnelle et sociale.

Le secteur Sud-Est du péri-centre, structuré par l'avenue Jean-Jaurès, offre le plus fort potentiel de renouvellement.

I.2 - Favoriser un développement économique équilibré

Pour qu'Héricourt soit un pôle urbain animé et encore améliorer son taux de couverture de l'emploi et ainsi limiter les déplacements domicile - travail de la population de son bassin de vie, la municipalité poursuivra ses efforts de développement économique dans tous les secteurs d'activités, dans le respect de la stratégie arrêtée par la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt : secteur secondaire / secteur tertiaire.

A noter que la politique de développement économique cherchera à valoriser le "Pôle Energie Franche-Comté" apte à faire émerger une filière locale spécialisée.

► **Développement des zones d'activités économiques situées le long de la RD 438**

La RD 438, axe de communication majeur d'intérêt européen sera valorisé au maximum pour asseoir le développement économique de la Communauté de Communes du Pays d'Héricourt. Ainsi, l'espace à vocation économique situé en entrée Nord-Est d'Héricourt par la RD 438 sera agrandi : ensemble zone de Guinottes (Sud de la RD 438) / zone du Chêne sec (Nord de la RD 438).

A noter que cet espace économique sera ensuite relayé par la création d'un nouveau Parc d'Activités communautaire d'intérêt régional situé en entrée Ouest d'agglomération au niveau du diffuseur avec les RD 9 et 218. Ce parc d'activités n'est pas situé sur le ban communal d'Héricourt.

► **Renforcement de la fonction commerciale (commerce, services marchands).**

Parallèlement à l'accueil des PME-PMI à proximité immédiate de la RD 438, la municipalité entend renforcer sa fonction commerciale en créant des conditions favorables :

- à la dynamique de l'ensemble des activités marchandes organisées autour de l'axe central matérialisé par l'axe "rue de Lattre de Tassigny" / ... / Faubourg de Belfort,
- au développement du nouveau pôle du Pré du Fol dédié aux moyennes et grandes surfaces et situé le long du contournement Ouest au droit du Faubourg de Montbéliard,
- au renouvellement urbain du secteur péri-central situé entre la rue Jean Jaurès et la rue Pierre Bérégovoy.

I.3 - Participer à l'armature des équipements structurants de l'Aire Urbaine

La ville d'Héricourt est actuellement le siège de divers équipements structurants à l'échelle du Nord Franche-Comté, voire au-delà : Lycée Polyvalent Louis Aragon, Centre de Rééducation Fonctionnel G. Bretegnier, Unité Psychiatrique et Maison d'Accueil Spécialisée de l'Association Hospitalière de Franche-Comté, Résidence étudiants.

Elle entend poursuivre sa politique d'accueil et de développement de tels équipements et ainsi contribuer à une armature équilibrée au sein de l'aire urbaine.

► Valorisation du Pôle Energie de Franche-Comté / Maison des Energies.

