

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet - 22/04/2025



SDC (*Schéma Directeur Cyclable*)

Loue Lison

Sommaire

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur	2
025-200068070-20250415-60-25-DE	
Accusé certifié exécutoire	
Réception par le préfet : 22/04/2025	
<i>Les enjeux liés au développement du vélo</i>	5
<i>Rappel des objectifs du SDC mené conjointement au PDMs</i>	6
<i>La pratique cyclable à visée utilitaire</i>	7
<i>Les objectifs du SDC de la CCLL</i>	8

PHASE 1 – Le diagnostic 9

1. Structuration du territoire et pratiques de déplacements 10

1.1 Le contexte territorial	11
<i>Une intercommunalité multipolaire</i>	12
<i>Le profil démographique</i>	13
<i>L'organisation du territoire</i>	14
<i>L'attractivité touristique</i>	15
1.2 Les pratiques de déplacement	16
<i>Organisation des trajets domicile travail</i>	17
<i>Organisation des trajets des scolaires</i>	19
<i>Les pratiques de déplacements des habitants</i>	22

2. Les offres de mobilité et la réponse aux besoins 24

2.1 Le réseau viaire et la circulation	25
2.2 Le stationnement	28
2.3 Les transports collectifs et intermodalité	31

2.4 Les modes actifs	38
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur	
025-200068070-20250415-00-25-DE	
Présentation du territoire vis-à-vis des modes actifs	41
Accusé certifié exécutoire	
Réception par le préfet 22/04/2025	
Les aménagements sur la CCLL favorable aux cycles	43
Les services autour du vélo	48
La perception des modes actifs	53
2.5 Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire	56
3. Le potentiel cyclable	58
4. Conclusion	65
PHASE 2 – Les scénarios	67
1. Résultats de l'atelier n°1	69
Proposition de travail du bureau d'études	70
Le travail réalisé en atelier n°1	71
Résultat du travail effectué par les groupes de travail	72
Le maillage « socle » validé en atelier	73
2. Résultats de l'atelier n°2	74
Proposer un maillage à partir du travail du 1er atelier	75
Le travail réalisé en atelier n°2	76
Synthèse du travail effectué lors de l'atelier 2	77
Le maillage cyclable finalisé suite aux arbitrages politiques et techniques sur la CCLL	78

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

PHASE 3 - Le plan d'actions 79

1. Le chiffrage du maillage cyclable 80

<i>Les préconisations d'aménagements</i>	81
<i>Les types d'aménagements réalisables</i>	83
<i>Les choix d'aménagements cyclables proposés</i>	88
<i>Chiffrage du maillage sur la CCLL</i>	90
<i>Le jalonnement des itinéraires</i>	95

2. Détails des itinéraires 96

3. Financement et gouvernance 101

<i>Les possibilités de financements des aménagements et des services cyclables</i>	102
<i>La priorisation du maillage réalisé en atelier</i>	103
<i>Temporalité d'intervention pour la réalisation du maillage</i>	104
<i>La mise en œuvre du schéma directeur cyclable</i>	105

4. Action servicielle autour du vélo issues du PDMs 109

Les enjeux liés au développement du vélo

- Le vélo est considéré comme le mode de déplacement le plus performant pour les trajets de moins de 5 km, en particulier en zone urbaine (en France, 60% des déplacements font moins de 5 km)

• Une part modale du vélo de 3 % en France, mais en augmentation (objectif 9% avec le plan vélo national)

- Une ouverture de la pratique à un plus large public et pour de plus longues distances grâce à l'essor du VAE
- Le développement du vélo répond ainsi à 4 enjeux :

Environnement

- ✓ Les déplacements représentent 36 % de la consommation d'énergie et 32 % des émissions de CO2 (PCAET). De plus, l'automobile est source de nombreuses pollutions : sols, air, bruits, etc.
- ✓ 1 km à pied ou à vélo économise 100 à 200g de CO2 émis par rapport à la même distance effectuée en voiture.
- ✓ Le bilan carbone de la fabrication des vélos à assistance électrique reste 50 à 80 fois plus faible que celui d'une voiture.

Territorial

- ✓ La vitesse d'un vélo en ville est de 15 à 20 km/h, celle d'une voiture de 16 Km/h en moyenne. De plus, le cycliste bénéficie d'un temps de trajet constant car non soumis aux embouteillages et aux problèmes de stationnement.
- ✓ Une façon de pacifier les villes et de diminuer le nombre et la gravité des accidents.

Economie

- ✓ Coût annuel d'une voiture de 5 300 à 7 000€/an tandis qu'un vélo coûte en moyenne une centaine d'euros/an.
- ✓ Collectivité / entreprises : diminution du trafic routier induit une diminution sur la consommation foncière (stationnement- voirie).
- ✓ Le vélo est aussi un moyen de déplacement qui apporte des solutions concrètes à la crise énergétique que nous connaissons.

Santé publique

- ✓ Le vélo permet de pratiquer les 30 minutes d'activité quotidienne recommandées. Ainsi, aller au travail en vélo a des effets préventifs sur de nombreuses pathologies (-30 % de risque de mortalité cardiovasculaire, diabète, ostéoporose). Par ailleurs, 10 km à vélo par personne par jour génèrent 2 700 € d'économie de dépenses de santé par an.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le président le 15/01/2025

- ▶ **Un Schéma Directeur Cyclable (SDC) , est une démarche globale de planification pour promouvoir le vélo, comme mode de déplacement alternatif à la voiture individuelle et plus globalement aux modes motorisés ;**
- ▶ **Un SDC est un document volontaire, non opposable, mais indispensable pour répondre à de nombreux appels à projets et pour accéder à diverses sources de financement liées au développement du vélos et plus largement des modes actifs !**
- ▶ **Aujourd'hui la part modale du vélo en France c'est 3 %, mais en augmentation : un objectif de 9% à travers le plan vélo national en 2024 et 12% en 2030 ;**
- ▶ **Le SDC vise à définir un réseau hiérarchisé de liaisons cyclables pour créer un maillage cohérent et attractif pour des déplacements du quotidien ;**
- ▶ **Le schéma vise donc en priorité la pratique utilitaire du vélo, mais, compte tenu des caractéristiques du territoire de Loue Lison, la dimension de maillage cyclable touristique est prise en compte ici !**

La pratique cyclable à visée utilitaire

Accusé de réception : Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-Df1

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Un déplacement « utilitaire » s'effectue pour un motif précis qui génère ce déplacement : travail, achat, RDV ...

- ▶ Pour le plus grand nombre, un trajet utilitaire peut être réalisé à vélo si :
 - La distance est inférieure à **8 km**. Cette distance peut atteindre 10 à 12 km si le trajet s'effectue intégralement en site propre et/ou s'il est réalisé en VAE (Vélo à Assistance Electrique) ;
 - Le temps de trajet ne dépasse pas **30 min** pour un déplacement effectué au moins à la **½ journée** (ex : travail / étude) ;
 - Un stationnement sécurisé est présent à destination.

- ▶ Outre sa faisabilité « physique », il s'agit pour un cycliste de trouver le meilleur compromis entre **efficacité et sécurité**.

- ▶ Cette recherche de compromis mobilise plusieurs critères :
 - La recherche du trajet le plus direct
 - La recherche du trajet avec le moins de dénivelé
 - La recherche des rues à faible trafic et/ou des aménagements séparant des flux routiers importants
 - La recherche d'une présence humaine et d'un itinéraire éclairé de nuit ! En cas de panne, de chute, pour éviter les mauvaises rencontres, ...



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250416-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Le schéma directeur cyclable est scindée en 3 phases distinguées comme suit :

Phase 1 - Diagnostic

- Disposer d'un **diagnostic** sur la **pratique cyclable**, les **aménagements cyclables existants**, les **carences et dysfonctionnements** et les **potentiels cyclables** ;
- Préciser la **gouvernance** et le **rôle de chaque acteur** quant à la réalisation des futurs aménagements cyclables.

Phase 2 - Elaboration de scénarios d'itinéraires cyclables

Définir une stratégie cyclable adaptée au contexte local et aux enjeux identifiés lors du diagnostic :

- **Un maillage d'itinéraires cyclables coconstruit avec les acteurs du territoire sur la base de scénarios ;**
- **Des services complémentaires favorisant la pratique cyclable proposé dans le cadre du PDMs** (stationnement, écomobilité, location de vélos, ...).

Phase 3 - Plan d'actions

Construire une feuille de route opérationnelle pour la réalisation du maillage :

- Un **travail de chiffrage** et de **préconisation** sur les itinéraires et services vélos (ces derniers sont détaillés dans les fiches actions du PDMs) ;
- Une **hiérarchisation** des itinéraires selon leur **niveau de priorité** estimé afin d'aboutir à un PPI ;
- Une mise à disposition d'un **outil de suivi du Schéma en ligne**.

Le document de diagnostic du PDMs est plus détaillé, celui du SDC s'appuie sur les principaux éléments

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet - 22/04/2025



Phase 1 – Le Diagnostic

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

1.

Structuration du territoire et pratiques de déplacements

1.1

Rappel du contexte territorial

Une intercommunalité multipolaire

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-2008877-2291-627517

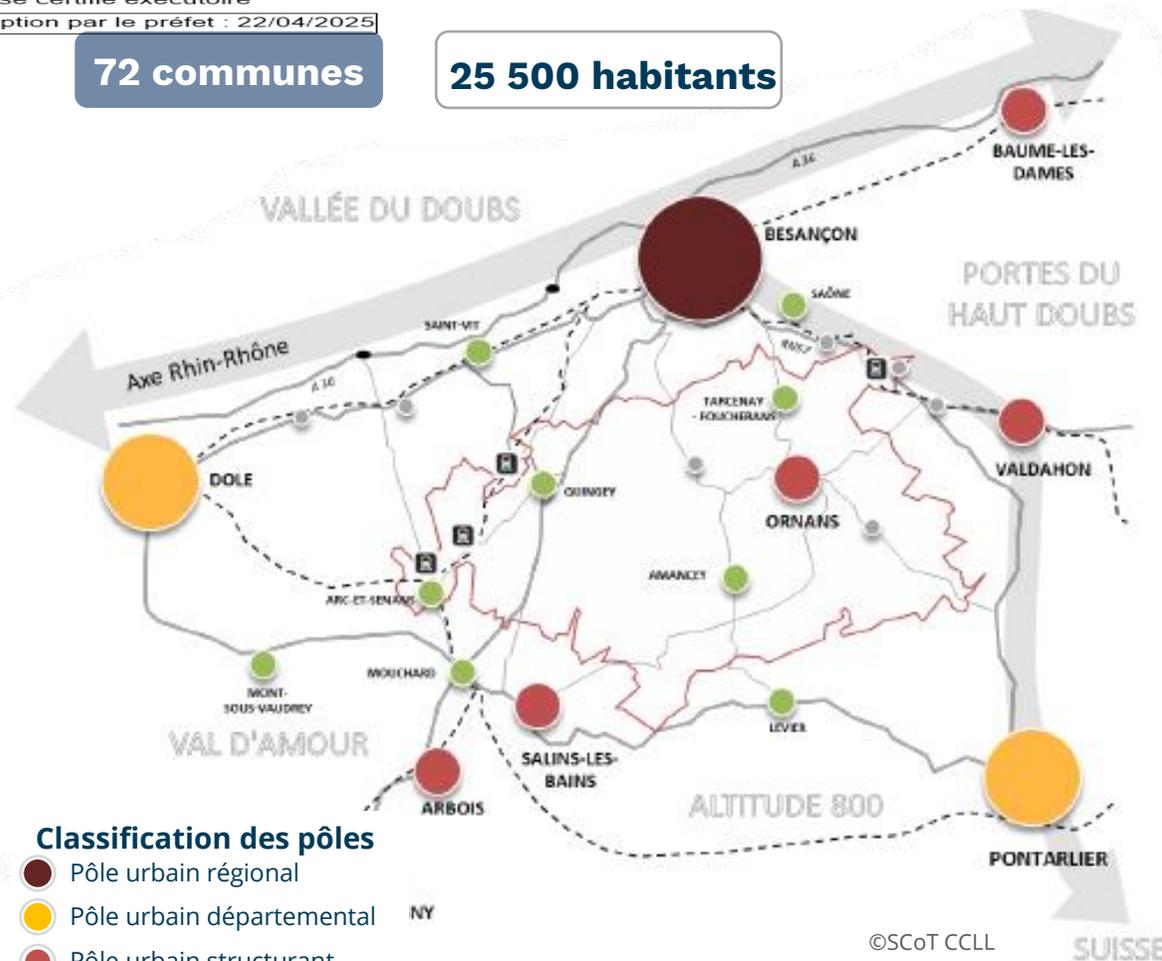
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Structuration territoriale de la CCLL

72 communes

25 500 habitants



Un territoire principalement rural, structuré par cinq pôles :

- ▶ **Ornans, pôle urbain structurant** de 4 500 habitants. Elle comporte les principaux services et équipements du territoire ;
- ▶ **Amancey, Arc-et-Senans, Quingey & Tarcenay-Foucherans**, jouant le rôle de **pôles de proximité** ;
- ▶ **Les autres communes sont à vocation majoritairement résidentielle**, elles peuvent accueillir **quelques services de première nécessité** (école, boulangerie, etc.).

Un territoire à la croisée des chemins :

La CCLL se situe entre **l'agglomération bisontine, le Haut-Doubs et le Jura** et à **proximité de pôles d'emplois majeurs de rang supérieur** (Besançon, Pontarlier et Dôle) créant un éclatement des déplacements.

Le profil démographique

25 427 habitants

Selon les dernières données de 2019 de l'INSEE en vigueur au 1er janvier 2023, la CCLL compte 25 427 habitants, correspondant à 4,7 % de la population du département du Doubs. La commune d'Ornans accueille 4 423 habitants, soit 17,40 % de la population du territoire.

Trois axes forts de population identifiés :

- ▶ Entre **Ornans et Mouthier-Haute-Pierre** ;
- ▶ Entre **Quingey et Arc-et-Senans** ;
- ▶ Au **nord-est de la CCLL**, à la frontière avec le Grand Besançon Métropole (GBM).

Une densité de population en moyenne plus importante dans les pôles, et dans les communes de l'Ouest et de l'Est du territoire.

Une population stable sur la période récente :

Si la CCLL a connu un rythme démographique plus important, entre 1999 et 2011 , avec de + 1,14 %, aujourd'hui ce rythme se stabilise à 0,40 % entre 2013 et 2019, rythme plus soutenu que celui observée à l'échelle du département du Doubs. Une augmentation de la population qui correspond à 606 habitants.

Ce rythme varie beaucoup entre les communes. **Les plus fortes croissances sont observées dans les communes de moins de 100 habitants** avec par exemple, + 6,99 % à Saraz, + 5,5 % à Sainte-Anne. A l'inverse, des décroissances accentuées dans les communes situées entre le plateau de Quingey – entre la boucle formée par la Loue et le Lison (-2,8 % à Rouhe, -2,7 % à Samson ...).

Une dynamique démographique stagnante et une dispersion démographique à prendre en compte pour la suite de l'étude.

Données démographiques (INSEE 2019)

Population permanente	25 427 hab. Département : 543 974 Région : 2 805 580
Commune la plus peuplée	Ornans : 4 423 hab.
Evolution démographique (2013-2019)	CCLL : + 0,4 %/an Département : +0,33 %/an Région : -0,08 %/an
Densité de population	CCLL : 38,1 hab/km² Département : 104 hab/km ² Région : 58,7 hab/km ²
Part > 65 ans	CCLL : 22,1 % Département : 19,5 % Région : 22,9 %
Part < 18 ans	CCLL : 23,7 % Département : 22 % Région : 20,5 %

L'organisation du territoire

une concentration des services située dans 4 pôles

Afin de mieux comprendre et anticiper les besoins en déplacements des habitants, un recensement de l'ensemble des pôles générateurs et de l'offre de services proposés a été réalisé.

La diffusion des pôles générateurs confirme cette multipolarité avec :

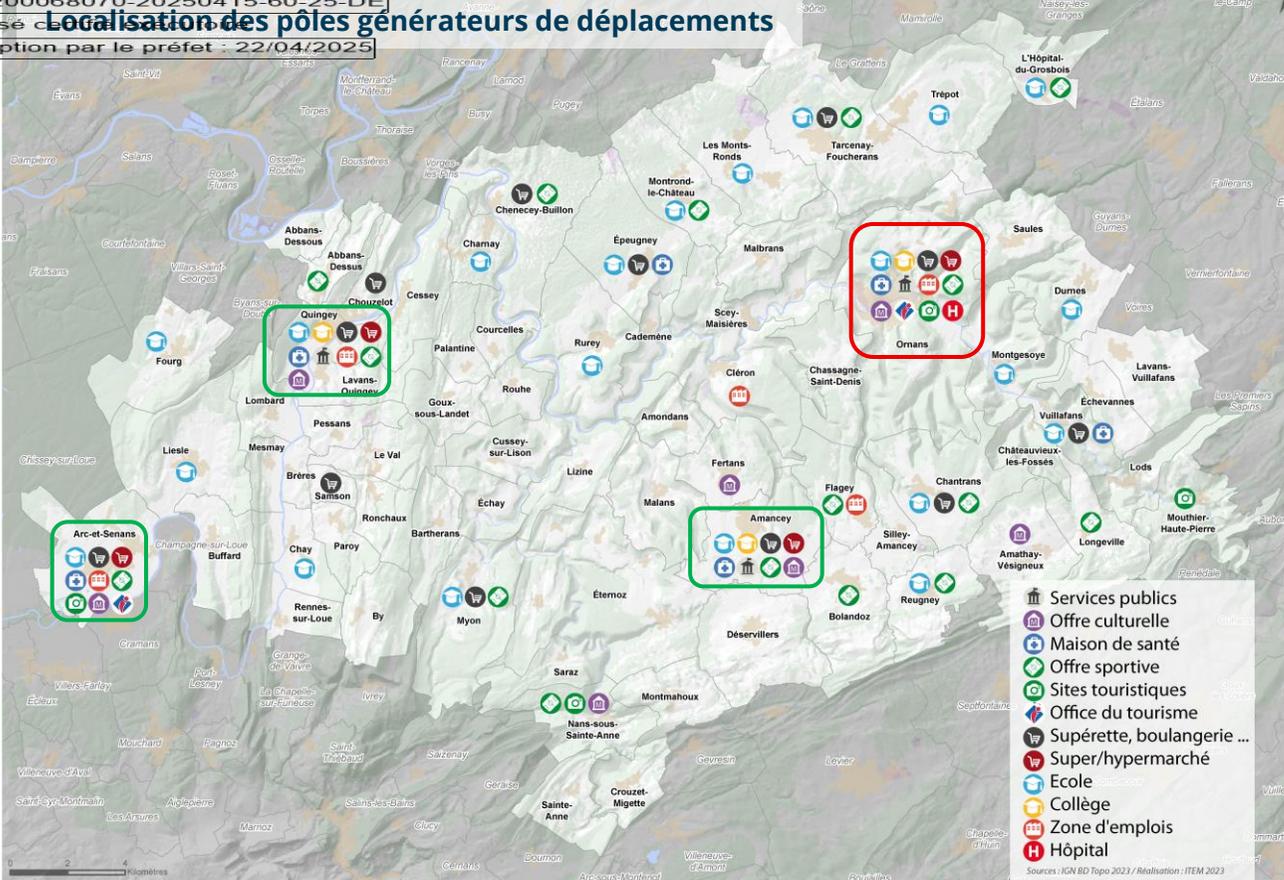
1 pôle structurant :
Ornans, la commune proposant une offre complète de service

3 pôles intermédiaires :
Amancey, Arc-et-Senans et Quingey proposant une offre de services moins concentrée et moins diversifiée

Le reste du territoire est caractérisé par une offre faible de services :

Elle se limite, en général, par une école, un équipement sportif ... On note une absence de services dans la vallée du Lison.

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé de réception par le préfet : 22/04/2025



Globalement, une offre de proximité suffisante indiquant un enjeu fort de rabattement en direction de ces quatre pôles.

L'attractivité touristique

une identité touristique marquée



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Le territoire bénéficiant d'une forte attractivité touristique avec la présence de nombreux lieux de visites et évènements.

Un tourisme :

- ▶ **Culturel & urbain** avec la Saline d'Arc-et-Senans, identité autour du Pays de Courbet et des métiers des Arts ...
- ▶ **Bleu et vert** avec la vallée de la Loue et du Lison avec des activités développées autour de l'itinérance, des sports et des loisirs d'eau et des roches ;

Deux sites touristiques du territoire parmi les 5 sites les plus visités dans le Doubs : la Saline Royale et le musée Courbet avec respectivement une fréquentation de 122 930 et de 50 513 personnes en 2022.

Saline Royale d'Arc-et-Senans



Musée Courbet



Source du Pontet



Source du Lison



1.2

Les pratiques de déplacement

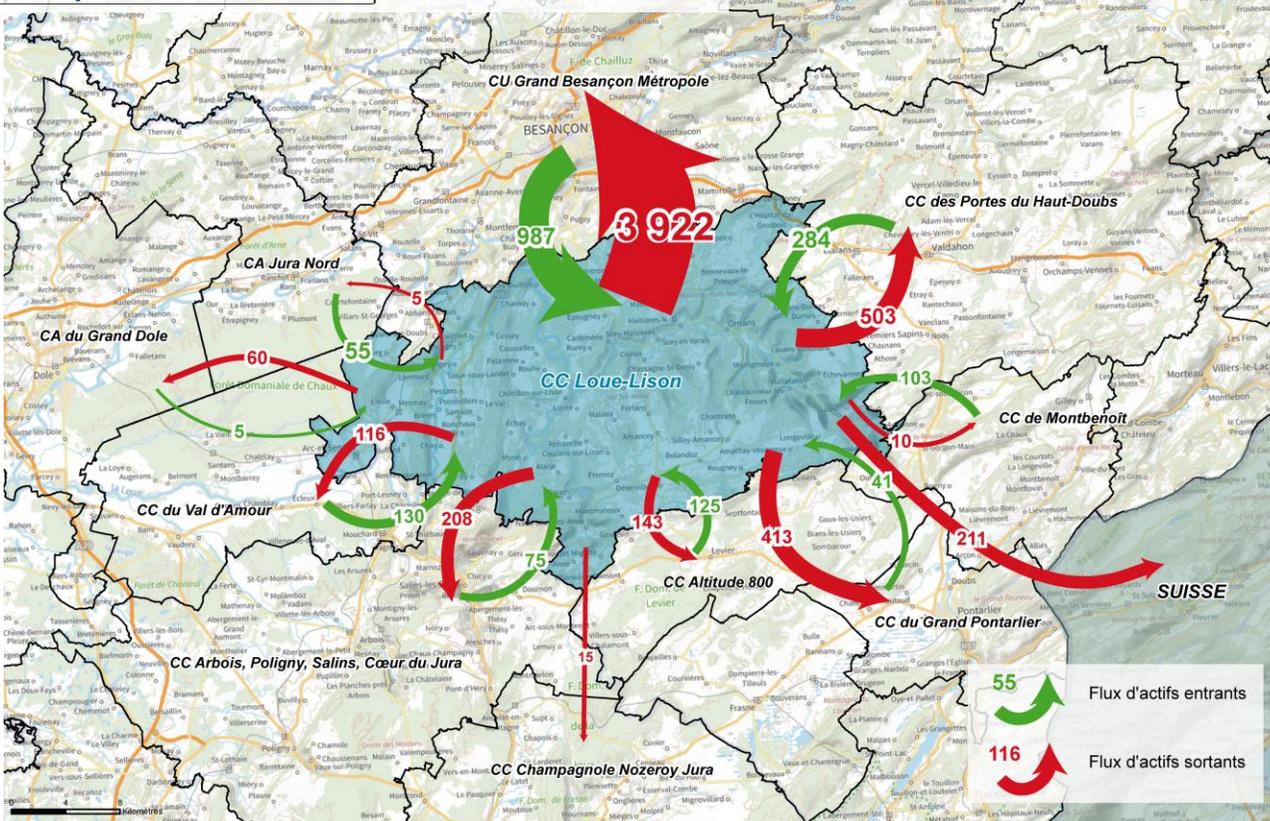
Organisation des trajets domicile travail des flux d'actifs en lien direct avec GBM

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250416-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire
Réception des services 02/04/2025

Repartition des flux d'actifs en lien avec la CCLL



Les actifs du territoire ont pour destination privilégiée le Grand Besançon Métropole :

64 % des actifs qui sortent du territoire pour travailler ont pour destination le GBM (soit 3 922 actifs, dont 2 766 à Besançon).

En termes d'échanges de flux d'actifs :

- ▶ 48 % des actifs qui entrent dans le territoire pour travailler ont pour origine le Grand Besançon Métropole (soit 987 actifs) ;
- ▶ 14 % d'entre eux viennent de la CC des Portes du Haut-Doubs (soit 284 actifs).

A l'inverse, 36 % des actifs qui entrent pour travailler sur le territoire ont un emploi à Ornans (soit 754 actifs)

10 premières destinations des actifs de la CCLL	Flux
Besançon	2 766
Pontarlier	342
Valdahon	232
Mamirolle	157
Saône	151
Dannemarie-sur-Crête	108
Saint-Vit	96
Etalans	91
Levier	88
Ecole-Valentin	85

L'importance d'une structuration de la mobilité plus large que la CCLL et de la coordination des acteurs associant les EPCI voisins, la Région pour le développement de solutions alternatives à l'autosolisme.

Organisation des trajets domicile travail

Un usage prédominant de la voiture dans les déplacements domicile-travail

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-2020083078-0058115-60-25-D15

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Près de 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture

Selon les données de l'INSEE (2019), la répartition modale pour les déplacements domicile-travail des actifs de la CCLL est la suivante : **une forte dominance de la voiture à hauteur de 90 %**, l'usage de la voiture est plus fort qu'à l'échelle de territoires voisins, départementale et régionale.

En négatif, les modes alternatifs à la voiture individuelle sont peu plébiscités :

- ▶ **La pratique des modes actifs demeure faible (8 %) :** 7 % pour la marche à pied et 1% pour le vélo ;
- ▶ L'utilisation des transports en commun est faible (7 %) mais reste notable pour un territoire rural puisque cette part est similaire à celle observée aux échelles supra-territoriales.

Un réflex automobile même sur de courtes distances

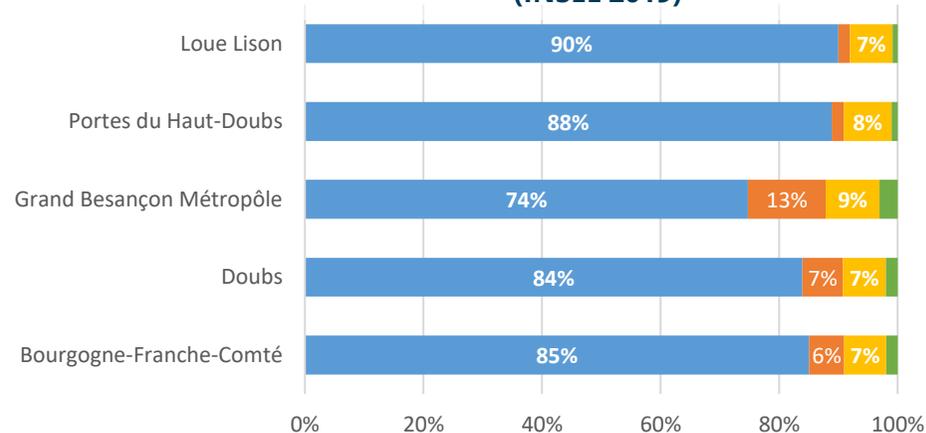
A l'échelle intra-communale, **la voiture reste le moyen de transport utilisé à hauteur de 67 %**.

Les modes actifs sont logiquement plus présents pour des trajets courts :

- ▶ 31 % pour la marche à pied et 2 % pour la pratique cyclable ;
- ▶ Quant aux transports collectifs, leur niveau d'utilisation est nulle puisqu'aucune offre de transport en commun n'existe à l'échelle communale ;
- ▶ Des pratiques modales similaires au territoire de la CCPHD.

Des comportements modaux très orientés sur l'automobile à l'image des territoires ruraux.

