



Siège social
11, rue Jean-Pierre Veyrat
73000 Chambéry
Tél. 09 80 34 81 16
Fax 09 85 34 81 16

contact@arter-agence.fr
www.arter-agence.fr



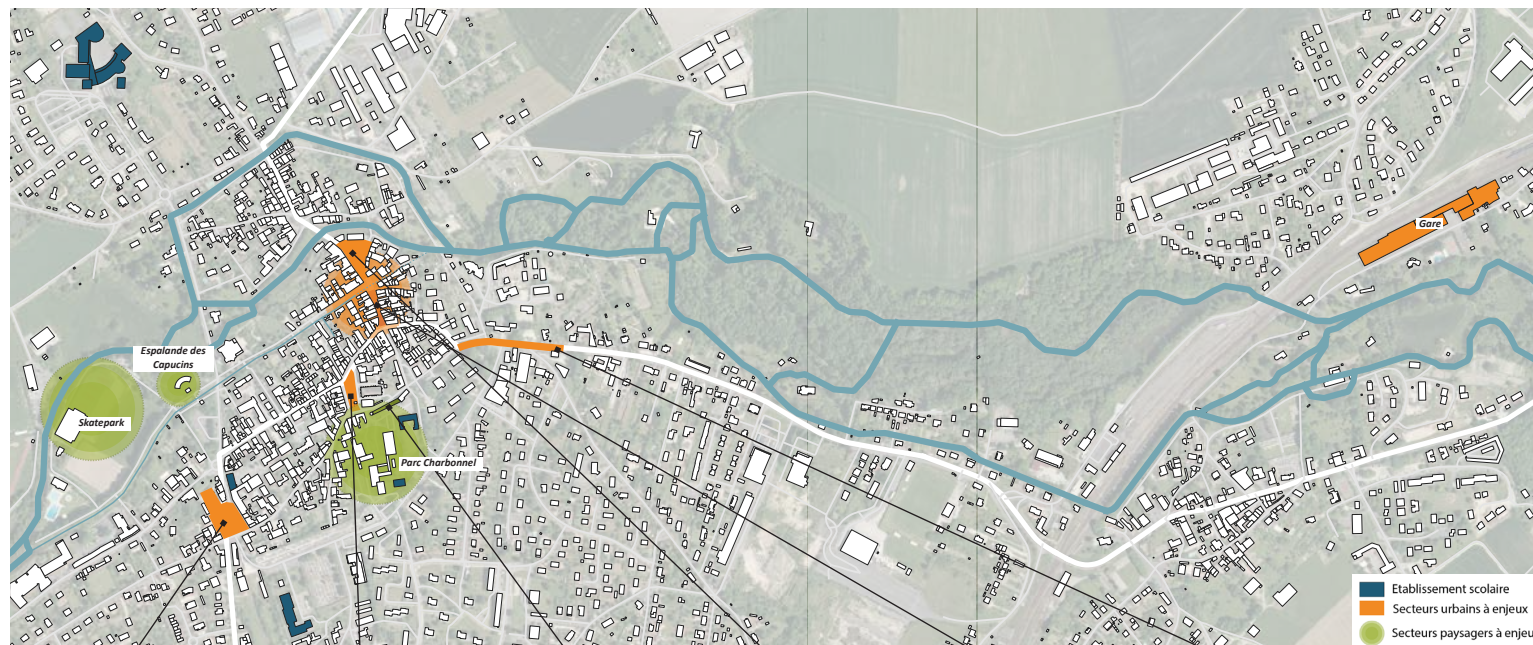
Schéma de mobilité et des espaces publics



Phase 1 - Diagnostic COPIL - 7 mai 2025



Les enjeux de l'étude



Pl. Villeneuve Moret
Entrée de ville Sud-Ouest

Pl. Général Leclerc
Eglise et Mairie

La Roseaie
COVATI - écoles et parc

Pl. de la République
Le marché - Stationnement

Rue Dominique Ansemot
Rue commerçante

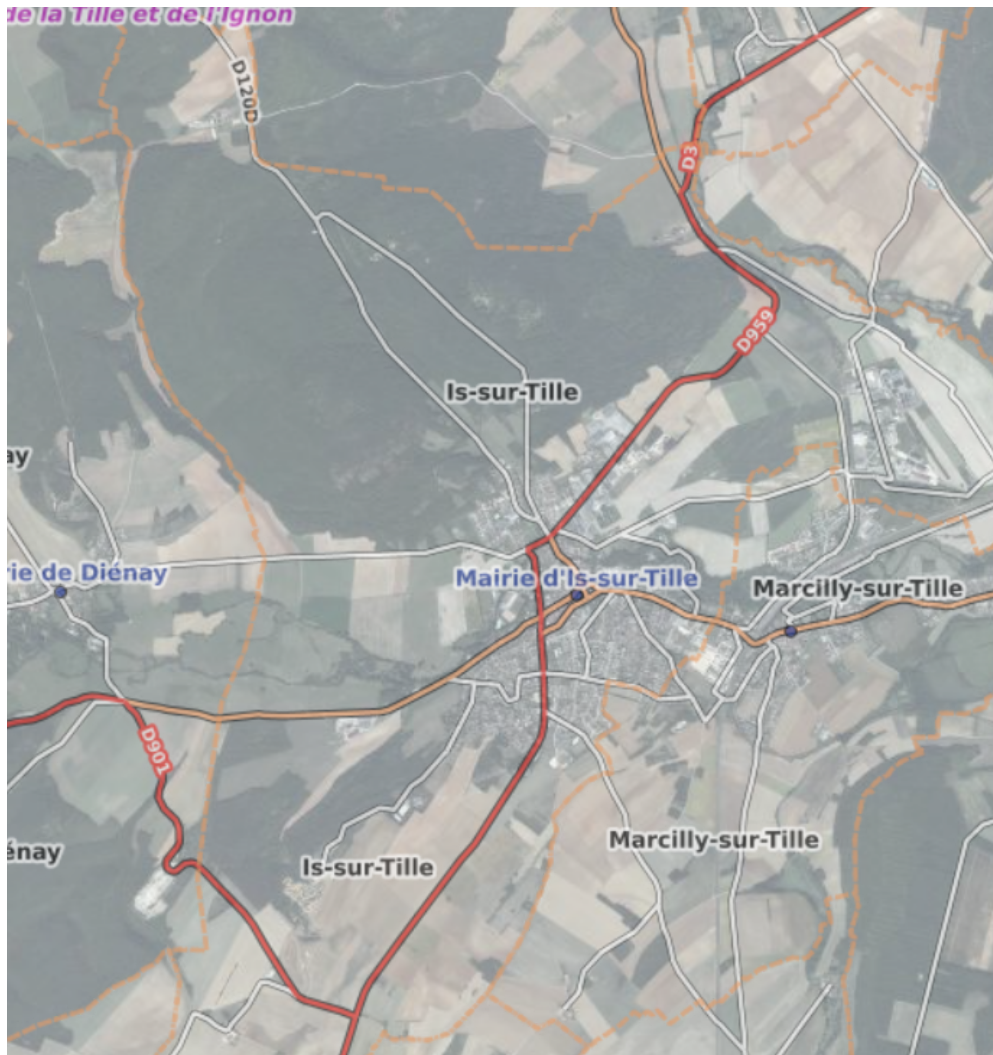
Avenue Carnot
Entrée de ville Sud-Est



Source photos : google street view

- **Apaiser les circulations** pour améliorer le cadre de vie des habitants, et intégrer les modes actifs
- **Réorganiser le stationnement** pour répondre aux différents besoins (commerces, résidentiels...), **valoriser les espaces publics**, et maintenir une bonne accessibilité au centre-bourg
- **Végétaliser le centre bourg** pour réduire l'îlot de chaleur, améliorer l'attractivité et le cadre de vie et valoriser le patrimoine du bourg

Les objectifs de l'étude

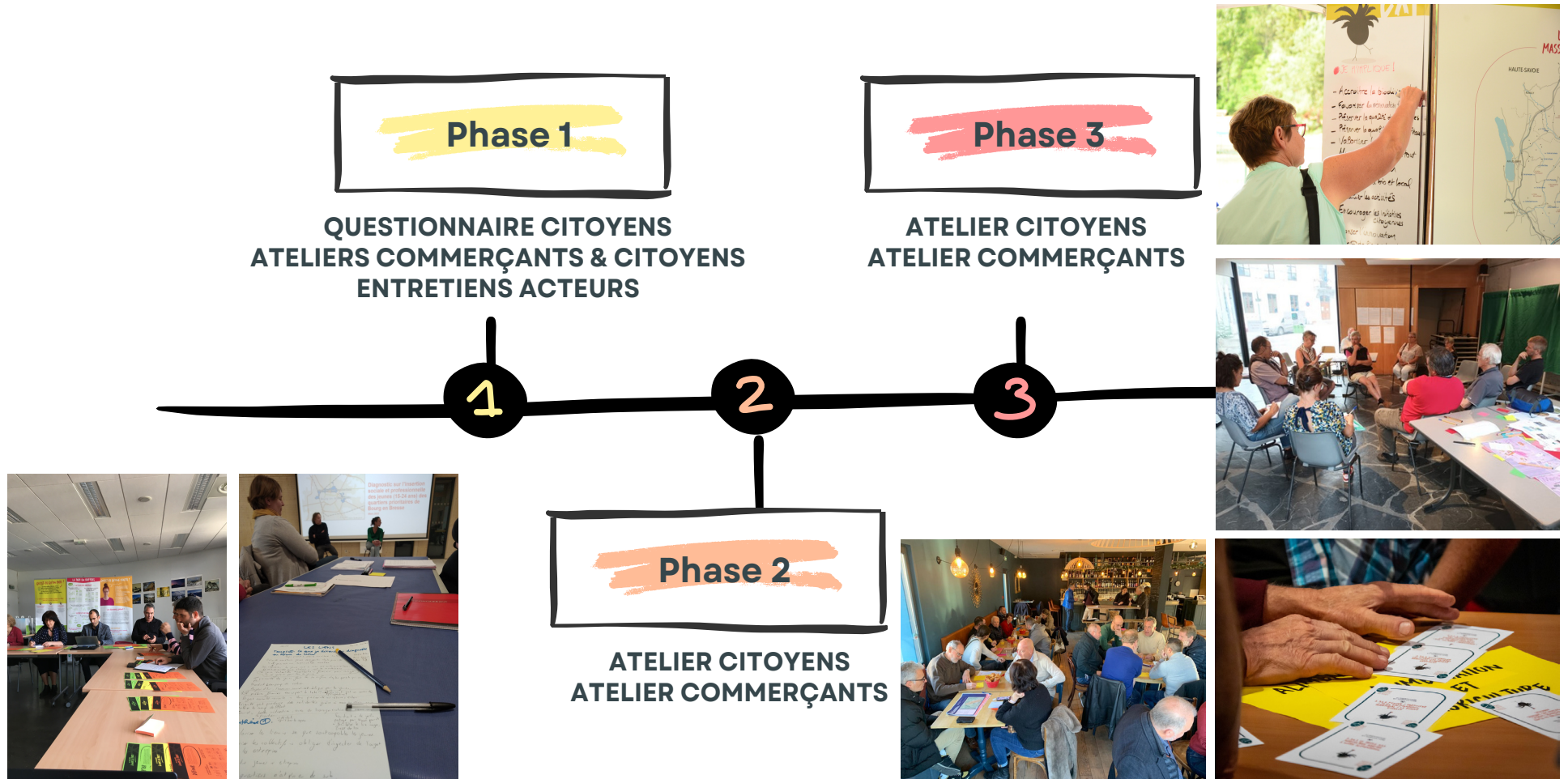


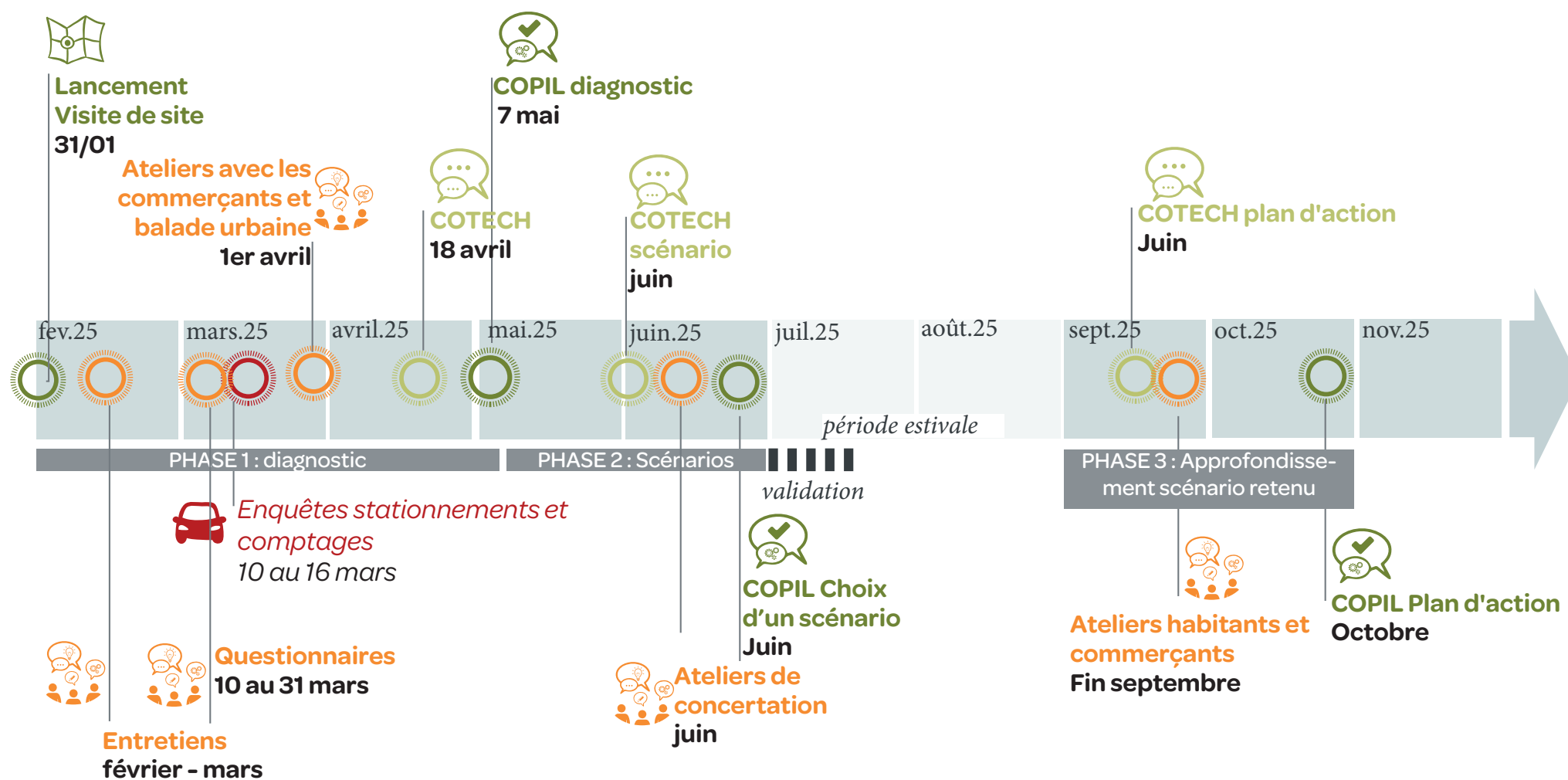
Le périmètre de l'étude s'étend sur l'ensemble de la commune d'Is-sur-Tille, l'analyse sera élargie aux connexions avec la gare et la commune de Marcilly-sur-Tille