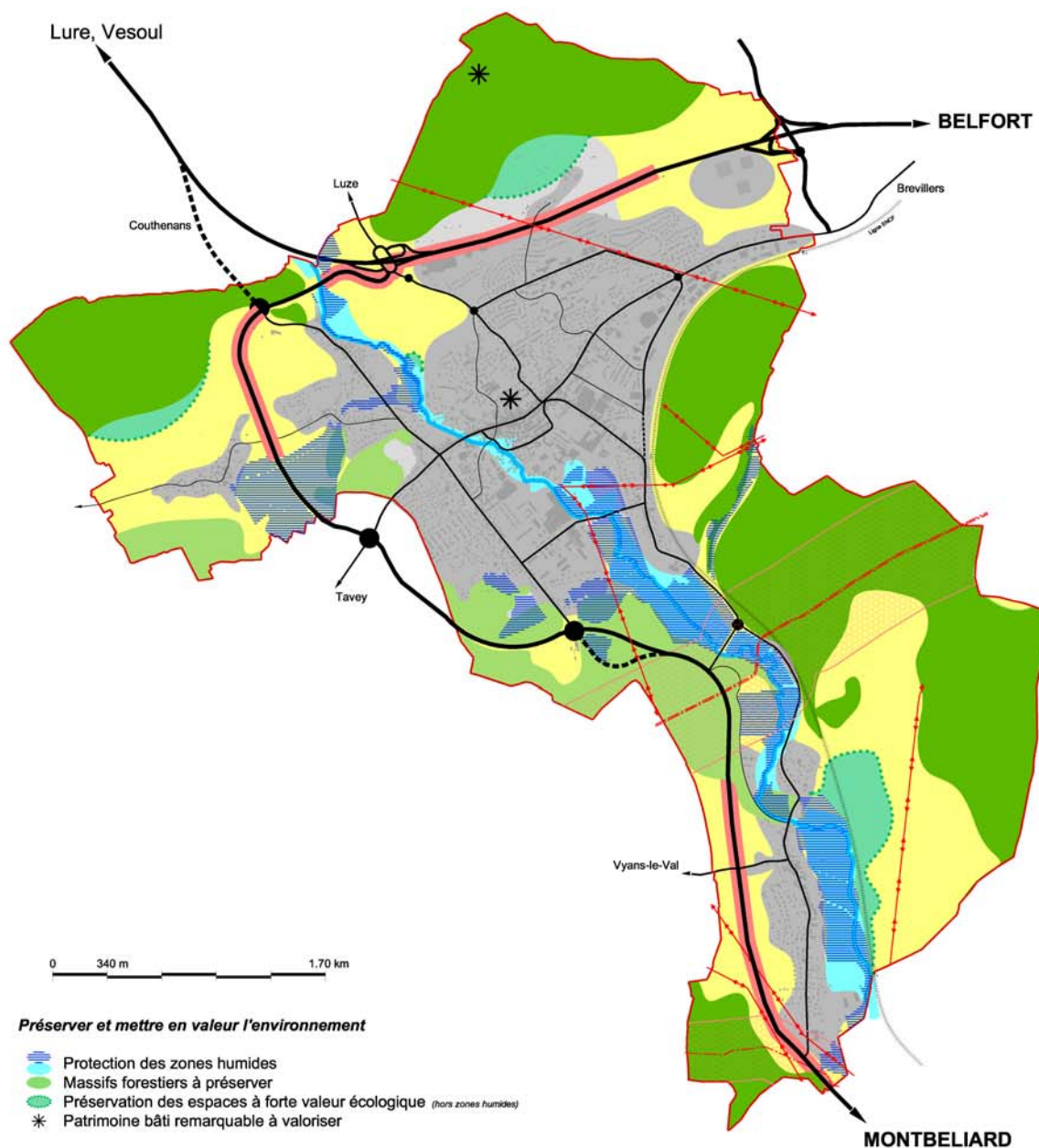
La construction de la Maison des Energies en 2010, qui accueillera le "Pôle Energie de Franche-Comté" (pôle d'excellence régional, actuellement très lié au lycée Aragon) s'inscrit dans cette stratégie. Elle sera implantée en péri-centre, à proximité du lycée. Elle conduit à faire d'Héricourt le pôle de référence du Nord Franche-Comté en matière d'économie d'énergie et de nouveaux matériaux de construction. Elle ouvre également des perspectives d'équipements périphériques pour une valorisation maximale du Pôle Régional : formation continue, éducation / sensibilisation du grand public,...

► Renforcement du niveau global d'équipement.

D'autres équipements d'intérêt "Nord Franche-Comté" et/ou "bassin de vie d'Héricourt" sont susceptibles de venir compléter l'existant au cours des 10 prochaines années. Leur implantation sera favorisée dans les secteurs facilement accessibles par les dispositifs de transport en commun, notamment ceux irriguant Belfort et Montbéliard. Elle se fera de préférence : dans les zones potentielles de renouvellement urbain au sein desquelles on recherchera une mixité des fonctions ; à proximité des grandes infrastructures.

La création d'un centre nautique s'inscrit dans cette orientation.