Parts modales des actifs de la CCLL (INSEE 2019)



Voiture et deux roues



TC

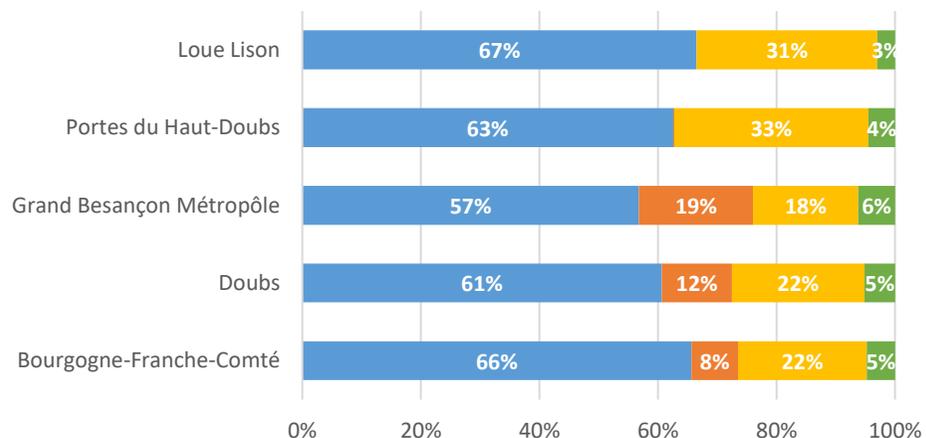


Marche



Vélo

Parts modales intra-communales des actifs de la CCLL (INSEE 2019)



Organisation des trajets des scolaires

des flux scolaires majoritairement internes à la CCLL

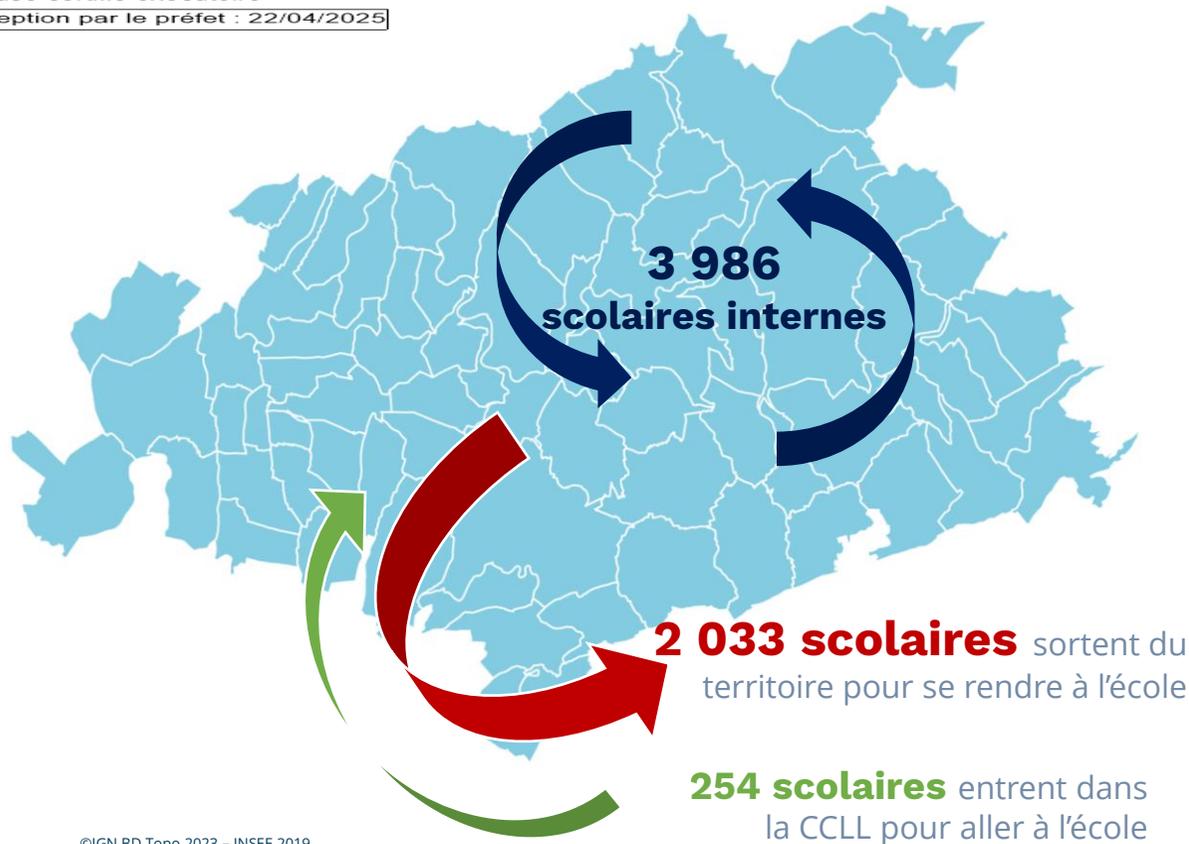
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-2000000000

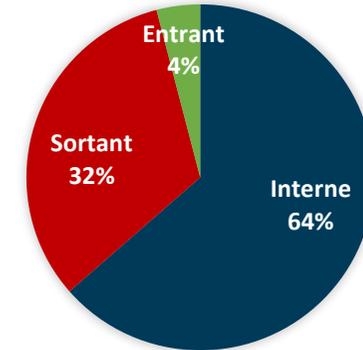
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Répartition des flux scolaires en lien avec le territoire



Répartition des flux scolaires en lien avec le territoire



La majorité des scolaires de la CCLL étudient sur le territoire (64 %) :

- ▶ 36 % des scolaires de la CCLL restent sur le territoire pour étudier ;
- ▶ 34 % sortent du territoire pour étudier ;
- ▶ 30 % qui étudient au sein de leur commune de résidence.

2 033 scolaires sortent du territoire pour étudier. La nécessité de sortir du territoire pour se rendre sur son lycée de secteur est un facteur explicatif de ces flux.

Seuls **254** scolaires entrent sur la CCLL pour étudier, soit 11% des flux scolaires en lien avec le territoire.

A titre de comparaison, la répartition des flux d'actifs des territoires voisins ;

- ▶ **GBM** : 65 % de flux internes, 10 % de sortants et 25 % entrants ;
- ▶ **CCPHD** : 43 % de flux internes, 39 % de sortants et 18 % d'entrants.

Organisation des trajets des scolaires

des flux scolaires intercommunaux non négligeables

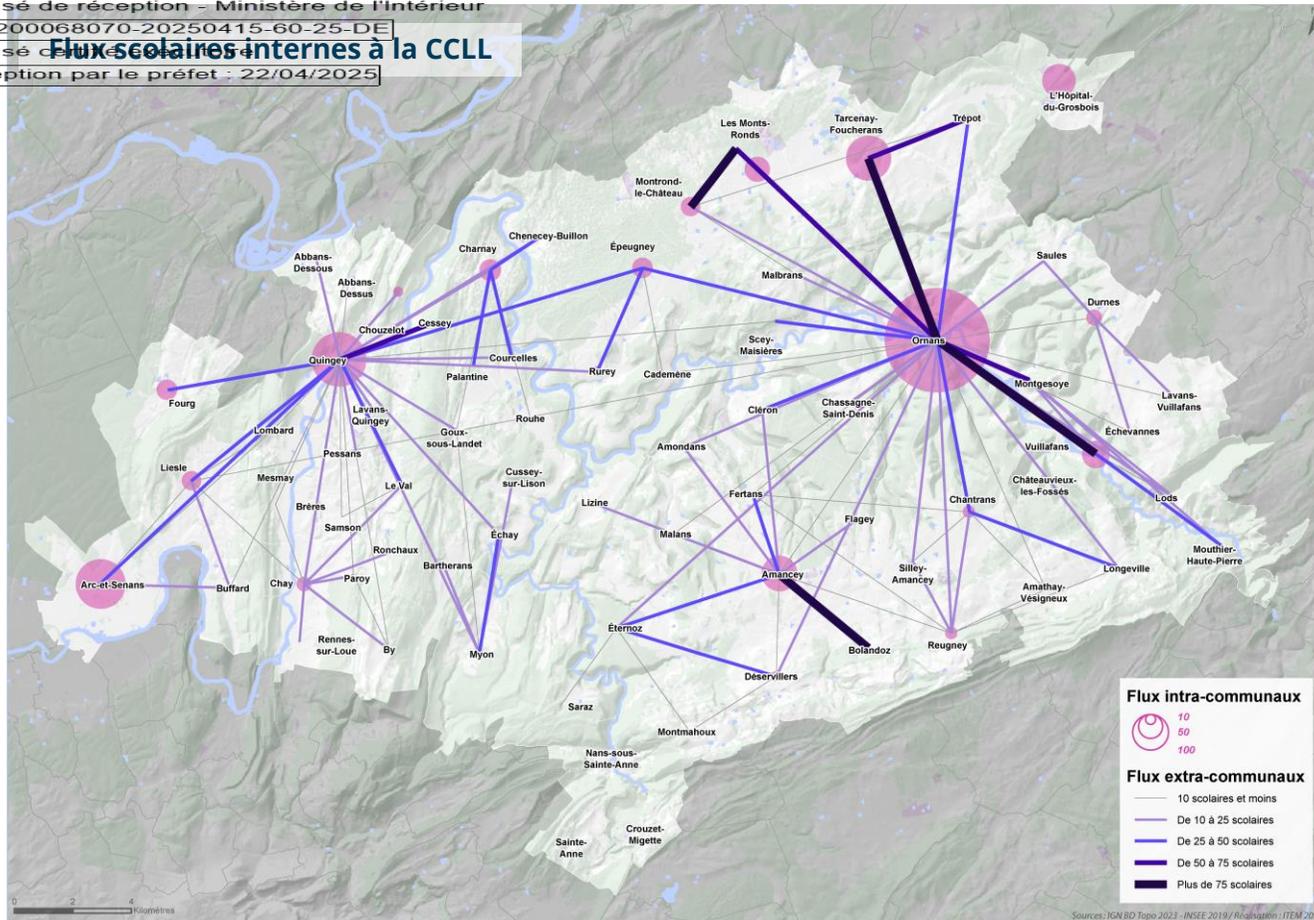
Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé de réception – Ministère de l'Intérieur

Flux scolaires internes à la CCLL

Réception par le préfet : 22/04/2025



45 % des scolaires, internes à la CCLL, étudient sur leur commune de résidence (1 789 scolaires).

- ▶ Dont notamment, 645 scolaires à Ornans, 209 à Quingey, 178 à Arc-et-Senans.

Des flux scolaires intercommunaux organisés à plus de 60 % autour de trois pôles :

- ▶ **Ornans**, 679 déplacements de scolaires, soit 31 % des flux intercommunaux ;
- ▶ **Quingey**, 468 déplacements de scolaires, soit 21 % des flux intercommunaux ;
- ▶ **Amancey**, 115 déplacements de scolaires, soit 11 % des flux intercommunaux ;

Organisation des trajets des scolaires des déplacements scolaires externes polarisés par Besançon

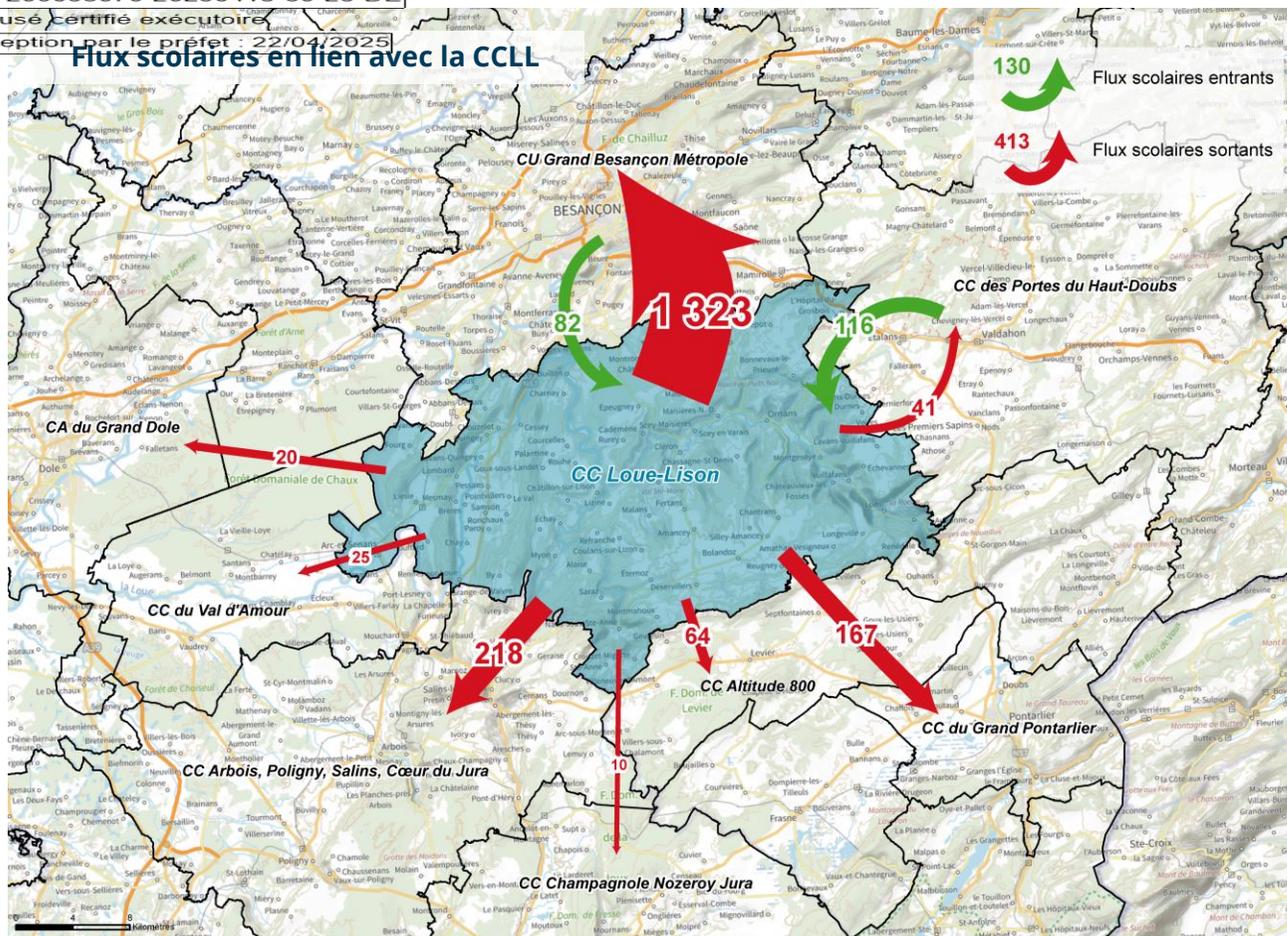
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Flux scolaires en lien avec la CCLL



Une prédominance des flux en lien avec GBM

65 % des scolaires sortants de la CCLL vont en direction GBM soit 1 323 scolaires, dont 88% en direction de Besançon.

Dans une moindre mesure, ils se dirigent vers la CC Cœur du Jura avec 218 scolaires puis CC du Grand Pontarlier avec 167 scolaires.

La CC des Portes du Haut-Doubs émet 116 scolaires en direction de la CCLL et GBM, 82.

Les flux scolaires avec les autres territoires limitrophes sont plus faibles.

A noter que 190 scolaires étudient au sein de territoire non limitrophe à la CCLL.

Les pratiques de déplacements des habitants

les pôles de destination selon les motifs

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415_60-25-DE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

Réception par le prestataire 227042025



Il a été demandé aux répondants du questionnaire de préciser leurs destinations en fonction de différents motifs. Si la vocation du questionnaire n'est pas de mesurer finement les volumes de flux, il est possible d'identifier des logiques de destination.

Besançon et Ornans identifiés comme les principaux pôles de destination (tous modes confondus)

L'addition des principaux flux identifiés dans le questionnaire souligne l'importance **des pôles internes et de Besançon** :

- ▶ En premier lieu **Besançon** et **Ornans** ;
- ▶ De manière plus secondaire **Amancey** et **Quingey**.

Deux logiques de déplacement identifiées

- ▶ **Besançon** pour les déplacements extérieurs (31% du total des déplacements) ;
- ▶ Puis **Ornans** (18%), **Amancey** (11%) et **Quingey** (9%) pour les déplacements internes à la CCLL.

Principales destinations par motif énoncées lors de l'enquête population



Achats de base

- Ornans
- Amancey
- Quingey



Médical

- Besançon
- Ornans
- Amancey



Grande surface

- Besançon
- Ornans
- Amancey, Pontarlier, Quingey



Loisirs / Sport / Culture

- Besançon
- Ornans
- Amancey, Pontarlier, Quingey

Les pratiques de déplacements des habitants

les modes utilisés dans leurs trajets selon les motifs de déplacements

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-2003837030250419602509

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

Réception par le préfet : 22/04/2025



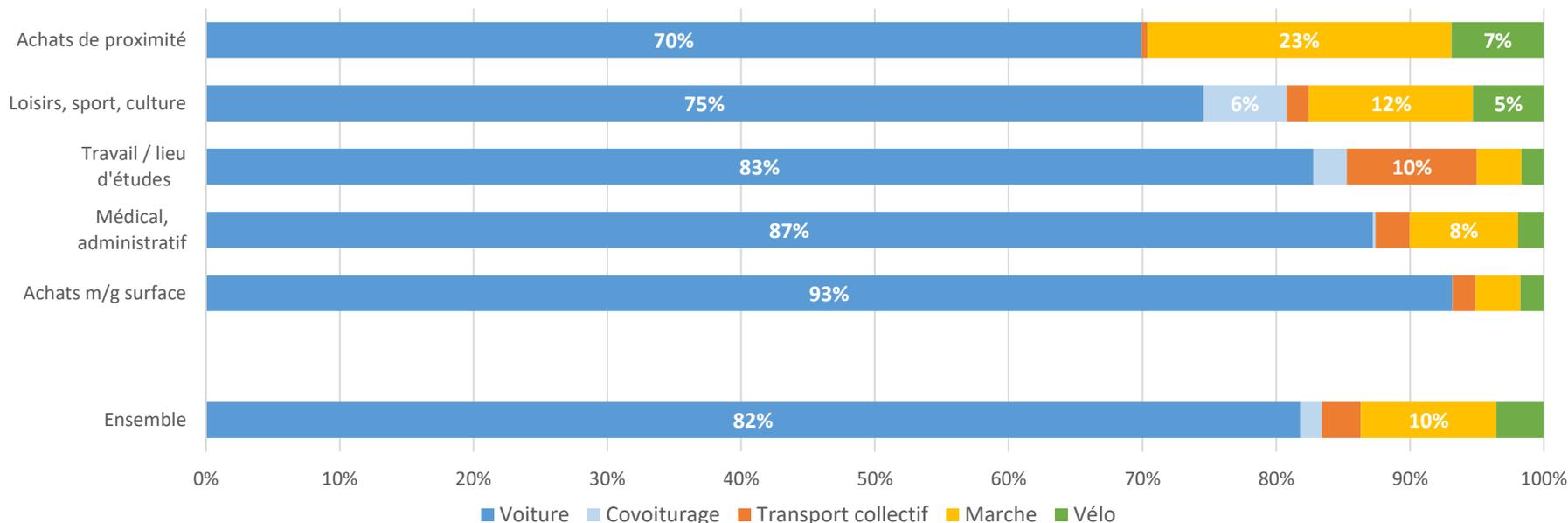
Il a été demandé aux répondants du questionnaire de préciser leurs modes de déplacement en fonction de différents motifs.

Un usage de la voiture très majoritaire (en moyenne 82 % parmi les répondants) mais différencié selon les motifs

Pour des achats de proximité, le maillage des commerces au sein des communes limite le recours à l'automobile (70 %) au profit de la marche (23 %) et du vélo (7 %). Même constat pour les déplacements liés aux loisirs/sport et culture, la présence d'équipements permet un recours intéressant aux modes actifs (marche (12 %) et vélo (5 %)).

Le recours au covoiturage (6 %) concerne essentiellement le motif Loisirs, sport et culture. Les déplacements liés aux déplacements travail/lieu d'études, à la santé et l'administratif ainsi qu'aux achats en grand surface sont les motifs où l'automobile reste prépondérant (>83 %).

Parts modales selon les motifs déclarés par les répondants



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025



2. Les offres de mobilité et la réponse aux besoins

2.1

Le réseau viaire et la circulation

Organisation du réseau viaire

Une absence de liaison ouest/est structurante

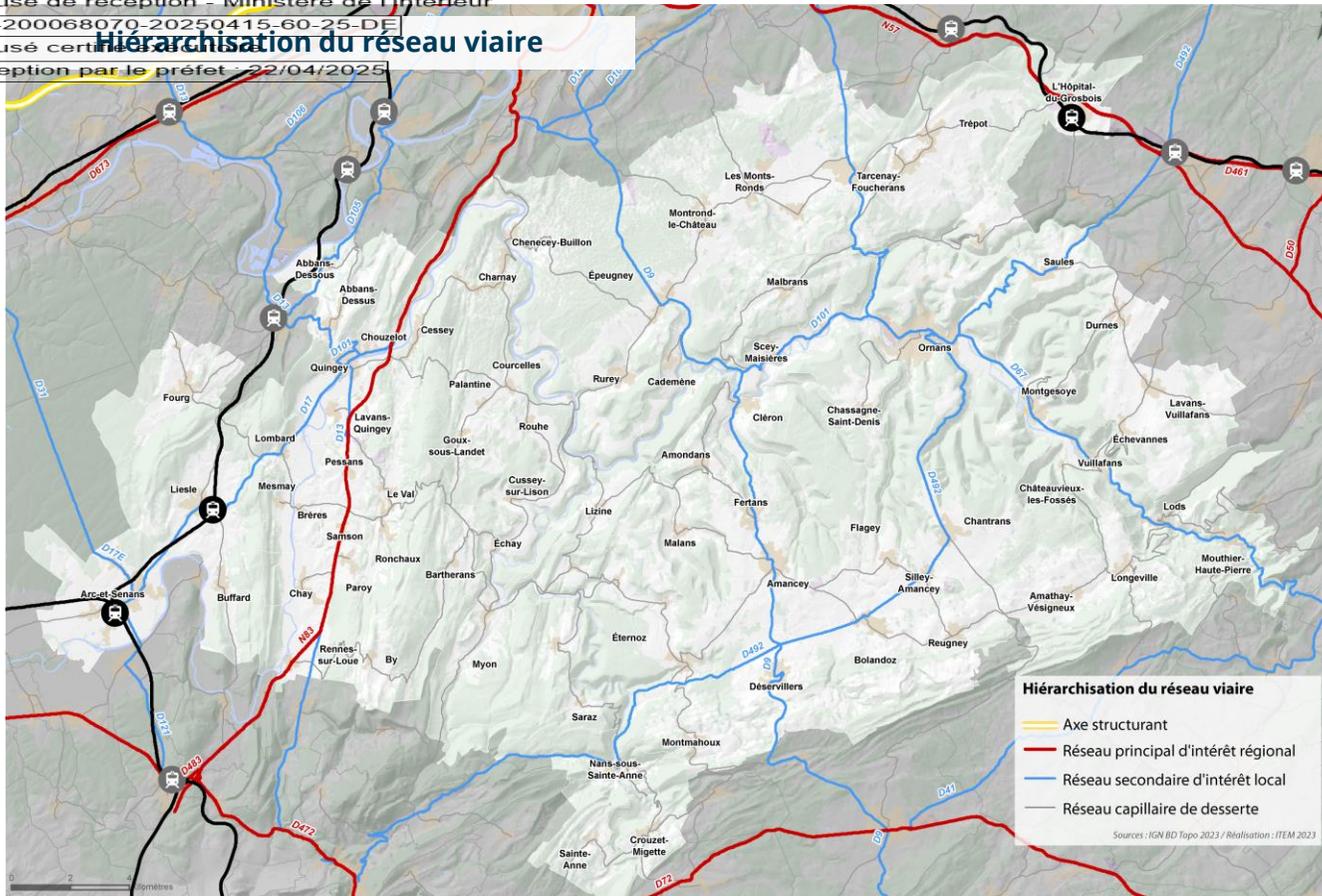
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié

Réception par le préfet - 22/04/2025

Hierarchisation du réseau viaire



La hiérarchisation du réseau viaire décrit les fonctions allouées aux axes et les logiques de trafic qui en découlent.

Le réseau viaire est structuré autour de 3 niveaux hiérarchiques

- ▶ Deux axes nationaux permettant la connexion aux pôles externes :
La N83 structurante sur la frange ouest du territoire en direction de Besançon, Poligny.
La N57 au nord-est traversant une seule commune de la CCLL en direction de Besançon ou Pontarlier.
- ▶ Des axes secondaires (D13, D17, D9, D67 ...) organisés en étoile des principaux pôles (Quingey et Ornans) de la CCLL
- ▶ Un réseau capillaire de voies locales qui assure la desserte des communes rurales.

Une absence de liaison structurante entre l'est et l'ouest du territoire

La vallée du Lison souffre d'une plus faible accessibilité puisqu'il n'existe pas de réseau structurant / secondaire depuis et en direction d'Ornans et/ou Quingey.

Organisation du réseau viaire

Deux axes de concentration du trafic routier

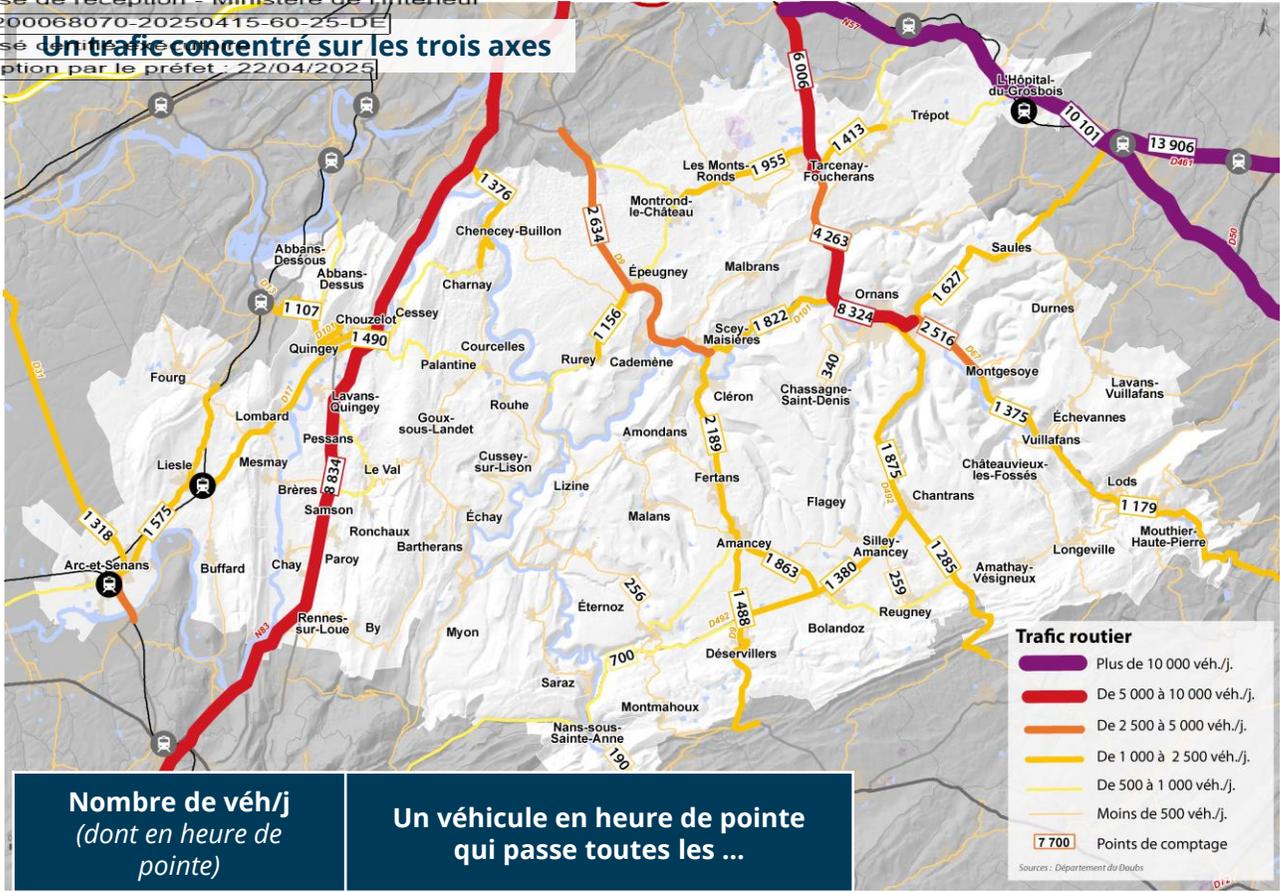
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé de réception par le préfet

Réception par le préfet : 22/04/2025

Un trafic concentré sur les trois axes



Nombre de véh/j (dont en heure de pointe)	Un véhicule en heure de pointe qui passe toutes les ...
13 000 (1 560)	2,3 sec
8 000 (960)	3,8 sec
3 500 (420)	8,6 sec
1 500 (180)	20 sec

Des charges de trafic qui coïncident avec la hiérarchisation du réseau viaire

Les flux routiers correspondent à la hiérarchie du réseau et les routes structurantes remplissent leur fonction.

Des flux importants concentrés autour

- ▶ Des deux tangentes, la RN83 et RN57, structurées en étoile autour de Besançon avec une charge de trafic entre 8 800 et 13 900 véh/j ;
- ▶ De la D7, entre Saône et Ornans principalement, avec plus de 8 000 véh/j sur Ornans.

Des flux intermédiaires en étoile autour de Quingey et Ornans

Ce réseau secondaire reçoit un trafic compris entre 1 500 et 2 500 véh/j. Par exemple, c'est le cas de la D492 entre Ornans et Salins-les-Bains, de la D9 entre Besançon et Levier, de la D67 entre Ornans et Pontarlier, de la D101 entre Ornans et Quingey, de la D17 entre Quingey et Arc-et-Senans.

En dehors de ces axes, les routes du réseau capillaire accueillent des trafics plus modérés avec des trafics inférieurs à 1 000 véh/jour.

2.2

Le stationnement

Un stationnement réglementé à Quingey & Ornans

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

Réception en date du 15/04/2025

Deux communes de la CCLL ont fait le choix d'assurer une réglementation du stationnement dans leur centre-bourg en instaurant des zones de stationnement gratuit mais à durée limitée (zone bleue)

Ces zones permettent de réserver aux visiteurs de courte durée des places de stationnement à proximité des principaux commerces et services proposés (poste, centre de santé, etc.) dans les centres-bourgs.

