



PDMS (*Plan de Mobilité Simplifié*)

Loue Lison

Sommaire

2

<i>Le PDMS c'est quoi ?</i>	6
<i>Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité</i>	7
<i>Les liens entre les différents documents de planification</i>	8
<i>Les objectifs du PDMS de la CCLL</i>	9
<i>L'apport des outils de concertation</i>	10

PARTIE A – Le diagnostic 15

1. Structuration du territoire et pratiques de déplacements 16

1.1 Le contexte territorial	17
<i>Une intercommunalité multipolaire</i>	18
<i>Le profil démographique</i>	20
<i>L'organisation du territoire</i>	22
<i>L'attractivité touristique</i>	24

1.2 Les pratiques de déplacement 26

<i>La mobilité en France – données de cadrage</i>	27
<i>Organisation des trajets domicile travail</i>	28
<i>Organisation des trajets des scolaires</i>	33
<i>Les pratiques de déplacements des habitants</i>	38
<i>Bilan démographique en période diurne sur la CCLL</i>	42

2. Les offres de mobilité et la réponse aux besoins 43

2.1 Le réseau viaire et la circulation	44
<i>Organisation du réseau viaire</i>	45
<i>L'accidentologie</i>	47

<u>2.2 Le stationnement</u>	48
<i>Un stationnement réglementé à Quingey & Ornans</i>	49
<i>Des conditions de stationnement à l'image d'un territoire rural</i>	50
<u>2.3 Les transports collectifs et intermodalité</u>	51
<i>Organisation de l'offre de TC</i>	52
<i>L'offre au départ des gares</i>	53
<i>L'offre routière</i>	60
<i>La perception des TC</i>	61
<u>2.4 Les modes actifs</u>	64
<i>L'organisation du territoire vis-à-vis des modes actifs</i>	67
<i>Les aménagements sur la CCLL favorable aux cycles</i>	69
<i>Les services autour du vélo</i>	74
<i>La perception des modes actifs</i>	79
<u>2.5 Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire</u>	82
<i>Un premier pas pour favoriser une électrification du parc automobile</i>	83
<i>Peu d'aménagements pour favoriser le covoiturage sur la CCLL</i>	84
<i>Des réelles possibilités pour le télétravail avec la couverture numérique</i>	85
<i>Une initiative locale de transport solidaire à Ornans</i>	86
<u>3. Les enjeux pour la suite de la mission</u>	87
<u>3.1 Les potentialités de développement de la pratique cyclable</u>	88
<u>3.2 Les attentes et les enjeux évoqués par les élus et les répondants</u>	94
<u>4. Conclusion</u>	98

PARTIE B – La stratégie	100
1. Organisation de la démarche	101
1.1 Du diagnostic au plan d'actions	102
1.2 Les difficultés identifiées lors du premier atelier de travail	103
1.3 Sondage du panel citoyen sur les enjeux identifiés lors de l'atelier n°1	105
1.4 Les pistes d'actions qui ont fait consensus dans l'atelier n°2	106
1.5 Les pistes d'actions retenus par 75 % des groupes lors de l'atelier n°2	107
1.6 Les pistes d'actions retenus par 50 % des groupes lors de l'atelier n°2	108
1.7 Les pistes d'actions retenus par 25 % des groupes lors de l'atelier n°2	109
1.8 Les pistes d'actions non retenues lors de l'atelier n°2	110
2. Propositions de scénarios	111
2.1 Scénario n°1 – Base commune de l'atelier n°2	112
2.2 Scénario n°2 - Base élargie de l'atelier n°2	113
2.3 Scénario n°3 – Ensemble des actions retenues lors de l'atelier n°2	114
2.4 Scénario préférentiel du bureau d'études	115
3. Contour opérationnel de quelques actions	116
4. Les actions retenues par le Conseil Communautaire de la CC Loue Lison	122