II. Veiller à la prise en compte du développement durable et préservation de l'environnement.



II - Veiller à la prise en compte du développement durable et de la préservation de l'environnement

Si la ville d'Héricourt entend affirmer sa place de troisième pôle structurant de l'Aire Urbaine derrière les agglomérations de Montbéliard et Belfort, elle prétend également :

- conserver son identité, son image de "ville où il fait bon vivre, au coeur de l'Aire Urbaine",
- parfaitement intégrer les logiques du développement durable à son projet urbain,

Elle entend donc agir sur l'environnement et le cadre de vie pour une attractivité pérenne de la ville et le bien-être de sa population. Par ce positionnement, elle vise bien sûr aussi une contribution face aux grands enjeux environnementaux de la planète.

II.1 - Préserver et mettre en valeur l'environnement notamment en développant et en valorisant une infrastructure verte et bleue

En aucun cas, il ne s'agit de figer le territoire sur la base d'un postulat qui fait que tout espace non urbanisé est un espace naturel ou agricole à préserver. Il s'agit tout bonnement de privilégier un projet de développement et d'aménagement qui respecte, voire valorise, les espaces dont la valeur, la qualité ou les enjeux environnementaux sont indéniables. La vocation d'espaces de détente, "de respiration" de la population, des milieux naturels est ainsi réaffirmée.

Dans ce cadre, une attention toute particulière sera portée à la vallée de la Lizaine et aux grands massifs forestiers dans une logique de continuité de l'infrastructure verte et bleue du Pays de Montbéliard.

► Protection stricte des zones humides

Ces zones sont étroitement associées au réseau hydrographique de surface :

- vallée de la Lizaine sur l'ensemble de son tracé, où elles interfèrent avec la zone inondable (cf. page 8). Les emprises sont surtout marquées en aval du centre-ville jusqu'en limite Sud du ban communal,
- ruisseau de l'Etang, avec des zones importantes : principalement au Sud de l'axe d'urbanisation Saint-Valbert / Byans et secondairement à sa confluence avec la Lizaine,
- ruisseau en provenance de Brevillers qui conflue avec la Lizaine au Sud de la ville, légèrement en aval et la rive opposée du ruisseau de l'Etang.

Aucune surface significative de ces zones ne sera urbanisée pour éviter d'avoir à recourir à des compensations difficilement évaluables.

► Maintien de la vocation forestière du territoire communal

Les principaux massifs seront préservés :

- Bois du Mont Vaudois au Nord,
- Grand Bois (Byans) au Nord-Ouest,

- Bois du Salomon / du Mont Danin / de la Brusse à l'Est.

On cherchera par ailleurs à revaloriser la frange boisée située au Sud-Ouest de la ville, qui s'intègre à l'important massif forestier des communes limitrophes de Tavey et Vyans-le-Val. En effet, celle-ci a été très concernée par les projets d'infrastructure de communication.

► **Préservation des espaces à forte valeur écologique**

En dehors des espaces précités (massifs forestiers, zones humides), la préservation s'applique aux secteurs suivants :

- interface entre Bois du Mont-Vaudois et les Vignes : "Combe Maillot" et partie Nord "Aux Vignes",
- interface Grand Bois / espace agricole Nord de Byans,
- bas des coteaux situés à l'Est de Bussurel, au Sud de la "Combe Marin" : "Coteau Lezardu" et "Derrière Prahy".

Pour les deux premiers secteurs, si l'urbanisation se développe à leur proximité immédiate, on cherchera à maintenir la qualité des interfaces espaces boisés / espaces ouverts / espaces urbanisés, en les remaniant si nécessaire. Ces remaniements éventuels seront alors à prévoir dans les procédures d'aménagements envisagées.

► **Valorisation du patrimoine bâti remarquable**

La ville d'Héricourt ne dispose que d'un patrimoine architectural remarquable limité. Il convient donc de le valoriser chaque fois que cela s'avère possible :

- Fort du Mont Vaudois (site),
- Château,
- patrimoine bâti de qualité du centre-ville et péri-centre.

II.2 - Protéger la population des risques et limiter les nuisances

En sus des servitudes obligatoires, la ville fera jouer le principe de précaution chaque fois qu'un doute est susceptible de planer autour d'un projet en matière de risques ou de nuisances.