Les objectifs de cette étude sont :

- ▢ **De définir un schéma directeur des déplacements** qui garantit, sur la base de compromis, la bonne fonctionnalité du territoire pour tous les usagers. Il devra répondre aux objectifs de rééquilibrer le partage de l'espace public en faveur des mobilités actives.
 - ▢ **De définir un schéma d'espaces publics**, à même d'offrir des espaces publics urbains et paysagers confortant la vie locale et touristique tout en accueillant de nouveaux usages pour dynamiser le centre-ville.
- Ce schéma directeur sera organisé en actions opérationnelles, qui servira de socle cohérent à la réalisation des travaux de voirie et d'espace public dans les 10 années à venir voir au-delà.
- ▢ **De phaser et prioriser les actions** au regard des enjeux soulevés par les usagers et les acteurs du territoire puis des capacités d'investissement humaines et financières de la commune et de ses partenaires.

Le processus de concertation





Contexte

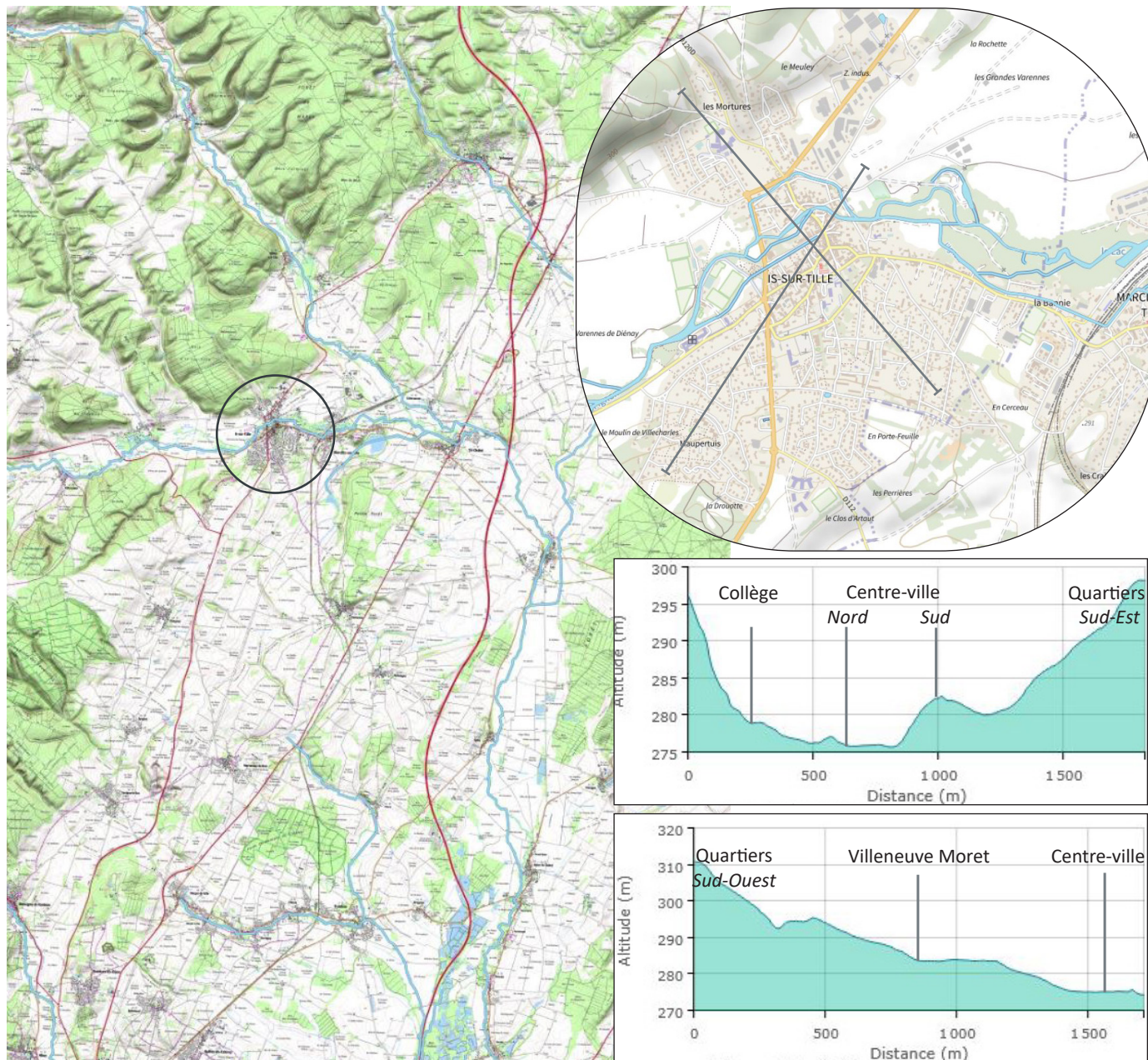
Analyse urbaine et paysagère

Analyse des mobilités

Questionnaire auprès des usagers

Synthèse

Contexte géographique



Carte topographique - géoportail

Une polarité locale desservie par un réseau de RD, évitée par les axes régionaux

- Is-sur-Tille se situe à environ 25km au Nord de Dijon.
- La voie ferrée et l'autoroute A31 passent à l'Est de la commune sans la desservir, et sont orientées Nord <> Sud
- La gare est à Marcilly-sur-Tille (20min à pied du centre).

Une commune à l'interface de plaine et de plateau

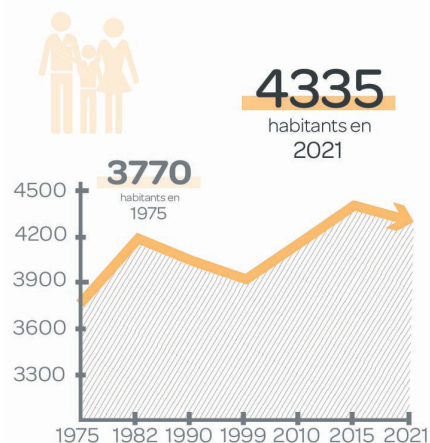
- Altitude basse au centre-ville et des pentes lorsqu'on s'en éloigne.

La présence de l'eau fractionne la commune et limite les traversées routières Nord <> Sud

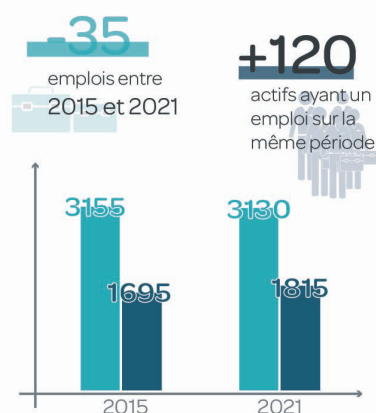
- L'Ignon s'écoule d'Ouest en Est et rejoint la Tille en frange Est de la commune, fragmentée par ses bras.

Population, emplois et modes de déplacement

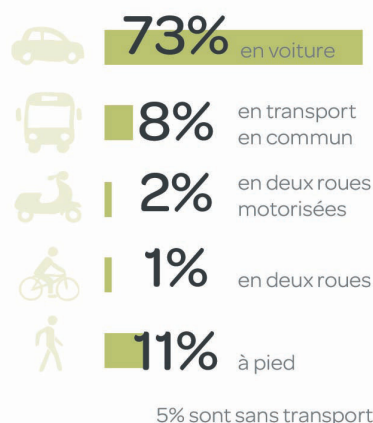
Evolution démographique



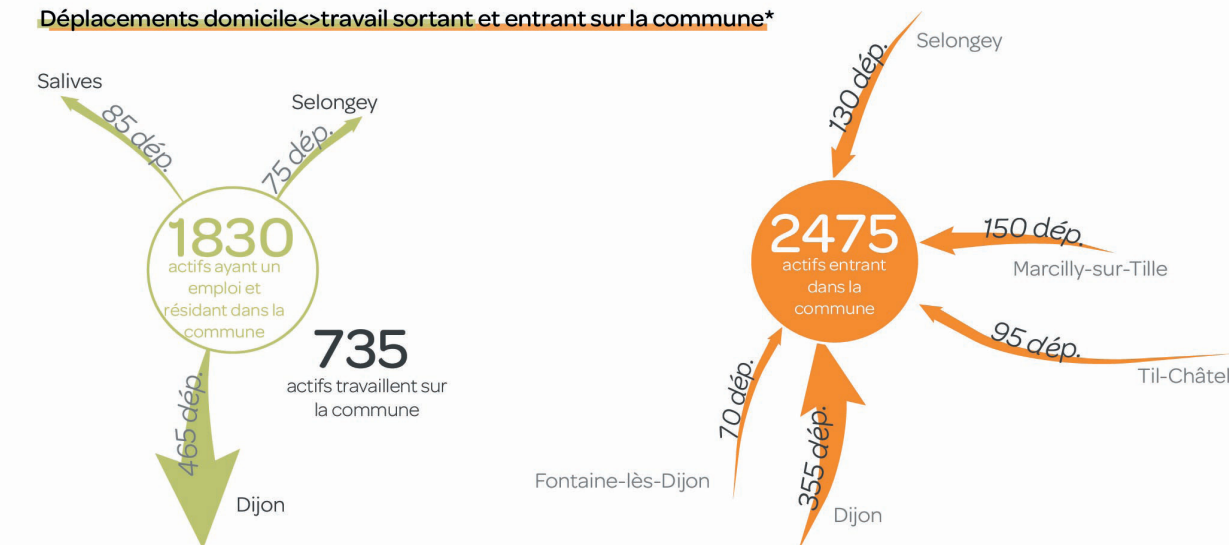
Evolution des emplois et des actifs



Part modale des actifs



Déplacements domicile<->travail sortant et entrant sur la commune*



Source/année INSEE

* seuls les échanges >50 déplacements en origine et >70 déplacements à destination ont été pris en compte

Evolution démographique irrégulière, et attractivité des emplois

- 4335 habitants, population en légère baisse depuis 2015
- 1815 actifs en fonction pour 3120 emplois, soit 1,7 emploi pour 1 actif. Is-sur-Tille polarise des salariés de communes voisines.

Les actifs se déplacent principalement en voiture, mais le potentiel de développement des modes actifs est présent

- 40% des actifs travaillent sur la commune
- La part modale de la voiture est de 73%
- Les parts des modes actifs est de 12%
- La part des transports en commun est significative (8%) - train vers Dijon.

Is-sur-Tille polarise les déplacements domicile<->travail, notamment vers et depuis Dijon

- 25 % des actifs d'Is sur Tille vont travailler à Dijon
- 17% des emplois d'Is-sur-Tille sont occupés par des habitants de Dijon et Fontaine.