PARTIE C – Le plan d'actions

Axe 1 : AGIR SUR L'OFFRE DE TC	126
Action 1 - Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services	127
Action 2 - Etudier la mise en place d'une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL	131
Axe 2 : LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME	137
Action 3 - Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire	138
Action 4 - Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs	144
Axe 3 : COORDONNER	148
Action 5 - Identifier et aménager des points de rencontre mobilité permettant d'interconnecter les offres de mobilité	149
Axe 4 : COMMUNIQUER	152
Action 6 - Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité	153
Action 7 - Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés	159
Action 8 - Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie	161
Axe 5 : INCITER LES COMMUNES	163
Action 9 - Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux	164
Axe 6 : ANTICIPER LES BESOINS FUTURS	169
Action 10 - Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCLL	170
Action 11 - En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire	172
Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre	177
Synthèse des aides liées à la mobilité	180
Avis reçus par les Personnes Publiques Associées	185

Le PDMS c'est quoi ?

Le **Plan De Mobilité Simplifié (PDMS)** est un document qui détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM). Il est rédigé par cette dernière.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

La Communauté de Communes Loue Lison (CCLL) s'est saisie de la compétence d'organisation de la mobilité et **est devenue AOM locale depuis le 1er juillet 2021**.

Le **PDMS n'a pas de caractère obligatoire** : il s'agit d'une liberté d'action offerte aux acteurs du territoire. La volonté locale d'élaborer et de mettre en œuvre le plan est d'ailleurs un élément clé de la réussite de la démarche.

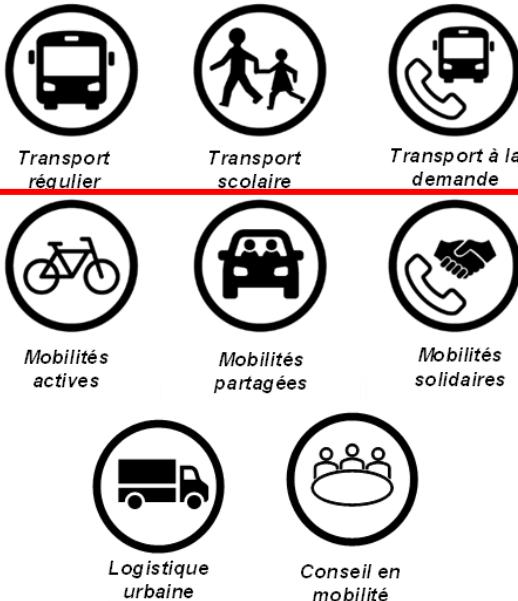
L'AOM locale devient l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité à l'intérieur de son périmètre de façon à améliorer les conditions de déplacements des habitants tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'autosolisme et en limitant sa dépendance.

Le PDMS vise à développer et articuler plusieurs solutions de mobilité dont voici les 7 principes :

- **Démarche volontaire**
- **Souple** : thématiques à aborder et processus d'élaboration peu cadrés
- **Indépendant juridiquement** : pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme
- **Mutualisable** : le contenu du plan peut être valorisé lors d'autres démarches et se traduire dans différents documents abordant la mobilité directement ou non (ex : PCAET...)
- **Adapté au territoire** : il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un périmètre précis
- **Partenarial** : il permet de réunir acteurs publics, privés et issus de la société civile concernés par son élaboration
- **Participatif** : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié laisse une latitude importante aux AOM pour l'adapter aux besoins, aux enjeux, aux moyens et aux actions de leur territoire. Le PdMS de la CCLL se devra de trouver un pragmatisme et d'identifier les réponses adaptées au territoire.