Cela concernera notamment les aspects suivants :

► **Inconstructibilité des zones inondables**

Ces zones sont concentrées dans la vallée de la Lizaine.

► **Limitation du développement urbain dans les secteurs proches des infrastructures de transport d'énergie**

- pipelines transportant les hydrocarbures entre Fosse-sur-Mer / Karlsruhe et Oberhoffen passant entre Héricourt et Bussurel,
- gazoduc à haute pression "Voisines - Dambenois" au Sud de Bussurel,
- lignes électriques très haute tension (THB > 50 kv) : Sud de Bussurel, les Vignes, divers.

► Absence de développement résidentiel dans les secteurs bruyants

Le développement résidentiel se fera en dehors des zones où le niveau de bruit est incompatible avec cette vocation. Ces conditions seront particulièrement prises en considération à proximité des principales infrastructures de transport (routes, voie de chemin de fer) et des zones d'activités économiques susceptibles d'accueillir des activités bruyantes. Dans ces secteurs, des études spécifiques permettront de déterminer les limites d'urbanisation.

II.3 - Systématiser l'Approche Environnementale de l'Urbanisme dans les secteurs de développement urbain

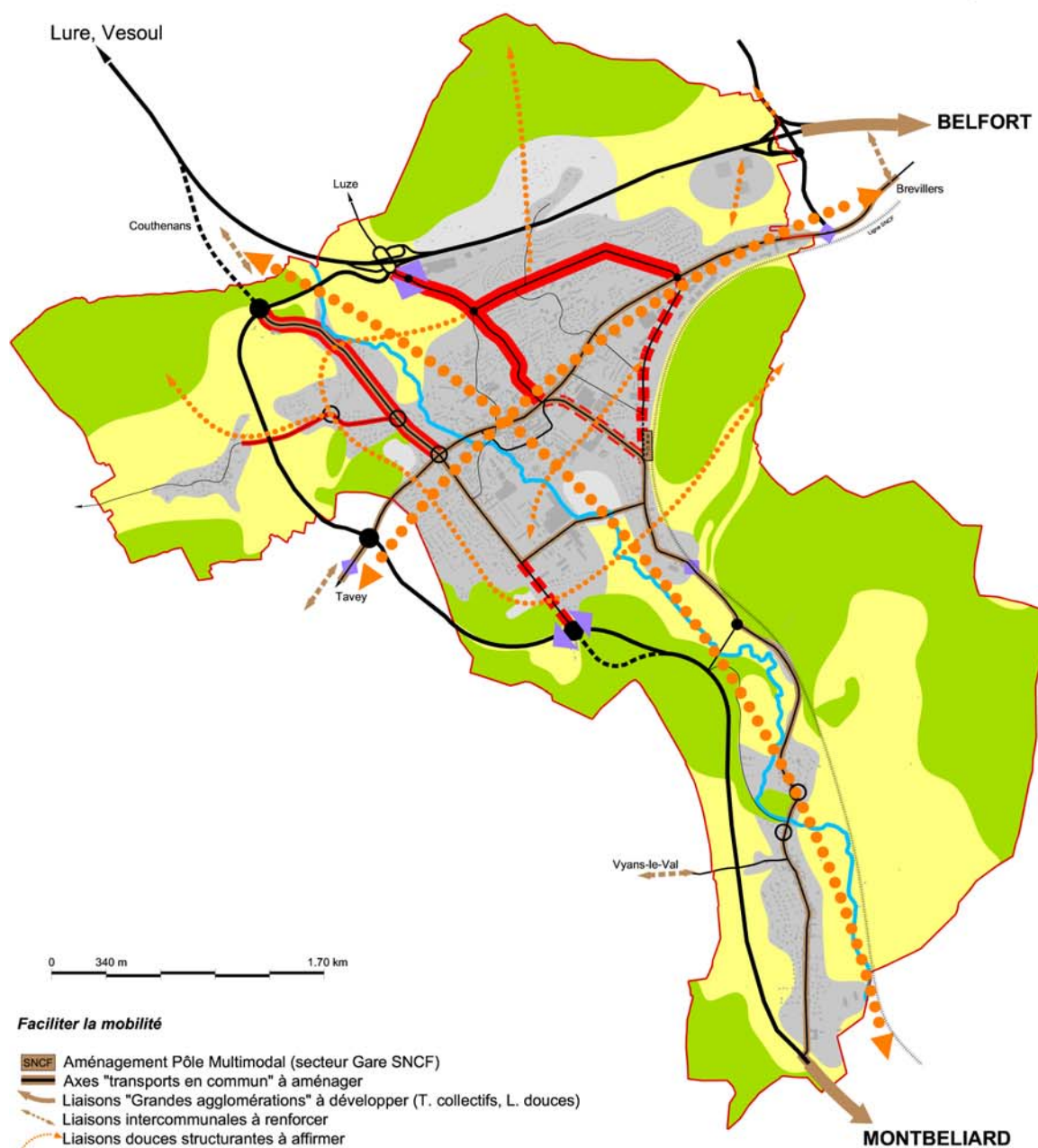
Il s'agira de porter son attention toute particulière aux aspects suivants, notamment grâce à un règlement adapté du PLU :