L'application d'une zone bleue :

- ▶ **A Quingey, de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h** (sauf dimanche et jours fériés) sur la place de la mairie. A noter que des arrêts minutes sont également proposés ;
- ▶ **A Ornans, de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h** (sauf dimanche et jours fériés) pour les parkings (Maison des Services, Saint-Vernier, Place Gustave Courbet, du Champs de Foire) **d'une durée de 2 h et pour la rue Pierre Vernier avec une limitation à 30 minutes.**

Quelques problématiques observées ponctuellement lors de la période estivale

Des problématiques de stationnement observées sur la Haute-Vallée de la Loue (Mouthier-Haute-Pierre, Lods) du fait de l'étroitesse de certaines voies et de l'afflux des touristes.

- ▶ Mouthier-Haute-Pierre a pris un arrêté de circulation (sauf riverains) sur une partie du chemin des Moulins permettant l'accès à différents points touristiques. En parallèle, une offre de stationnement a été mise en place dans un champ.

Le stationnement n'est pas une problématique majeure sur Loue Lison, l'offre est suffisante pour absorber la demande.



Place Pierre Vernier - Ornans



Place de la Mairie - Quingey

Des conditions de stationnement à l'image d'un territoire rural

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200-053-0012015045-0015-001

Accusé de réception exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Les communes sont soumises à des difficultés « classiques » en milieu rural

Une **volonté de se stationner « au plus près »** (domicile, école ...) traduisant des pratiques anarchiques avec du stationnement sur trottoir pénalisant piétons et automobilistes (visibilité).

Des **facilités de stationnement qui encouragent l'usage de la voiture** dans les polarités et qui nuisent à la qualité des espaces publics. En effet, des espaces de stationnement réglementé ou non sont bien présents pour répondre aux besoins des visiteurs, actifs et résidents.

Les répondants au questionnaire déclarent à 88 % stationner leur véhicule sur du stationnement privé et 12 % sur la voirie publique.



Stationnement illicite - Amancey



Stationnement sur accotement - Bolandoz



Parking réglementé sur trottoir - Ornans



2.3

Les transports collectifs et intermodalité

Organisation de l'offre de TC

Une offre de transports collectifs aux franges du territoire

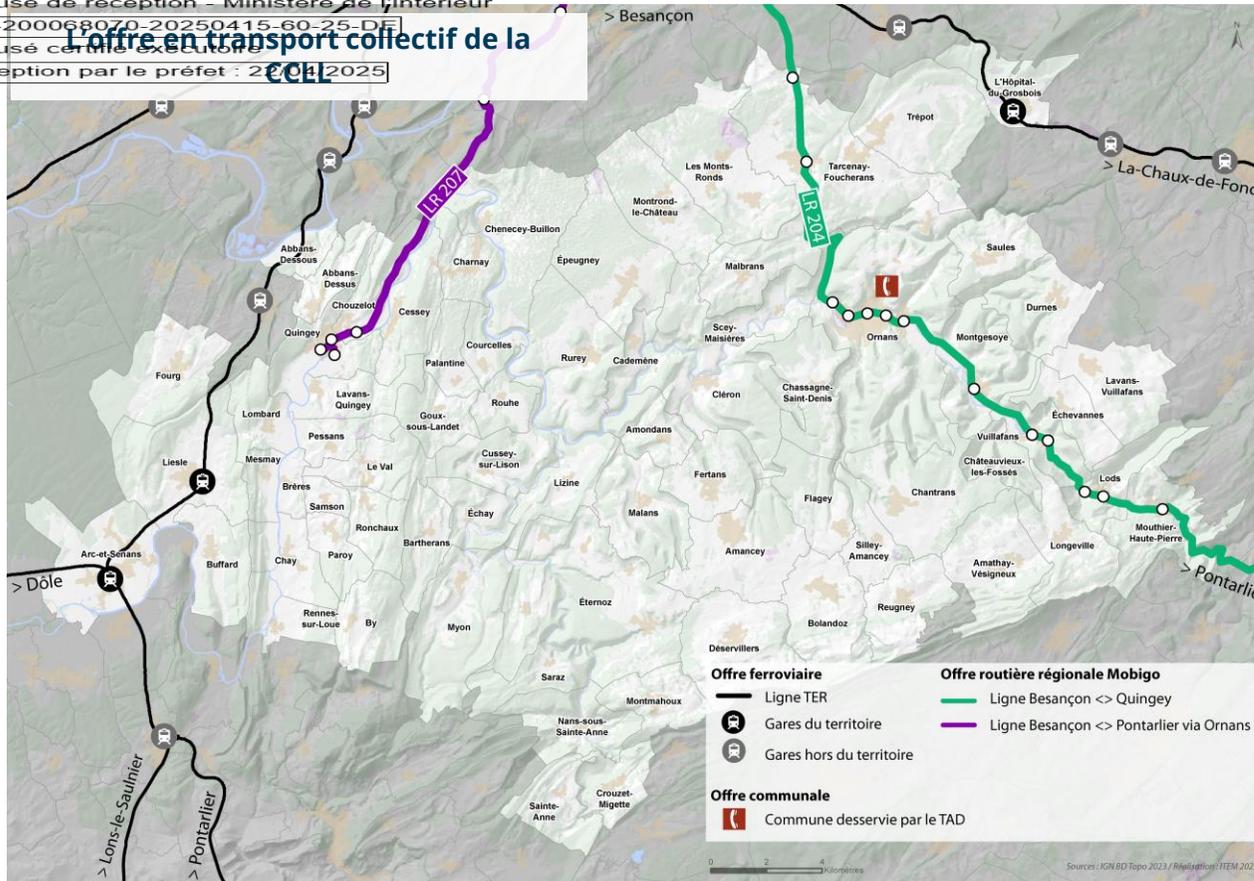
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DF

Accusé de réception en date de l'extinction

Réception par le préfet : 20250415

L'offre en transport collectif de la



Une offre limitée sur le reste du territoire puisque sur les 72 communes, 60 ne disposent d'aucune offre de TC autre que le transport scolaire.

Le territoire profite d'une situation aux portes de l'agglomération bisontine.

Une offre ferroviaire régionale

Grâce aux **trois lignes TER** avec la ligne du Revermont Besançon <> Lyon via Lons, la ligne Dôle <> Pontarlier & la ligne des Horlogers Besançon <> La Chaux-de-Fonds.

Ces trois lignes TER desservent **le territoire au niveau de 3 gares** situées à Arc-et-Senans, L'Hôpital-du-Grosbois et Liesle.

Une offre routière régionale

Grâce aux **deux lignes Mobigo** avec la ligne Besançon <> Quingey et la ligne Besançon <> Pontarlier via Ornans.

Un service communal de transport à la demande sur la commune d'Ornans.

Une offre de transport collectif en marge du territoire

Spatialement, on observe que ces lignes traversent les communes sur la frontière est et ouest de l'intercommunalité. Seule la ligne routière, Besançon <> Pontarlier via Ornans, pénètre davantage la CCLL.

L'offre au départ des gares

Aires de chalandise des gares

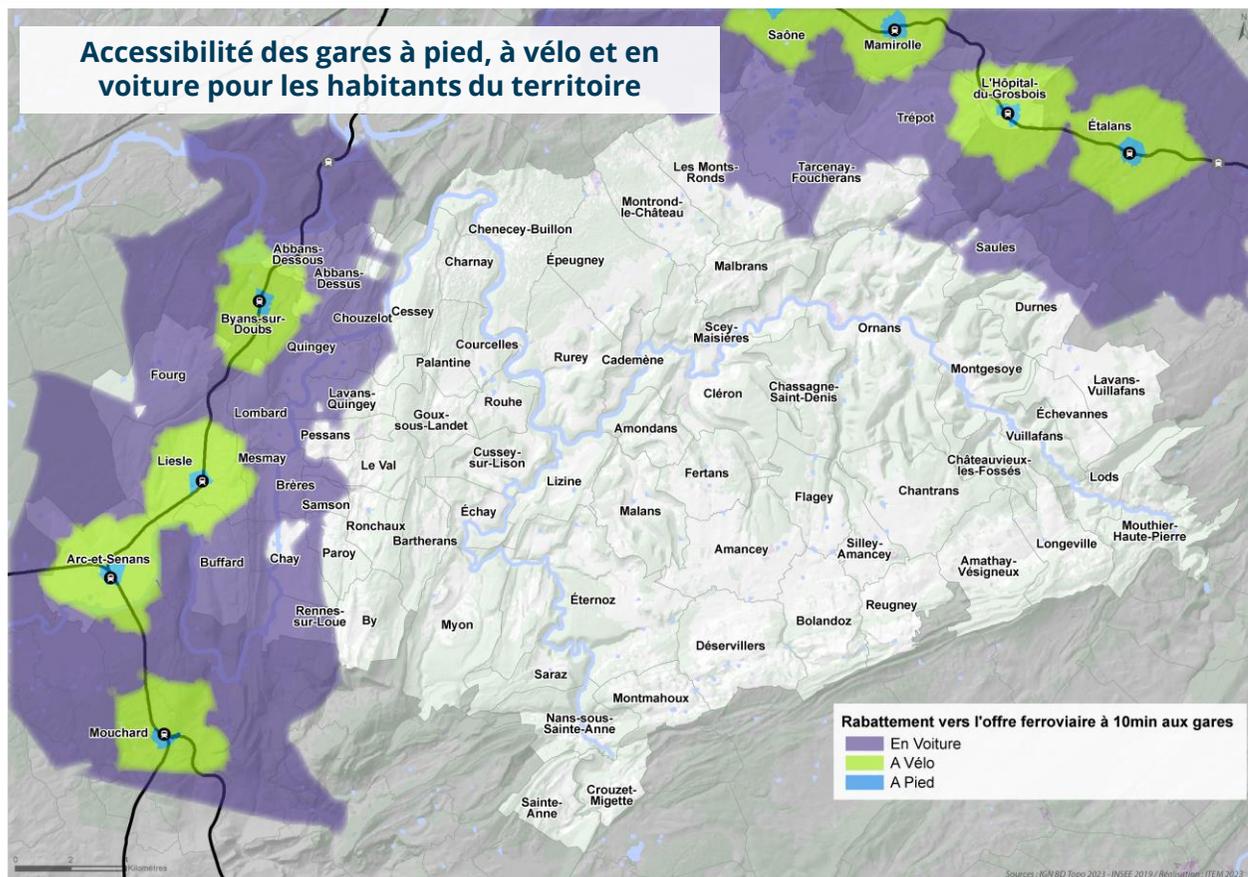
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-20006807012025041636025-016

Accusé de réception

Réception par le préfet : 22/04/2025

À partir des données carroyées de l'INSEE (grille de niveau de 200 mètres), l'accessibilité en gare est mesurée pour les habitants de la CCLL seulement.



Dans une optique d'intermodalité, un enjeu de rabattement non négligeable pour les voitures et pour les modes actifs est à prendre en compte.

8 924 habitants sont à moins de 10 minutes d'une gare EN VOITURE

Soit 35 % de la population du territoire. 27 communes du territoire sont concernées par le rabattement en voiture.

3 200 habitants sont à moins de 10 minutes d'une gare A VELO

Soit 13 % de la population du territoire. Bien que ne possédant pas de gare, les communes d'Abbans-Dessous, Abbans-Dessus, Buffard, Mesmay et Tarcenay-Foucherans sont également concernées par du rabattement vélo en direction des gares.

700 habitants sont à moins de 10 minutes d'une gare A PIED

Soit 3 % de la population du territoire. Seuls les habitants des communes qui possèdent une gare sont concernés.

Accessibilité des gares externes au territoire

Quelques communes (Tarcenay-Foucherans, Saules, Tréport, Rennes-sur-Loue, Chay, Quingey, Lombard, Chouzelot, Abbans-Dessous, Abbans-Dessus) sont concernées par un rabattement intéressant en moins de 10 minutes en voiture. Il n'existe pas de potentiel de rabattement intéressant à pied ou à vélo pour les communes du territoire en direction de ces gares extérieures.

L'offre au départ des gares

Qualité du rabattement cyclable aux gares de la CCLL

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet - 22/04/2025

Gare	Arc-et-Senans	Liesle	L'Hôpital-du-Grosbois
Nombre d'habitants captés à moins de 10 minutes en vélo	1 629 personnes	595 personnes	602 personnes
Stationnement vélo	9 places (support guidon abritées)	9 places (support guidon abritées)	9 places (support guidon abritées)
Qualité du rabattement en mode actif	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'aménagements cyclables • Pas de zones à modération de vitesses 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'aménagements cyclables • Pas de zones à modération de vitesses 	<ul style="list-style-type: none"> • Pas d'aménagements cyclables • Pas de zones à modération de vitesses • Rupture du cheminement piéton pour l'accès en gare

L'offre au départ des gares

Zoom sur la gare de L'Hôpital-du-Grosbois

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415_60-26-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025



24 services
TER / jour / en semaine



16 493 voyageurs / an
45 voyageurs / jour en
moyenne



+/- 25 places de
parking **voiture**



9 places de vélo
(support guidon abrité)

Une gare excentrée par rapport aux zones d'habitation.

Des cheminements modes doux à parfaire pour se rendre à la gare depuis le centre-bourg

L'espace devant la gare n'est pas aménagé (places voitures non matérialisées).

Aucun aménagement cyclable n'est présent, de plus, une rupture de la continuité piétonne est constatée pour rejoindre la gare avant le croisement de la rue du Sabotier et la rue de la Gare.

On note également une absence des zones de modération de vitesse au niveau de la gare, elles sont cantonnées au niveau du centre-bourg, à proximité de l'école et de la mairie.

L'offre au départ des gares

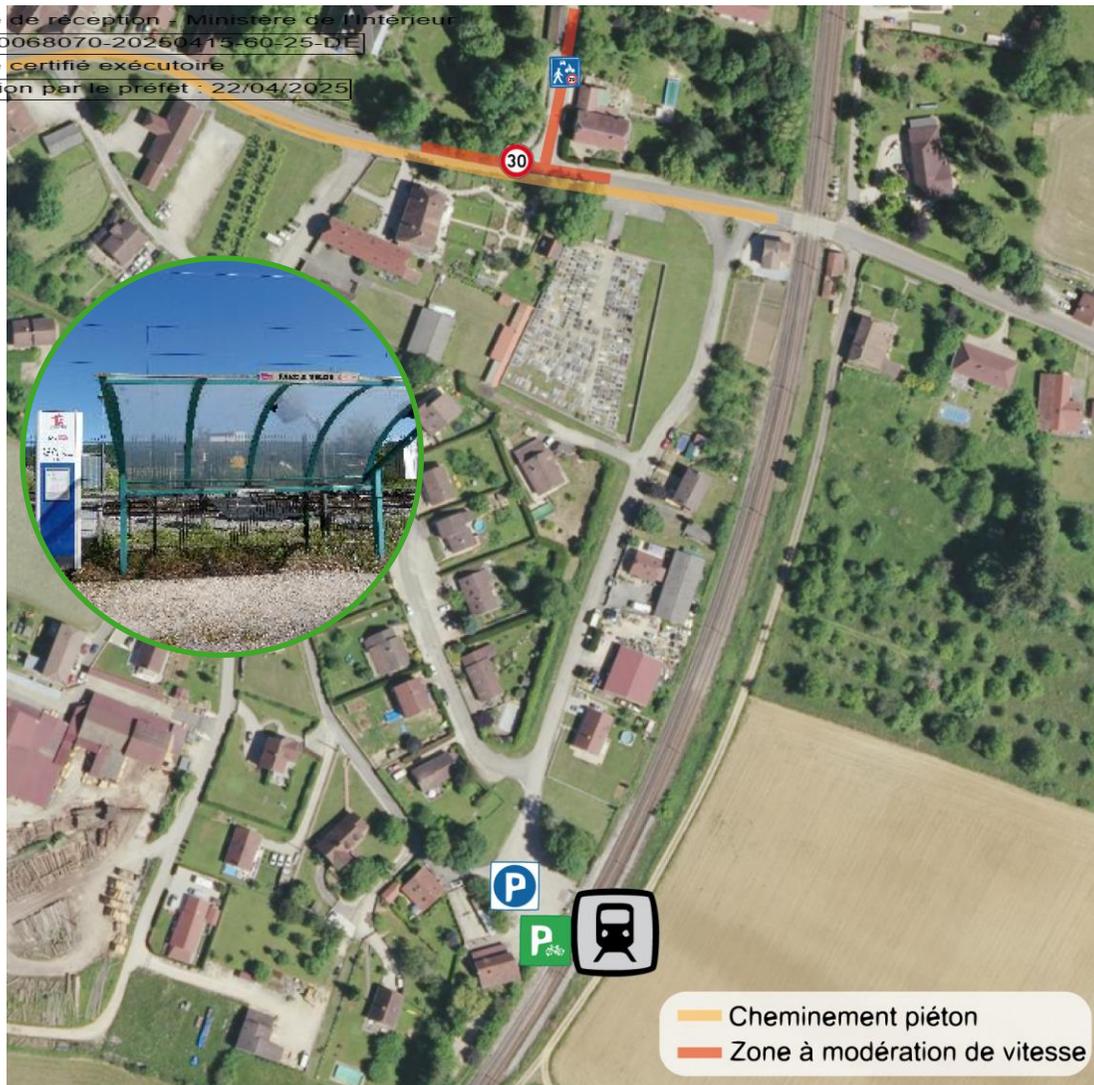
Zoom sur la gare de Liesle

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025



12 services
TER / jour / en semaine



8 761 voyageurs / an
24 voyageurs / jour en
moyenne



+/- 20 places de
parking **voiture**



9 places de vélo
(support guidon abrité)

Une gare excentrée par rapport au centre-bourg.

Une absence d'aménagement permettant le développement des modes actifs

Aucun aménagements piétons, cyclables et de zones de modération de vitesse présent à proximité de la gare en continuité avec la D12.

Devant, le devant de la gare n'est pas aménagé : revêtement en sable dégradé (flaques d'eau) et places non marquées.

L'offre au départ des gares

Zoom sur la gare d'Arc-et-Senans

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025



44 services
TER / jour / en semaine



56 289 voyageurs / an
154 voyageurs / jour
en moyenne



40 places
de stationnement



9 places de vélo
(support guidon abrité)

Gare la plus importante du territoire en termes de nombre de services et de voyageurs

Contrairement aux deux autres gares du territoire, la gare d'Arc-et-Senans, est la plus aménagée même si les aménagements à destination des modes actifs restent anecdotiques.

Des aménagements piétons sont présents le long de la D17 et cette continuité est assurée jusqu'à l'entrée de la gare. On note également une absence de zone de modération de vitesse sur le D17, seul un radar pédagogique est présent à proximité.

Une gare saturée en stationnement automobile

Lors des relevés de terrain, nous avons observé un taux d'occupation du parking. Aucune place n'était disponible.

2.4

Les modes actifs

Qu'entend-on par modes actifs ?

Les modes actifs, selon l'ADEME, désignent les modes de déplacement faisant appel à l'énergie musculaire telle que **le vélo et la marche**, mais également l'ensemble des « Engins de Déplacement Personnel » (ex : trottinette, roller, skate...). Adaptés pour **des déplacements de courte distance**, ces modes doivent être intégrés à la chaîne globale des déplacements et aux politiques en matière de mobilité. Deux utilisations des modes actifs sont possibles :

- Pour participer **à la « chaîne de déplacements »** : en intermodalité avec les transports en commun, le covoiturage ou même la voiture ;
- Comme un **moyen de déplacement en tant que tel** : pour répondre à des besoins de déplacements de courte distance.

La promotion des modes actifs

Une situation favorable à l'usage de la voiture

Le développement du modèle tout-automobile prévalant jusqu'au début des années 2000 a exercé un impact négatif sur la qualité de vie, en milieu urbain comme dans les bourgs. Cette tendance se traduit aujourd'hui par un partage de l'espace public déséquilibré en faveur des véhicules motorisés (voitures, poids lourds), par l'insécurité que ces derniers génèrent pour les autres usagers de la voirie ou encore par la pollution (sonore, atmosphérique) provoquée. Qu'ils soient économiques, écologiques ou sociaux, pour la population comme pour les collectivités, les coûts engendrés par l'automobile ne cessent d'augmenter.

Les principaux intérêts des modes actifs

Accusé de réception Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Environnement

- ✓ Les déplacements représentent 36 % de la consommation d'énergie et 32 % des émissions de CO2 (PCAET). De plus, l'automobile est source de nombreuses pollutions : sols, air, bruits, etc.
- ✓ 1 km à pied ou à vélo économise 100 à 200g de CO2 émis par rapport à la même distance effectuée en voiture.
- ✓ Le bilan carbone de la fabrication des vélos à assistance électrique reste 50 à 80 fois plus faible que celui d'une voiture.

Territoriale

- ✓ La vitesse d'un vélo en ville est de 15 à 20 km/h, celle d'une voiture de 16 Km/h en moyenne. De plus, le cycliste bénéficie d'un temps de trajet constant car non soumis aux embouteillages et aux problèmes de stationnement.
- ✓ Une façon de pacifier les villes et de diminuer le nombre et la gravité des accidents.

Economie

- ✓ Coût annuel d'une voiture de 5 300 à 7 000€/an tandis qu'un vélo coûte en moyenne une centaine d'euros/an.
- ✓ Collectivité / entreprises : diminution du trafic routier induit une diminution sur la consommation foncière (stationnement-voirie).
- ✓ Le vélo est aussi un moyen de déplacement qui apporte des solutions concrètes à la crise énergétique que nous connaissons.

Santé publique

- ✓ Le vélo permet de pratiquer les 30 minutes d'activité quotidienne recommandées. Ainsi, aller au travail en vélo a des effets préventifs sur de nombreuses pathologies (-30 % de risque de mortalité cardiovasculaire, diabète, ostéoporose). Par ailleurs, 10 km à vélo par personne par jour génèrent 2 700 € d'économie de dépenses de santé par an.

L'organisation du territoire vis-à-vis des modes actifs

Une topographie vallonnée

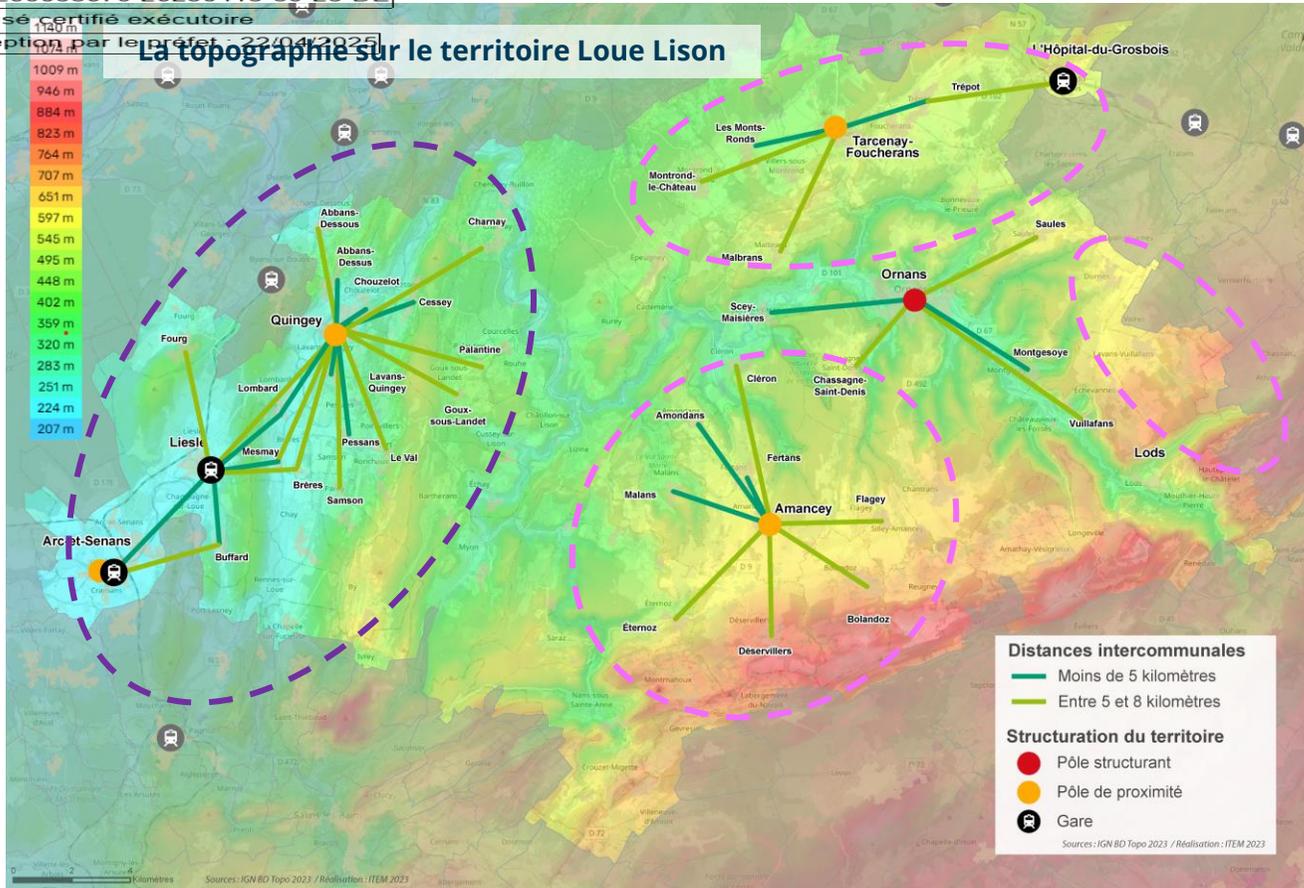
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

La topographie sur le territoire Loue Lison



Le territoire possède trois disparités topographiques :

- ▶ Les vallées de la Loue et du Lison ;
- ▶ La **bordure jurassienne** avec le faisceau de Quingey et la plaine d'Arc-et-Senans ;
- ▶ Le **1^{er} plateau jurassien découpé** en plusieurs plateaux (Amancey, de Tarcenay et de la Barèche) ;

Le point culminant est localisé à l'extrême sud à 911 m sur la commune de Reugney, à l'inverse le point bas est à 227 m sur la commune d'Arc-et-Senans.

Des différences topographiques peu contraignantes pour l'accès aux polarités de proximité

En effet, pour de courtes distances (inférieures à 8 kilomètres), l'accès aux polarités de proximité ne présente pas de difficulté au niveau topographique. Excepté pour la commune d'Ornans, pour Saules et Chassagne-Saint-Denis.

Le développement des Vélos à Assistance Électrique (VAE) permet de résorber une partie des fractures topographiques et les distances importantes entre les communes.

L'organisation du territoire vis-à-vis des modes actifs

Des franchissements délicats observés à l'ouest de la CCLL

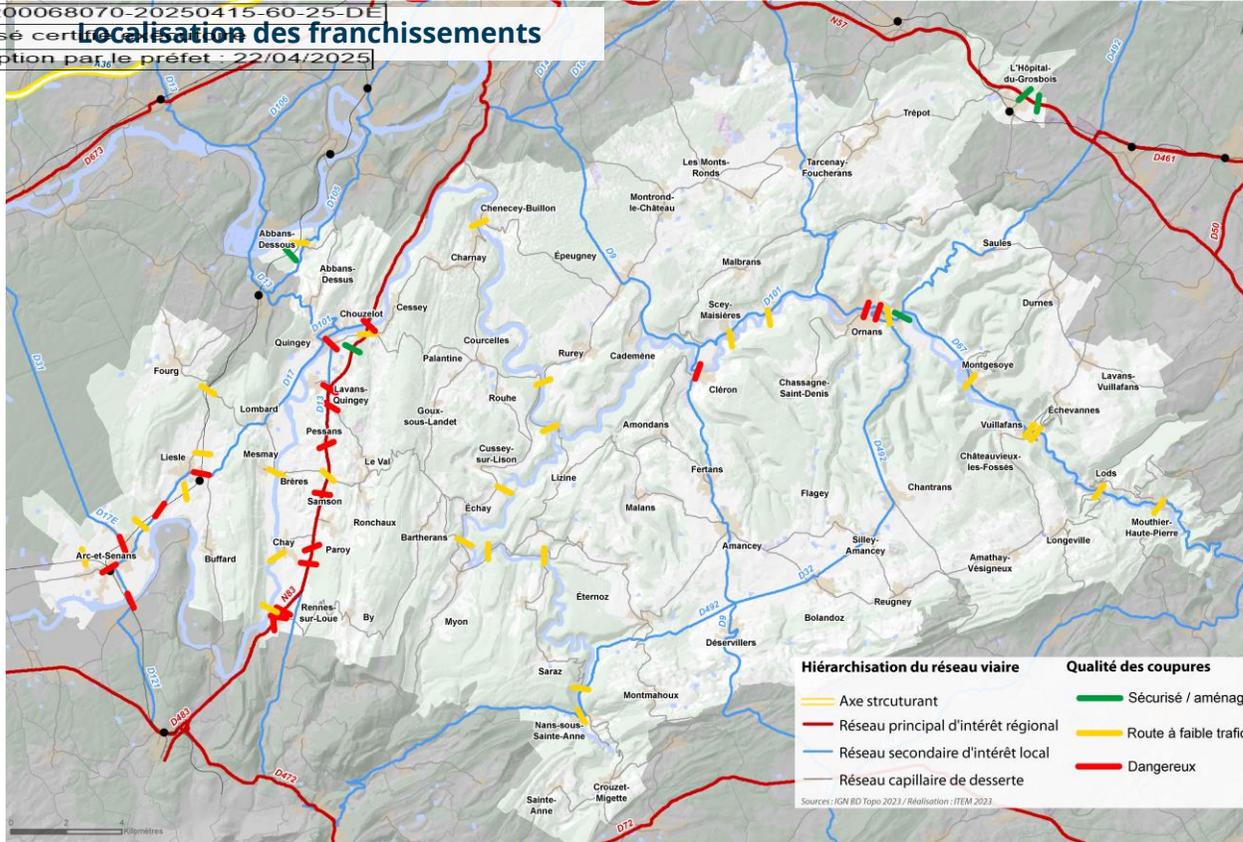
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié

Réception par le préfet : 22/04/2025

Localisation des franchissements



Trois principales coupures identifiées sur le territoire pour les cyclistes

Les voies ferrées, les routes départementales à fort trafic et les traversées des cours d'eau constituent les trois principales ruptures pour le développement de la pratique cyclable.