Contexte

Analyse urbaine et paysagère

Analyse des mobilités

Questionnaire auprès des usagers

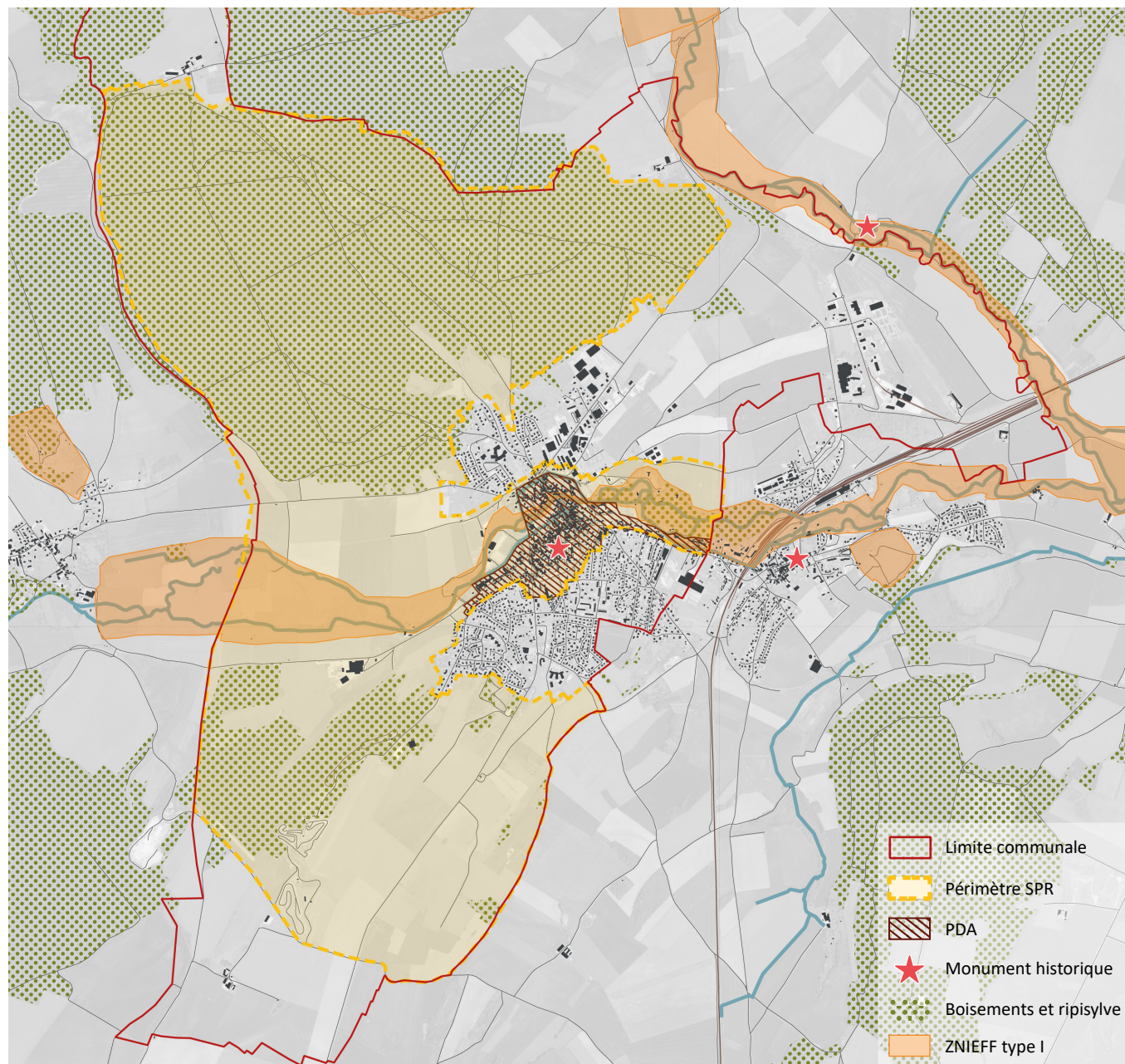
Synthèse

VILLE DIS-SUR-TILLE

Source : Michel Valentini
Recueil de notes sur ls-sur-tille

10

Un patrimoine paysager et urbain remarquable et protégé



Un patrimoine urbain riche et varié

- De nombreux **bâtiments historiques** conservés ou reconstruits au fil du temps (XVe au XIXe siècle),
- **L'hôtel Compasseur-de-Courtivon** (1550) inscrit aux **Monuments Historiques** depuis 1979
- **Le pont** (1748), les **remparts et portes** (1580-90), les **lavoirs** toujours perceptibles et témoignant de l'histoire de la commune

Un patrimoine paysager remarquable

- Une présence de l'**eau identitaire**,
- Un **historique de traversées** bien perceptible : nombreux ponts, passerelles, perméabilités piétonnes
- Une ville encerclée majoritairement par un **paysage rural agricole**, avec tout de même un boisement important au nord,
- Une **ripisylve bien préservée** le long de l'Ignon.

Des leviers de protection en évolution constante

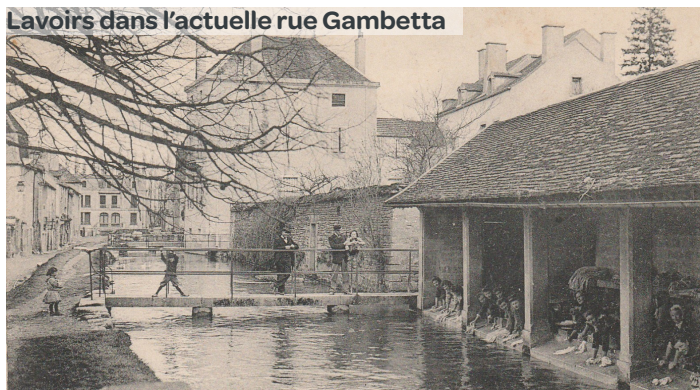
- Protection des 500m autour des MH, **SPR** et **PVAP** permettent la prise en compte des enjeux croisés entre architecture, urbanisme et paysage (définition d'un **PDA**).
- Une protection de nombreux éléments de paysage au PLU
- Une **ZNIEFF de type I** caractérise un patrimoine paysager remarquable aux abords de l'Ignon, et traversant le centre-ville.

Un patrimoine paysager et urbain remarquable et protégé

Le «Petit pont» maintenant disparu
(actuelle rue Gambetta)



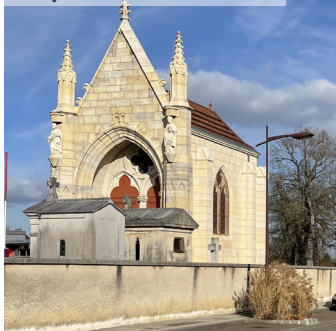
Lavoirs dans l'actuelle rue Gambetta



Hôtel Le-Compasseur -de-Courtivon
Monument inscrit depuis 1979 (privé)



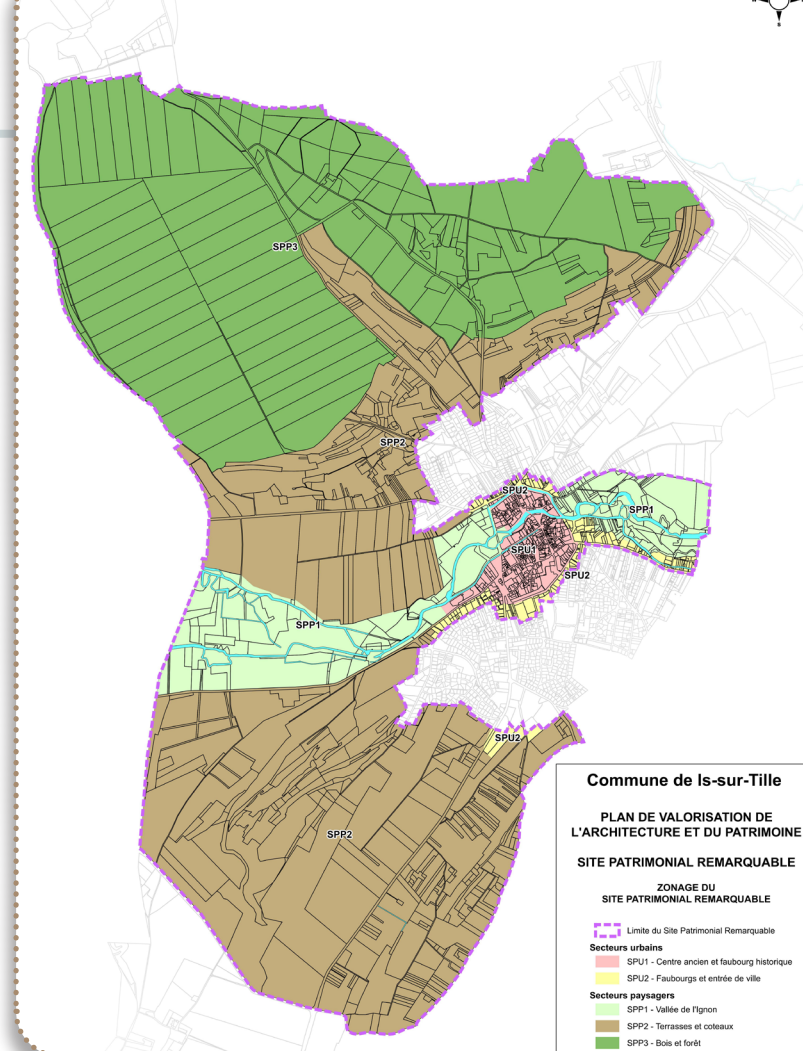
Chapelle Saint-Charles



Clocher de l'église Saint-Léger, Kiosque et roseraie



Porte de Dijon



[illegible]

- Le **PLU arrêté décembre 2024** prévoit 6 emplacements réservés pour la création d'aménagements en faveur des mobilités et d'aménagements urbains.

➤ **1 OAP thématique : trames vertes et bleues et biodiversité**, en lien avec les orientations définies au PADD.

- **Projet d'écoquartier AMI** qui vise à convertir une friche industrielle désaffectée en quartier urbain, permettant de limiter l'étalement urbain et la consommation du foncier. C'est un projet d'ampleur (12ha), rare en milieu rural, prévoyant la construction de **400 logements**, motivés par la proximité de la gare SNCF de Marcilly-sur-Tille.



Analyse sensible / Atouts et faiblesses à l'échelle du centre bourg



Des atouts paysagers et urbains qui participent à l'amélioration du cadre de vie

- Un **patrimoine végétal** surtout **privatif** dans le centre-bourg, mais petits arbres et bacs fleuris.
- Quelques **espaces verts publics** à révéler
- Une forte présence de l'eau, élément identitaire pour la commune, mise en valeur par les nombreux cheminements qui longent ou traversent les cours d'eau.
- Des **éléments de patrimoine** intéressants : lavoirs, pont...

Un patrimoine végétal à conforter

- Un besoin d'**amélioration quantitative et qualitative** (arbres sénescents, diversité variétale)

Des secteurs stratégiques présentant des faiblesses dans l'aménagement

- **La place de la République** : Historiquement la place centrale du village, elle est aujourd'hui utilisée comme **stationnement** et **manque de vie locale et végétation**
- **La place Villeneuve-Moret** : Elle doit marquer une des entrées de ville principale, mais son **organisation peu lisible** et un manque d'aménagement en font un **espace perdu** et dénué de sens
- **Le secteur Covati/Charbonnel** : Un secteur de grande dimension qui regroupe de **nombreux usages**, mais semble **détaché du reste du centre-bourg**
- **L'avenue Carnot** : Cette avenue très **large et minérale** ne met pas en valeur l'entrée de ville et n'évolue pas en se rapprochant du bourg

Analyse sensible / Atouts et faiblesses à l'échelle du centre bourg

Les nombreuses perméabilités, venelles et jardins

Une qualité paysagère à révéler



Les berges de l'Ignon, le bief et le parcours de l'eau dans le centre historique

Des points de vue intéressants à conforter



Un manque de qualité dans le traitement de certains espaces publics de grande dimension