► Réguler le ruissellement des eaux pluviales dans les secteurs de développement urbain, en limitant les débits rejetés vers le réseau d'assainissement.

► Envisager la possibilité d'utiliser les énergies renouvelables notamment solaires.

► Suggérer l'utilisation de matériaux et procédés de construction qui facilitent la mise en œuvre de la norme HQE pour tous types de bâtiments (habitat, activité, équipement) : consommation d'énergies, rejet de CO₂, salubrité, économie d'eau potable,...

III. Améliorer le fonctionnement urbain et faciliter la mobilité en rendant la ville la plus lisible possible



Faciliter la mobilité

- Aménagement Pôle Multimodal (secteur Gare SNCF)
- Axes "transports en commun" à aménager
- Liaisons "Grandes agglomérations" à développer (T. collectifs, L. douces)
- Liaisons intercommunales à renforcer
- Liaisons douces structurantes à affirmer
- Liaisons douces secondaires à créer

Adapter la trame viaire aux évolutions urbaines

- Axes à adapter / Modification RD.438
- Axes à adapter / Développement urbain "Nord Ouest"
- Axes à adapter / Développement Pôle Multimodal (Gare) et Pré du Fol
- Zones de conflits à sécuriser

Traiter les entrées de ville

- Entrée à aménager en priorité
- Autres entrées à valoriser (intercommunalité)

Occupation actuelle de l'espace

- Limite de la commune d'Héricourt
- Espaces urbanisés (bâti)
- Espaces ouverts naturels et agricoles
- Espaces boisés
- Ligne SNCF
- Réseau hydrologique
- Réseau viaire

III - Améliorer le fonctionnement urbain et faciliter la mobilité en rendant la ville la plus lisible possible

La dynamique urbaine héricourtoise ainsi que les projets des principales infrastructures concernant le ban communal modifient le fonctionnement de la ville. Il importe d'apporter des solutions aux dysfonctionnements induits par les évolutions de la dernière décennie ou aux nouvelles aspirations de la population, et surtout d'optimiser le fonctionnement des dix prochaines années en anticipant les adaptations urbaines rendues nécessaires par le projet de développement 2010-2020. Les principales adaptations concernent les liaisons urbaines et, par conséquent, la trame viaire et ses abords.

La mobilité est également un enjeu fondamental du développement durable de la ville d'Héricourt et de l'Aire Urbaine dans son ensemble. Le projet urbain intégrera ces enjeux.

Enfin, les entrées de ville sont importantes pour la lisibilité urbaine.

III.1 - Faciliter la mobilité

Le développement de la ville d'Héricourt et plus généralement de l'ensemble de son bassin de vie est extrêmement dépendant de la qualité de ses liens avec les deux pôles majeurs de l'Aire Urbaine que sont les agglomérations de Montbéliard et Belfort et le futur "Espace Médian". La municipalité souhaite donc renforcer ces liaisons en offrant des solutions de mobilité pour tous, en privilégiant l'alternatif au "tout voiture".