La **N83**, avec une charge de trafic > 8 000 véh./j, est identifiée comme la principale rupture du territoire. Aucun aménagement n'est observé pour les cyclistes rendant sa traversée dangereuse.

Quelques franchissements délicats de la Loue localisés à Arc-et-Senans, Quingey et Ornans : la **faible largeur des ponts**, associée à un **trafic routier non négligeable ne permet pas une cohabitation modale en toute sécurité**.

Partout ailleurs, le franchissement de ces coupures est localisé sur des routes à faible trafic ne nécessitant pas d'aménagements lourds.

La N83 identifiée comme principale coupure coupant le territoire en 2. Il sera nécessaire d'aménager ces points durs pour favoriser la pratique cyclable.

Les aménagements sur la CCLL favorables aux cycles

Un linéaire de 64 km favorables à la pratique cyclable

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié en ligne

Réception par le préfet - 22/04/2025

Linéaire d'aménagements favorables aux cycles

Type	Linéaire (km)
Aménagements cyclables	
 Voie verte et assimilée	17,10 km
 Bande cyclable	9,40 km
 Route à accès restreint	1,48 km
 Piste cyclable	0,22 km
 Sente piétonne	0,91 km
Total aménagements cyclables	29,11 km
Zones à vitesse modérée	
 Zone 30	11,30 km
 Limitation à 30 km/h	22,63 km
 Zone de rencontre	0,810 km
Total zones pacifiées	34,74 km
Total	63,85 km

Un linéaire de près de 64 kilomètres en faveur de la pratique cyclable

Un linéaire quasi identique entre les zones à modération de vitesse (de l'ordre de 35 kilomètres) et les aménagements cyclables (de l'ordre de 29 kilomètres).

59% du linéaire cyclable sont des aménagements en site propre de type voie verte et piste cyclable.

Des aménagements cyclables présents majoritairement pour des liaisons extra-communales

- ▶ Des liaisons entre Ornans et l'Hôpital-du-Grosbois en site propre (+/- 14 km) ;
- ▶ Des liaisons entre Ornans et Vuillafans, Quingey et Lombard, Liesle et Arc-et-Senans via des aménagements sur chaussé (bande cyclable +/- 9 km) ;
- ▶ Partout ailleurs, seuls des aménagements à modération de vitesse ont été mis en place (+/- 35 km).

Les aménagements sur la CCLL favorables aux cycles

Détail des aménagements par commune

Communes	Longueur des Zones de Modération de Vitesse (en Km)	Longueur des aménagements cyclables (en Km)	Communes	Longueur des Zones de Modération de Vitesse (en Km)	Longueur des aménagements cyclables (en Km)
Abbas-Dessous	0,19		Lods	0,23	
Abbas-Dessus	0,02		Lombard	0,58	1,06
Amancey	1,44	0,91	Malbrans	1,98	
Amondans	1,45		Les Monts-Ronds	1,59	
Arc-et-Senans	0,50	2,09	Montgesoye	0,51	2,60
Bartherans	0,41		Montrond-le-Château	0,23	
Buffard	0,33		Mouthier-Haute-Pierre	0,87	
Cessey	0,10		Nans-sous-Sainte-Anne	0,29	
Chantrons	0,20		Ornans	4,85	4,28
Charnay	0,44		Palantine	0,24	
Chassagne-Saint-Denis	1,73		Le Val	0,26	
Chouzelot	0,53		Quingey	2,62	1,91
Cléron	1,81	1,87	Reugney	0,12	
Courcelles	0,17		Ronchaux	0,74	
Crouzet-Migette	0,22		Rouhe	0,33	
Épeugney	0,33		Samson	0,56	
Éternoz	0,17		Scey-Maisières	0,97	2,75
Fertans	0,12		Tarcenay-Foucherans	2,21	2,60
Flagey	1,46		Trépot	0,45	2,37
Goux-sous-Landet	0,05		Vuillafans	0,39	1,52
L'Hôpital-du-Grosbois	0,69	0,32			
Lavans-Quingey	1,39				
Lavans-Vuillafans	0,20				
Liesle	0,73	1,49			
Lizine	0,08	0,00			

Les aménagements sur la CCLL favorables aux cycles

Zoom sur les aménagements et leurs qualités

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-20042025

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet (22/04/2025)

Des aménagements cyclables présents majoritairement pour des liaisons extra-communales

Sur la majorité des liaisons, les aménagements cyclables sont de bonne qualité. Les bandes cyclables développées par le CD25 manquent de largeur, 1,30 mètres (largeur minimum requis) et parfois d'entretien. Une bonne qualité observée sur les voies vertes existantes.



Les aménagements sur la CCLL favorables aux cycles

Les itinéraires vélos à la découverte du territoire

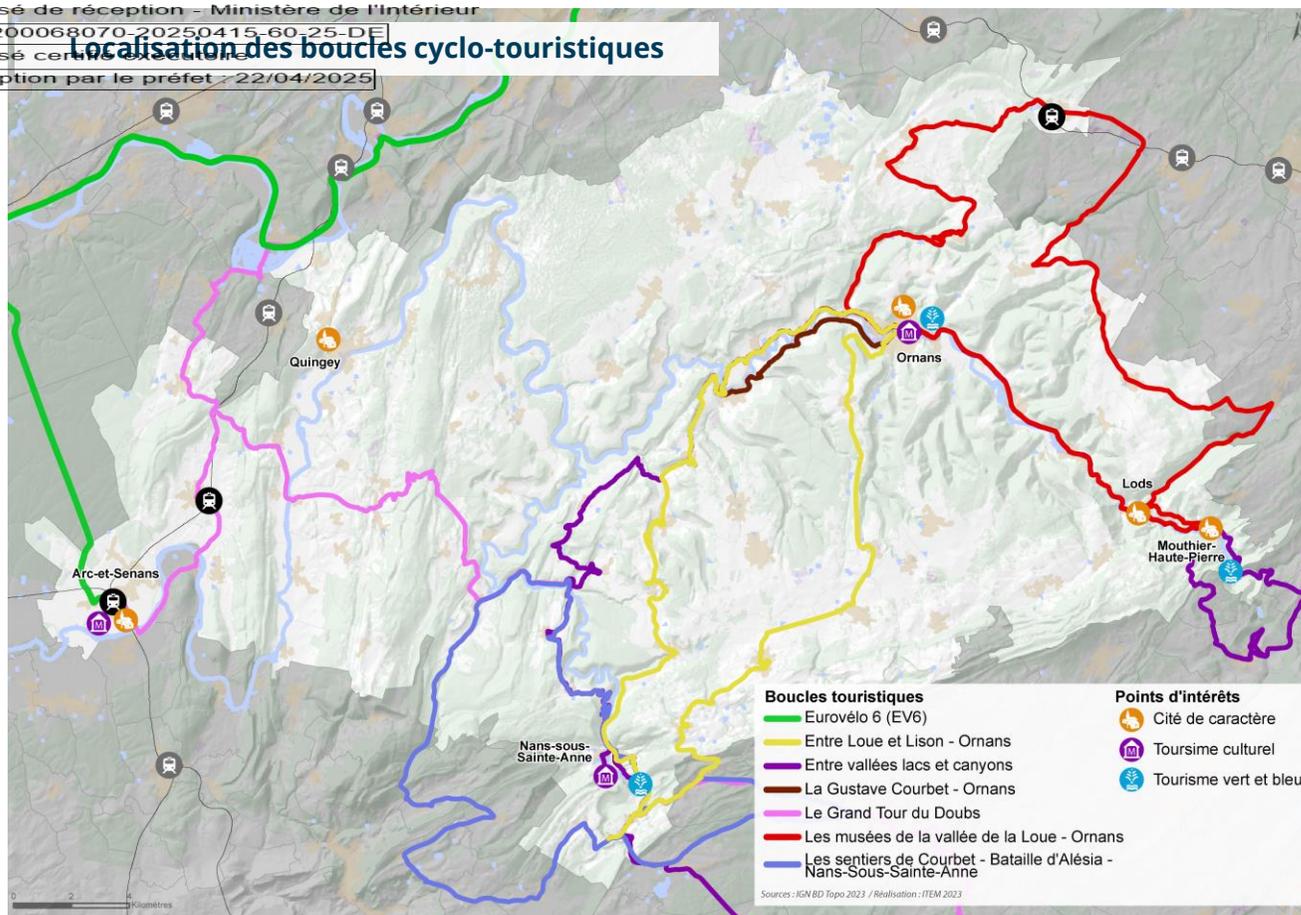
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé de réception par le préfet

Réception par le préfet - 22/04/2025

Localisation des boucles cyclo-touristiques



Les itinéraires touristiques sont à prendre en compte dans la définition d'itinéraires cyclables à vocation utilitaire.

Une armature cyclable tournée vers une pratique sportive et touristique

Un itinéraire d'intérêt européen

EuroVélo 6 (EV6) est un itinéraire cyclo-touristique reliant la mer Noire à l'Atlantique. Un crochet depuis Ranchot permet de découvrir la Saline Royale. L'aménagement en site propre se stoppe à la limite intercommunale.

Des itinéraires d'intérêt départemental

6 boucles cyclo touristiques d'intérêt départemental maillent le territoire reliant les principaux points touristiques (principalement du jalonnement).

Globalement le jalonnement est bien présent pour ces boucles touristiques.



Les services autour du vélo

Le stationnement des cycles

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-20000077022145

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet 22/04/2025

Une offre de stationnement très hétérogène

Comme pour les automobilistes, le stationnement est une préoccupation des cyclistes. En effet, le vol est une crainte majeure : 1 cycliste sur 4 ne rachète pas de vélo après un vol. Ainsi le manque d'espaces de stationnement est un frein à la pratique du vélo. En ce sens, le stationnement vélo est un outil de report modal.

Le **stationnement étant d'initiative communale**, il y a de **fortes disparités entre les communes** que ce soit en termes de volume qu'en termes de forme

58 % stationnement vélo sous la forme de racks

Au total, **52 emplacements** de stationnement vélos ont été observés sur l'espace public, répartis sur 15 communes.

Une somme de **298 places recensées** sous la forme d'arceaux, racks ou support guidon (au niveau des gares) ce qui correspond à **12 places pour 1 000 habitants**.

Les racks sont à éviter sur l'espace public (hors établissements scolaires), **pourquoi ?**

- ▶ Les stationnements racks **peuvent endommager les vélos en voilant la roue** ;
- ▶ De plus, ils sont **plus visibles pour les usagers**.

Emplacements publics de stationnements cyclables

Communes	Arceaux	Support guidon abrité	Racks
Amancey	3		13
Arc-et-Senans	15	9	48
Chantrains			14
Chassagne-Saint-Denis	1		
Epeugney			4
Quingey	9		5
Lavans-Vuillafans			5
Liesle	5	9	8
L'Hôpital-du-Grosbois		9	
Myon			5
Nans-Sous-Sainte-Anne	10		12
Ornans	24		31
Reugney			9
Silley			6
Tarcenay-Foucherans			5
Trépot			9
TOTAL CCLL	67 places	27 places	174 places

Des aménagements spécifiques complémentaires pour adapter les règles de circulation aux spécificités des cycles

S'ils ne sont pas encore généralisés, des dispositifs existents permettant de faciliter la circulation des cycles sont en déploiement sur le territoire : les cédez-le-passage cyclistes aux feux, les sas vélo aux feux, les **by-pass vélo** dans les écluses et chicanes, **les doubles sens cyclable**.

Les services autour du vélo

Localisation du stationnement des cycles

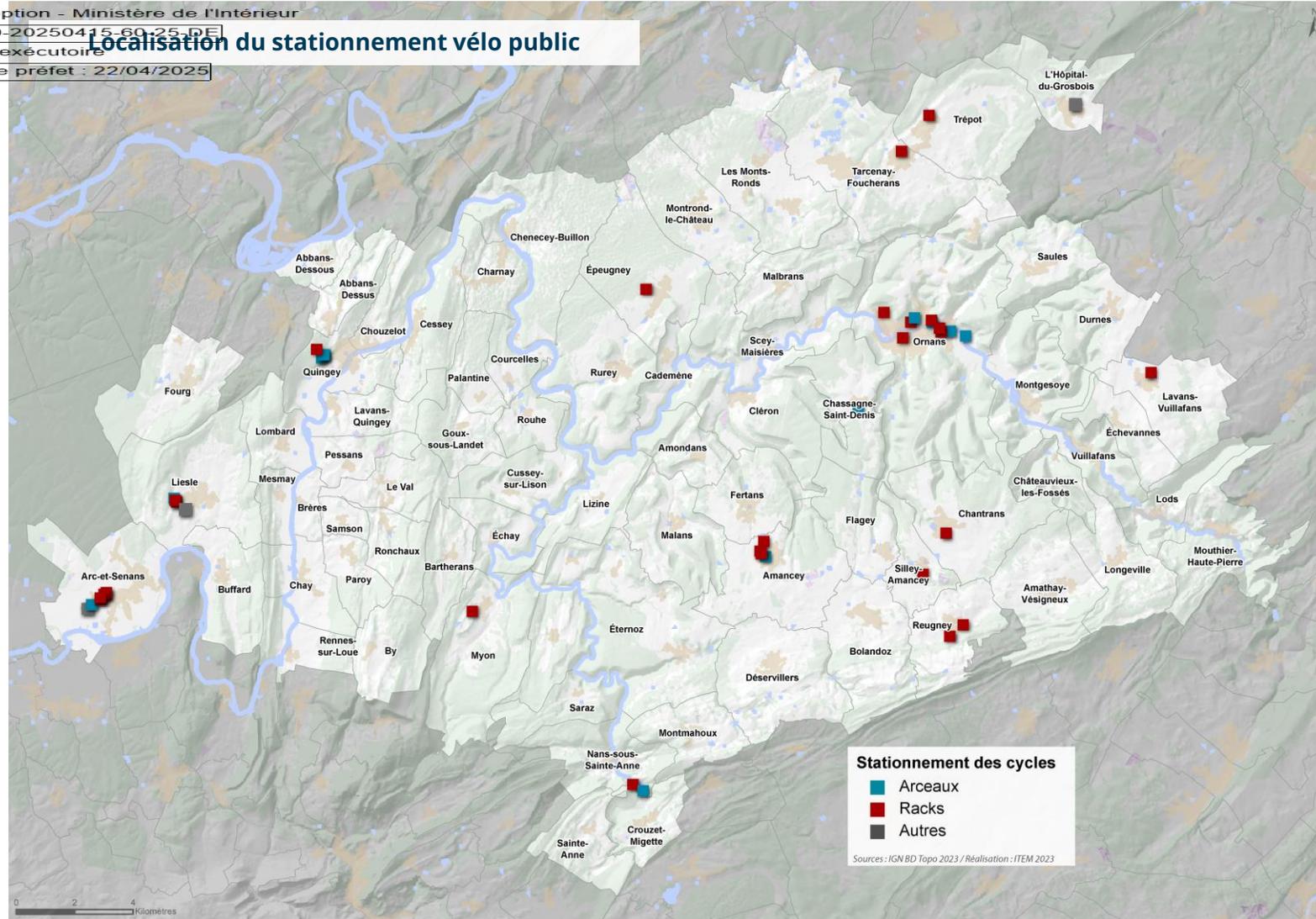
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Localisation du stationnement vélo public



Les services autour du vélo

Les différents types de stationnement des cycles

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025



Racks abrités à Trépot devant l'école



Arceaux devant la mairie à Quingey



Des supports guidon abrités dans chaque gare



Racks à Ornans devant le skate-park



Racks vieillissants devant l'école à Chantrans



Racks devant commerces à Arc-et-Senans

Les services autour du vélo

Le jalonnement

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-2000000000-0000000000-0000000000

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Un jalonnement et une signalisation cyclable idéales permettent

- ▶ Identifier les itinéraires adaptés et sécurisés ;
- ▶ Guider le cycliste tout au long du parcours ;
- ▶ Mettre en valeur les infrastructures réalisées et matérialiser le réseau cyclable en lui donnant une image immédiatement ;
- ▶ Communiquer sur la possibilité d'utiliser le vélo pour rejoindre certaines destinations (principaux pôles ou destinations touristiques ...).

Un jalonnement est présent sur le territoire et principalement destiné pour le tourisme, le sport, les loisirs

Il est notamment présent sur les **boucles vélos du Département, l'EV6** (rabattement vélos en direction de l'EV6 à la Saline Royale).

En dehors, **des panneaux directionnels sont opérationnels**, indiquant les communes et les lieux d'intérêts touristiques lorsque des aménagements cyclables sont existants mais **ne développent de véritable jalonnement cyclable utilitaire** ;



L'Hôpital-du-Grosbois - jalonnement voie verte



Ornans - jalonnement cyclable



Lombard - boucle vélo du département, lieux touristiques et rabattement EV6



Alaise - boucle vélo du département

Le jalonnement est un outil essentiel pour orienter les cyclistes sur l'itinéraire le plus adapté et encourager à la pratique.

Les services autour du vélo

Quelques services vélos présents mais plutôt dédiés au tourisme/loisirs

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le Préfet : 22/04/2025

Une plateforme en ligne pour la découverte des activités de pleine nature dans le département du Doubs.

La plateforme **Doubs Travel** est un site référençant tous les itinéraires touristiques cyclables du Département pour toutes les activités de pleine nature. Le **descriptif des boucles** (tracé GPX, relief, carte ...) est présent ainsi que **les équipements associés** à la pratique (label accueil vélo, hébergements ...).

La palette de services privés disponibles :

Des **vélocistes privés** proposent divers services (réparation, vente de neuf et d'occasion ..) à Arc-et-Senans, Bolandoz et Ornans.

Quelques loueurs privés présents à Montrond-le-Château et Ornans proposent de la location à la journée ou demi-journée.

L'organisation **annuellement de l'Extrême sur Loue** orientée sur la pratique sportive.

Des aides à l'achat pour les VAE

En vigueur depuis 2022, la CCLL propose une aide de 200 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) sans conditions de revenus. Cette aide est limitée à une par foyer fiscal et dans la limite de l'enveloppe budgétaire allouée.



La perception des modes actifs

Les distances, 1er frein évoqué par les élus et les répondants

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception en date du : 22/04/2025

La distance, liée à l'origine et destination, est évoquée comme le 1^{er} frein à la pratique cyclable à plus de 40 % chez les élus comme chez les répondants

Chez les élus, **l'intermodalité** arrive au 2nd rang (49 %) puis la **dangereusité** (48 %).

Chez les répondants, **les deux autres freins sont liés à un manque de sécurité sur le territoire** exprimé à travers deux autres freins : la **circulation** (39 %) et le **manque d'aménagements** (31 %). Le relief apparaît en 4^{ème} position avec 22 % de réponses.

Plus de la moitié des répondants (54 %) est favorable à utiliser davantage le vélo pour leurs déplacements utilitaires

Ils sont tout de même 22 % à juger que les distances sont trop importantes pour utiliser le vélo plus souvent .

Près de 20 % des répondants préfèrent garder la pratique cyclable pour des activités sportives et 4 % jugent qu'ils n'ont pas la santé pour pratiquer davantage.

Les freins impactant la pratique du vélo



Les distances
(54%)



Intermodalité
(49%)



Dangereusité
(48%)



Les distances
(40%)



La circulation
(39%)



Le manque
d'aménagements
(31%)

Seriez-vous prêt à l'utiliser davantage pour des déplacements du quotidien ?



Oui
54%

Non les distances sont
trop importantes
22%

Non je préfère le
vélo pour des
activités sportives...

Non je n'ai pas la santé
4%

La perception des modes actifs

Une qualité des cheminements piétons en demi-teinte

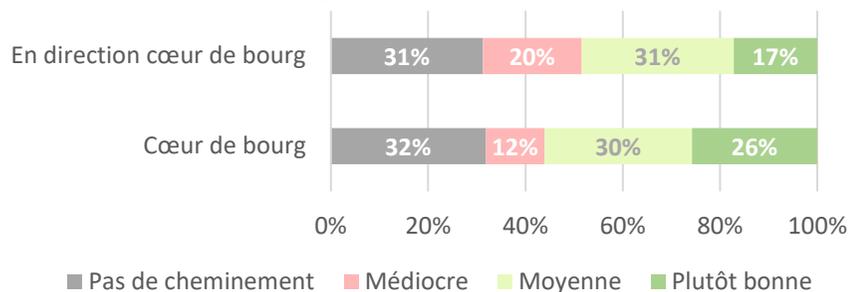
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Perception de la qualité des cheminements piétons



Des cheminements piétons de qualité plutôt moyenne :

56 % des communes estiment avoir des cheminements bons ou moyens dans le cœur de bourg (48% dans le cœur de bourg) .

A l'inverse, 30 % des communes évoquent un manque d'aménagements piétons sur leurs voiries.

Ornans - trottoir étroit



Epeugney - cheminements piétons à proximité de l'école



Les Monts-Ronds



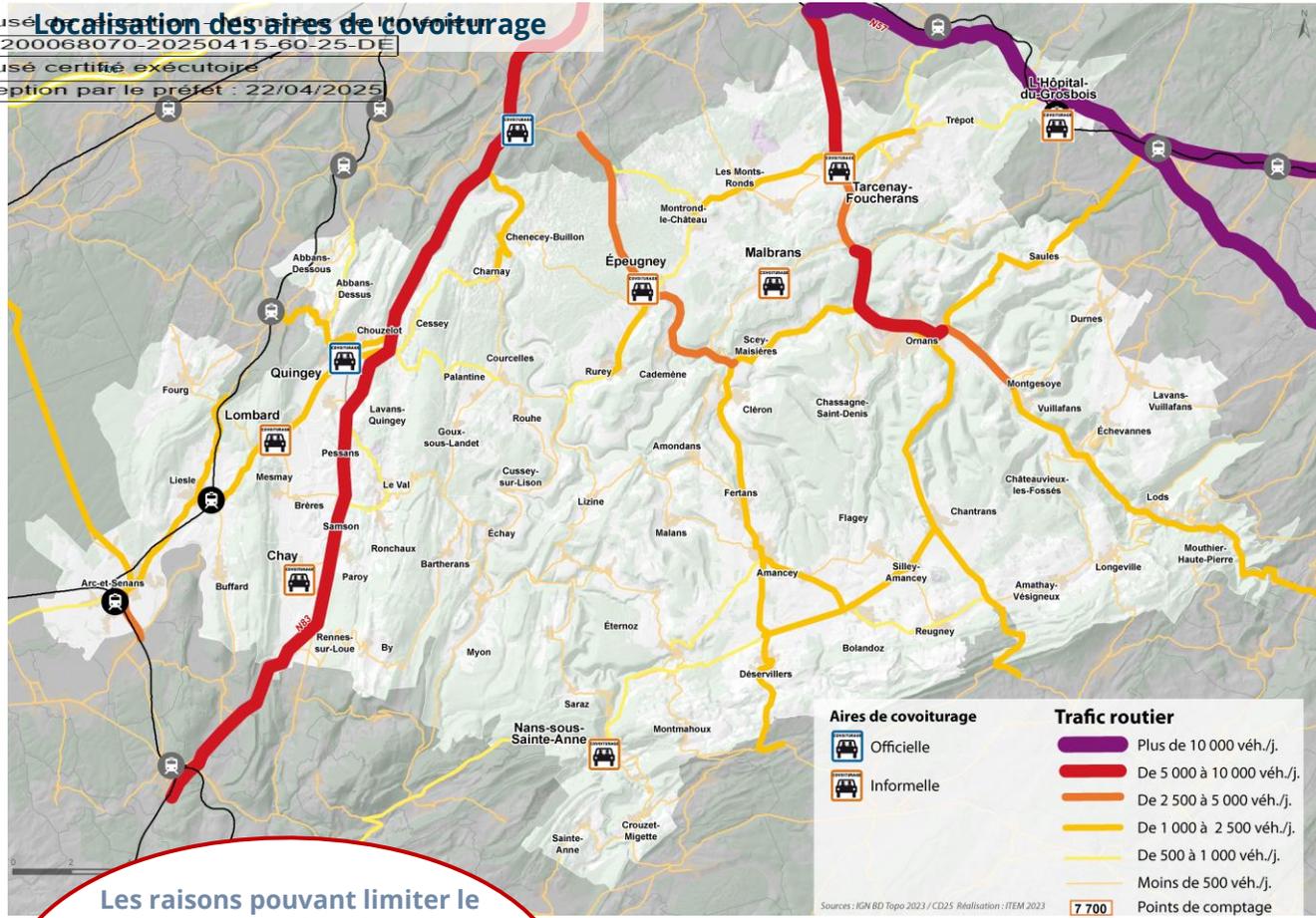
2.5

Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire

Peu d'aménagements pour favoriser le covoiturage sur la CCLL

Localisation des aires de covoiturage

Accusé de réception en préfecture
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025



Seule une aire de covoiturage officielle de recensée sur la CCLL

L'aire de Quingey est simplement signalisée par un panneau (pas de jalonnement, ni de recensement sur les plateformes).

Néanmoins, 7 aires de covoiturage informelles ont été recensées par les communes à Chay, Epeugney, L'Hôpital-du-Grosbois, Lombard, Malbrans, Nans-Sous-Sainte-Anne & Tarcenay-Foucherans .

Des aires structurantes aux portes de l'intercommunalité

En parallèle, des aires localisées aux portes de la CCLL avec

- Larnod, au carrefour de la N83 & de la D104 ;
- Les Premiers Sapins, au carrefour de la N57 & de la D32.



Quingey - Aire de covoiturage

Les raisons pouvant limiter le covoiturage pour les répondants :

- ▶ 49% horaires trop contraignants,
- ▶ 36% pas de connaissances, personnes avec qui covoiturer ;
- ▶ 31% effectuent d'autres déplacements.



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

3.

Le potentiel cyclable



Les flux pendulaires de courte distance, cible prioritaire en matière de report modal vers le vélo

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

Réception par le préfet: 22/04/2025

Le **potentiel ou volume captable se base sur les flux des actifs et des scolaires observés** au sein des communes et entre communes qui réalisent un trajet pendulaire de moins de 8 km.

Actuellement sur la CCLL, **les flux sont organisés de la façon suivante :**

Type de trajet (INSEE 2019)	Actifs	Scolaires
Distance de moins de 5 km	1 540	2 578
Distance compris entre 5 et 8 km	490	740

Cible prioritaire du déplacement vélo utilitaire	
Vélo classique	Jusqu'à 6-8 km
Avec un vélo électrique	Jusqu'à 10-12 km

Jusqu'à
30 min à
vélo

Analyse du report modale sur la CCLL

Sur ces flux sont appliquées **des parts modales cibles pour le vélo** afin d'aboutir au **potentiel captable** sur le territoire.

Les parts modales dépendent du **type de public** (les scolaires sont plus enclins à utiliser le vélo que les actifs) et **de la distance entre commune avec prise en compte de la contrainte du relief** (plus la distance est importante plus la part modale appliquée est faible car le potentiel recours au vélo sera faible).

Aujourd'hui, il n'existe aucune référence sur des règles fixes concernant l'évaluation du potentiel captable cyclable. D'après l'INSEE, la pratique cyclable croît jusqu'à 4 kilomètres puis baisse. La plupart des schémas cyclables en France identifie les distances <5 km et les distances entre 5 et 8 km comme des seuils de captabilité. De plus, le Plan Vélo National vise un objectif de 9 % de part modale vélo pour 2030.