Profitant pourtant de situations géographiques privilégiées



Contexte

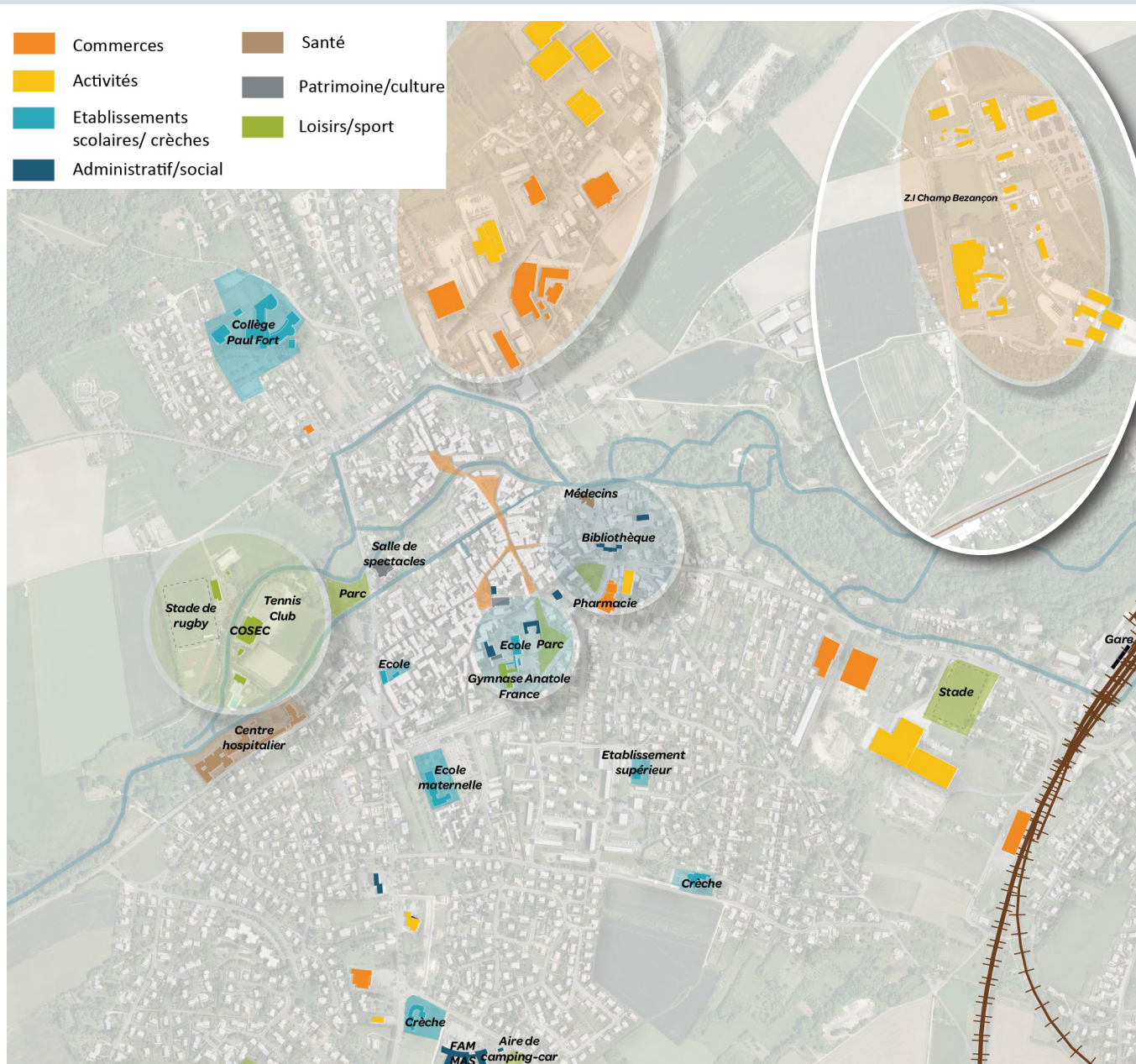
Analyse urbaine et paysagère

Analyse des mobilités

Questionnaire auprès des usagers

Synthèse

Pôles générateurs de déplacement

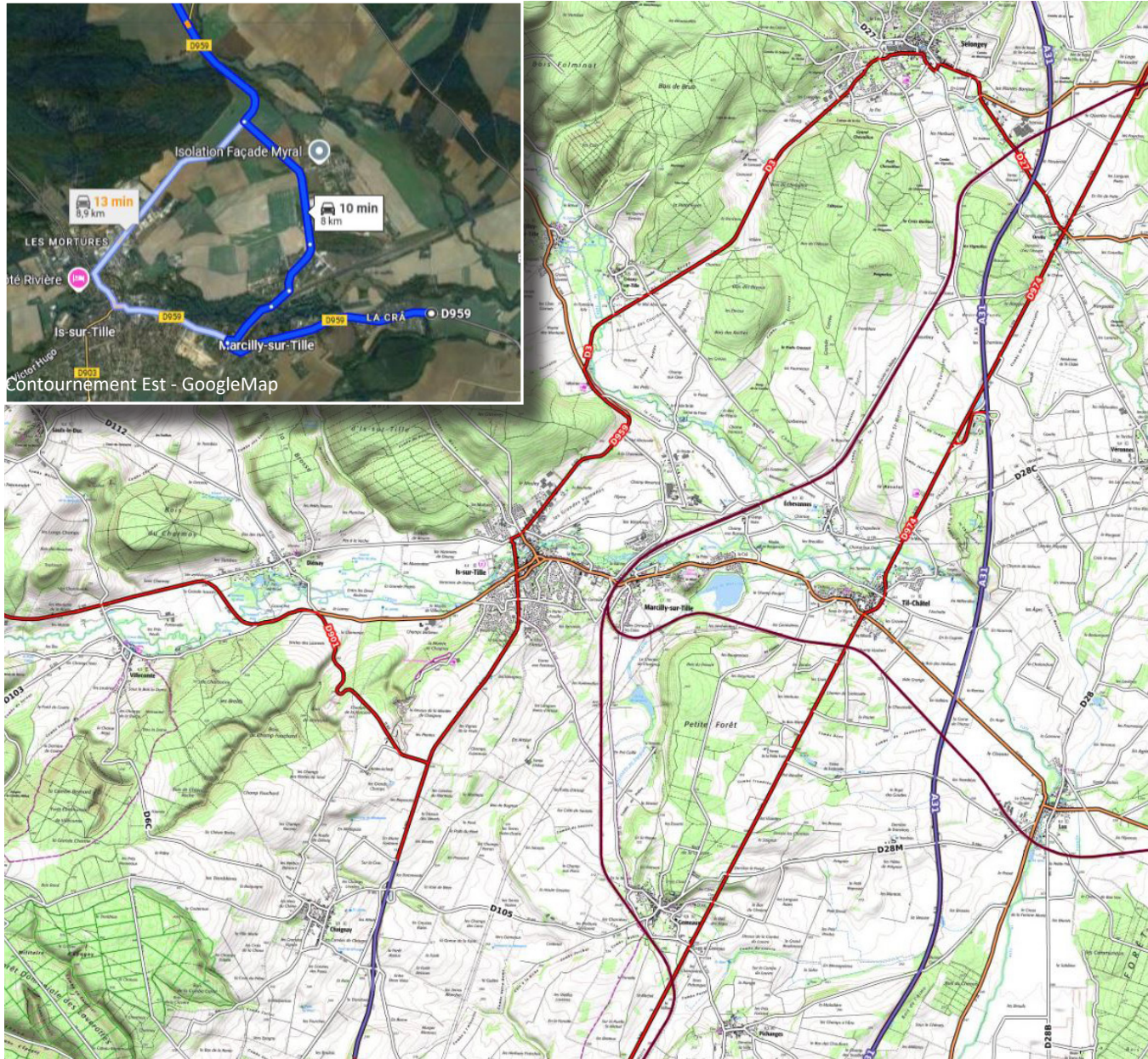


Carte du bâti et des pôles générateurs de déplacements

Une polarité qui joue le rôle de centralité

- Une large étendue résidentielle
- Des commerces de proximité et services au centre-ville
- Des équipements administratifs, sociaux et scolaires
- La gare d'Is-sur-Tille se trouve à Marcilly-sur-Tille
- Deux zones d'activités, commerciales et industrielles, porteuses d'emplois

Hiérarchie du réseau routier / plan de circulation

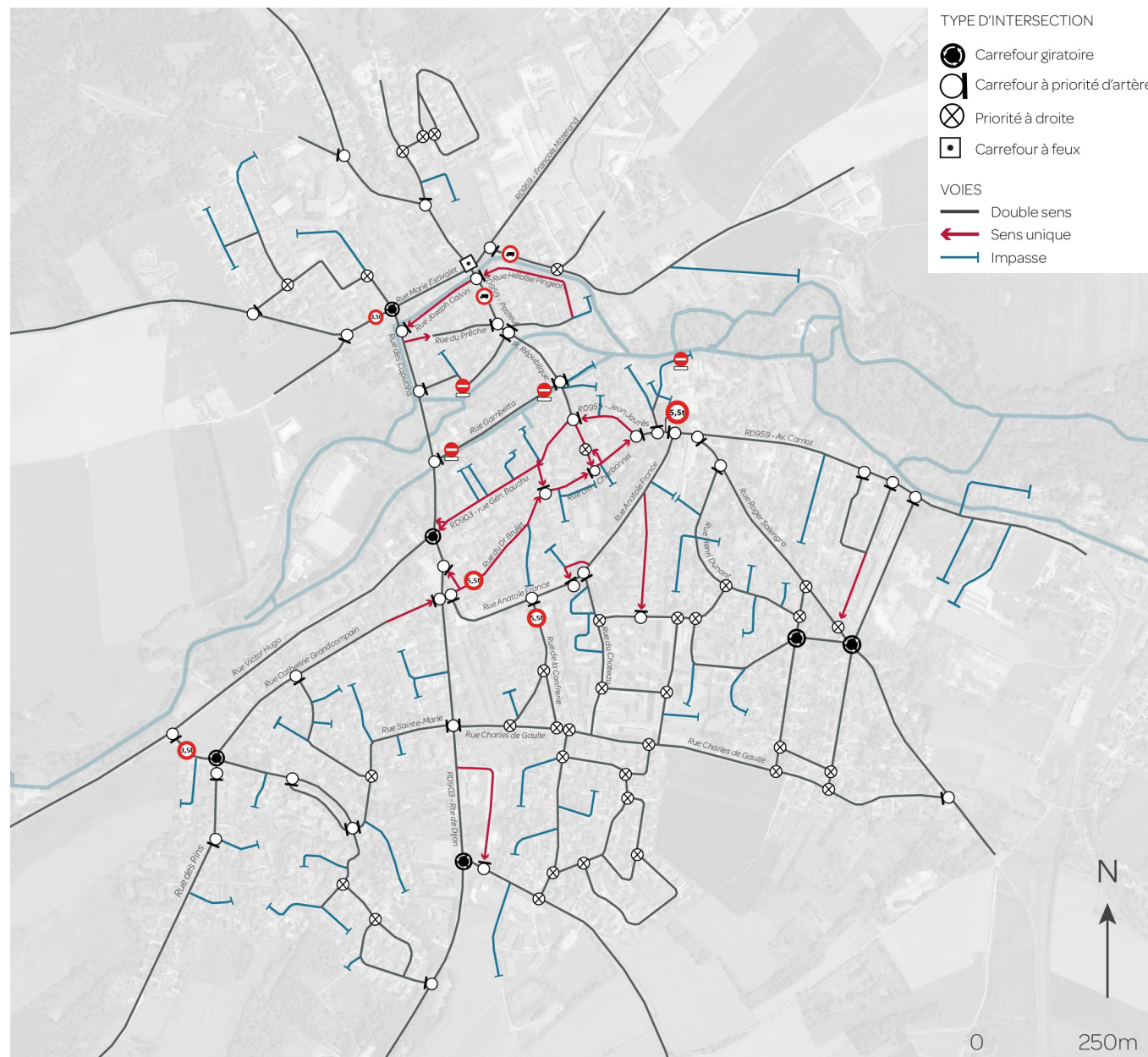


Carte topographique du secteur élargi - geoportail

Une hiérarchie parfois floue, mais dont domanialité et le jalonnement traduisent une volonté d'organisation

- Les liaisons intercommunales sont assurées par des réseaux départementaux
- La vocation de certains axes intermédiaires est multiple : desserte locale et de transit : Anatole France, Rue Ancemot, Av. de la Gare
- Les axes de liaisons interquartiers et de desserte locale

Hiérarchie du réseau routier / plan de circulation



Carte de l'organisation des circulations

Réseau structurant étoilé et qui contourne l'hypercentre

➤ L'axe RD903 <> Capucins est une artère Nord <> Sud majeure.

➤ Le contournement, Anatole France <> Capucins <> Marie Estivalet, se connecte à la fois au réseau local (hypercentre, périphérie proche) et intercommunal

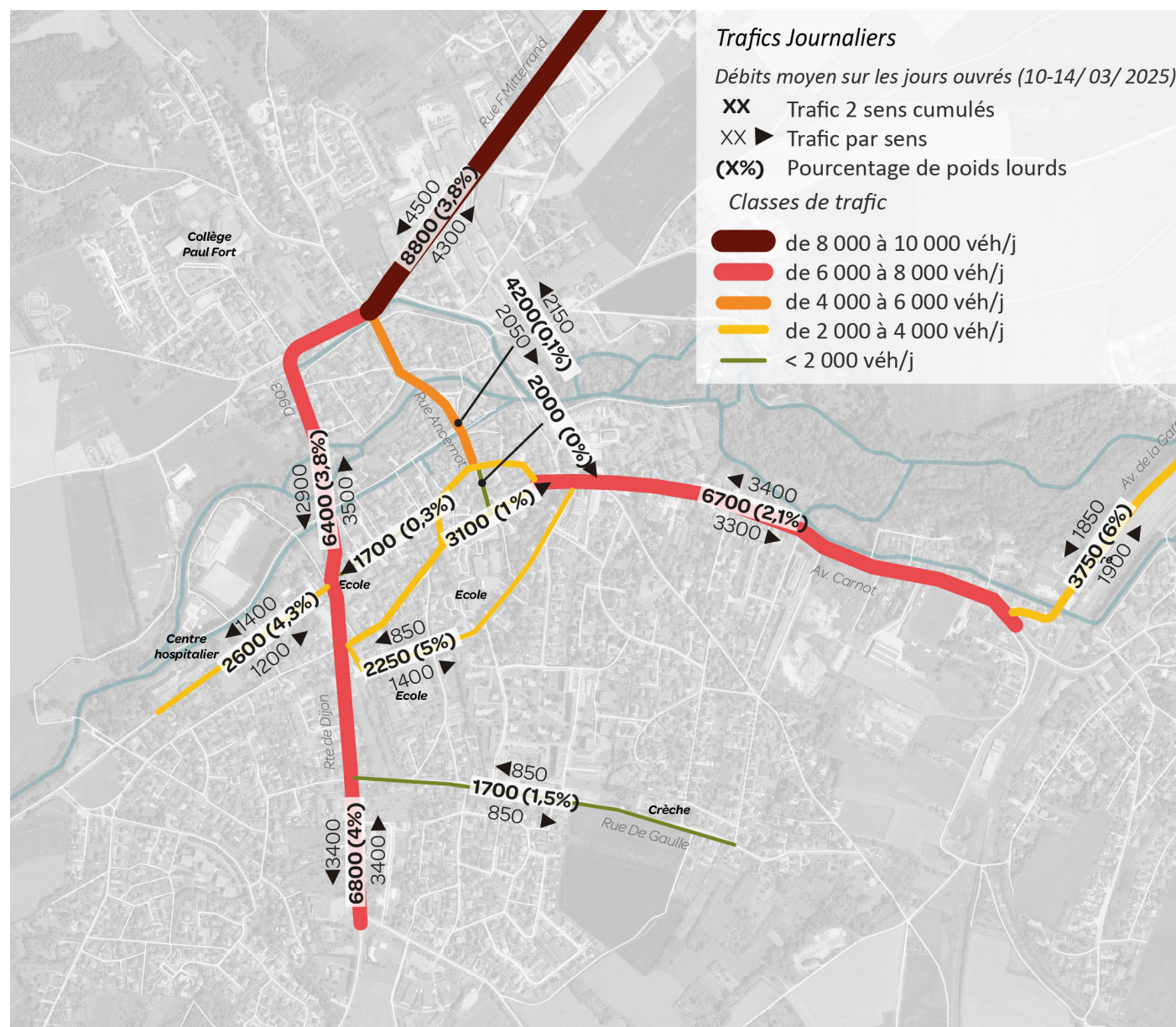
La traversée du centre attractive pour les liaisons Nord - Est

➤ La traversée Est <> Nord du centre est partiellement prioritaire et concurrence le contournement en temps de parcours.