► Faciliter l'utilisation des transports collectifs

Plusieurs initiatives seront prises pour faciliter le recours aux transports collectifs, que ce soit au bénéfice des habitants de la ville ou des personnes des villages ou agglomérations extérieures à destination d'Héricourt.

● Aménagement du site de la gare en pôle multimodal :

Le site de la gare et abords sera aménagé conformément au projet issu de l'étude de faisabilité de 2007, dans un double objectif : améliorer le niveau de services aux usagers ; revaloriser cet espace urbain. Le projet permettra notamment : d'améliorer l'accessibilité à la gare pour tous les usagers, de renforcer la capacité de stationnement sur le site ; d'offrir des solutions pluri-modales satisfaisantes (train / bus, voiture, vélo, piéton).

● Aménagement de la voirie utilisée par les bus (ou taxis à la demande) :

On favorisera la circulation des bus sur les axes empruntés, ainsi que l'aménagement et l'équipement d'arrêts ou haltes lisibles, sécurisés et attractifs, en veillant à leur accessibilité aux personnes à mobilité réduite. On prendra tout particulièrement en considération les conclusions de l'étude opérationnelle réalisée par le Syndicat Mixte des Transports Collectifs du Territoire de Belfort.

Les principaux axes qui devraient être concernés sont les suivants :

- Faubourg de Saint-Valbert / Faubourg de Montbéliard,
- Byans / Faubourg de Belfort / rue Pierre et Marie Curie,
- Bussurel / gare / centre-ville,
- Quartier Maunoury / gare, par l'avenue du 47^e RI.

► Renforcer les liaisons douces

L'objectif est d'améliorer et compléter le réseau de liaisons piétonnes et cyclables, en prenant appui sur l'étude "vélo plan" de 2003, en tenant compte des actualisations qu'elle nécessite.

Cette étude réactualisée conduit à un schéma cyclable, maillé autour de 3 liaisons structurantes :

- Liaison Ouest (stade) - Est (Faubourg de Belfort) par le centre ville (zone 30), concentrant l'essentiel des pôles générateurs de déplacements. Cette liaison est susceptible d'être prolongée vers Tavey à l'Ouest et Brevillers-Belfort à l'Est, dans la logique de liaison d'Héricourt avec les communes voisines et pôles urbains périphériques.
- Liaison Nord (Chevret) - Sud (Bussurel) par la vallée de la Lizaine. Cette liaison devrait être prolongée vers le Sud pour lier Héricourt à l'agglomération de Montbéliard et au Nord vers les communes voisines de la CCPH. Elle s'inscrit dans la logique de valorisation de la trame verte et bleue d'Héricourt, en continuité avec celle de l'agglomération du Pays de Montbéliard, avec une vocation "loisirs" prépondérante.
- Liaison gare - centre-ville. A noter que cette liaison a déjà fait l'objet d'une prise en compte opérationnelle dans l'étude de programmation et de faisabilité relative à l'aménagement de la gare.

Le schéma page suivante illustre les liaisons structurantes et les axes secondaires permettant d'obtenir un schéma cyclable complet sur le territoire.

Les principales dessertes secondaires qui renforceront progressivement le maillage des liaisons douces concernent :

- Une liaison douce Byans / collège, franchissant la Lizaine et la future zone d'urbanisation "Champs du Caillou, Champ de la Presle, La Combe, La Cote du Magny".
- Un bouclage (circuit) entre les pôles sportifs et de loisirs, donnant également accès (prolongement) aux grands espaces naturels péri-urbains.
- Une liaison vers l'espace économique "Est / RD 438" (Guinotte - Chêne Sec).
- Eventuellement une liaison douce directe quartier Maunoury / Zone Commerciale du Faubourg de Belfort, franchissant la Lizaine et desservant le lycée les "secteurs péricentraux Est" de renouvellement urbain.

Enfin, il importe que chaque projet d'adaptation de la voirie envisagé au paragraphe III.2. page 15) intègre les impératifs de renforcement du réseau urbain des liaisons douces.

► Mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics aux handicapés et personnes à mobilité réduite

Le programme de mise en accessibilité de la voirie et des espaces publics sera progressivement mis en oeuvre en adaptant les cheminements, notamment en créant 6 liaisons douces en centre ville :

- Mairie - Centre Bretegnier,
- Mairie - Quartier Maunoury,
- Mairie - ADAPEI,
- Mairie - Lycée Aragon,
- Mairie - Centre Psychiatrique,
- Mairie - Roseraie.

Le Chemin du Tram sera également aménagé.

-SCHEMA CYCLABLE-



Maillage cyclable

-  Bande piste cyclable existante
-  Piste piste cyclable à créer
-  Voie verte à développer ou renforcer
-  Zone trente existante

III.2 - Adapter la trame viaire aux évolutions urbaines

Il s'agit de parfaire le maillage et la hiérarchisation de la voirie en organisant du mieux possible la complémentarité des différents modes de déplacements (voiture, transports collectifs, piéton, vélo).

► Adaptations liées à la modification de la RD 438

Le projet routier va, entre autres, modifier les flux entrant dans la ville depuis le Nord (Lure, ... , Vesoul) : renforcement entrée / RD 16 ; affaiblissement entrée / rue d'Héricourt. Cette évolution suggère l'adaptation des axes suivants :

- adaptation de l'avenue du Mont Vaudois, pénétrante vers le centre-ville dont la fréquentation devrait significativement s'accroître,
- adaptation de la rue Pierre et Marie Curie, dont la fréquentation devrait également augmenter,
- éventuellement, adaptation de la rue Pierre Carmien et son prolongement vers le centre-ville,
- adaptation de l'avenue de Saint-Valbert qui va devenir un axe de mobilité à vocation "intra-urbaine" quasi exclusive.

► Adaptations liées au développement résidentiel Nord-Ouest

Le scénario de développement urbain qui "privilégie" un développement Ouest / Nord-Ouest, conduit à prévoir le renforcement des liaisons "tous modes" Byans / Saint-Valbert / centre-ville, en complément de l'adaptation de l'Avenue de Saint-Valbert citée au point précédent. Le renforcement de cette liaison sera l'occasion d'améliorer différents "points de conflits" : rue de Byans / rue G. Tournu ; rue Aristide Briand / rue de la Carrière / rue Ch. Canel ; rue Faubourg de Besançon, rue de Lattre de Tassigny / Avenue de Saint-Valbert - Faubourg de Montbéliard.

► Adaptations liées à l'aménagement du Pôle Multimodal (gare)

Le projet d'aménagement du secteur gare permettra la mise en continuité de la rue Jean Jaurès avec la rue Marcel Paul. Ce projet est susceptible de conduire un réaménagement de certaines voies qui se greffent sur cet axe majeur.

III.3 - Traitement des entrées de ville

Les entrées de ville situées sur les axes structurants seront valorisées, soit pour affirmer l'image urbaine d'Héricourt, soit pour mettre en valeur les micro-paysages associés à ces entrées. Dans tous les cas, il s'agira d'affirmer la qualité du cadre de vie héricourtois. Une attention toute particulière sera portée au niveau des deux entrées qui vont connaître une profonde mutation à très court terme :

- entrée Nord par la RD 16 : en lien avec le retraitement de cet axe et l'urbanisation du secteur "Champ du Caillou",
- entrée Sud par la RD 438, au niveau du secteur du "Pré du Fol" : mise en valeur du pôle commercial, intégration des nouvelles infrastructures, revalorisation paysagère.

Quoi que moins prioritaire, l'entrée Sud par la RD 316 (avenue Jean Jaurès) est également à valoriser.

Par ailleurs, deux autres entrées sont stratégiquement importantes, mais relevant d'une logique intercommunale puisqu'à l'interface du ban communal d'Héricourt avec les villages voisins :

- entrée Est par la RD 683 à partir du carrefour avec la RD 130. Cette entrée est majoritairement située sur le ban communal de Brévillers,
- entrée Ouest par la RD 683, entre Tavey et Héricourt.