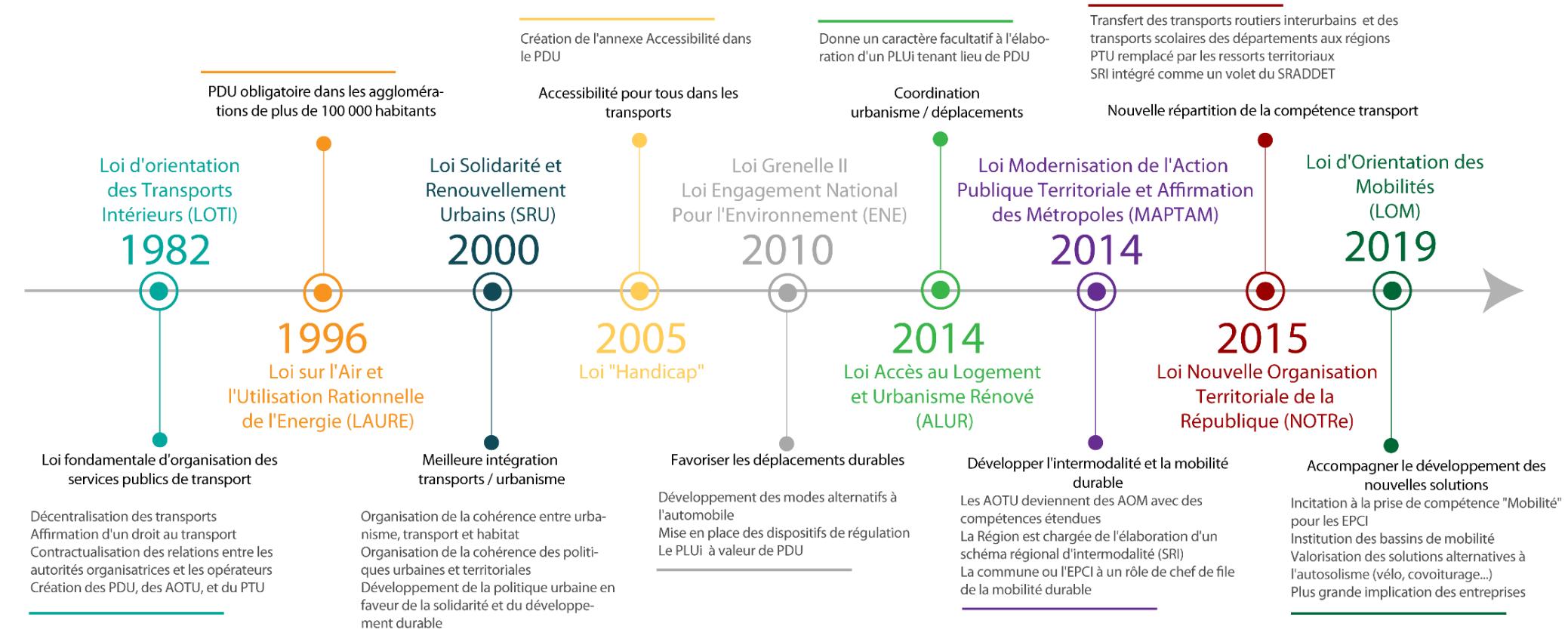
Compétences non prises par la CCLL



Les obligations du PDMS :

- 1/ Le plan arrêté doit être soumis pour avis aux personnes publiques associées (commune, département, région, AOM limitrophes,...)
- 2/ Le comité des partenaires de l'AOM doit être consulté sur le projet de document
- 3/ D'autres organismes peuvent être consultés sur le projet s'ils en font la demande
- 4/ La participation du public doit être organisée pour recueillir leurs avis

Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité



Les liens entre les différents documents de planification

Le Plan de Mobilité Simplifié de la CCLL doit s'articuler de manière volontaire avec les autres documents de planification. Il convient que la PDMs de la CCLL soit, comme pour un PDM :

► ... compatible avec

- les règles du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) de la Région Bourgogne-Franche-Comté
- les orientations issues du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de la CCLL
- le plan climat-air-énergie territorial de la CCLL (PCAET)

La compatibilité signifie que le plan ne doit pas définir des décisions contradictoires avec les documents cités, tout en gardant la possibilité de s'adapter aux spécificités du territoire.