Un plan de circulation à sens unique dans le centre et une réglementation interdisant les Poids Lourds

Dans les quartiers périphériques, un réseau maillé

Données de comptages et vitesses - Débits journaliers



Traffics journaliers moyens du lundi au vendredi et pourcentage de poids lourds

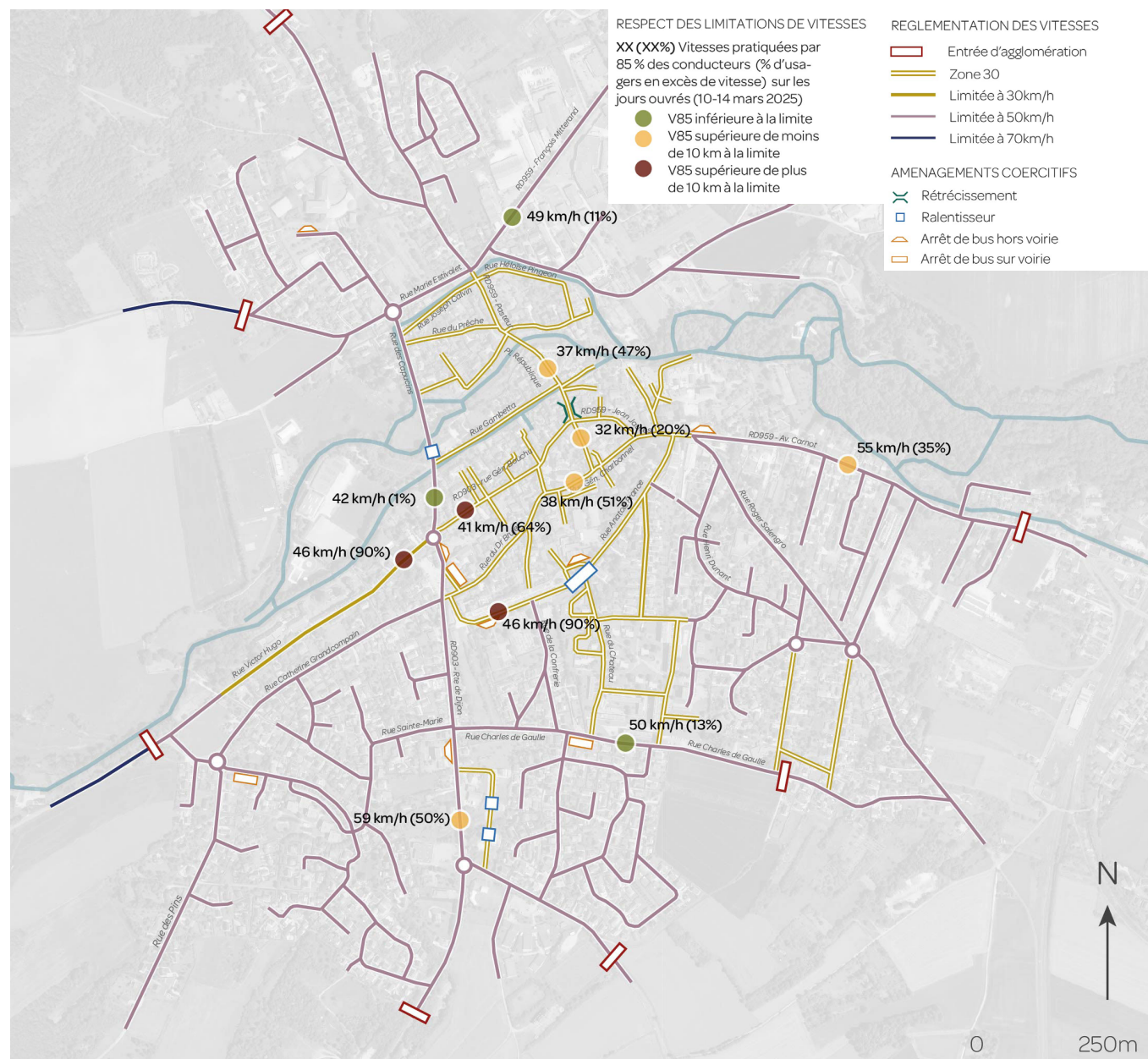
Des voiries départementales, assez fortement circulées avec des parts de poids lourds élevées

Un centre-ville préservé du trafic poids lourd par la réglementation

La rue Ancemot est un barreau routier secondaire structurant pour la desserte de la commune

➤ Les traversées du centre se font principalement via la rue Charbonnel et la rue du Général Bouchu (4800 véhicules dans les deux sens cumulés) contre 2250 véhicules sur Anatole France.

Réglementation des vitesses de circulation



Carte des réglementations des vitesses de circulation

Une zone 30 dans le centre historique, jusqu'au Petit Bois

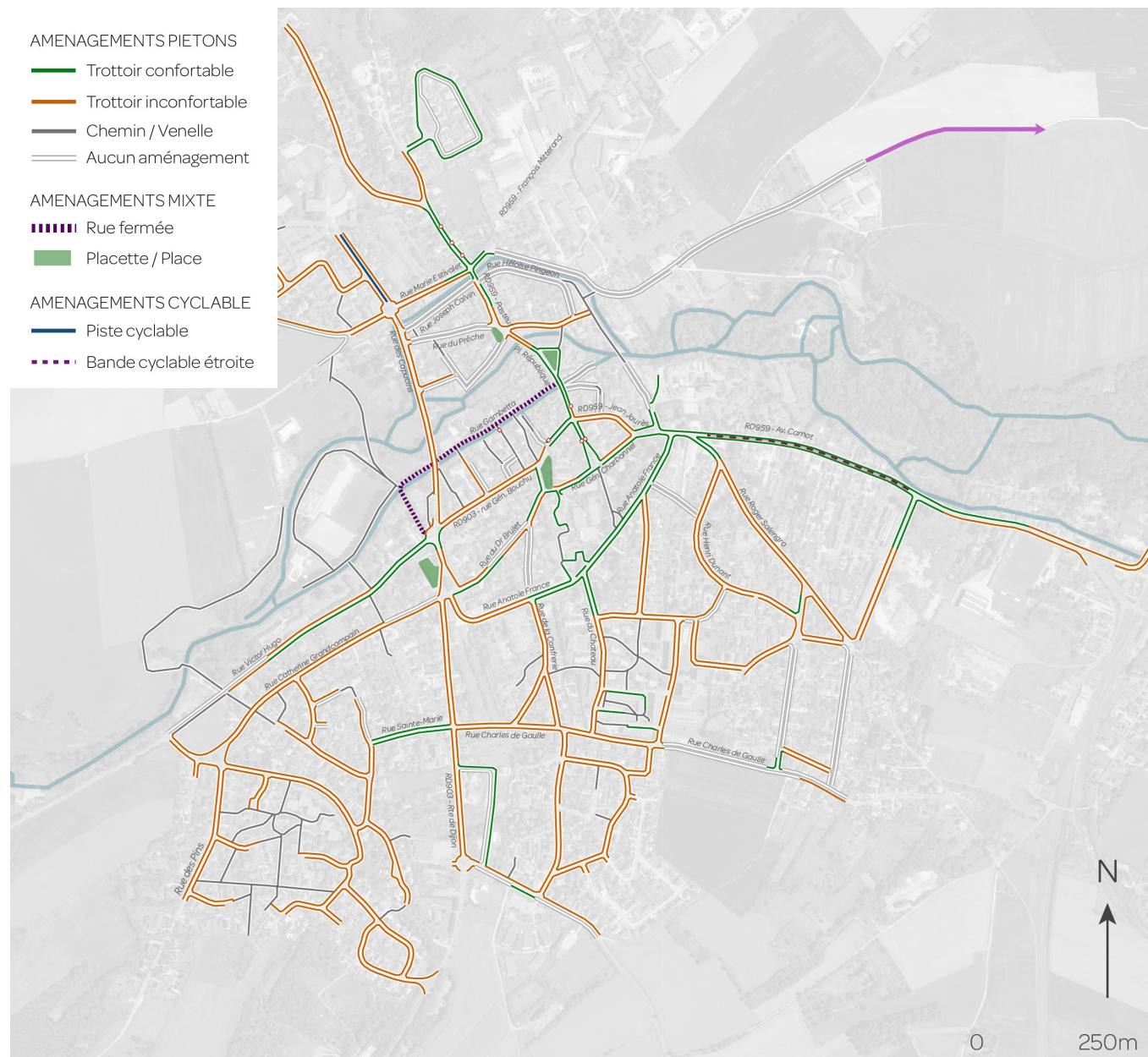
➤ Les vitesses sont régulièrement excessives dans la zone 30, ce qui souligne l'absence d'outil de coercition.

➤ La zone 30, moins pertinente dans les ruelles résidentielles sans aménagements piétons qui pourraient être réglementées en zone de rencontre.

Une limitation à 50km/h sur le reste de la commune

➤ Très peu d'éléments de coercition sont présents et les vitesses en entrée de ville sud sont excessives.

Réseau piéton et cyclable



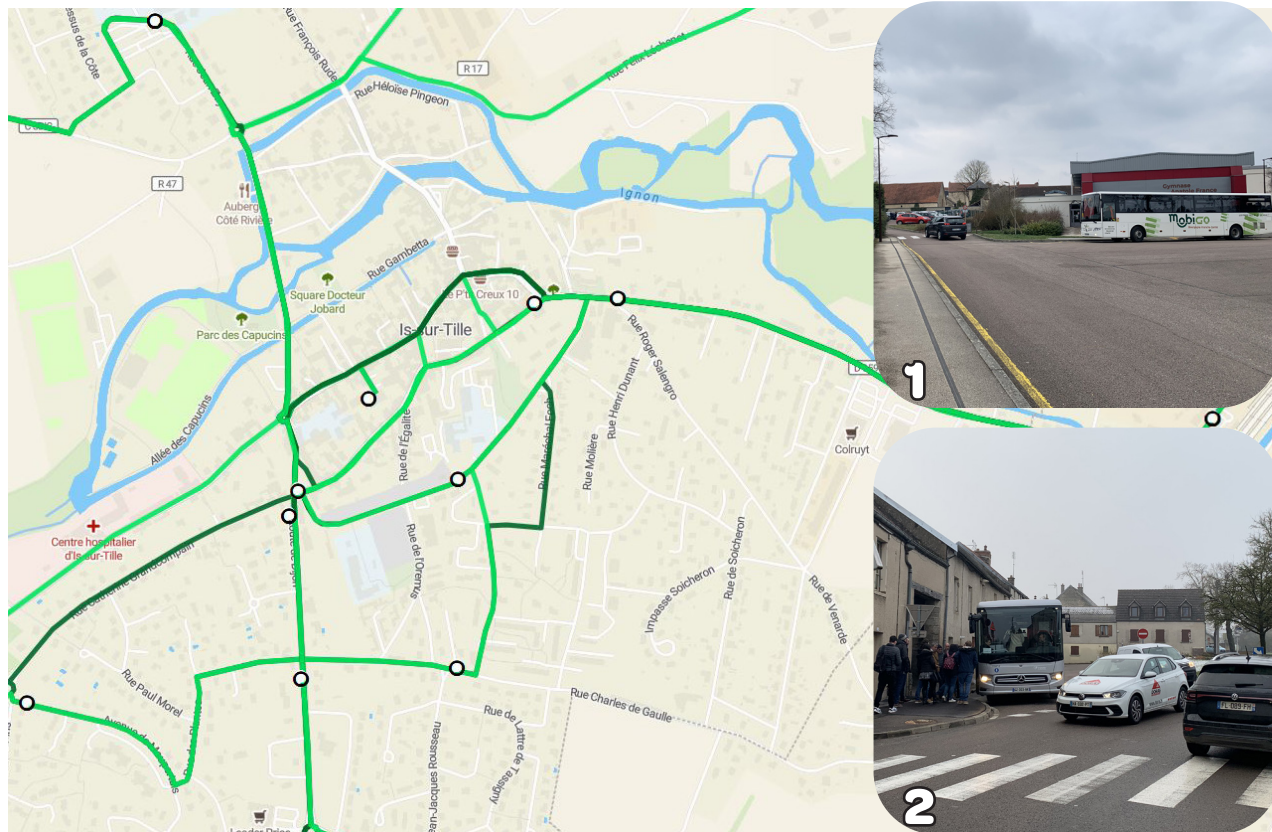
Un réseau piéton maillé, mais minimaliste

- Au centre-ville, des trottoirs adaptés malgré les contraintes quand d'autres sont étroits et vétustes
- En périphérie, des trottoirs larges en mauvais état
- Des ruptures places Jean Durant et Villeneuve Moret
- Des chemins et venelles densifient le réseau, malgré un caractère confidentiel, voire négligé

Un réseau cyclable inexistant dans les quartiers résidentiels, et seulement suggéré en zone 30 dans le centre-ville

Cartes des réseaux de modes actifs

Desserte en transport en commun



Service Mobigo

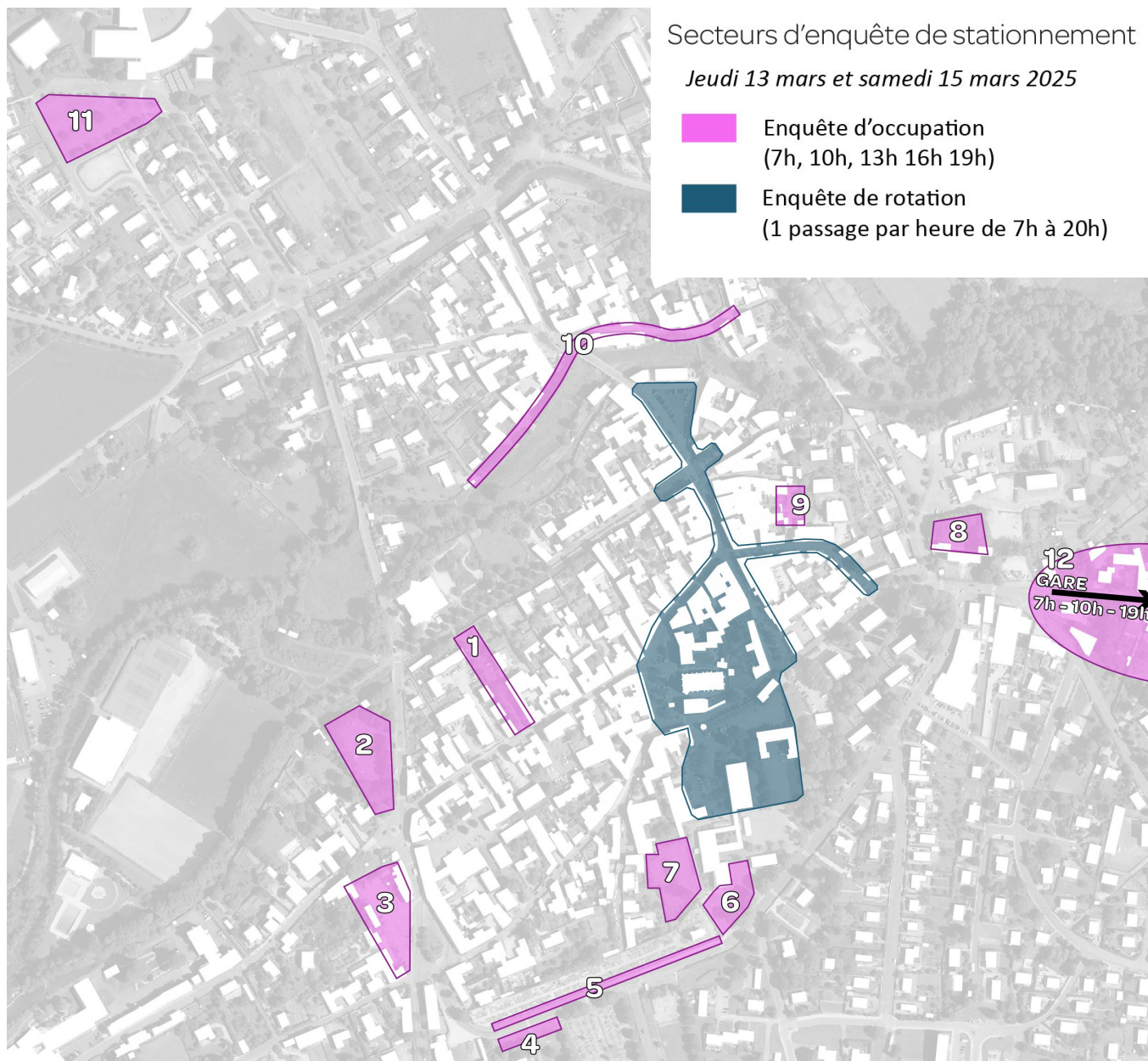
3 lignes régulières et 2 TàD

Les lignes 101, 102 et 125 (régulières), ainsi que 150 et 157 (TàD) desservent la commune. Certains arrêts ne sont pas visibles.