Part modale vélo cible pour estimer le potentiel captable sur la CCLL

Type de trajet	Actifs		Scolaires	
	Sans relief	Avec relief	Sans relief	Avec relief
Intra-communal*	10 %		10 %	
Intercommunal < 5 km	10 %	5 %	15 %	5 %
Intercommunal entre 5 et 8 km	5 %	2 %	5 %	2 %

* pour des actifs travaillant dans leur commune de résidence, on estime que 10 % d'entre eux sont captables en vélo

Un potentiel de près 400 actifs

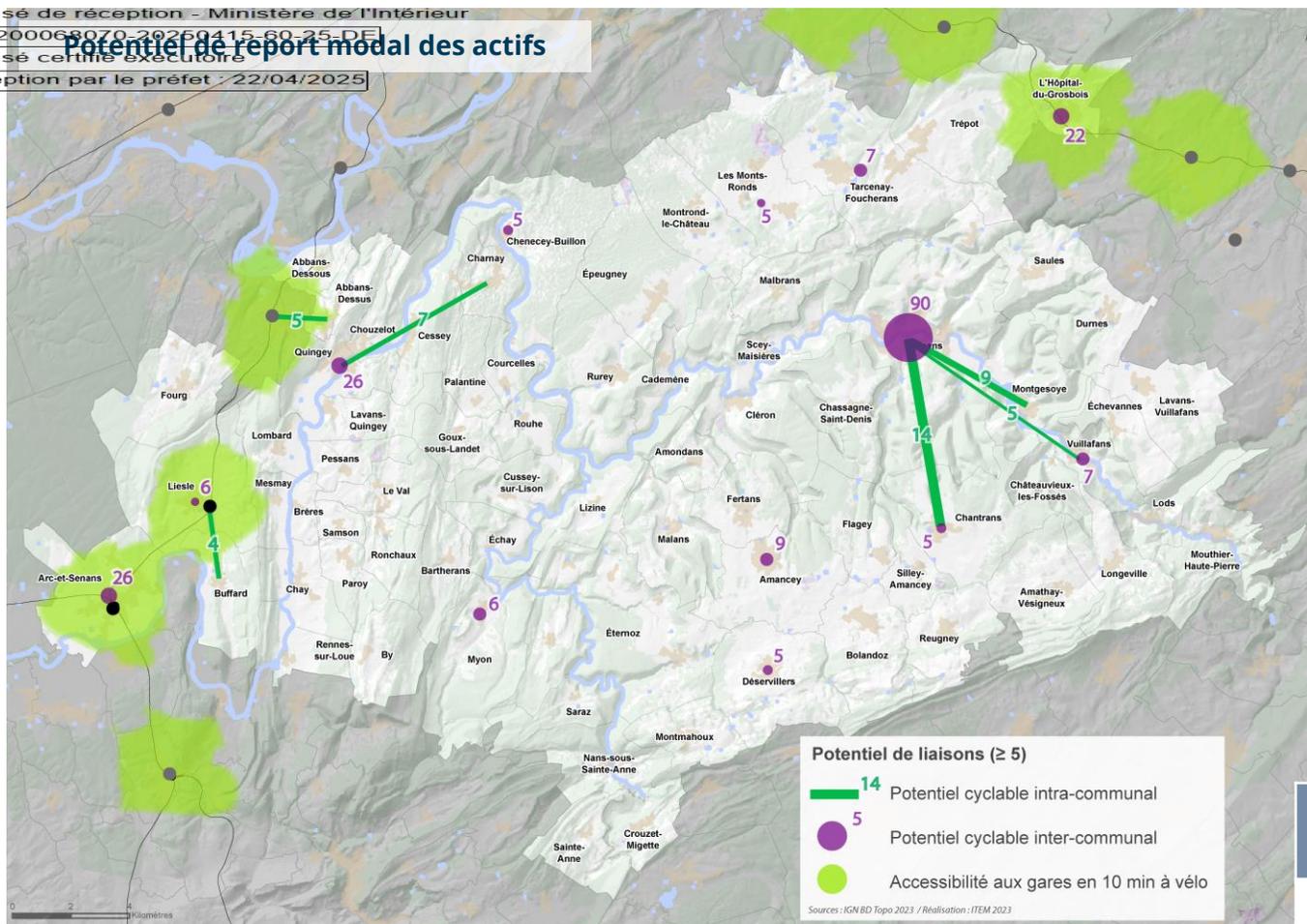
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200063070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Potentiel de report modal des actifs



413 actifs sont potentiellement captables pour effectuer tout ou partie de leur déplacement domicile-travail à vélo.

Des potentiels cyclables principalement liés à des liaisons intra-communales avec **270 actifs**, principalement localisés à Ornans, Arc-et-Senans et Quingey.

Un potentiel de 85 actifs pour des déplacements inter-communaux (distance <8 km) avec des faisceaux principalement identifiés autour d'Ornans en lien avec Montgesoye, Vaillafans & Chantrans.

Des rabattements gare à prendre en compte (58 actifs) mais à faible portée intercommunale.

Gare	Flux cyclistes captables (10%) entrants + sortants
Arc-et-Senans	25
Byans-sur-Doubs	6
L'Hôpital-du-Grosbois	18
Liesle	9

Près de 650 flux scolaires identifiés

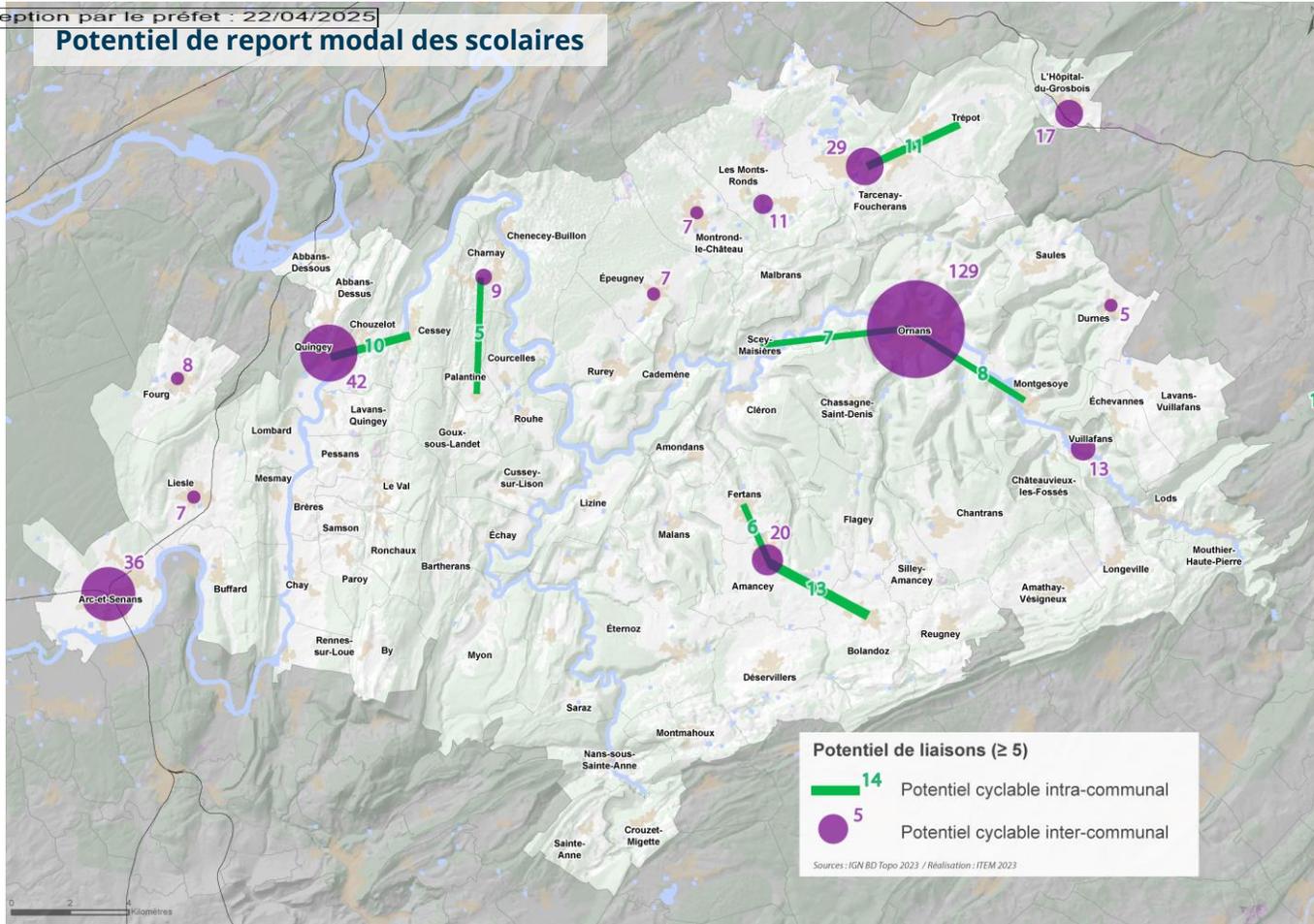
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Potentiel de report modal des scolaires



413 actifs sont potentiellement captables pour effectuer tout ou partie de leur déplacement domicile-travail à vélo.

Un potentiel de 540 scolaires pour des déplacements intra-communaux identifiés dans les polarités.

Des potentiels inter-communaux (distance < 8 km) plus marqués que ceux des actifs avec 136 scolaires

Des potentiels identifiés entre **Bolandoz et Amancey (13), Quingey et Cessey (10), Trépot et Tarcenay-Foucherans (11).**

40% de la population à moins de 10 minutes d'une polarité à vélo

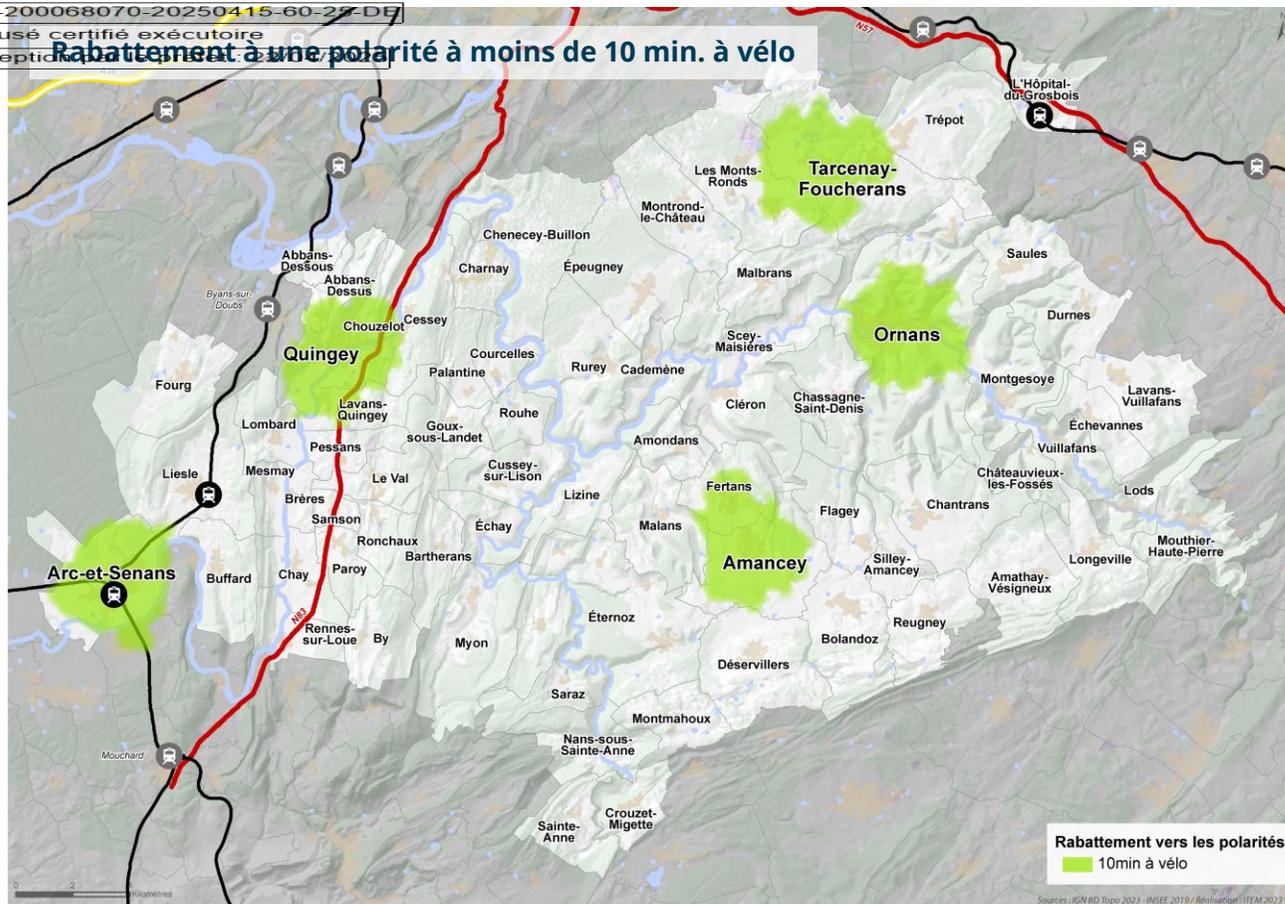
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-27-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception en date du 15/04/2025

Rabattement à une polarité à moins de 10 min. à vélo



40 % de la population est à moins de 10 minutes d'une polarité

Une portée qui reste communale puisque 88 % des concernés sont les habitants des pôles. Seules 10 communes en plus (hors 4 pôles) sont concernées.

Communes	Nombre d'habitants à moins de 10 minute
Ornans	4 130
Arc-et-Senans	1 629
Tarcenay-Foucherans	1 349
Quingey	1 149
Amancey	692
Abbans-Dessus	300
Chouzelot	297
Fertans	281
Lavans-Quingey	198
Cessey	83
Trépot	44
Liesle	6
Malbrans	3
Lombard	2
Total général	10 160

Des potentiels non négligeables (mais non quantifiables) à prendre en compte pour les déplacements liés aux déplacements administratifs, de loisirs, et de proximité.

Synthèse des enjeux cyclables

Un potentiel de plus 1 000 actifs et scolaires tous confondus

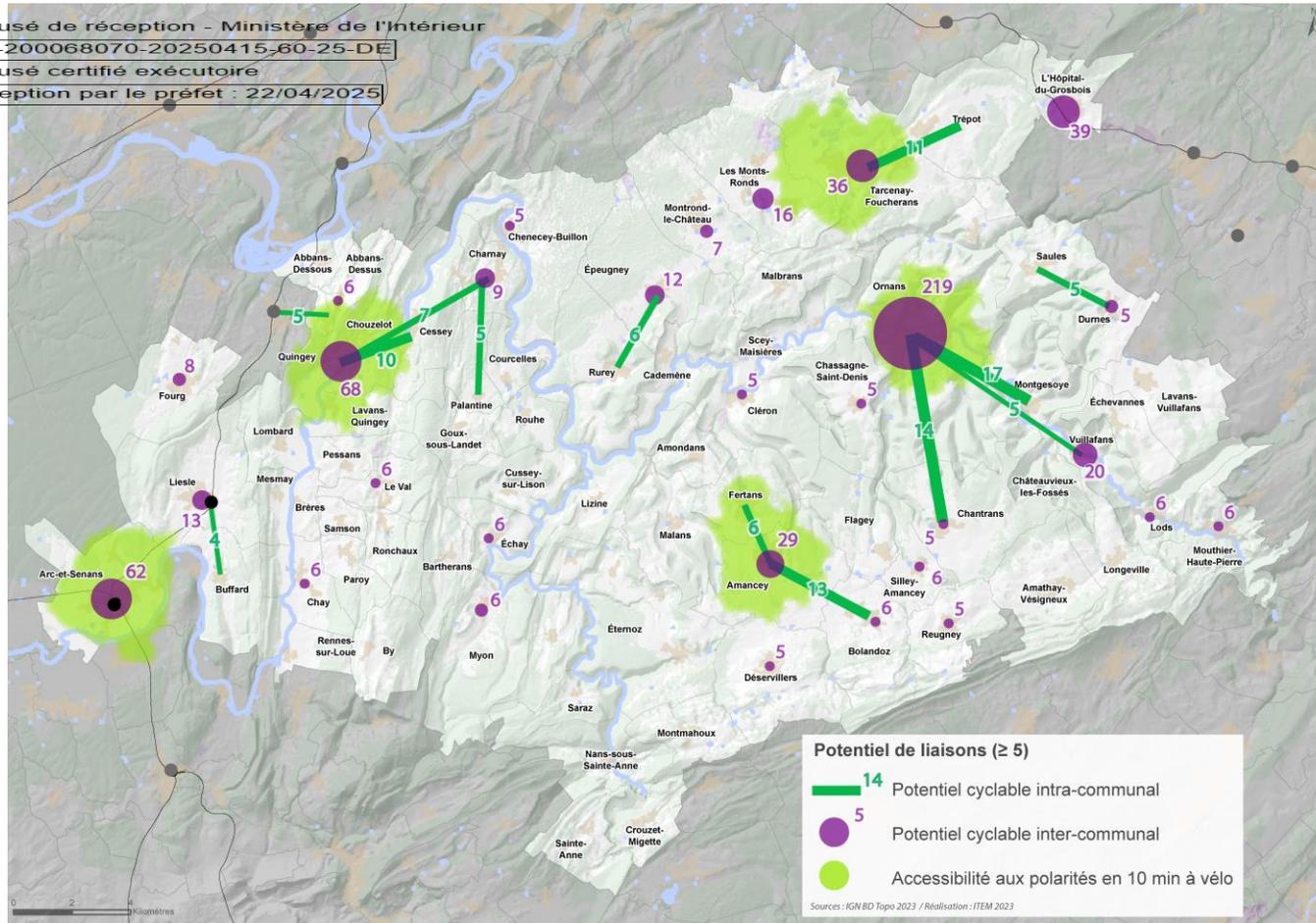
Un potentiel intercommunal de 810 personnes et, beaucoup plus limité, un potentiel de 279 personnes pour des déplacements intercommunaux.

Des potentiels liés aux autres motifs de déplacement non négligeables

Les polarités sont accessibles en moins de 10 minutes à vélo pour près de 40 % de la population.

Un maillage cyclable à imaginer pour :

- Améliorer les déplacements intra-communaux ;
- Structurer des liaisons en direction des pôles d'Amancey, Quingey et Ornans.



Un maillage cyclable sur l'ensemble de la CCLL qui ne se justifie pas vis-à-vis du potentiel de cyclistes quotidiens. Une logique de « réseau cyclable » autour des pôles de proximité.

Le maillage tel que imaginé par la population

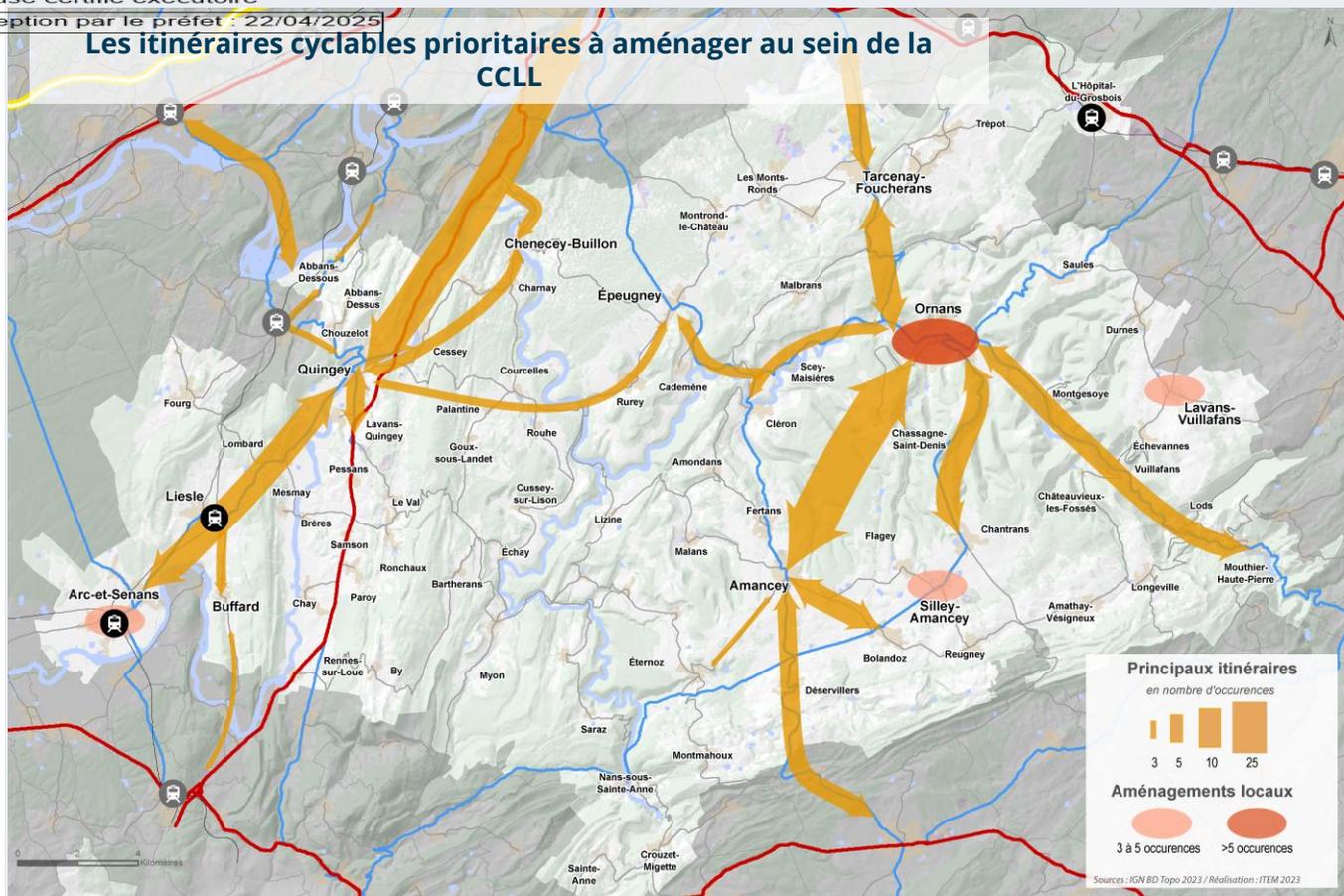
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Les itinéraires cyclables prioritaires à aménager au sein de la CCLL



Des rabattements autour des principaux pôles principalement souhaités par les répondants à l'enquête

Des souhaits de liaisons cyclables en direction des pôles à savoir Ornans, Amancey, Quingey et Arc-et-Senans.

Une liaison sillonnant la vallée de la Loue de Mouthier-Haute-Pierre à Ornans à Quingey.

Des itinéraires pour sortir du territoire avec des axes : Quingey <> Besançon, Amancey <> Levier, Abbans-Dessous <> Saint-Vit, Tarcenay-Foucherans <> Saône.

A noter, ces propositions de liaisons sont fortement influencées par la répartition des répondants au questionnaire.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

4.

Conclusion



Principales conclusions du diagnostic

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Atouts

- **Un pôle structurant et des pôles intermédiaires** bénéficiant d'une offre de services et d'équipements structurante qui permet de réaliser des déplacements de relativement courte distance.
- Un **réseau d'axes routiers ayant un trafic inférieur à 1 000 véhicules / jour**, favorable à une pratique cyclable **sans recourir à des aménagements coûteux**
- **Un territoire touristique valorisé à travers un maillage de boucles cyclotouristiques**
- **Une bonne qualité des liaisons cyclables existantes**, qui peuvent servir de support pour l'élaboration du Schéma

Faiblesses

- **Une armature viaire sur un axe est/ouest non structurante**
- **Une faible densité de population** frein au développement d'infrastructures cyclables
- **La nationale 83**, véritable point dur pour les déplacements actifs, **coupe le territoire en deux**
- Un **relief et une organisation en vallée limitant la pratique cyclable**
- Une **couverture de l'offre de transports en commun faible** (seule 12 communes bénéficient d'une offre) **et située sur les franges Est / Ouest de la CCLL**

Opportunités

- **Des connexions à envisager avec l'Eurovéloroute 6**, dans un cadre cyclotouristique ou pour rejoindre Besançon
- **40 % de la population a accès à une polarité en moins de 10 minutes à vélo**

Menaces

- **Hormis pour une pratique touristique, le potentiel d'utilisateurs quotidiens pour le développement des cycles à l'échelle de la CCLL semble actuellement limité.**



Communauté de Communes
Loue Lison

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025



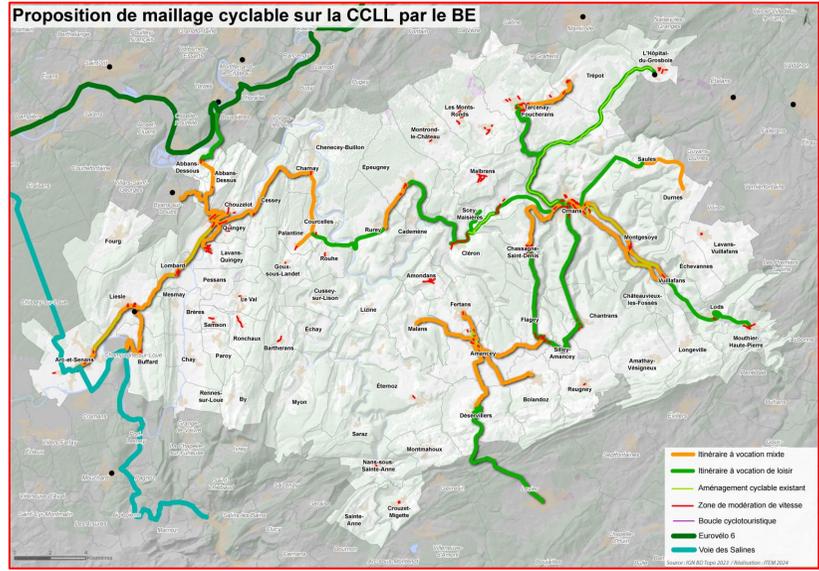
Phase 2 – Les scénarios

Une démarche de co-construction du maillage

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025

Deux ateliers ont été réalisés en Phase 2

- ▶ Le premier pour **déterminer les itinéraires où la pratique du vélo est attendue** sur la base d'un premier maillage du BE
- ▶ Le second pour **affiner le maillage au regard de l'ensemble des itinéraires proposés à l'issu du premier atelier** avec une première approche des coûts



Itinéraire 1

Coût global retenu : **2,80 M€** / Longueur totale retenue : **33,70 Km**

Validation de l'itinéraire

- Tronçon 1**
Coût : 344,0 Keuros / Longueur : 6,24 km
- Tronçon 1a**
Coût : 15,0 Keuros / Longueur : 3,41 km
- Tronçon 1b**
Coût : 28,6 Keuros / Longueur : 5,72 km

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

1.

Résultats de l'atelier n°1

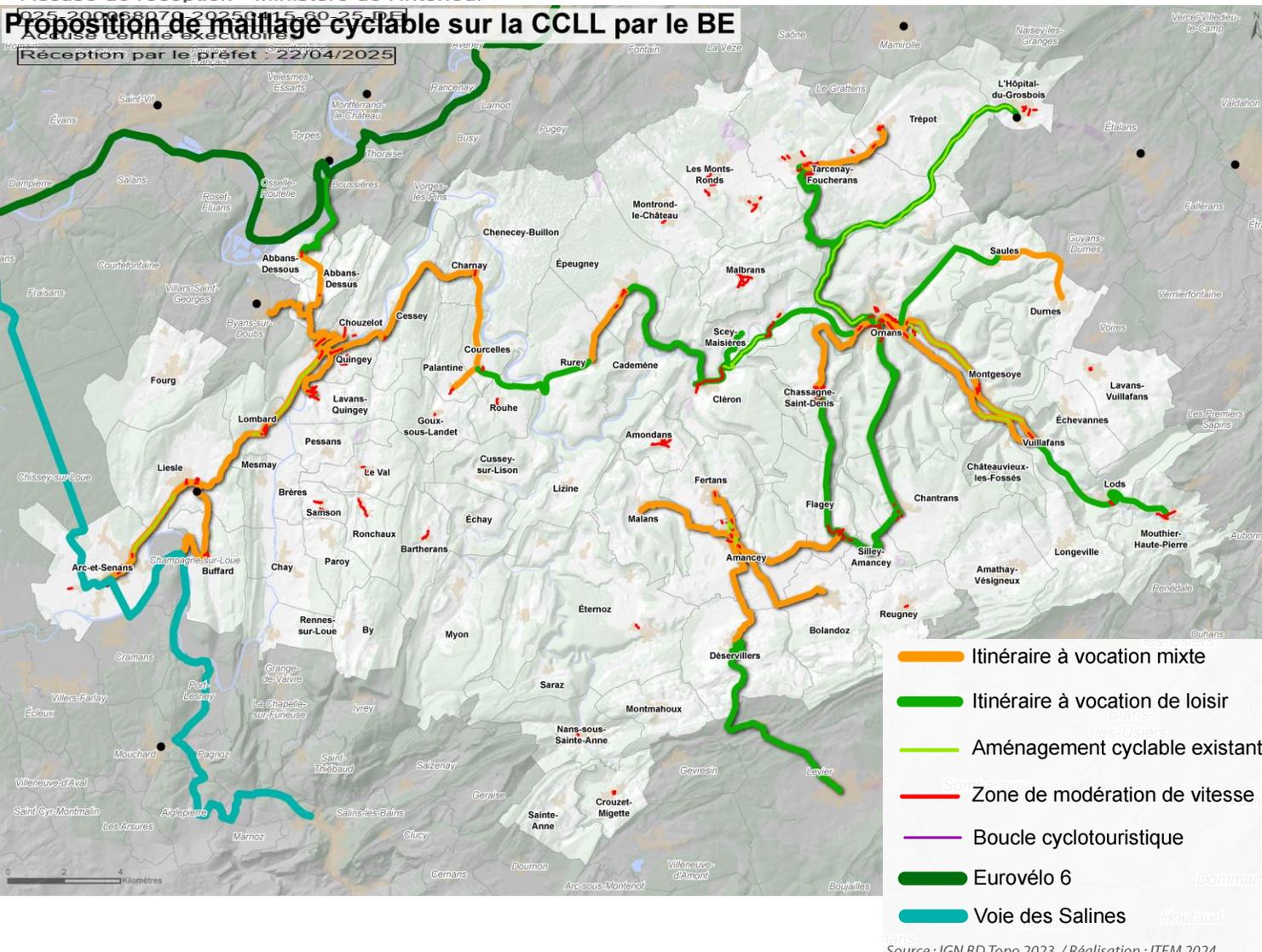
Proposition de travail du bureau d'études

37 itinéraires proposés pour un linéaire de 179 km

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

Proposition de maillage cyclable sur la CCLL par le BE

Réception par le préfet : 22/04/2025



- Itinéraire à vocation mixte
- Itinéraire à vocation de loisir
- Aménagement cyclable existant
- Zone de modération de vitesse
- Boucle cyclotouristique
- Eurovélo 6
- Voie des Salines

Source : IGN BD Topo 2023 / Réalisation : ITEM 2024

Une proposition de maillage ayant pour but :

- ▶ De répondre aux potentiels cyclables mis en évidence dans le diagnostic
- ▶ D'offrir des rabattements à vélo en direction des polarités du territoire
- ▶ De proposer des liaisons à vocation de loisir en direction des principaux itinéraires cyclotouristiques (*EuroVélo 6, Voie des Salines*) et sur lesquelles pourra se baser le réseau de points-nœuds