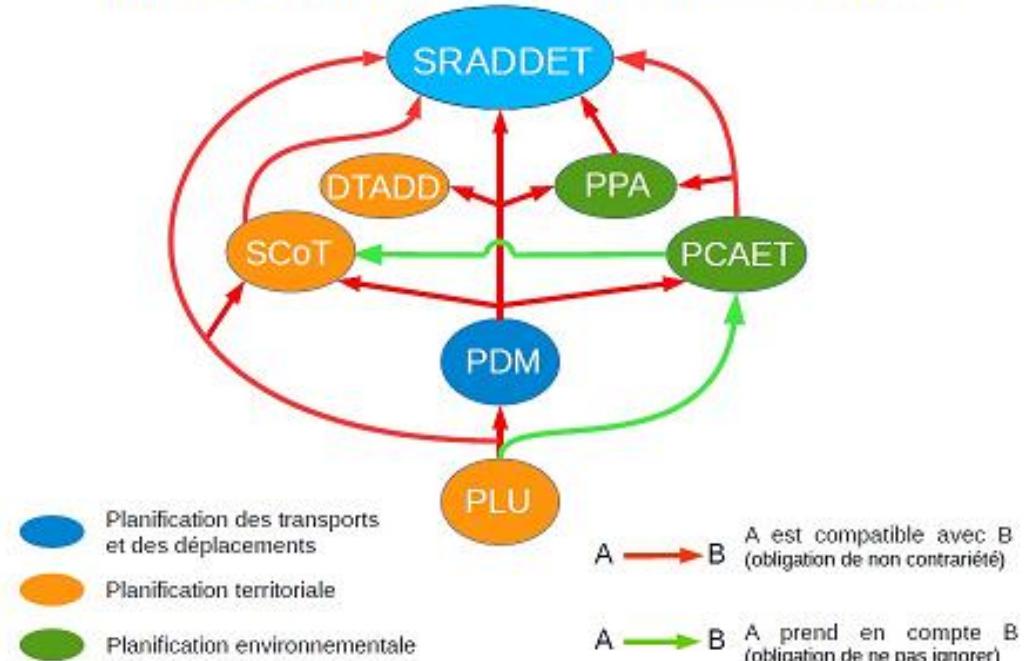
► ... prend en compte

- le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité
- les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires
- les limites d'étalement urbain encadrés par le PLU ou le PLUi
- les conditions fixées dans le PLH

► ... délimite

- les périmètres pour lesquels la présence d'un transport public régulier permet de moduler les obligations imposées par les PLU en termes de stationnements pour les véhicules motorisés et non motorisés.

L'architecture juridique des principaux documents de planification



Les documents de planification de la CCLL

Le PCAET a été adopté en juin 2020 il fixe différentes actions sur la mobilité que le PDMs devra prendre en compte :

- ▶ Organiser la CCLL comme moteur de la mobilité sur le territoire
 - Organisation politique et technique de la mobilité au sein de la CCLL qui a été mise en place depuis.

▶ Elaborer un Plan de Mobilité Rural

Depuis la loi LOM les Plans de Mobilité Rural ont été remplacés au sein des CC étant AOM par un PDMs, ainsi, la réalisation du PDMs répond de facto à cette action du PCAET.

▶ Diminuer l'empreinte carbone des professionnels par la mise en œuvre de Plans de Déplacements Inter-Entreprises

Cette action sera reprise dans le cadre du PDMs

▶ Répondre aux enjeux de mobilité « motorisée » sur le territoire

Action qui est en lien direct avec l'élaboration du PDMs sur l'offre de TC, la valorisation du covoiturage, la mobilité électrique, le transport à la demande,...

▶ Répondre aux enjeux de mobilité « douce » sur le territoire

Action qui sera prise en compte au sein du PDMs et qui pourrait se décliner au sein d'un Schéma Directeur Cyclable sur la CCLL

Le SCOT Loue Lison a validé le diagnostic en 2022 et a défini les enjeux suivants en matière de mobilité qui serviront de base au PDMs

- ▶ Une organisation des déplacements fortement liée à l'agglomération bisontine que ce soit :
 - Par les infrastructures routières et ferroviaires
 - Par les flux en direction / depuis l'agglomération bisontine
- ▶ La CC Loue Lison est un espace périurbain et rural où les déplacements en voiture sont omniprésents d'autant que l'offre en transport en commun reste limitée et localisée sur les franges du territoire.
- ▶ Les politiques d'aménagement et les choix résidentiels (phénomène de périurbanisation) ont augmenté les distances et les flux de déplacements générant une augmentation de la dépendance à la voiture et de vulnérabilité énergétique et budgétaire des ménages.
- ▶ Le développement de solutions alternatives à la voiture individuelle est une question importante et un potentiel de développement non négligeable pour le territoire

Des déplacements à pied ou en vélo pour les courtes distances / Des transports collectifs sur les grands axes en valorisant les gares / Du covoiturage en particulier dans les zones de flux domicile-travail.