Service CEA Valduc pour les salariés



- 1: Arrêt gymnase Anatole France
- 2: Arrêt salariés CAE
- 3: Arrêt école maternelle (Rue Anatole France)
- 4: Arrêt collège
- 5: Arrêt école Jeanne d'Arc



Présentation des secteurs d'enquête

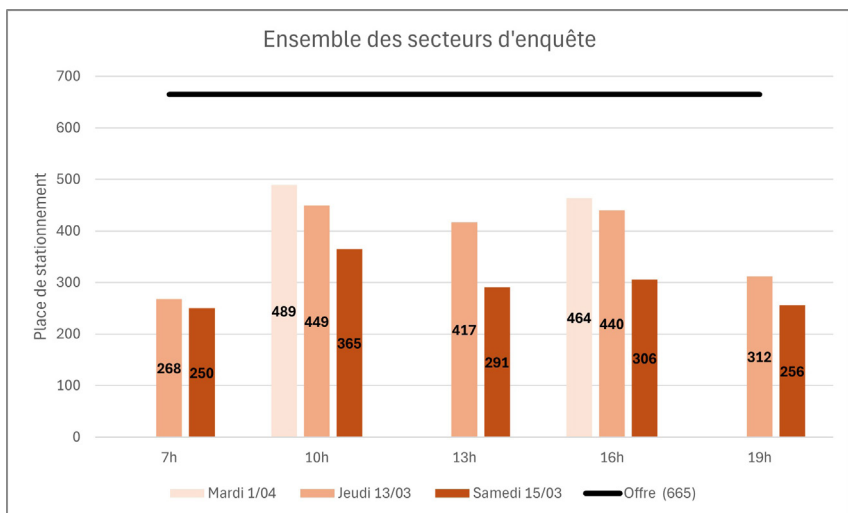
Enquête sur 2 jours types, Jeudi et Samedi

L'enquête de stationnement s'est déroulée sur deux jours types : **le jeudi 13 mars et le samedi 15 mars 2025.**

➤ **Enquête de rotation du stationnement sur 262 places du centre-bourg** dont 105 places en zone bleue 1h30 et arrêts minutes.

➤ **Enquête d'occupation sur 12 parkings périphériques** regroupant une offre d'environ **400 places** : 1 passage toutes les 3 heures.

Enquête de stationnement - Résultats sur l'ensemble du secteur d'étude



Des pics d'occupation à 10h et 16h en semaine

Sur l'ensemble des secteurs, l'occupation oscille entre **40% au moins fréquenté le samedi matin** et **75% le plus fréquenté le mardi à 10h**.

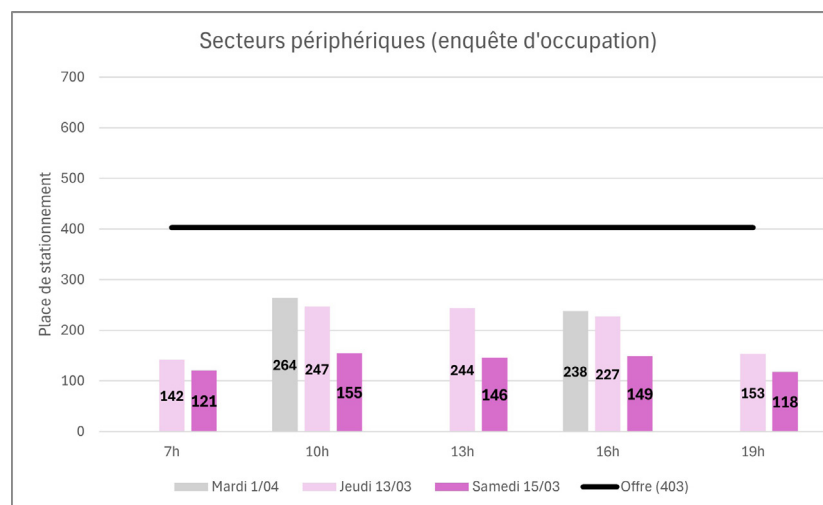
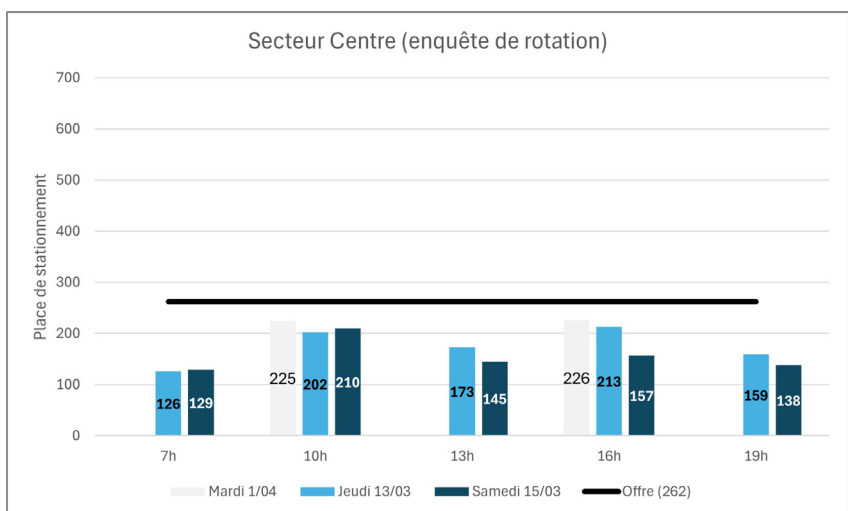
Un secteur centre en limite de saturation :

De **80 à 85% d'occupation aux pics de 10h et 16h**. A ces heures il faut tourner dans le centre pour trouver

une place sur voirie. Le matin et le soir 50 à 60% de l'offre est occupée, le stationnement est globalement facile pour les résidents.

Une bonne disponibilité de stationnements sur les parkings périphériques

Au pic de 10h les usagers utilisent **65% de l'offre disponible** sur les parkings périphériques.



Enquête d'occupation résultats - Établissements scolaires



Stationnement rue Anatole France



Stationnement rue Anatole France



Stationnement gymnase Anatole France



Stationnement place Villeneuve Moret



Stationnement rue Anatole France



Stationnement rue Anatole France



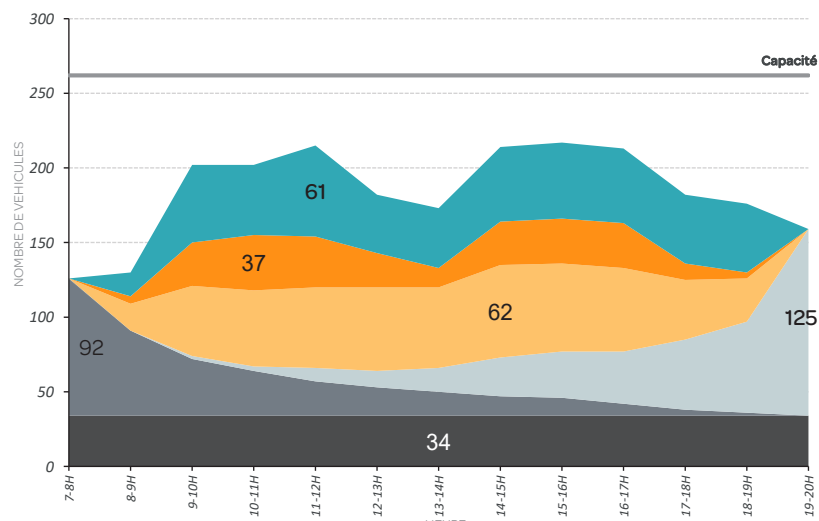
Stationnement gymnase Anatole France



Stationnement place Villeneuve Moret

Enquête de rotation | JEUDI 13 MARS 2025

Ensemble du secteur d'étude



Toujours des places disponibles à l'échelle du centre-ville un jour de semaine

L'occupation moyenne de 70%. L'occupation maximale à l'échelle du secteur s'élève à 83%. 45 places sont toujours disponibles.

Le taux de rotation est moyen, il s'élève à 4,4 par rapport à l'occupation moyenne.

Une zone bleue qui répond largement aux usages de courte durée

L'occupation moyenne à 57%. L'occupation maximale de la zone bleue s'élève à 64%. 37 places sont toujours disponibles.

70% des usagers stationnent moins de 2h.

Le taux de rotation par rapport à l'occupation moyenne est élevé (8,1).

Pl. De la République stationnement saturé et qui présente un taux de rotation très faible

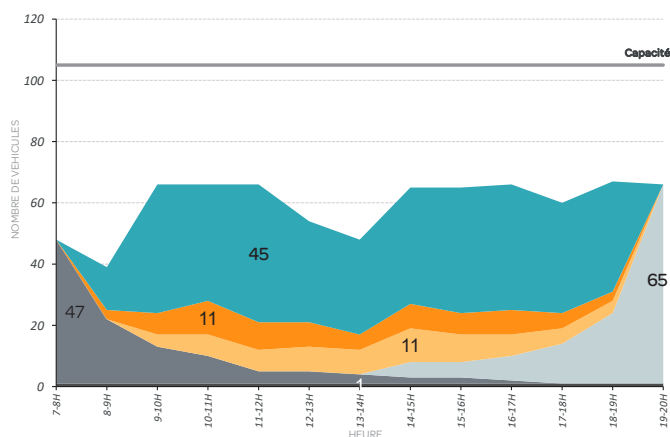
L'occupation moyenne s'élève à 100%. Le taux de rotation est faible : 2,8.

Parking de l'orangerie et du Chateau à destination des travailleurs et résidents en limite de saturation

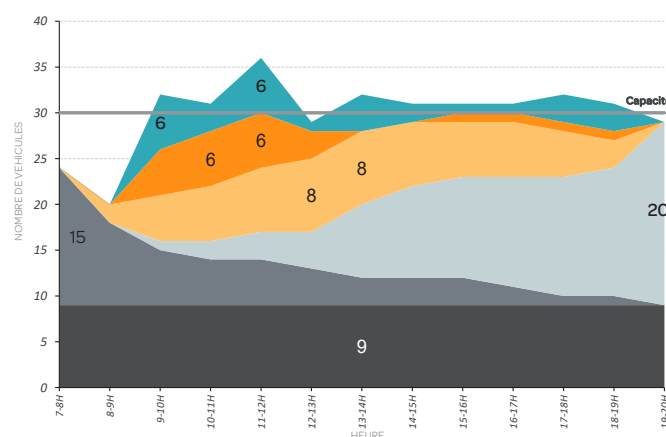
L'occupation moyenne de 7h à 20h s'élève à 74%. L'occupation maximale s'élève à 95%.

Le taux de rotation est faible : 2,6.