Le travail réalisé en atelier n°1

Sur la carte A0, pour chaque proposition définie les participants répartis dans différents groupes devaient soit :

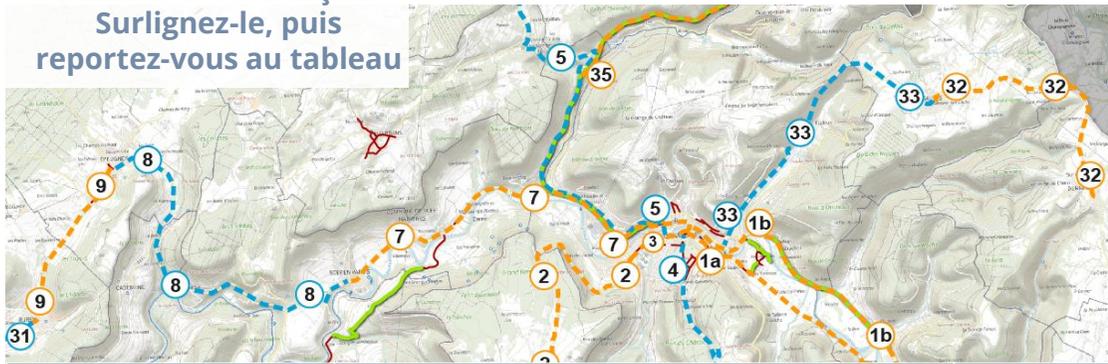
- Valider la proposition
- La modifier
- La supprimer

Ils pouvaient également identifier un itinéraire complémentaire

L'ensemble des informations était collecté à la fois sur une carte A0 par groupe et un feuillet listant les différents itinéraires proposés par le bureau d'études



Validation du tronçon :
Surlignez-le, puis reportez-vous au tableau

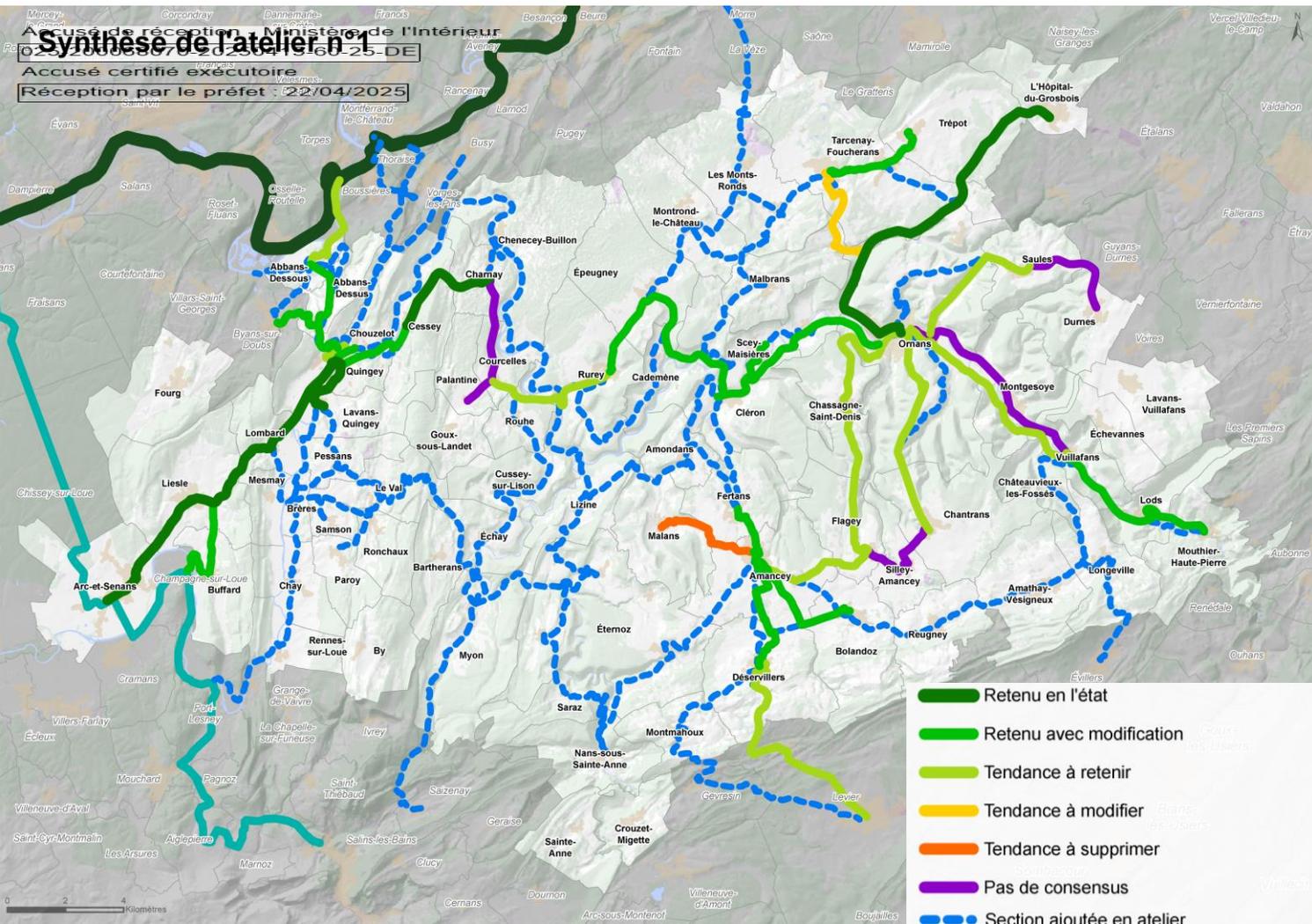


Itinéraire	Description	Choix
1a : Vuillafans ↔ Montgesoye ↔ Ornans via les rues d'Achay, de l'Isle aux prêtres et de la Froidière	Intérêt : 22 flux potentiels intercommunaux, vocation mixte Longueur : 7,7 km Trafic : NR Estimation financière : +/- 69 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
1b : Vuillafans ↔ Montgesoye ↔ Ornans via la RD67	Intérêt : 22 flux potentiels intercommunaux, vocation mixte Longueur : 7,8 km Trafic : 1 375 véhicules / jour entre Vuillafans et Montgesoye, 2 500 véhicules/ jour entre Montgesoye et Ornans, plus de 8 300 véhicules / jour sur la RD67 à Ornans Estimation financière : +/- 1,75 m€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
2 : Chassagne-Saint-Denis ↔ Ornans via la RD241	Intérêt : Vocation mixte Longueur : 4,7 km Trafic : 340 véhicules/jour Estimation financière : +/- 42 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
3 : Collège Pierre Vernier ↔ centre-bourg d'Ornans via les RD241 et 492	Intérêt : 219 flux potentiels intracommunaux, vocation mixte Longueur : 1,2 km Trafic : 340 véhicules/ jour sur la RD241, 1 875 véhicules / jour sur la RD492 Estimation financière : +/- 43 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
4 : Chantrans ↔ Ornans via la RD492	Intérêt : Vocation de loisir Longueur : 7,8 km Trafic : 1 875 véhicules / jour sur la RD492 Estimation financière : +/- 77 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
5 : Tarcey-Foucherans ↔ Ornans via la RD67 et la voie verte Ornans ↔ l'Hôpital-du-Grosbois	Intérêt : Vocation de loisir Longueur : 9,4 km Trafic : 4 263 véhicules / jour sur la RD67, plus de 8 300 véhicules / jour sur la RD67 à Ornans Estimation financière : +/- 1,28 m€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
6 : Tarcey-Foucherans ↔ Trépot via la rue du Stade et la RD112	Intérêt : 11 flux potentiels intercommunaux, 36 flux intracommunaux, vocation mixte Longueur : 3,9 km Trafic : 480 véhicules / jour sur la RD112 Estimation financière : +/- 72 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
7 : Scey-Maisières ↔ Ornans via les RD101 et RD67	Intérêt : Vocation mixte Longueur : 6,7 km Trafic : 1 822 véhicules / jour sur la RD101, plus de 8 300 véhicules / jour sur la RD67 à Ornans Estimation financière : +/- 70 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas
8 : Epeugney ↔ Scey-Maisières via la RD9	Intérêt : Vocation de loisir Longueur : 6,6 km Trafic : 1 822 véhicules / jour sur la RD101 Estimation financière : +/- 52 k€	<input type="checkbox"/> Retenu <input type="checkbox"/> Modifié <input type="checkbox"/> Non retenu <input type="checkbox"/> Ne se prononce pas

Résultat du travail effectué par les groupes de travail

Synthèse de l'atelier n°1

Accusé de réception, Ministère de l'Intérieur
02/20/2025 09:02:25 DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025



Source : IGN BD Topo 2023, Atelier de travail n°1 / Réalisation : ITEM 2024

6 propositions ont été retenues par l'ensemble des groupes

13 itinéraires sont retenus sur le principe, avec des modifications à apporter au tracé

17 propositions restent à arbitrer, avec des tendances qui ressortent selon l'itinéraire

260 km de linéaires ont été ajoutés par les groupes durant l'atelier

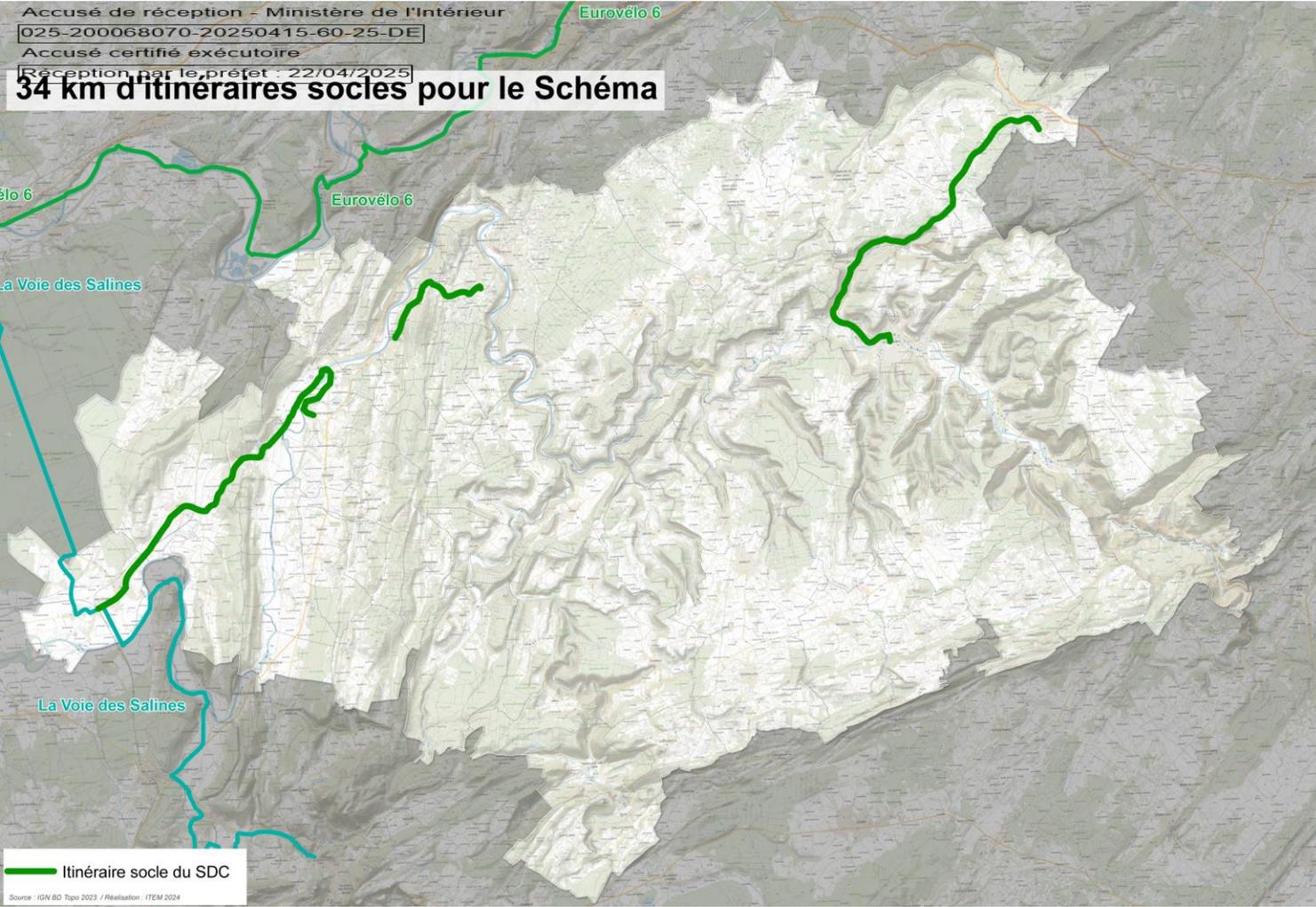
- Soit une augmentation de 150 % par rapport au maillage initial

Soit, à ce stade, un maillage présentant un linéaire de près de 439 Km

Le maillage « socle » validé en atelier

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025
34 km d'itinéraires socles pour le Schéma



34 km d'itinéraires, pour un coût par grands ratios de **2,8 m€**

Une mise en évidence d'un axe cyclable Arc-et-Senans // Quingey

Aucun travail n'est attendu sur ces itinéraires

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

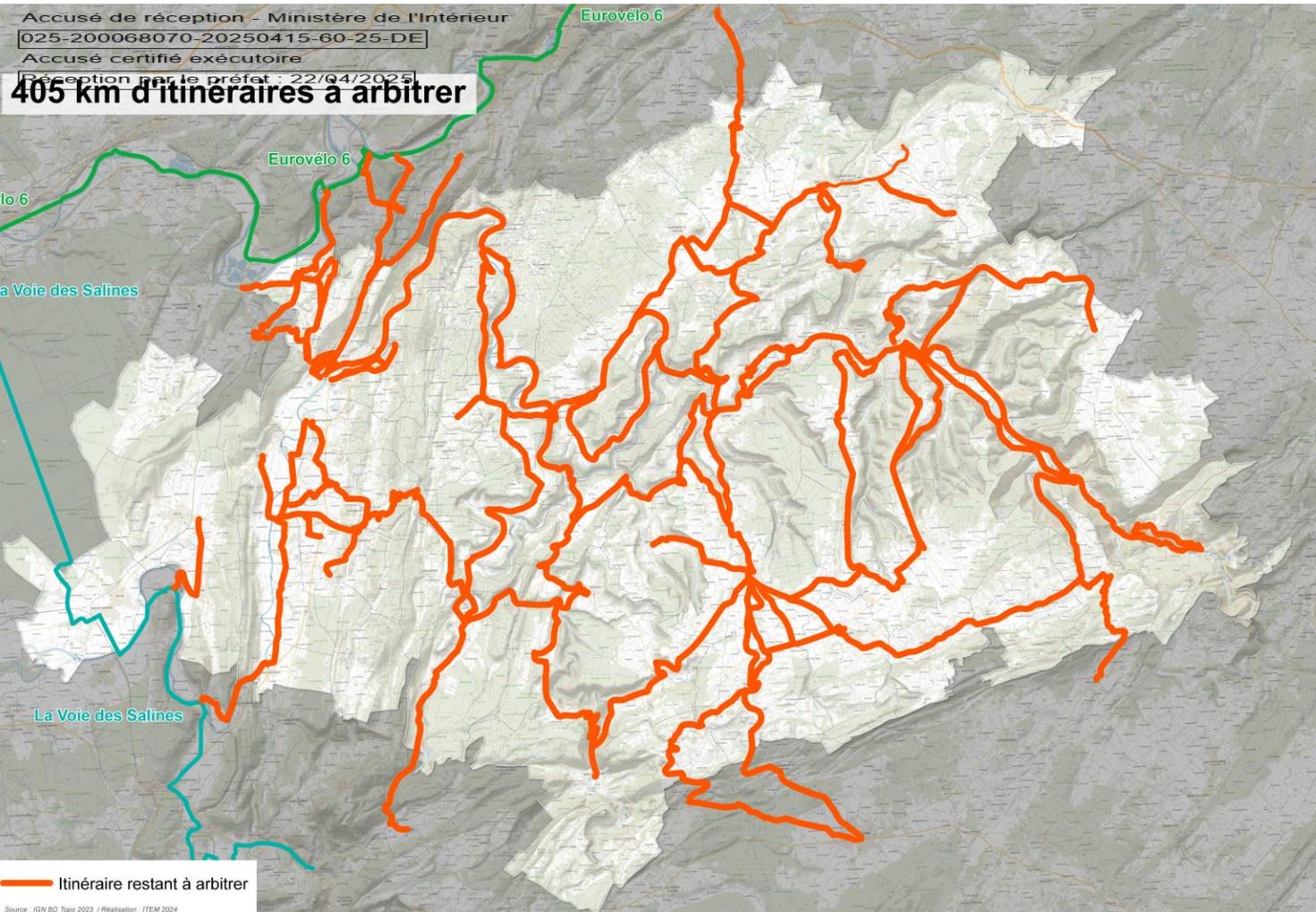
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025



2. Résultats de l'atelier n°2

Proposer un maillage à partir du travail du 1^{er} atelier



405 km d'itinéraires n'ont pas encore été validés ou ont été rajoutés lors de l'atelier 1

En choisissant les itinéraires à retenir, chaque groupe à réalisé un arbitrage sur le maillage cyclable au regard du coût des différents itinéraires, de la rationalisation d'itinéraires, (doublons sur une même O-D, ...).

Le travail réalisé en atelier n°2

Sur la carte A0, pour chaque proposition définie les participants répartis dans différents groupes devaient soit :

- Conserver l'itinéraire
- Soit le supprimer

Ils devaient en parallèle remplir au sein d'un outil en ligne la validation ou non des différents itinéraires.

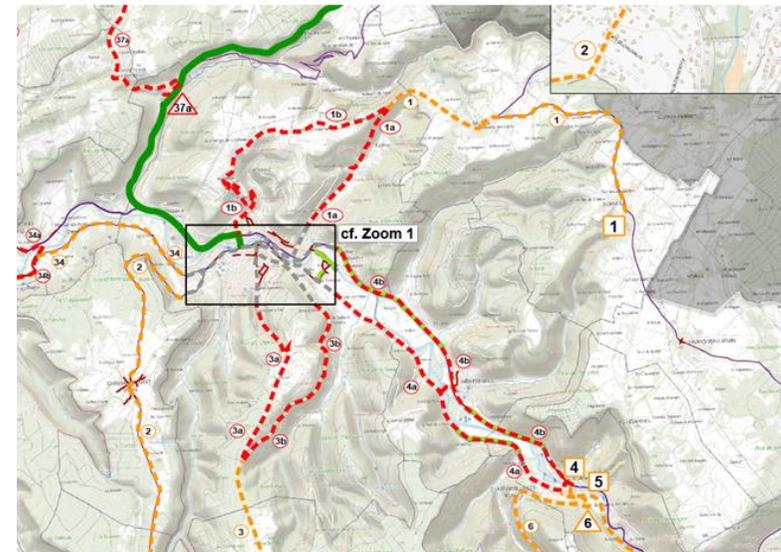
Cet outil permettait aux participants de connaître le coût et les Km de leur maillage cyclable.

Itinéraire 1

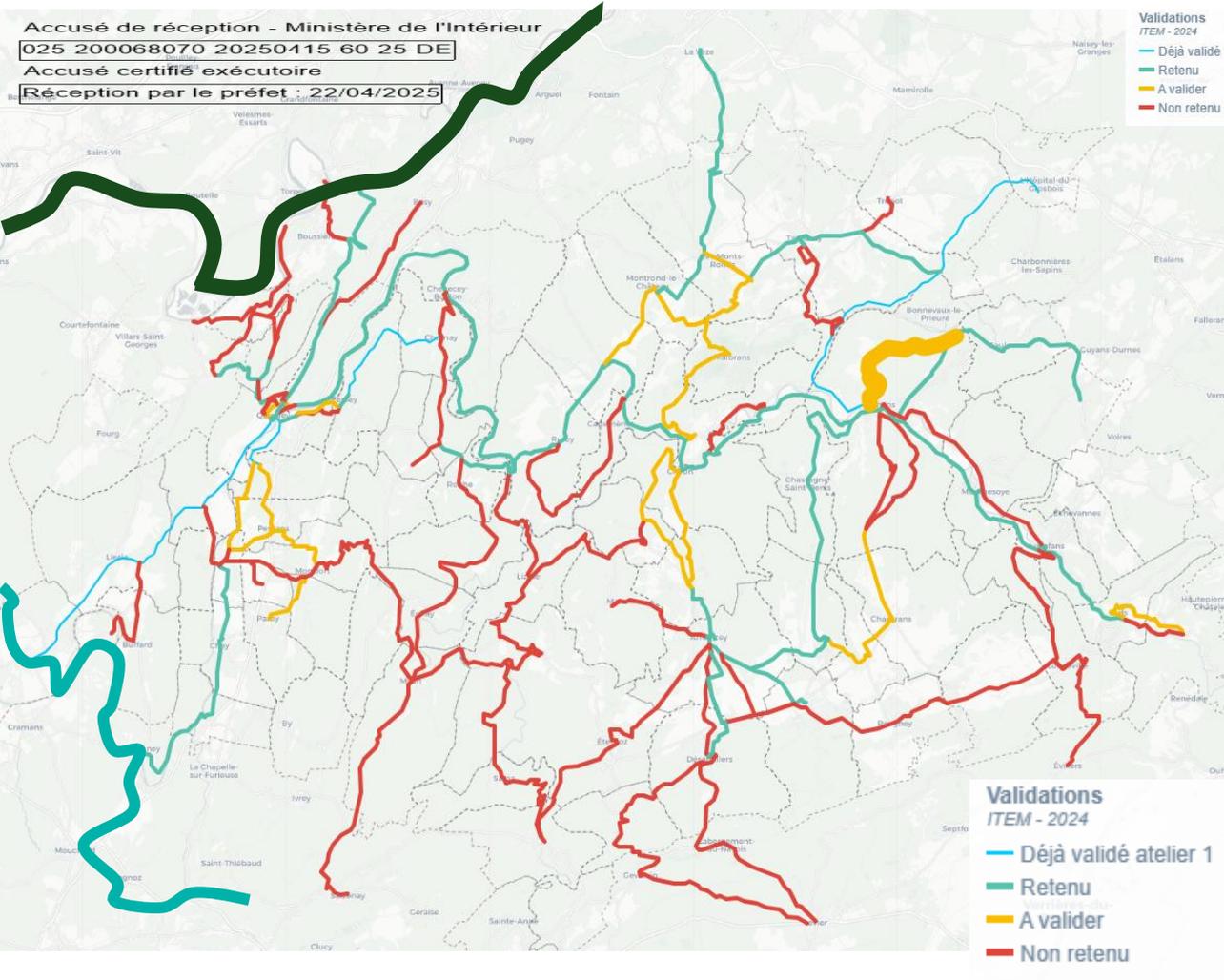
Coût global retenu : 2,80 M€ / Longueur totale retenue : 33,70 Km

Validation de l'itinéraire

- Tronçon 1
Coût : 344,0 Keuros / Longueur : 6,24 km
- Tronçon 1a
Coût : 15,0 Keuros / Longueur : 3,41 km
- Tronçon 1b
Coût : 28,6 Keuros / Longueur : 5,72 km



Synthèse du travail effectué lors de l'atelier 2



33 propositions ont été retenues par au moins 3 groupes sur 4, soit un maillage retenu de **165 km** et un coût total estimatif de **5 m€**

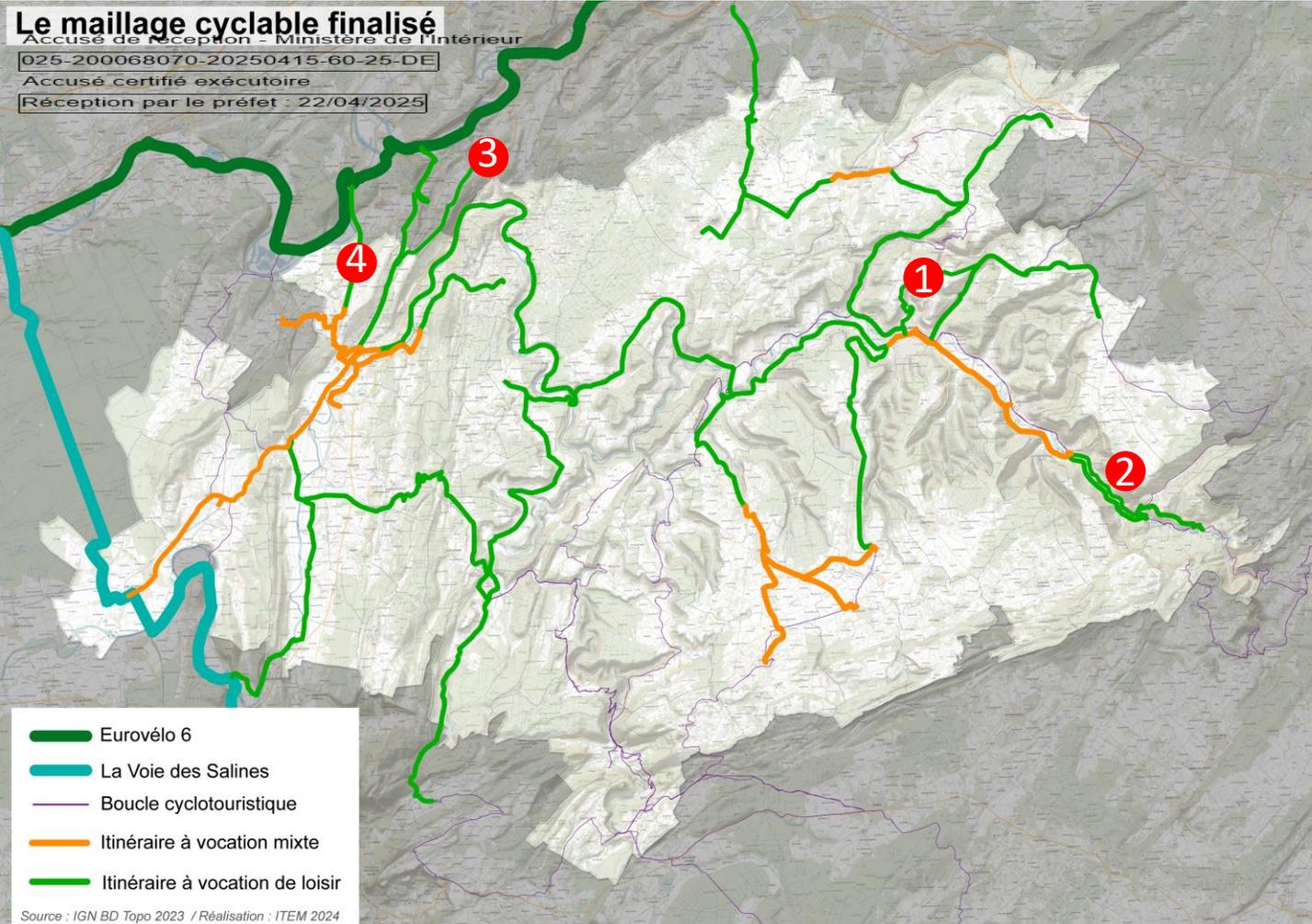
Des logiques identifiées :

- Des rabattements vers les polarités ;
- Un axe Quingey // Ornans le long de la Loue ;
- Une connexion entre Amancey et Ornans ;
- Des connexions vers l'extérieur en direction de GBM et des axes cyclotouristiques majeurs (EV6 et Voie des Salines)

16 propositions restent sans consensus, soit **60,3 km** et **508 k€** de linéaire à arbitrer

Les itinéraires, notamment ceux sans consensus, nécessitent d'être arbitrés techniquement et politiquement pour finaliser le maillage du SDC

Le maillage cyclable finalisé suite aux arbitrages politiques et techniques sur la CCLL



À la suite des retours de la Commission mobilité, de l'exécutif et du CD25 :

2 itinéraires alternatifs pour les liaisons suivantes :

- Saules <> Ornans via le Château d'Ornans ①
- Vuillafans <> Lods via la RD67 ②

2 liaisons maintenues dans le Schéma :

- Quingey <> Busy ③
- Abbans-Dessus <> EV6 ④

Soit un maillage final de **236 km** :

- **62,9 km à vocation mixte**
- **172,7 km à vocation de loisirs**

En parallèle du Schéma, le maillage cyclable à vocation touristique sera étoffé via le réseau points-nœuds du CD25 !

Le plan d'action est complété d'un outil cyclable à destination de la collectivité permettant de visualiser avec précision

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet - 22/04/2025



Phase 3 – Le plan d'actions

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

1.

Le chiffrage du maillage cyclable

Les préconisations d'aménagements

sur la base des recommandations du CEREMA

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025

V85

TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)

DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)



VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	DÉBIT CYCLISTE SOUHAITÉ (EN NOMBRE DE VÉLOS PAR JOUR)		
		RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE PRINCIPAL (TRAFIC COMPRIS ENTRE 500 ET 3000 CYCLISTES/JOUR)	RÉSEAU CYCLABLE À HAUT NIVEAU DE SERVICE (TRAFIC >2000 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte	Vélorue ou trafic mixte	Vélorue ou piste cyclable
	2000 À 4000		Bande cyclable ou trafic mixte	Piste cyclable
	> 4000	Piste ou bande cyclable		
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte		Piste cyclable
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable		
	> 6000			
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/bande dérasée de droite	Piste cyclable ou voie verte	

 Non concerné sur la CC Loue Lison

Aménager un itinéraire vélo, ce n'est pas réaliser que des pistes cyclables partout

Il s'agit d'utiliser le panel d'aménagements cyclables disponible selon le contexte :

- Le **volume du trafic routier** observé
- La **configuration physique** de l'itinéraire
- La **vocation de l'itinéraire** (mixte ou loisir)
- Le **potentiel observé** (flux INSEE, desserte de pôles générateurs, ...)