Les objectifs du PDMS de la CCLL

L'étude est scindée en 4 parties. Le schéma directeur cyclable constitue un document propre soumis à la seule validation politique des élus de la CC Loue Lison.

Partie A - Diagnostic de la mobilité sur le territoire

- Disposer d'un **diagnostic** quant à **l'adéquation entre offre, besoins et pratiques de déplacements**, sur et en interaction avec le territoire ;
- Visualiser les **carences et dysfonctionnements existants**.

Partie B - Le document d'orientations stratégiques

Définir une stratégie globale de mobilité induite par un nécessaire changement des comportements et adaptée aux spécificités et besoins locaux :

- **A différentes échelles** (communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) ;
- **En fonction des publics cibles** (actifs, captifs, ...).

Partie C - Le plan d'actions

Construire une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité

- Traduite sous la forme d'un **programme de mesures adaptées** aux besoins et en adéquation avec les finances locales, préoccupations écologiques et sociales, propres au territoire.

Document spécifique - Réalisation d'un schéma directeur cyclable

Promouvoir de la pratique cyclable à travers le développement :

- D'un **Schéma Directeur Cyclable**, qui programmera un **maillage cohérent** avec les besoins et les ressources du territoire ;
- D'un **plan d'actions pour déployer des services complémentaires** en lien avec la pratique cyclable.

L'apport des outils de concertation

Pour le diagnostic

Aujourd'hui la définition d'un document de planification des mobilités ne peut être pensée de manière unilatérale. Un objectif de participation des territoires et acteurs locaux doit être poursuivi afin de ne pas être voué à l'échec. Plusieurs temps et outils d'échanges seront utilisés pour tendre vers une étude partagée de tous.

L'apport des outils de concertation en introduction du diagnostic :

Deux enquêtes ont été mises en place afin de disposer d'une vision large de la mobilité sur le territoire :

- ▶ **1 enquête auprès des communes** pour les impliquer dans la démarche et de disposer d'une vision affinée des pratiques et des besoins ;
- ▶ **1 enquête auprès de la population** pour connaître finement les pratiques, les besoins et les attentes des habitants de la CCLL.

Des questions sur les pratiques de déplacements (modes, motifs...), les difficultés rencontrées, les attentes en termes d'infrastructures et de services.



Un questionnaire auprès des communes pour disposer d'une vision globale du territoire

Un **questionnaire a également été envoyé aux 72 communes** : seules 3 communes n'ont pas répondu.

4 grandes thématiques ont été abordées :

- ▶ Les **pratiques de déplacements** (intensité selon les destinations ...);
- ▶ La **demande et l'offre de transport collectif** (jugement de l'offre, attentes, préconisations ...);
- ▶ Les **modes actifs et solutions alternatives** (aménagement existant, pratique, électromobilité ...);
- ▶ **Les attentes générales.**



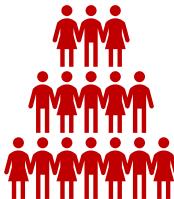
Dans le diagnostic, les données issues du questionnaire « communes » seront accompagnées par cette icône

L'apport des outils de concertation

Pour le diagnostic

Une enquête population afin de compléter la vision des élus

Lancée entre avril et mai 2023, elle a permis de récolter :