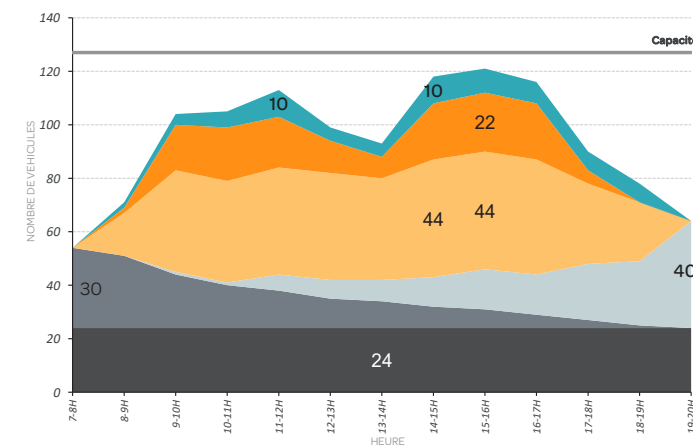
Zone Bleue



Place de la République secteur non réglementé



Parking COVATI secteur non réglementé



- Véhicules de courte durée (<2h)
- Véhicules de moyenne durée (2 à 4h)
- Véhicules de longue durée (4 à 11h)
- Véhicules présents à 20h et entrés durant l'enquête
- Véhicules présents à 7h et sortis durant l'enquête
- Véhicules ventouse

Contexte

Analyse urbaine et paysagère

Analyse des mobilités

Questionnaire auprès des usagers

Synthèse

Rappel des objectifs du questionnaire

- Une porte d'entrée à la concertation
- Recueillir des données sur les usages des espaces publics et la mobilité des habitants/usagers d'Is sur Tille

Méthode :

- Une passation de 3 semaines du 10 au 30 mars inclus
- Une journée de terrain avec deux enquêteurs

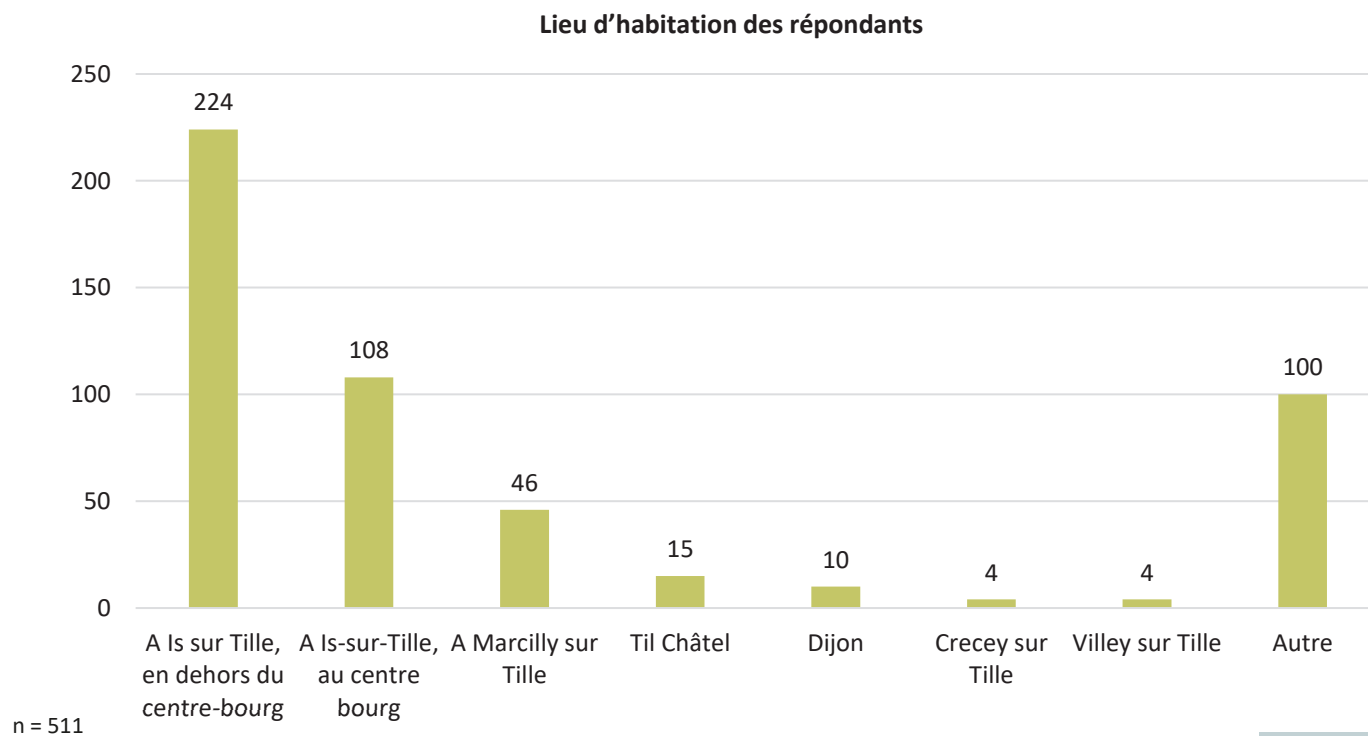
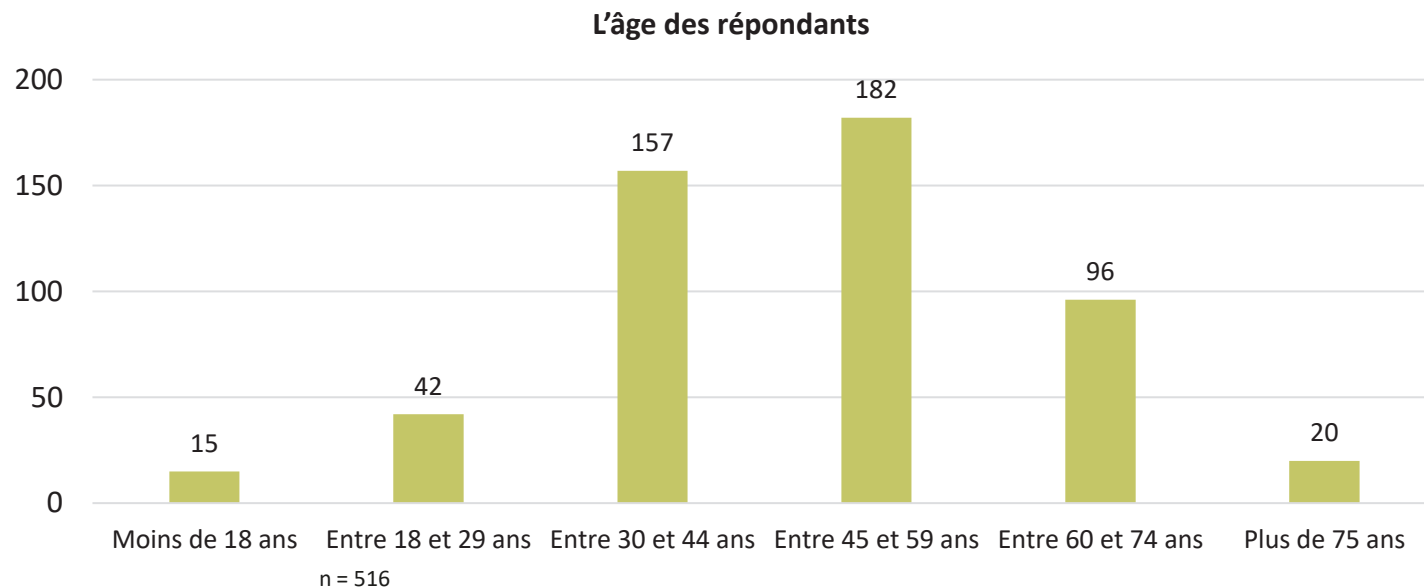
Un questionnaire structuré en plusieurs parties :

- L'occupation et les déplacements des répondants à Is sur Tille
- L'utilisation des espaces publics (438 répondants, soit 84%)
- Le trajet gare-domicile (153 répondants, soit 29%)
- L'accès aux commerces (463 répondants, soit 89%)
- La concertation
- Le profil des répondants

Au total, 516 personnes ont répondu

Un public engagé mais en partie seulement :

- 67% des répondants sont des femmes
- **Une pyramide des âges déséquilibrée** avec une forte représentation des 30 à 59 ans et une faible des moins de 18 ans ou des plus de 75 ans.
- Des catégories socio-professionnelles invisibilisées (les ouvriers, les étudiants, les retraités) et d'autres trop représentées (les cadres, les employés ou les chefs d'entreprises)
- **65% habitent à Is-sur-Tille** (dont 20% dans le centre-bourg)
- **92% possèdent une voiture**, 57% un vélo.
- 36 personnes en situation de handicap, soit 6%



Notes : la catégorie « autre » rassemble des villes citées moins de 3 fois (ex : Véronnes, Lux, Salives, etc.)

Des espaces publics, entre lieux de passage et lieux de vie

Un centre-bourg fonctionnel

- **76% des répondants s'y rendent pour faire leurs courses alimentaires**, 37% pour leurs rendez-vous médicaux ou administratifs.
- L'aspect convivialité et animation existe mais reste secondaire par rapport à l'attractivité commerciale

L'espace public, un lieu pour se détendre

Les répondants y cherchent **la nature, la détente, un cadre agréable pour se balader**, ou pour participer à des événements locaux :

- L'esplanade des capucins, les quais de l'Ignon, le parc Charbonnel sont très appréciés

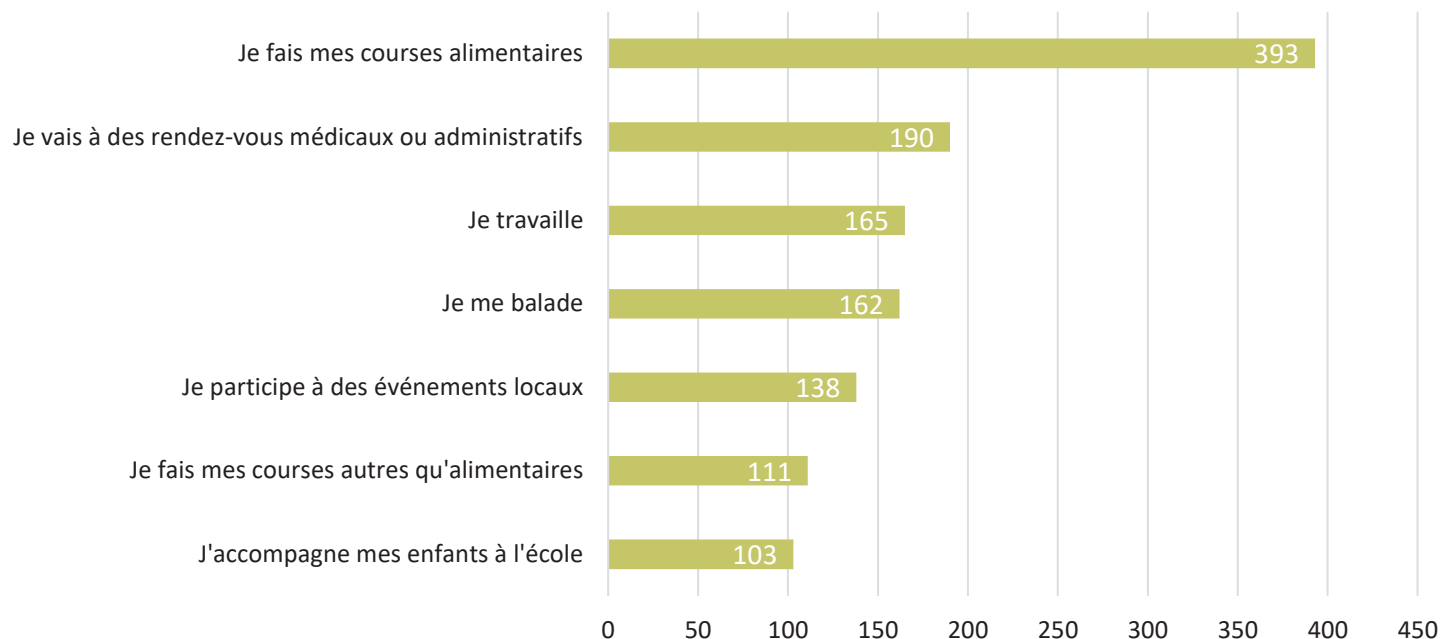
Des lieux plus en tension

- Les places Leclerc et République, la rue Ancemot sont des espaces **à la fois appréciés et évités**
- La rue Mitterrand, le square Waldmohr sont des lieux plus évités (à cause des nuisances sonores, de la circulation, du manque d'aménagements ou

Des freins pour accéder à ces espaces ou du manque de confort

- **52% des répondants estiment avoir parfois à toujours des difficultés** pour accéder aux espaces publics
- Ces difficultés sont liées **au manque de place de stationnement, aux trottoirs inadaptés, à l'absence de pistes cyclables**
- Un besoin de confort : équipements de pause, une

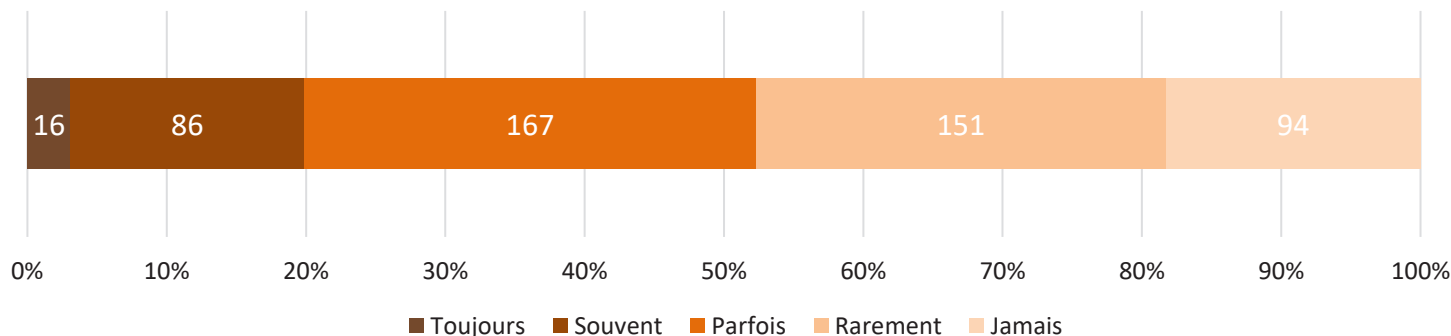
Que faites-vous principalement à Is-sur-Tille ?



n = 516

Notes : jusqu'à 3 réponses possibles

Rencontrez-vous des difficultés pour accéder aux espaces publics d'Is sur Tille ?



Des potentiels de mobilités actives encore à révéler

La voiture individuelle est le mode le plus utilisé

- **65% des répondants se déplacent en voiture au quotidien**
- L'utilisation de la voiture est **contrainte par l'absence d'alternative pour 20% des automobilistes**
- 74% estiment se sentir toujours à souvent en sécurité à Is-sur-Tille en voiture.
- **47% déclarent trouver une place rapidement ou devoir tourner un peu.** 5% déclare ne jamais trouver de place (Parking de l'Orangerie très utilisé)
- Les répondants choisissent en fonction de la proximité du parking avec leur lieu où ils veulent se rendre, sa facilité d'accès et l'absence de limitation d'horaire

Une marge possible pour du report modal

- **59% des automobilistes déclarent que « rien ne les inciterait à moins utiliser leur voiture. »**
- 24% seraient cependant prêts à changer si des pistes cyclables sécurisées existaient (15% pour de meilleurs aménagements piétons)

L'usage du vélo, spécifique à des groupes sociaux

- 40% des moins de 18 ans se déplacent en vélo au quotidien (c'est 6% sur l'ensemble des autres catégories d'âge)
- 15% des plus de 75 ans sont également des cyclistes
- **La pratique du vélo ne varie pas tellement en fonction de l'activité, il y a une incapacité structurelle, liée au manque d'aménagement**

Des aménagements largement inexistantes qui sont dissuasifs

- **Les pistes cyclables sont considérées comme jamais à rarement entretenues par 76% des cyclistes.**
- Ils se sentent, **pour 48%, jamais à rarement en sécurité**
- Le partage difficile de la route avec les voitures, le sentiment d'insécurité sur la chaussée et le mauvais état des routes en sont les principales raisons.