Les préconisations d'aménagements

Un trafic sur la CCLL propice à la mixité voiture // vélo

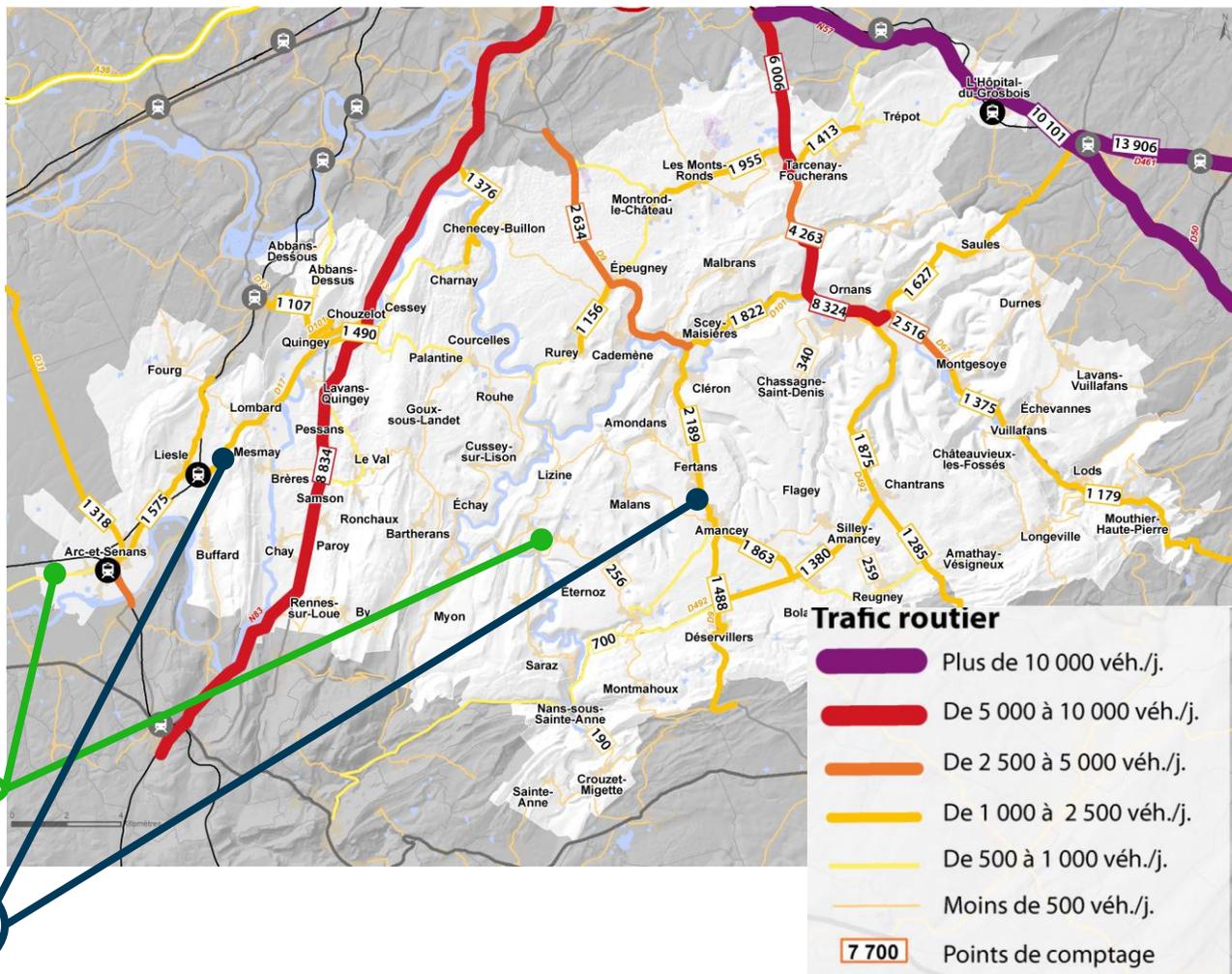
Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

VITESSE LIMITE RÉELLEMENT PRATIQUÉE	TRAFIC MOTORISÉ EN UNITÉS DE VÉHICULE PARTICULIER PAR JOUR (DANS LES DEUX SENS)	RÉSEAU CYCLABLE SECONDAIRE (TRAFIC INFÉRIEUR À 750 CYCLISTES/JOUR)
30 KM/H OU MOINS	< 2000	Trafic mixte
	2000 À 4000	Trafic mixte
	> 4000	Piste ou bande cyclable
50 KM/H	< 1500	Trafic mixte
	1500 À 6000	Piste ou bande cyclable
	> 6000	Piste ou bande cyclable
70/80 KM/H	< 1000	Trafic mixte
	1000 À 4000	Piste cyclable/voie verte/bande cyclable/ bande dérasée de droite



Les types d'aménagements réalisables

les niveaux d'aménagements

3 niveaux d'aménagements en faveur des cycles à adapter suivant la typologie de la chaussée, le niveau de trafic ...

- **Les aménagements en site propre**



Piste cyclable, voie verte, route à accès restreint

- **Les aménagements en cohabitation mixte**



Bande cyclable, chaucidou, route partagée...

- **Les zones de pacification de la voirie**



Zone 30, Zone de rencontre, double sens cyclable...

Accusé de réception en préfecture
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025

Les types d'aménagements réalisables

les sites propres

Les voies vertes

Accusé de réception - Ministère de l'Énergie
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Réservée à la
**circulation des
véhicules non
motorisés**

De 60 K€ / km
pour le
revêtement d'un
chemin à 500 K€ /
km en cas de
création ex-nihilo
avec gros travaux



Les pistes cyclables



Chaussée
**réservée aux
cycles** et
physiquement
séparée de la
circulation
motorisée.
De 100 K€ / km
à 500 k€ / km

Les routes à accès restreints

Pour limiter les coûts d'aménagements importants, il est envisageable **de fermer la circulation générale** (*sauf ayants droits*) **sur certaines voies. Selon les cas il peut être intéressant de les dédier essentiellement aux cycles** (*accès limité aux véhicules avec un système de barrière, en créant deux impasses de chaque côté, sans possibilité de trajet direct hormis pour les cycles...*).



Les types d'aménagements réalisables

zoom sur les types de revêtement des voies vertes et chemins cyclables

Revêtement	Illustration	Description	Prix (m ²)	Durée de vie moyenne	Coût annuel / km		
					Entretien régulier	Investissement (voie verte de 3 m)	Total
<p>Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur</p> <p>2025041</p> <p>Accusé cartile exécutoire</p> <p>Réception par le préfet : 22/04/2025</p>							
Stabilisé non renforcé		Granulats de très petit diamètre, compacté lors de sa mise en œuvre, sans liant.	15 €/m²	6 ans	5 k€/an	7,5 k€/an	12,5 k€/an
Stabilisé renforcé		Stabilisé par un liant minéral (chaux, pouzzolanique, à base de sel, ciment hydraulique, organo-minéral...)	35 €/m²	15 ans	3 k€/an	7,0 k€/an	10 k€/an
Enrobé bitumineux coulé à froid		Mélange de graviers, de sable et de bitume (appliqué à température ambiante)	25-35 €/m²	20 ans	2 k€/an	4,5 k€/an	6,5 k€/an
Enrobé bitumineux coulé à chaud		Mélange de graviers, de sable et de bitume (mélangé à 180°C et coulé à chaud)	40-60 €/m²	25 ans	2 k€/an	6 k€/an	8 k€/an
Enrobé végétal		le bitume est remplacé par un liant issu de plantes oléagineuses	40-50 €/m²	20 ans	2 k€/an	6,8 k€/an	8,8 k€/an

Les types d'aménagements réalisables

les aménagements en cohabitation mixte (sur chaussée)

Les bandes cyclables

Accusé de réception - Ministère de l'Énergie
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025

Voie exclusivement réservée aux cycles sur une chaussée identifiée par un marquage

De 30 k€ HT/km pour du simple marquage à 300 k€ HT/km en cas de reprise de chaussée globale



La chaussée à voie centrale banalisée



Voie où les véhicules motorisés circulent sur une voie centrale et les cyclistes sur les bandes de rive.

De 30 à 100 k€ HT/km en cas de reprises mineures de la chaussée, type de marquage et revêtement ...



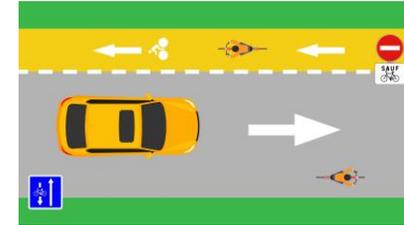
Les types d'aménagements réalisables

les zones de pacification de voirie

La zone pacifiée (zone 30, zone de rencontre)

Ces chaussées **sont à double sens pour les cyclistes**. Coûts très variables entre simple signalisation, intégration de dispositif de ralentissement type plateaux piétons ... jusqu'à retraitement globale de l'emprise et de la voirie

Zone 30 en sens unique avec contresens cyclables



Route à faible trafic où cohabitent cyclistes et automobilistes

avec une signalisation horizontale et parfois verticale qui rappelle la présence de cyclistes.



La vélorue

Il s'agit de donner **une priorité relative aux cyclistes sur le trafic motorisé**. Le cycliste se positionne au milieu de la voie et est légitimé par du marquage au sol.



Les choix d'aménagements cyclables proposés

Méthodologie employée

► Sur les itinéraires de maillage, une **préconisation** a été faite en lien avec le potentiel, la vocation, le trafic et le profil de la voirie.

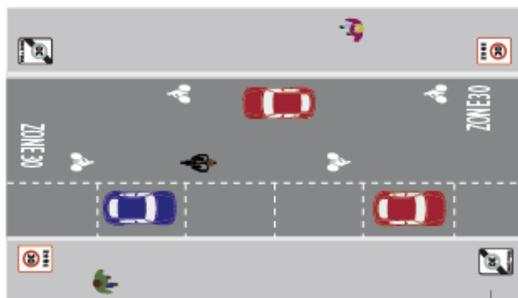
► Elle s'appuie sur les **préconisations générales du CEREMA**

Exemple :

3 tronçons de voirie distincts et
3 préconisations d'aménagement



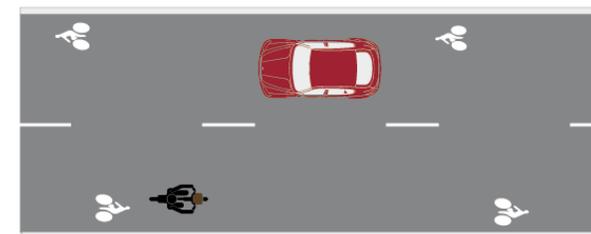
Aménagement préconisé :
Zone 30



Aménagement préconisé :
Chemin cyclable



Aménagement préconisé :
Route partagée



Les choix d'aménagements cyclables proposés

Des préconisations et non des prescriptions définitives

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-202068070-20250415-60_25-DE

Accusé de réception

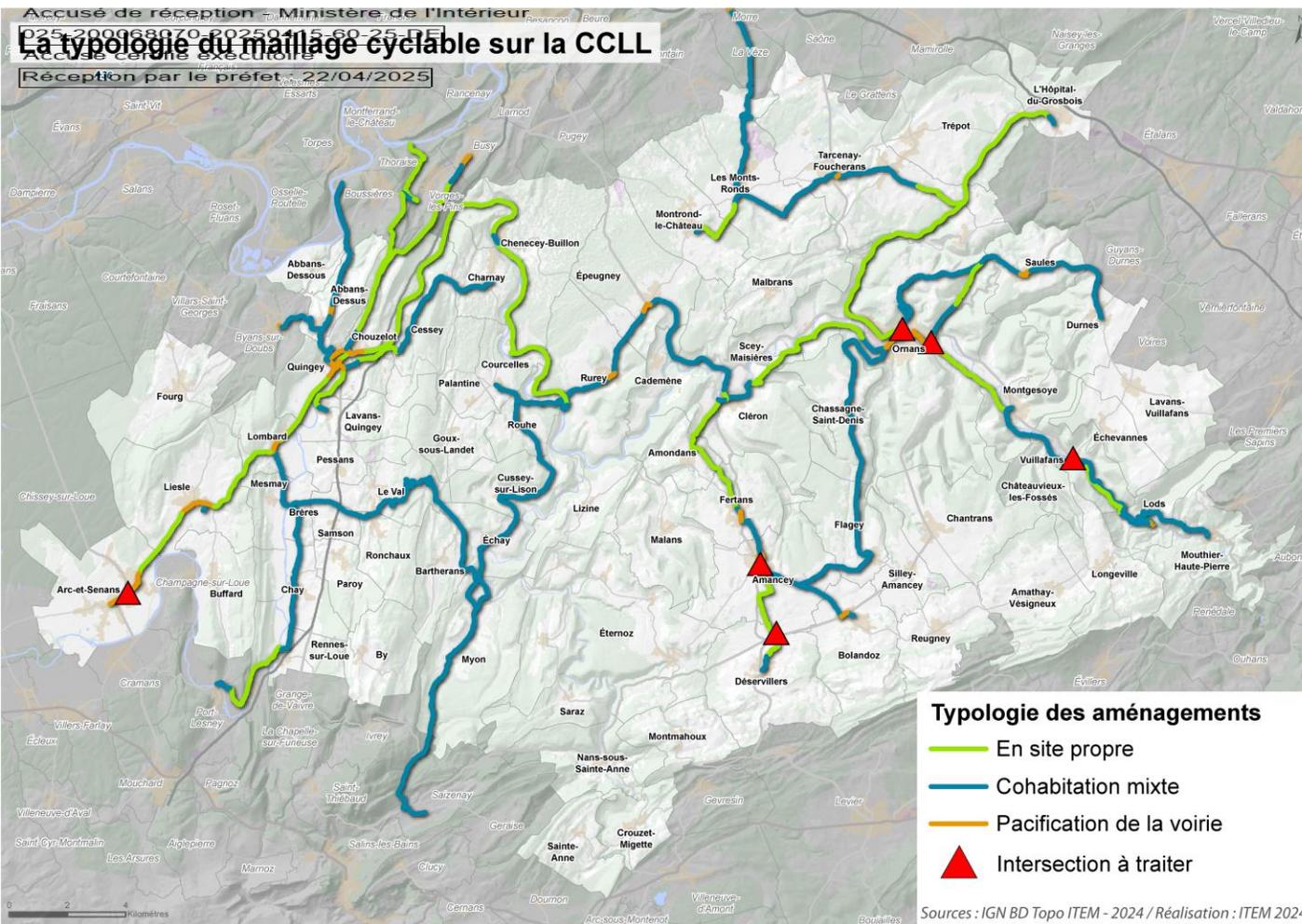
Réception par le préfet : 22/04/2025

► Ces préconisations représentent **un avis technique** (pour réaliser le chiffrage estimatif) **défini** sur la base des données et l'état des connaissances lors de la réalisation du schéma

- Lors de la mise en œuvre opérationnelle, les choix définitifs de l'aménagement sont susceptibles d'évoluer et ce pour plusieurs raisons :
- Si des contraintes techniques, géotechniques, foncières, des coûts trop importants révélés lors des études de faisabilité... sont identifiés.
 - Selon les choix de la collectivité sur des types d'aménagements préférentiels
 - En fonction de l'avis technique du gestionnaire de voirie
 - En fonction des moyens financiers disponibles

Chiffrage du maillage sur la CCLL

Données globales



Sur la base des préconisations envisagées par le BE :

Un maillage chiffré à **6,2 m€**

- Soit un ratio de **26,4 € / m.l.**

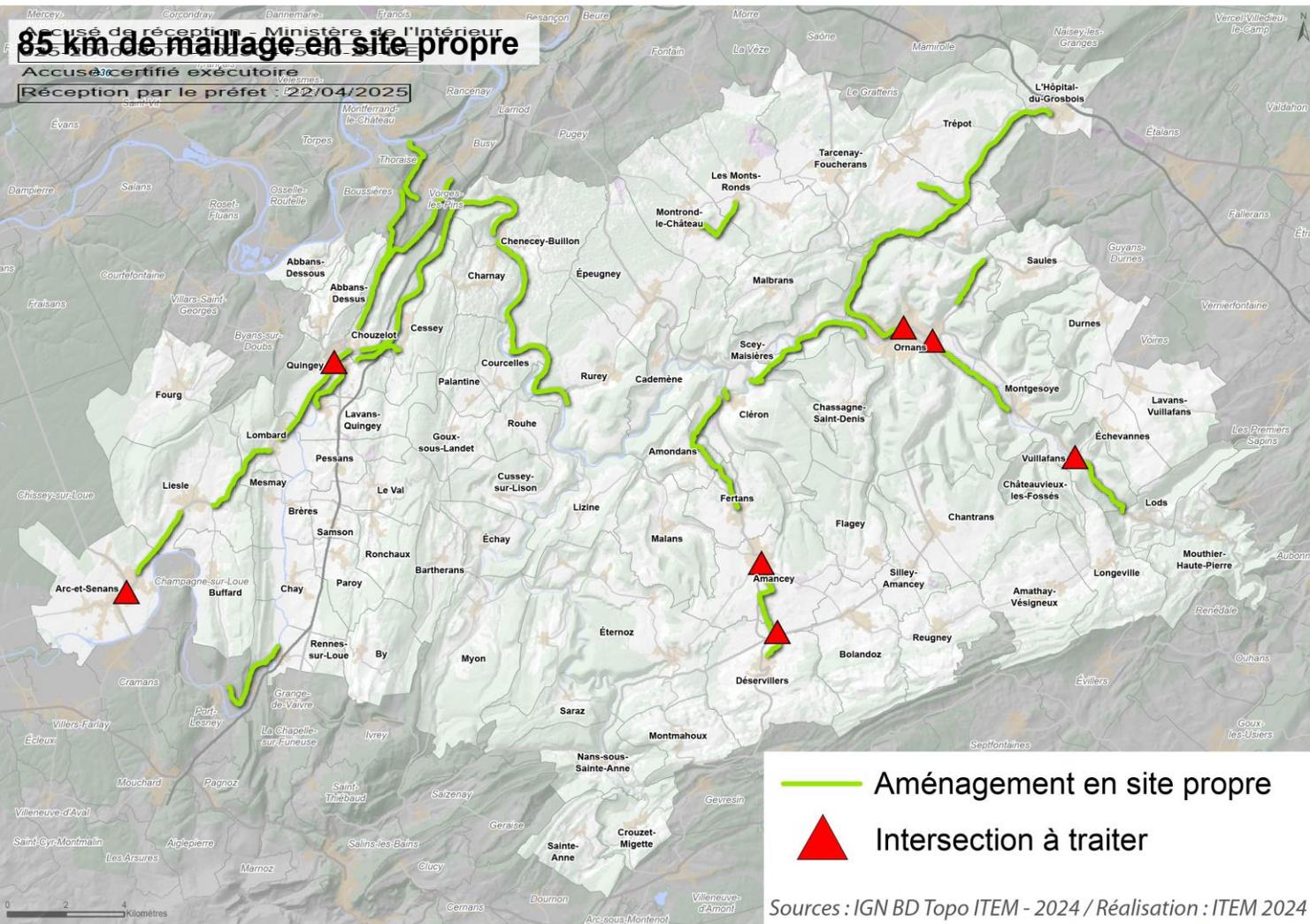
Un linéaire, catégorisé en 3 typologies d'aménagements :

Aménagement...	Linéaire
... en site propre	37 %
... en cohabitation mixte	57 %
... en zone pacifiée	6 %

7 intersections principales à traiter sur le réseau viaire

Chiffrage du maillage sur la CCLL

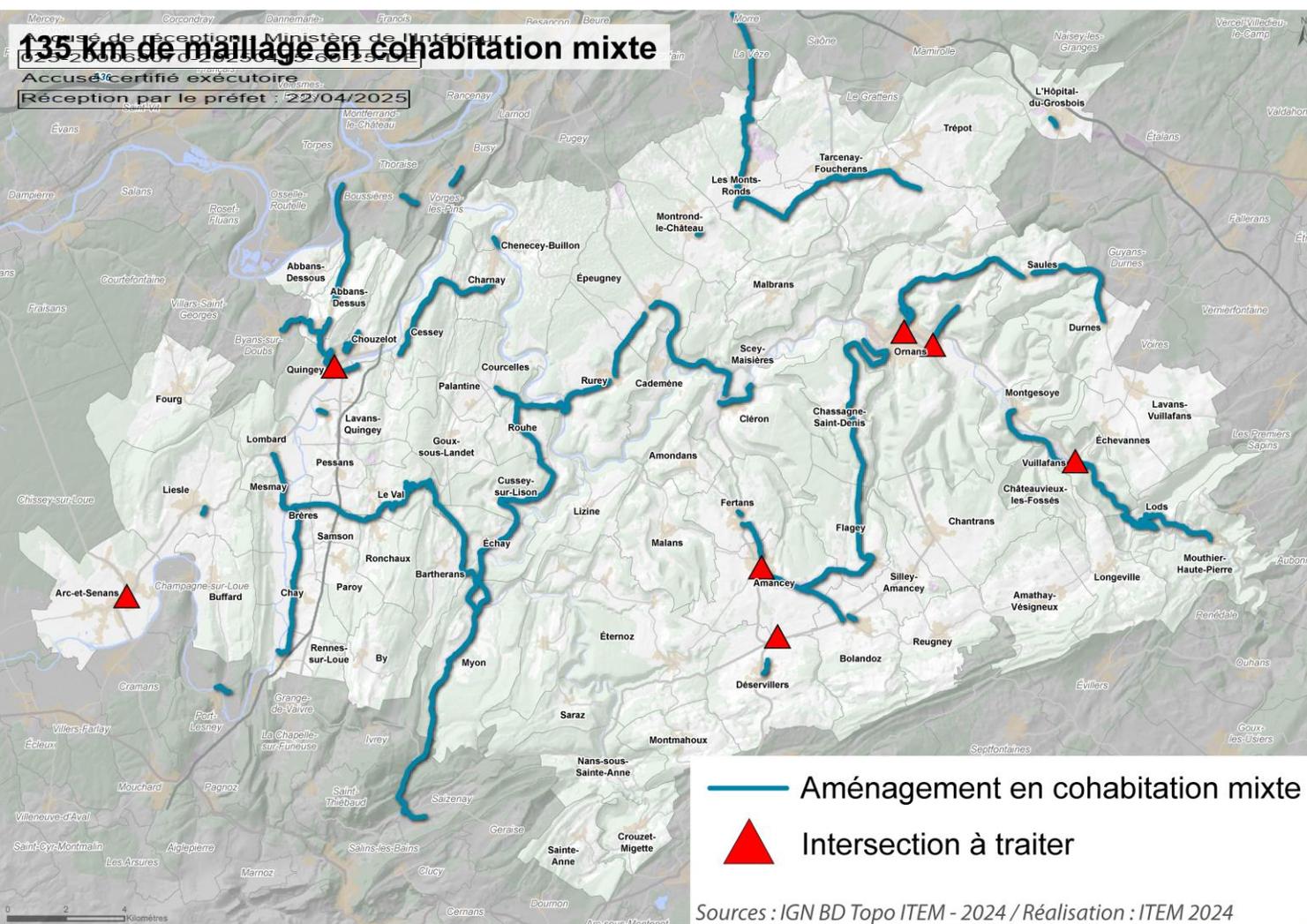
Données sur les aménagements en site propre



85 km d'itinéraires sont préconisés en site propre // Des aménagements qui **concentrent 82 % des coûts** du Schéma, pour **37 % du linéaire**

Chiffrage du maillage sur la CCLL

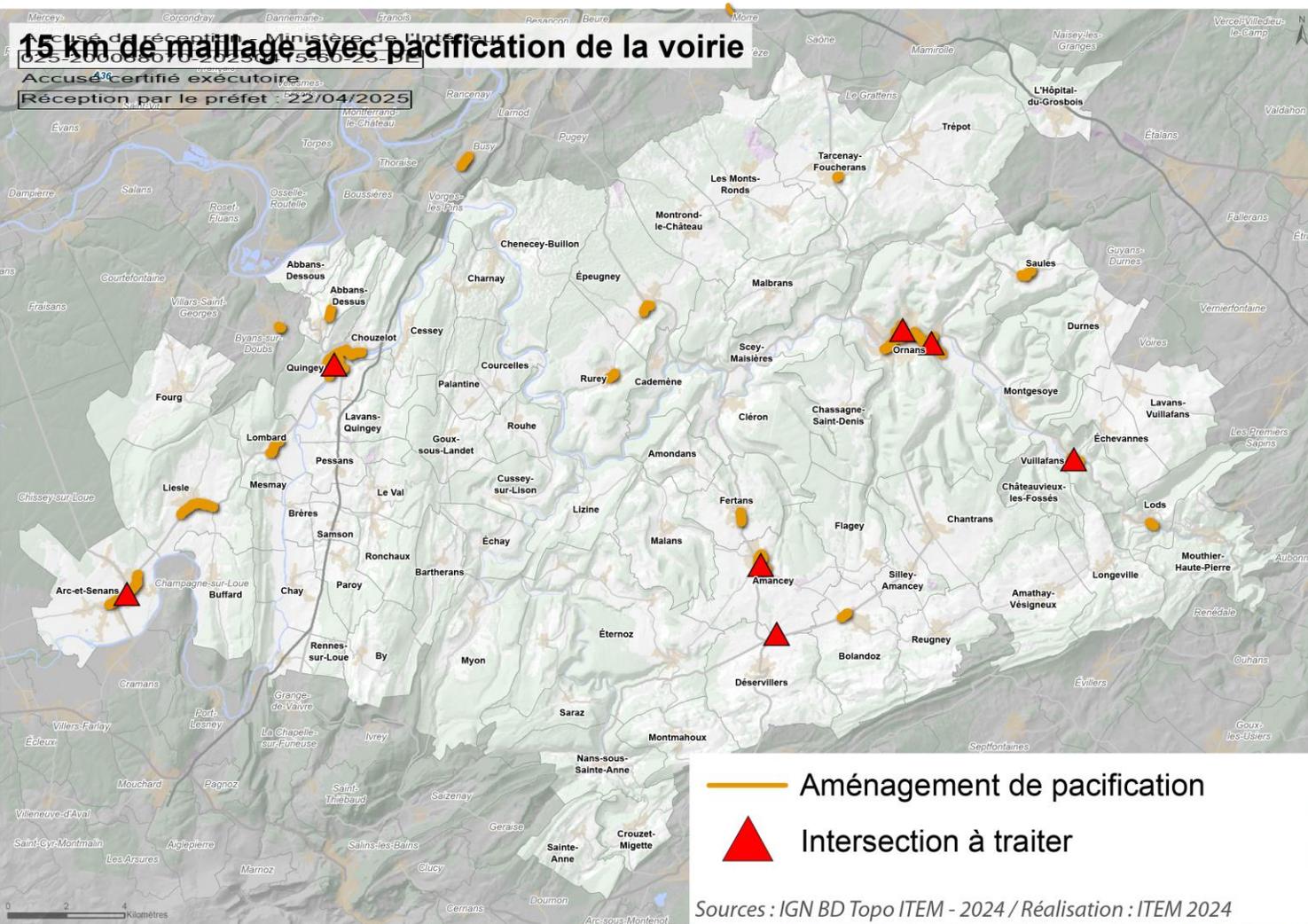
Données sur les aménagements en cohabitation mixte



135 km d'itinéraires sont préconisés en cohabitation mixte avec le trafic routier // Un type d'aménagement représentant **57 % du linéaire** pour seulement **7 % des coûts**

Chiffrage du maillage sur la CCLL

Données sur les aménagements en zones pacifiées



15 km d'itinéraires sont préconisés en zones de pacification // Des aménagements à caractère ponctuels pour **6 % du linéaire** et **9 % des coûts**

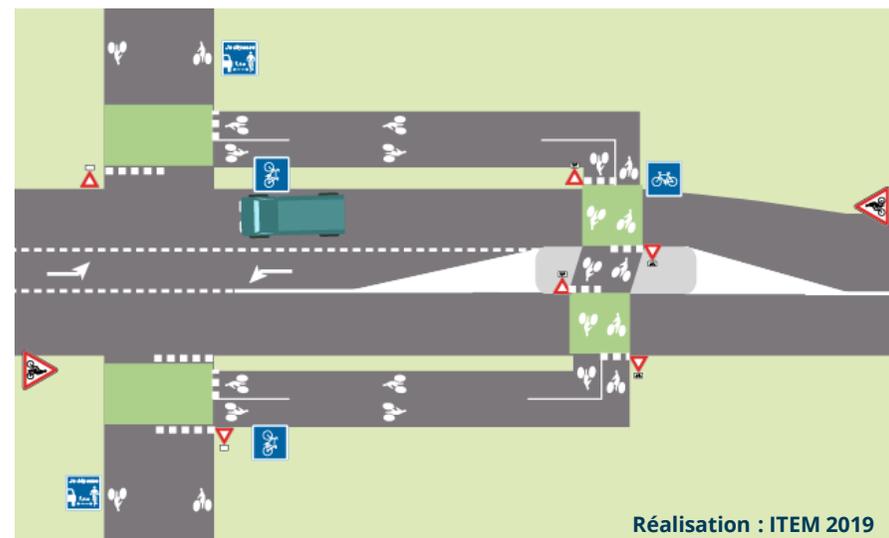
Chiffrage du maillage sur la CCLL

7 intersections principales à traiter

7 intersections principales seront à traiter pour sécuriser les déplacements des cyclistes :

- Un travail de marquage et de signalisation sur 3 giratoires
- La réalisation de 3 plateaux piétons pour pacifier les centre-bourgs
- 1 îlot central à réaliser pour sécuriser la traversée sur la RD492 entre Déservillers et Amancey

Des coûts intégrés dans les coûts précédents (environ 90 k€)



Le jalonnement des itinéraires

Objectifs :

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Reçu par le destinataire

Guider le cycliste tout au long de son parcours sur des itinéraires adaptés et sécurisés ;

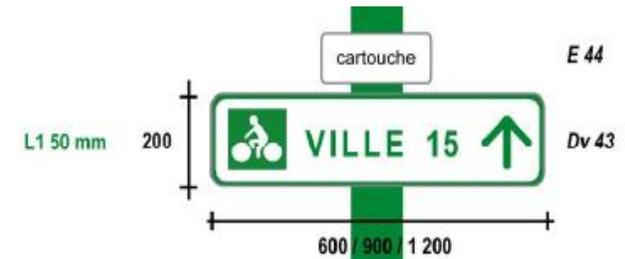
- **Mettre en valeur** les infrastructures réalisées.