602 réponses

au questionnaire
dont 563 questionnaires complets

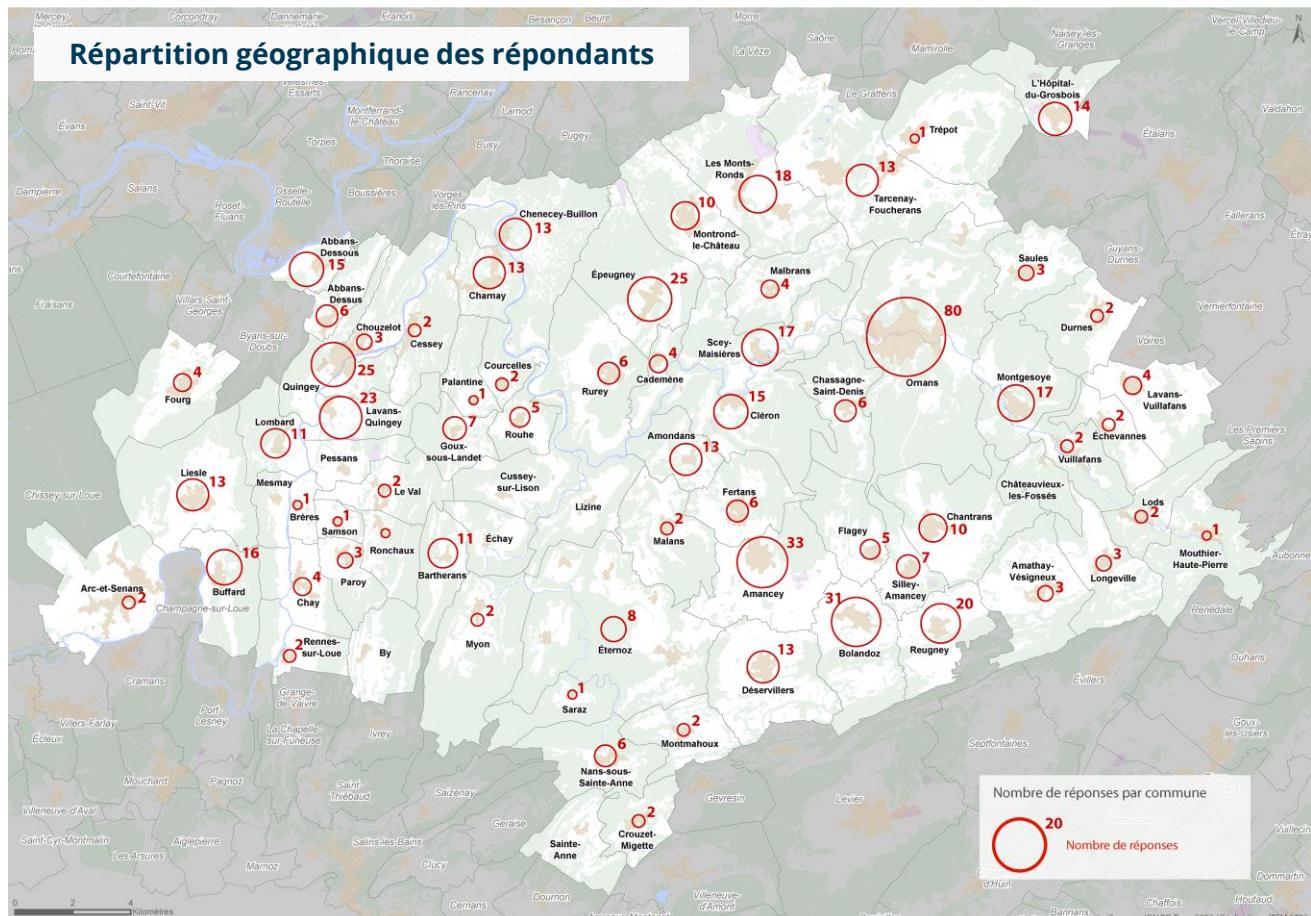
2,4% de la population

Réparties sur

**64 des 72 communes
de la CCLL**

**3 répondants
hors CCLL**

(Besançon et Montbarrey)



L'apport des outils de concertation

Pour le diagnostic

Le profil des répondants à l'enquête :

- ▶ Une sur-représentation des retraités (+19%) mais une bonne représentation des actifs et personnes sans emploi ;
- ▶ L'âge moyen des répondants est de 49 ans. Une sous-représentation des plus jeunes (moins de 18 ans) avec seulement 2% de répondants ;
- ▶ Seulement 2 réponses pour la commune d'Arc-et-Senans.