Un potentiel qui existe

- 24% des automobilistes expriment qu'ils aimeraient utiliser davantage le vélo s'il y avait plus de pistes cyclables

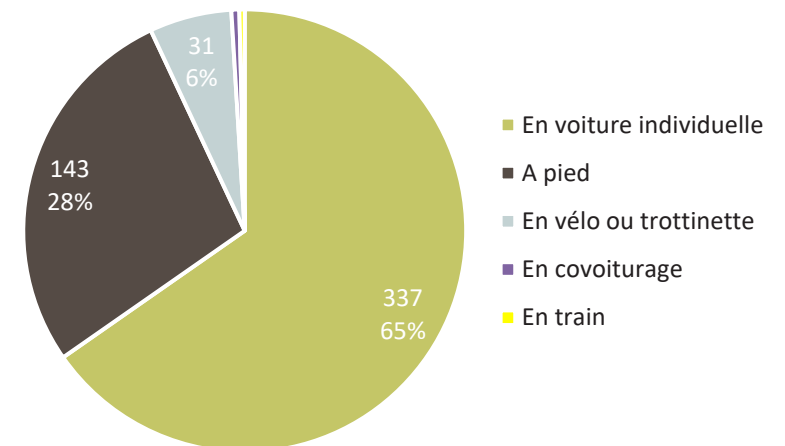
La marche, un usage spontané mais fragile

- **28% des répondants se déplacent principalement à pied** (2^e mode après la voiture), pour se balader ou aller à des événements plus particulièrement.

Un manque d'aménagement empêchant la valorisation de la marche

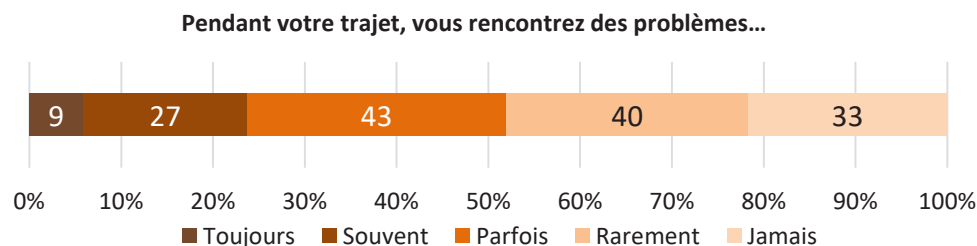
- Les trottoirs sont pour 47% des marcheurs jamais à parfois bien entretenus et adaptés.
- 72% des personnes se sentent au moins souvent en sécurité en tant que piétons.
- 28% se sentent de parfois à jamais en sécurité. **La sécurité peut être un facteur d'inconfort** et un frein sur les axes qui ont une intense circulation ou des trottoirs inadaptés.
- Les difficultés principales qui ressortent sont les trottoirs inadaptés et trop étroits, la présence d'obstacles, le mauvais état des trottoirs.

Le mode de déplacement principal à Is-sur-Tille



Le trajet domicile gare, un potentiel pour le vélo

- 22% des répondants de l'ensemble du questionnaire effectuent plusieurs fois par semaine ce trajet
- Sur les 153 qui ont répondu à cette partie, 51% réalisent le trajet en voiture, 29% à pied, 17% en vélo.
- **52% des répondants estiment rencontrer toujours à parfois des difficultés** : à cause de l'absence de pistes cyclables, manque de stationnement notamment
- **L'avenue Carnot est considérée comme dangereuse** pour les cyclistes à cause de la vitesse des véhicules.



Des commerces très attractifs mais en manque d'accessibilité

- Les commerces les plus fréquentés sont ceux de **l'alimentation, la santé**, puis viennent les services
- **Les répondants utilisent pour 84% la voiture pour aller faire leurs courses et 11% s'y rendent à pied et 3% à vélo.**

L'accessibilité aux commerces dépend du mode de déplacement

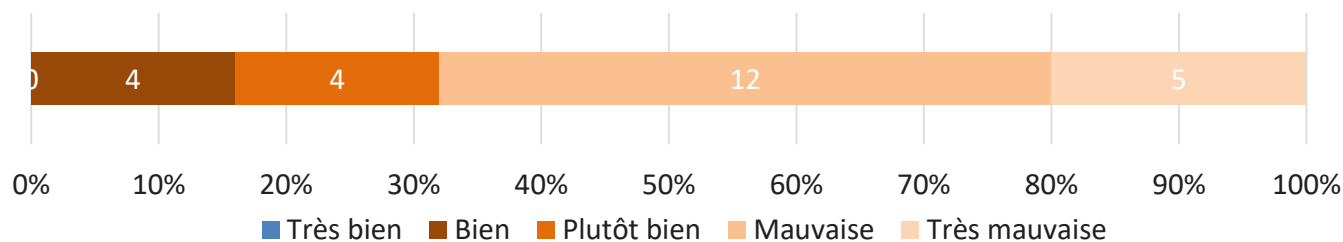
- 79% des automobilistes trouvent l'accessibilité très bien à plutôt bien
- 90% des piétons trouvent l'accessibilité très bien à plutôt bien
- La majorité des cyclistes trouvent l'accessibilité mauvaise à très mauvaise

Le stationnement comme difficulté principale

- Le manque de stationnement proche des commerces, le temps limité de stationnement, le manque de pistes cyclables et de stationnement vélo sont les principales difficultés pour accéder aux commerces
- Le réaménagement et l'embellissement du centre-ville serait pour certains une raison de plus fréquenter les commerces

« Rendre les places plus vivantes et végétales »

Comment trouvez-vous l'accessibilité aux commerces pour les vélos ?



n = 31

Synthèse : les principaux éléments à retenir

Un centre fonctionnel mais contraint

- Un centre-bourg qui remplit sa fonction principale (commerces, rendez-vous médicaux, etc)
- La dimension de convivialité, de détente reste secondaire
- L'attractivité repose sur la proximité et la praticité

Une ville pensée d'abord pour la voiture

- 65% se déplacent au quotidien en voiture
- La voiture est jugée pratique et rapidement, mais parfois utilisée par défaut
- Une part n'est pas fermée à changer de modes de déplacements à condition d'aménagements

Une marche sous développée et inconfortable

- 28% des répondants marchent au quotidien (les moins de 18 ans, les plus de 75 ans et les 60-74 ans en particulier)
- Les trottoirs sont jugés inadaptés par près de la moitié des usagers
- La sécurité n'est pas un atout : 28% se sentent parfois à jamais en sécurité

Un potentiel vélo limité mais exprimé

- 5% seulement des répondants utilisent le vélo au quotidien, en particulier les moins de 18 ans et les plus de 75 ans
- 24% des automobilistes seraient prêts à en faire si des pistes cyclables étaient aménagées.
- Les pistes sont jugées comme quasi inexistantes et leur absence comme mettant en danger les cyclistes
- Des cyclistes en insécurité sur l'avenue Carnot (vers la gare)

Le stationnement : un point clé de l'organisation des déplacements

- Le stationnement est un point de tension : certains estiment qu'il est mal réparti dans Is sur Tille, d'autres qu'il est trop important à certains endroits, d'autres (minoritaires) qu'il y en a trop

Des espaces publics utilisés, mais pas forcément appropriés

- Les lieux les plus appréciés sont en lien avec la nature, la tranquillité
- Les places centrales sont plus évitées à cause de la circulation routière importante, de l'absence de végétalisation
- Une demande de mobiliers urbains et d'espaces de pause
- Certaines zones ont des conflits d'usages (abords des écoles, grands axes)

Des commerces attractifs, qui gagneraient à être un peu plus accessibles

- L'accessibilité voiture est satisfaisante, mais celles des vélos l'est beaucoup moins

Les deux ateliers ont eu lieu le 1^{er} avril 2025, et ont réuni 22 commerçants et 16 habitants

- Ils avaient pour objectifs de recueillir les besoins, les attentes et les usages spécifiques des deux groupes.

Synthèse des besoins des commerçants

- **L'amélioration du stationnement** pour avoir plus lisibilité et de hiérarchisation entre les parkings ;
- L'apaisement de la circulation (vitesse, nuisances sonores) et des **conflits d'usages** entre différents modes de déplacement (la rue Ancemot ressort beaucoup) ;
- Le manque **d'accessibilité pour les piétons et les PMR** (les trottoirs étroits, la qualité de l'espace public) ;
- L'absence **d'aménagements cyclables sur les axes structurants** (avenue Carnot jusqu'à la gare notamment) ;
- Le manque **d'espaces de détente dans les espaces publics** (place de la République).

Synthèse des observations et des besoins des participants

- **Un équilibre attendu entre besoin de stationnement et apaisement** (place de la République)
- **Des problèmes récurrents de sécurité aux abords des lieux de passage** (conflits d'usage devant l'école Anatole France, rond-point Collège Fort entre piétons/vélo/voitures/bus etc.)
- **Une problématique spécifique autour des trottoirs inadaptés et dangereux.**
- **Le manque de lisibilité et de sécurité pour les cyclistes.**
- **Une attente forte de végétalisation et d'amélioration de la qualité d'ambiance** (République, Villeneuve Morel)
- **Des lieux à requalifier et à révéler** (Square Waldmohr, Espace Carnot, République, Leclerc)

Malgré des approches différentes, la balade urbaine et l'atelier commerçants révèlent des diagnostics convergents les besoins d'améliorations

- La place de la voiture est très importante pour les commerçants et leur accessibilité, tandis que les habitants étaient plus ouverts à un apaisement progressif



Contexte

Analyse urbaine et paysagère

Analyse des mobilités

Questionnaire auprès des usagers

Synthèse

SYNTHÈSE DU DIAGNOSTIC

MORPHOLOGIE URBAINE ET VIE LOCALE

- × Is-sur-Tille joue le rôle de **centralité et de pôle de proximité** pour les habitants du territoire : commerces, services, établissements scolaires, activités associatives et de nombreux emplois.
- × Un **potentiel de report modal important** : 40% des emplois de la commune sont occupés par des habitants, seulement 12% des actifs se rendent au travail à pied ou à vélo.
- × Un **cadre paysager qualitatif** : parcours de l'eau, perméabilités piétonnes, venelles et jardins.
- × Un **manque de qualité de traitement de certains espaces publics de grande dimension**.
- × Des **dysfonctionnements sur les parvis scolaires** avec la présence de nombreux conflits aux entrées-sorties d'école.

LES MOBILITÉS

- × Un **réseau routier structurant** contraint par la géographie du territoire.
- × Une ville traversée par de nombreux **poids lourds**.
- × Un **trafic assez limité dans les rues du centre**, mais des **problèmes importants de vitesses dans les secteurs en zone 30**.
- × Un **réseau piéton présent dans le centre-ville**, mais **contraint et inadapté pour les personnes à mobilités réduites**. En revanche un **manque d'aménagement et de sécurisation vers les quartiers périphériques** et les zones d'emploi.
- × Un **réseau cyclable inexistant**. Un potentiel d'utilisateurs notamment pour rejoindre la gare.
- × L'offre de **stationnement au centre semble suffisante**, mais présente des secteurs de tension comme la place de la République. La zone bleue fonctionne assez bien.

LE DIAGNOSTIC D'USAGES

- × Un **centre-bourg de proximité et facile d'accès**, qui est attractif pour les usagers.
- × **65% des usagers se déplacent en voiture**, une part pourrait changer de mode de déplacement à condition de proposer plus d'aménagements pour les modes actifs.
- × Les **aménagements piétons sont jugés comme inadaptés**.
- × Le **stationnement est un point de tension** avec des avis divergents.
- × **Les lieux les plus appréciés sont les lieux en lien avec la nature et la tranquillité, les zones évitées sont les places centrales circulées et peu végétalisées.**

ENJEUX

AMÉLIORER LA QUALITÉ DES ESPACES PUBLICS ET LE CONFORT D'USAGE

- ▶ **Végétaliser les espaces publics du centre-bourg** et les principaux parcours modes actifs.
- ▶ Créer des **espaces de détente** et des lieux de pause sur les places existantes.
- ▶ **Réaménager la place de la République**.
- ▶ **Requalifier les entrées du centre-ville** : place Villeneuve Moret, Espace Carnot, place de Verdun, Place Jean Durant.

AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE DES MODES ACTIFS TOUT EN MAINTENANT UNE ACCESSIBILITÉ AU CENTRE EN VOITURE

- ▶ **Apaiser le centre-ville et les abords des établissements scolaires** : questionner la réglementation des vitesses et le plan de circulation.
- ▶ **Sécuriser la liaison gare-centre-ville** pour les modes actifs.
- ▶ **Sécuriser les piétons et cycles le long des axes routiers principaux** et améliorer la connexion avec les quartiers résidentiels.
- ▶ **Maintenir une bonne accessibilité au centre-ville** en voiture tout en rationalisant la présence de la voiture sur l'espace public (réglementation du stationnement, jalonnement des parkings, marquage des places)

IMPLIQUER LES USAGERS À CHAQUE ÉTAPE

- ▶ **Co-construire le schéma directeur avec les habitants et les commerçants** : 24% des répondants au questionnaire souhaitent participer à la démarche de co-construction.



Contact :

Guillemette BOIS, Cheffe de projet - g.bois@arter-agence.fr / 09 80 34 81 16

Contact :

Clara BAVAZZANO - c.bavazzano@memoconseil.org