Les clés d'un jalonnement efficace :

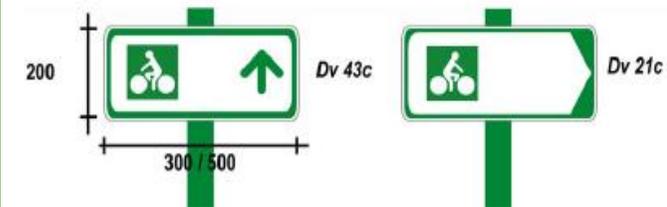
- **Uniformité** et **homogénéité** des panneaux
- **Simplicité** et **pertinence** des informations affichées
- **Visibilité** des panneaux sur le réseau
- **Continuité** des itinéraires

Préconisations pour la mise en œuvre opérationnelle :

- **Privilégier les panneaux de position** pour utiliser au maximum les mâts existants
- Les **panneaux de pré-signalisation** ne sont utiles que pour les carrefours complexes et/ou saturés en nombre de panneaux
- **Hors agglomération, des panneaux simplifiés sont suffisants** pour matérialiser la continuité de l'itinéraire



Panneau de pré-signalisation



Panneau simplifié (hors agglomération)



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

2.

Détails des itinéraires

Le détail des itinéraires (1/4)

N°	Itinéraires	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
1	Durnes <> Saules	6,3	26 552 €	4 €
1a	Saules <> Ornans via le Chemin des Martinets	3,6	202 333 €	56 €
1b	Saules <> Ornans via le Château d'Ornans	5,7	21 171 €	4 €
2	Flagey <> Collège Pierre Vernier <> Ornans centre	11,6	49 471 €	4 €
3	Vuillafans <> Montgesoye <> Ornans	8,2	41 364 €	5 €
4	Vuillafans	4,0	27 268 €	7 €
4a	Vuillafans <> Lods (via les tunnels)	4,1	124 207 €	30 €
4b	Vuillafans <> Lods (via la RD67)	4,1	14 389 €	3 €
5	Bolandoz <> Amancey	4,3	268 959 €	63 €
6	Flagey <> direction Amancey	3,0	4 345 €	1 €
7	Deservillers <> Amancey	4,6	174 691 €	38 €
8	Fertans <> Amancey	2,1	26 097 €	12 €

Le détail des itinéraires (2/4)

N°	Itinéraires	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
9	Fertans <> Cléron	5,4	544 127 €	100 €
10	Courcelles <> Myon <> Saizenay	19,6	29 947 €	2 €
11	Myon <> Brères	12,7	19 002 €	2 €
12	Port-Lesnay <> Lombard	9,5	664 263 €	70 €
13	Brères <> Lombard	2,2	3 328 €	2 €
14	Arc-et-Senans <> Liesle	4,7	945 149 €	199 €
15	Liesle <> Lombard	4,2	965 996 €	232 €
16	Lombard <> Quingey	3,7	912 897 €	247 €
17	Lavans-Quingey <> Quingey	2,6	102 356 €	39 €
18	Cessey <> Quingey	2,7	36 909 €	14 €
19	Cessey <> Charnay	4,7	7 117 €	2 €
20	Quingey <> Chouzelot	1,0	12 242 €	12 €

Le détail des itinéraires (3/4)

N°	Itinéraires	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
21	Quingey Centre <> Collège de Quingey	1,3	21 936 €	17 €
22	Quingey <> Abbans-Dessus	2,5	14 938 €	6 €
23	Quingey <> Byan-sur-Doubs	2,1	3 021 €	1 €
24	Quingey <> Direction GBM	2,7	4 108 €	2 €
24a	La Ferme du Mont Gardot <> Eurovélo 6	6,5	201 128 €	31 €
24b	La Ferme du Mont Gardot <> Busy	5,5	24 409 €	4 €
25	Itinéraire le long de la Loue	19,5	618 074 €	32 €
26	Courcelles <> Rurey	5,0	7 527 €	2 €
27	Rurey <> Epeugney	3,1	19 914 €	6 €
28	Epeugney <> Cléron	6,1	13 436 €	2 €
29	Cléron <> Ornans	7,8	3 373 €	0 €
30	Montrond-le-Château <> Merey-sous-Montrond <> La Vèze	10,5	13 707 €	1 €



Le détail des itinéraires (4/4)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
CA: 200068070-20250415-60-21
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025

N°	Itinéraires	Longueur (km)	Coût estimatif	Coût au m.l.
31	Merey-sous-Montrond <> Tarcenay	4,3	6 451 €	2 €
32	Tarcenay <> Foucherans	1,9	6 346 €	3 €
33	Foucherans <> Voie verte entre Ornans et l'Hôpital-du-Grosbois	3,1	4 612 €	2 €
34	Voie verte Ornans <> L'Hôpital-du-Grosbois	14,0	19 968 €	1 €
35	Abbans-Dessous <> Eurovélo 6	4,9	15 735 €	3 €

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

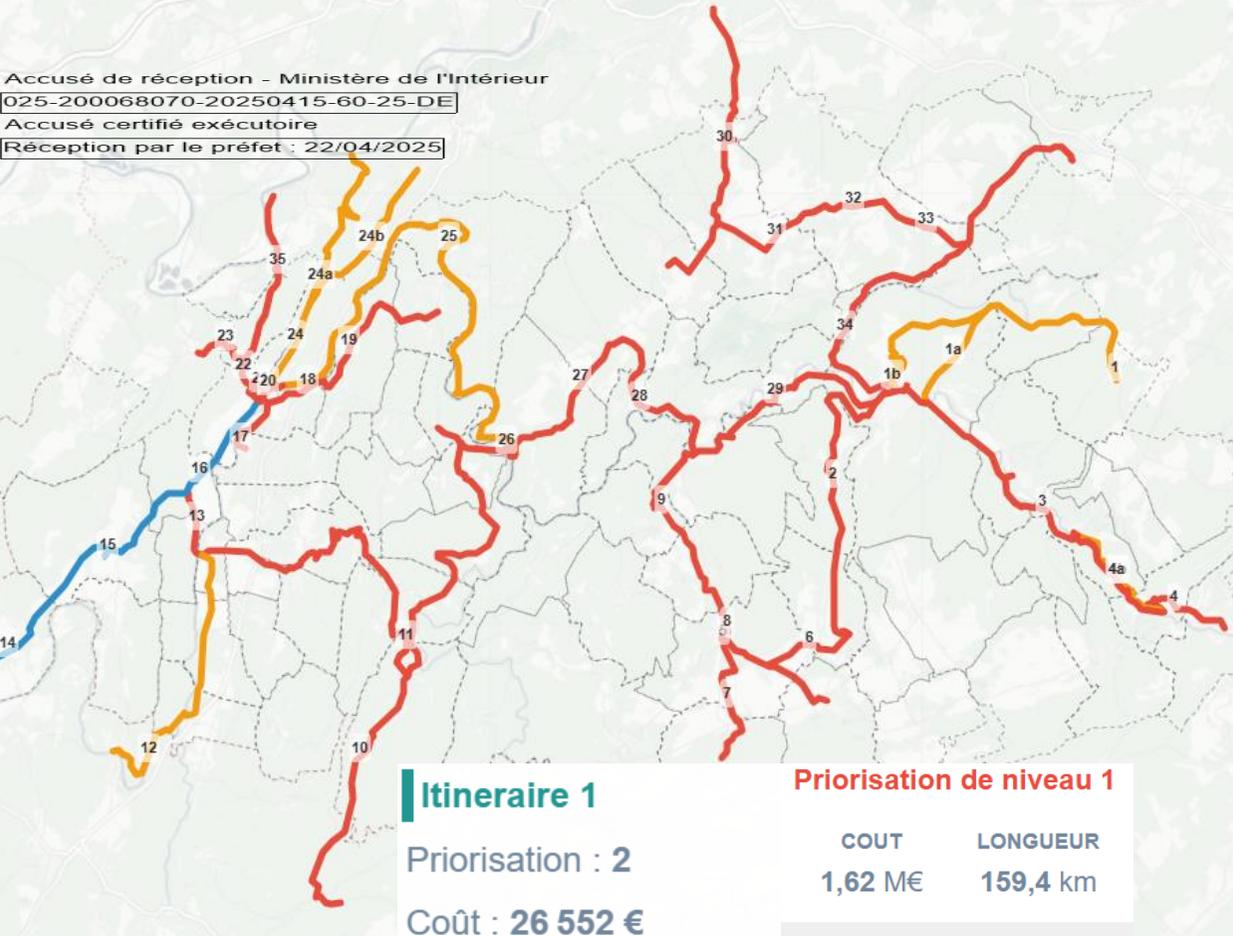
Réception par le préfet : 22/04/2025

3.

Financement et gouvernance

La priorisation du maillage réalisé en atelier

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur
025-200068070-20250415-60-25-DE
Accusé certifié exécutoire
Réception par le préfet : 22/04/2025



Itineraire 1 Priorisation : 2 Coût : 26 552 € Longueur : 6.3 km Dont Mixte rural: 5.8 km Dont Mixte urbain: 0.4 km Dont Site propre: 0 km	Priorisation de niveau 1	
	COÛT	LONGUEUR
	1,62 M€	159,4 km
	Priorisation de niveau 2	
	COÛT	LONGUEUR
	1,78 M€	63,4 km
	Invariant (département)	
	COÛT	LONGUEUR
	2,82 M€	12,6 km

Modifier la priorisation
 Niveau 1 Niveau 2 Invariant

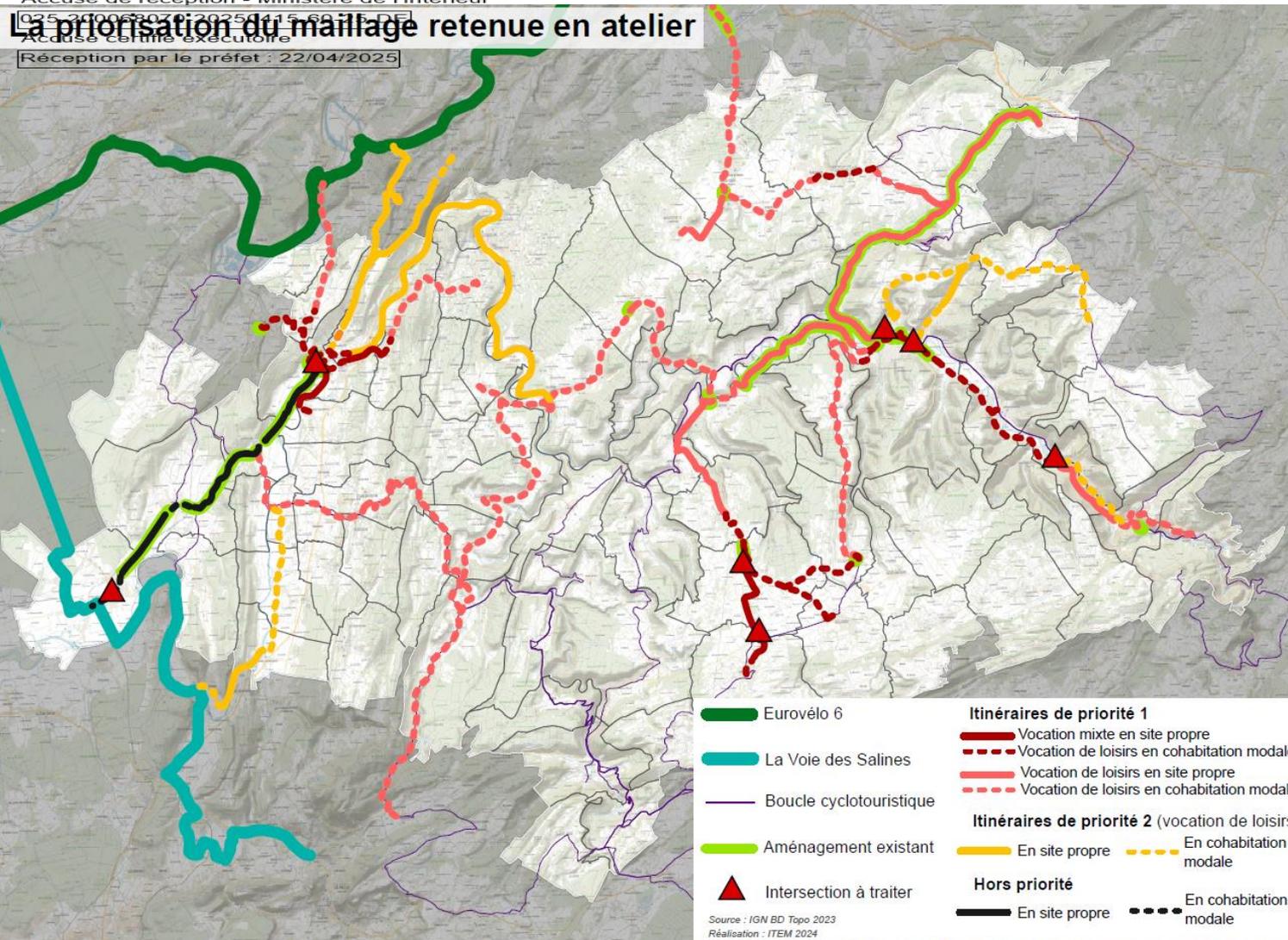
- ▶ Afin d'afficher un Programme Pluriannuel d'Investissement, il est nécessaire d'établir une feuille de route afin de planifier la mise en œuvre du SDC.
- ▶ Cette priorisation/programmation reste prévisionnelle et indicative, au regard :
 - Des logiques distinctes selon les acteurs ;
 - Des priorités qui peuvent évoluer selon les opportunités et aléas de chacun (urbaines, financières ...).
- ▶ Un atelier interactif de priorisation a été réalisé sur la base d'une proposition du BE, selon :
 - Les potentiels de déplacements (rabattement vers les pôles, flux d'actifs observés)
 - La facilité de réalisation des itinéraires (coût et foncier)

Temporalité d'intervention pour la réalisation du maillage

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

La priorisation du maillage retenue en atelier

Réception par le préfet : 22/04/2025



Au regard des aménagements déjà existants, la réalisation d'un axe Arc-et-Senans <> Quingey en site propre (2,8 m€) sera à intégrer dans le cadre de travaux de réfection de la RD17 par le CD25.

Priorité 1 : Déplacements du quotidien et itinéraires à jalonner Court terme (moins de 5 ans)	
Linéaire	159,4 km
Coût	1,6 m€
Priorité 2 : Approfondissement du maillage de loisirs Moyen terme (5-10 ans)	
Linéaire	63,4 km
Coût	1,8 m€

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles compétences sont mobilisées ? (1/2)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le Préfet : 22/04/2025

► **Le Schéma réalisé par la CCLL : n'a pas de caractère « opposable », pas d'obligation de réalisation, pas de délai fixé... ;**

- **Il est en revanche indispensable pour répondre à l'essentiel des appels à projets qui ouvrent droit à des co-financements sur les aménagements, études pré-opérationnelles ...**
- **La mise en œuvre opérationnelle de ce qui sera retenu dans le schéma fera appel :**
 - à la compétence d'organisation de la Mobilité pour le développement de services vélos ;
 - à la compétence voirie pour la réalisation des aménagements *(sauf s'ils ne sont pas à réaliser sur des voiries : exemple aménagement d'une voie verte dans un chemin forestier...)*.
- **La CCLL en tant qu'AOM Locale aura la main sur le développement des services vélos éventuels *(sur les aires de covoiturage, sur les points de rencontre mobilité, etc...)* ;**
- **La compétence en matière de voirie est globalement **partagée actuellement entre les communes et le Département** ;**
- **Ainsi, sur le volet « aménagement » ce sont les communes et le département qui auront « théoriquement » en charge la mise en œuvre de ces aménagements.**

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable : quelles compétences sont mobilisées ? (2/2)

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé de réception

Réception par le préfet : 22/04/2025

Mais une analyse sera nécessaire en amont de chaque projet car les coûts des aménagements ne sont pas forcément directement liés aux voiries et donc imputables aux gestionnaires : exemple :

- certaines voies vertes/pistes peuvent utiliser les cheminements hors de la bande roulante ;
- le rôle du gestionnaire de voirie est souvent différent si les aménagements sont sur la chaussée ou non ;
- des aménagements peuvent être à réaliser en partie sur l'accotement/stationnement dont la domanialité sera à analyser dans les études avant travaux ;
- le rôle du gestionnaire de voirie est souvent différent en zone urbaine ou hors zone urbaine ;
- certains itinéraires sont directement éligibles aux financements de la politique départementale, Régionale ...

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable :

Quel rôle pour la CCLL

► **Ce sera à la CCLL de définir son propre rôle dans la mise en œuvre du schéma** (au regard de ses priorités, son ambition politique, ses moyens humains et financiers...), **car les possibilités sont multiples soit en étant AOM locale et en l'absence de compétence sur l'essentiel des voiries !**

- **Simple rôle de sensibilisation auprès des communes**
- **Vérification de l'homogénéité des aménagements / projets en lien avec le schéma**
- **Un rôle lié à l'ingénierie**
 - Accompagnement/suivi des études opérationnelles sur les aménagements complexes
 - Accompagnement technique dans la recherche de subventions, et montage des dossiers de subventions
 - Rédaction d'un cahier des charges pour des études d'avant travaux, pour des marchés de Maîtrise d'Œuvre ...
- **Une intervention financière à travers un fonds de concours :**
 - Sur les études en amont des projets / prestations de suivi des travaux
 - sur les aménagements
- **En proposant des conventions de « Maîtrise d'Ouvrage déléguée » à des communes ou au Département.** Ce mécanisme n'entraîne aucun transfert de compétence ;
- **A travers une compétence « de création, aménagement et entretien de liaisons cyclables d'intérêts communautaires en lien avec le schéma » :** cela permet d'assurer la MO des travaux, de les financer (rôle d'AOM permis par la LOM) Mais n'implique de transfert de la compétence voirie (accord des gestionnaires) ;
- **Prise de compétence voirie sur les voies identifiées comme relevant de l'intérêt communautaire en lien avec le Schéma en amont des travaux.**

La mise en œuvre du schéma directeur cyclable :

Exemples : retours sur quelques expériences de SDC

Contexte du territoire	Principaux points du Schéma Vélo	Rôle identifié de la CC
<p>Accusé de réception Ministère de l'Intérieur 025-200088070-20250415-60-25-DE Accusé de réception Préfecture Réception par le préfet : 22/04/2025</p> <p>CC Périurbain d'une Agglo</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5 communes • 18 000 habitants 	<p>100,1 km d'itinéraires retenus + / 14,6 M€ selon les préconisations</p>	<p>Un « simple » rôle de suivi du schéma, de mobilisation et de coordination entre les différents maîtres d'ouvrage ;</p> <p>Un accompagnement technique des communes potentiellement envisageable en amont de la mise en œuvre des opérations ;</p>
<p>Territoire « global » (hyperurbain / urbain / périurbain / rural)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 32 communes • 152 000 habitants 	<p>340 km d'itinéraires retenus Distinction des itinéraires en deux catégories :</p> <ul style="list-style-type: none"> ✓ A vocation pendulaire ✓ A vocation touristique, de loisirs ou intra communale <p>3,6 M€ projetée sur 10 ans</p>	<p>Mise en place d'un fonds de concours pour subventionner une partie des aménagements sur le reste à charge des communes ; (20 à 40 % selon la vocation des itinéraires qu'importe les préconisations en matière d'aménagements)</p>
<p>CC à Vocation rurale</p> <ul style="list-style-type: none"> • 43 communes • 55 000 habitants 	<p>383 km d'itinéraires retenus + / 19,7 M€ selon les préconisations</p>	<p>Mise en place d'un fond de concours pour subventionner une partie des aménagements sur le reste à charge des communes ; Distinction des tronçons entre ceux situés en agglomération ou hors agglomération Les aménagements en zone urbaine identifiés dans le schéma se feront à l'initiative des communes mais feront néanmoins d'objet d'un fonds de concours Communautaire</p>
<p>Territoire rural avec une centralité urbaine (17 000 habitants)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 88 communes • 56 000 habitants 	<p>227 km d'itinéraires retenus + / 17 M€ selon les préconisations</p>	<p>Gouvernance qui engage cette mandature mais pas les suivantes. La CA accompagnera les communes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - financement d'études pré opérationnelles nécessaires des itinéraires inscrits au schéma ; - sur les aspects techniques : montage des dossiers concernant les recherches de financement

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

025-200068070-20250415-60-25-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

4.

Action servicielle autour du vélo issues du PDMs

► Constats du diagnostic

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02/09/2025 10:09

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

Une pacification, principalement matérialisée par la limitation à 30 km/h, qui ne garantit pas toujours un niveau de sécurité suffisant pour les modes actifs au cœur du centre-bourg.

- 298 places vélos recensées à l'échelle de la CCLL, dont 58 % du stationnement sous forme de racks, à éviter de préférence au profit des arceaux et une absence de stationnement sécurisé en gare.

► Objectifs

Afin de favoriser l'utilisation de la marche ou du vélo sur les courts trajets au sein des communes, il convient de mettre en place une stratégie de pacification et de développement du stationnement vélo en lien avec la mise en œuvre du SDC de Loue Lison

► Mesures à mettre en place

1/ Inciter les communes à mettre en place des dispositifs de « pacification » via l'instauration de Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements contraignants physiquement les vitesses sur des tronçons à enjeux

- Afin de limiter le caractère routier des centre-bourgs d'Ornans, d'Amancey et, dans une moindre mesure, de Quingey, et sécuriser les établissements scolaires.
- Cette action est complémentaire à la réalisation du Schéma Directeur Cyclable, avec des préconisations d'aménagements adaptés pour la pratique cyclable entre les communes et au sein des pôles.

2/ Favoriser une meilleure co-visibilité aux traversées piétonnes

- En lien avec les obligations de la loi LOM



3/ Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

- Densifier le stationnement vélo, notamment aux principaux pôles générateurs de déplacement, sécuriser les cycles et limiter le stationnement sauvage sur la voie publique.

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	Incite par le PDMs les communes à développer les dispositifs de pacification et stationnement vélo
Communes	Mise en place des dispositifs de pacification/ stationnement vélo
Région	Partenaire pour la réalisation du stationnement aux abords des arrêts de TC et en gare

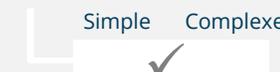
Impacts report modal



Faisabilité technique



Faisabilité financière



Estimation financière

- Action de communication : **+/- 5 K€**
- Pacification à définir par les communes.
- Stationnement : **coût interne**
- **+/- 100 K€** pour l'installation de 370 arceaux, 15 abris-vélos, 1 module de 3 box vélos. **Possibilité de bénéficiaire de subventions** (CEE Alvéole +, jusqu'à 40 % de l'investissement)

Suivi des mesures

- Evolution du linéaire de zone à modération de vitesse (en km)
- Réduction des accidents de la route dans les agglomérations
- Evolution du nombre de stationnement vélo et taux d'équipement pour 100 hab.

2025

2026

2027

2028

2029

2030 et +

- Information relayée dans les différentes informations de la CCLL à destination des communes
 - Dès 2025, poursuite des aménagements de pacification par les communes
 - Installation progressive du stationnement vélo

► Détail de la mise en œuvre

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

1/ Inciter les communes à mettre en place des dispositifs de « pacification » via l'instauration de Zones à Modération de Vitesse (ZMV) et des aménagements contraignants physiquement les vitesses sur des tronçons à enjeux :

• En fonction du mode cible à sécuriser et du lieu, différentes réglementations de vitesse existent :

- Les **aires piétonnes**, comme son nom l'indique, dédient l'espace aux piétons et à l'animation urbaine (accès motorisé restreint) ;
- Les **zones de modération de vitesse à réglementation de vitesse à 20 km/h**, appelées **Zone de rencontre**, donnent la priorité aux modes actifs sur la chaussée et favorise la vie locale (rue commerçante en centre-bourg par exemple) ;
- Les **zones de modération de vitesse à réglementation à 30 km/h, L30 ou Z30**, établissent un équilibre entre circulation et vie locale.

• Il existe un large panel de dispositifs d'apaisement des vitesses à réaliser selon les configurations locales, les contraintes techniques et financières et les opportunités de travaux. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

- Les **réductions de largeur de voie** : la réduction de la largeur des voies physique ou visuelle a un effet immédiat sur l'abaissement des vitesses (effet paroi, écluses, réduction des rayons de courbure dans les intersections, ...) ;
- Les **surélévations de chaussée** (coussins berlinois, plateaux piétons, ralentisseurs ...) ;
- Les **déflexions de trajectoire** afin de casser les lignes droites favorables aux vitesses (chicanes, ...).

Exemple de coûts :

- De 1 à 50 € m/l pour des aménagements légers (écluses, chicanes, ...) **jusqu'à 500 €/ml** pour un réaménagement global
- Plateau piéton : **20 K€ / unité**
- Coussin : **1 K€ / unité**



Exemples de zones de modération de vitesse

► Détail de la mise en œuvre

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

27 Favoriser une meilleure co-visibilité aux traversées piétonnes

Accusé certifié exécutoire

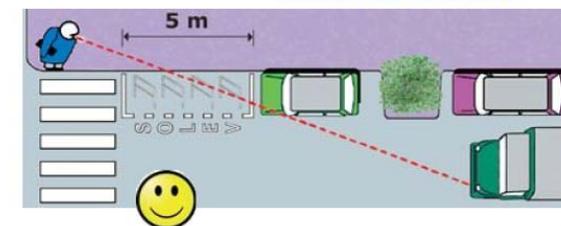
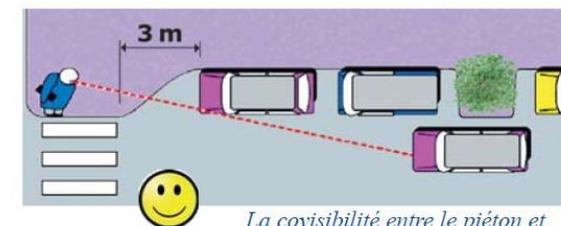
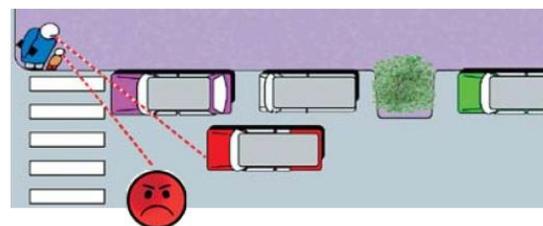
Réception par le préfet : 22/04/2025

Rappel de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

- La loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la **suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons**. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place.
- Il s'agira d'identifier et de supprimer les places** qui ne sont pas conformes aux normes.
- L'espace libéré pourra ainsi servir à de nouveaux usages** : principalement pour du stationnement vélos supplémentaires, voire de la végétalisation (attention à ne pas masquer la visibilité)



Schémas des triangles de visibilité piéton/conducteur de véhicule avec et sans avancée de trottoir



Source : CETE Normandie Centre

► Détail de la mise en œuvre

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

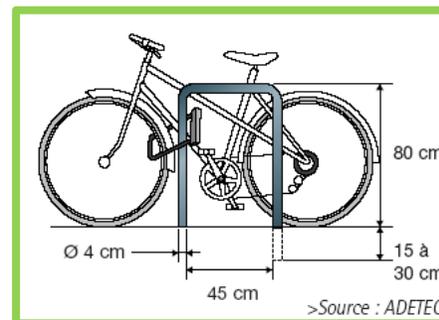
37 Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 22/04/2025

La pose de racks à vélo est globalement à proscrire car :

- Le vélo est plus vulnérable au vol car il est souvent impossible d'attacher la roue avant et le cadre au support (*notamment avec un anti-vol de type U*) ;
- Le rack est difficilement détectable par les malvoyants ;
- Il y a un risque de voilure de la roue si le vélo est bousculé.



Arceau vélo idéal (150 HT/arceau)



Racks à proscrire

Les points de stationnement doivent être de préférence sous forme d'arceau :

- Être visibles et signalés pour être repérés ;
- Être exposés à la vue de tous, pour dissuader les vols ;
- Être accessibles depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable : éviter les ressauts ;
- Avoir des dimensions facilitant l'attache optimale du vélo (voir illustration) ;
- Être adaptés pour du stationnement de longue durée (*gares, TC, aires de covoiturage, zones emplois...*).
- Envisager des arceaux abrités si le lieu de stationnement est prioritairement à moyenne durée (types points d'intermodalité).



Arceaux abrités
(à partir de 2,5 K€)



Exemple de box vélos
(coût +/- 5 K€ pour 1 module 3 box)