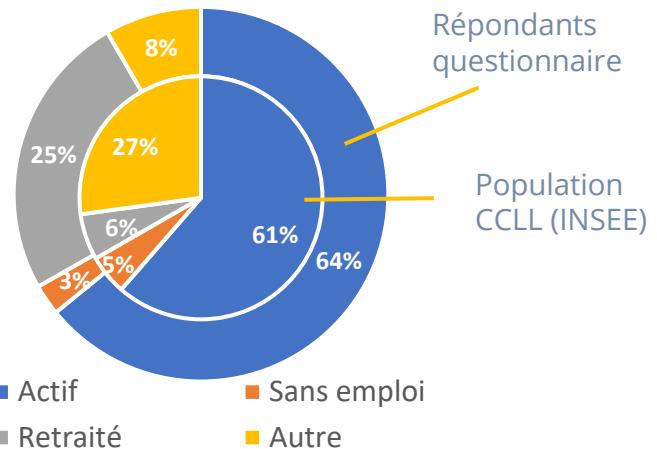
La répartition des répondants par commune :

Commune de résidence	Nombre de répondants	Total des répondants
Ornans	80	13,3%
Amancey	33	5,5%
Bolandoz	31	5,1%
Quingey	25	4,2%
Épeugney	25	4,2%
Lavans-Quingey	23	3,9%
Reugney	20	3,3%
Les Monts-Ronds	18	3%
Montgesoye	17	2,8%
Scey-Maisières	17	2,8%
Buffard	16	2,6%

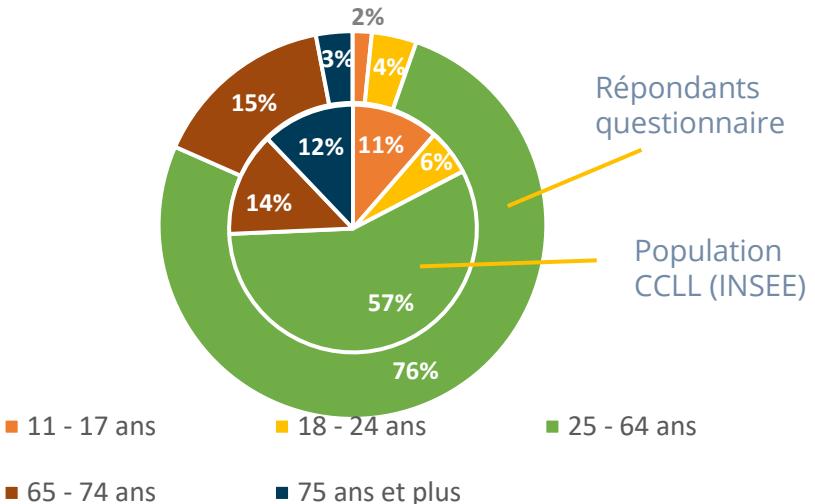
Dans le diagnostic, les données issues du questionnaire « population » seront accompagnées par cette icône



Situation des répondants



Age des répondants



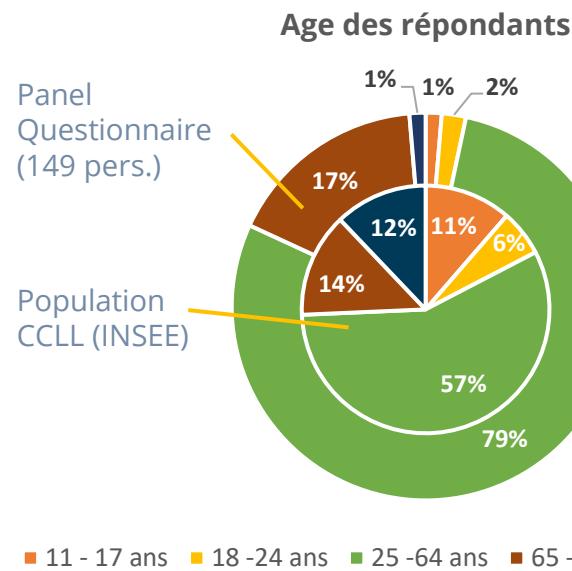
L'apport des outils de concertation

Pour la stratégie de mobilité et le plan d'actions

Constitution d'un panel citoyens issus de l'enquête mobilité

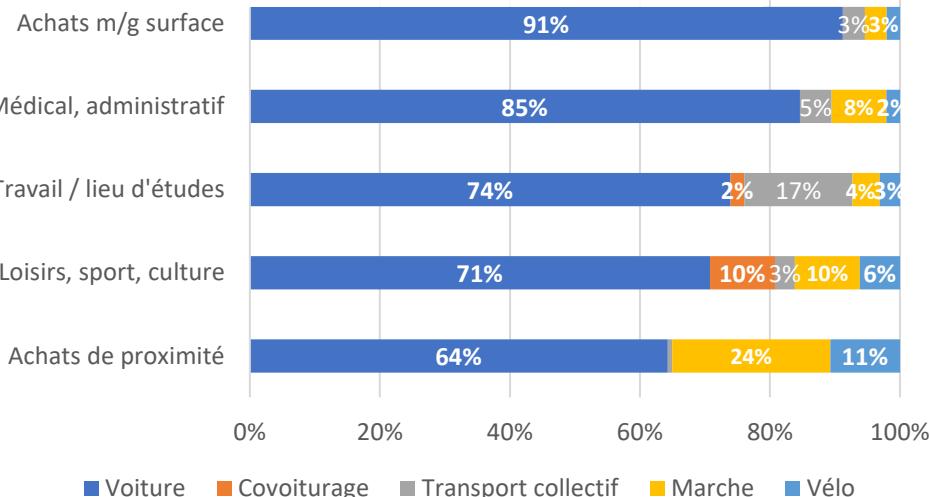
- Afin de co-construire la stratégie de mobilité en participant aux 3 ateliers (2 pour la stratégie et 1 pour le plan d'actions)
- En pouvant répondre à des questionnaires en ligne suite aux ateliers qui ont permis de confirmer les avis émis par les participants aux ateliers.

Selon les ateliers, entre 15 à 20 personnes du panel citoyens (149 personnes) ont répondu présent lors des ateliers.
Sur les 2 sondages exprimés suite aux ateliers, 25 personnes ont exprimé un avis.

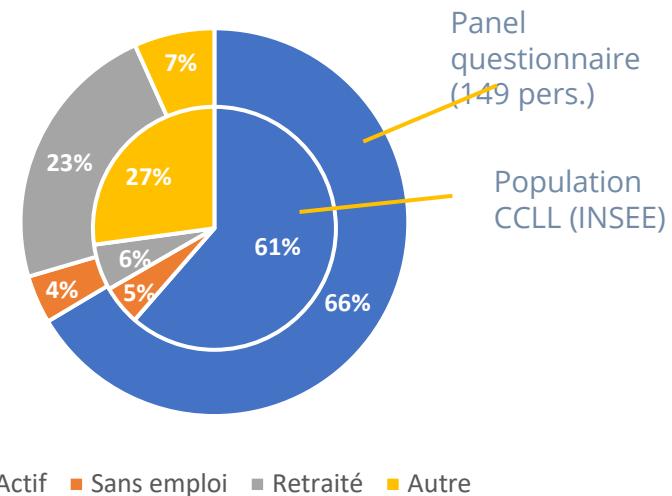


■ 11 - 17 ans ■ 18 - 24 ans ■ 25 - 64 ans ■ 65 - 74 ans ■ 75 ans et plus

Pratique de déplacement



Situation des répondants



■ Actif ■ Sans emploi ■ Retraité ■ Autre



PARTIE A – *Le Diagnostic*

1.

Structuration du territoire et pratiques de déplacements

1.1 Contexte territorial

La mobilité doit s'appréhender au regard de différents aspects contextuels qui varient fortement selon les territoires :

Au niveau démographique, la répartition de la population, la densité, jouent un rôle fondamental sur les potentialités de mise en œuvre de solutions alternatives à l'automobile. Plus un territoire est dense, plus le recours aux transports collectifs sera facilité ou encore plus les ménages sont motorisés ou multi-motorisés et plus l'utilisation de l'automobile sera un réflexe.

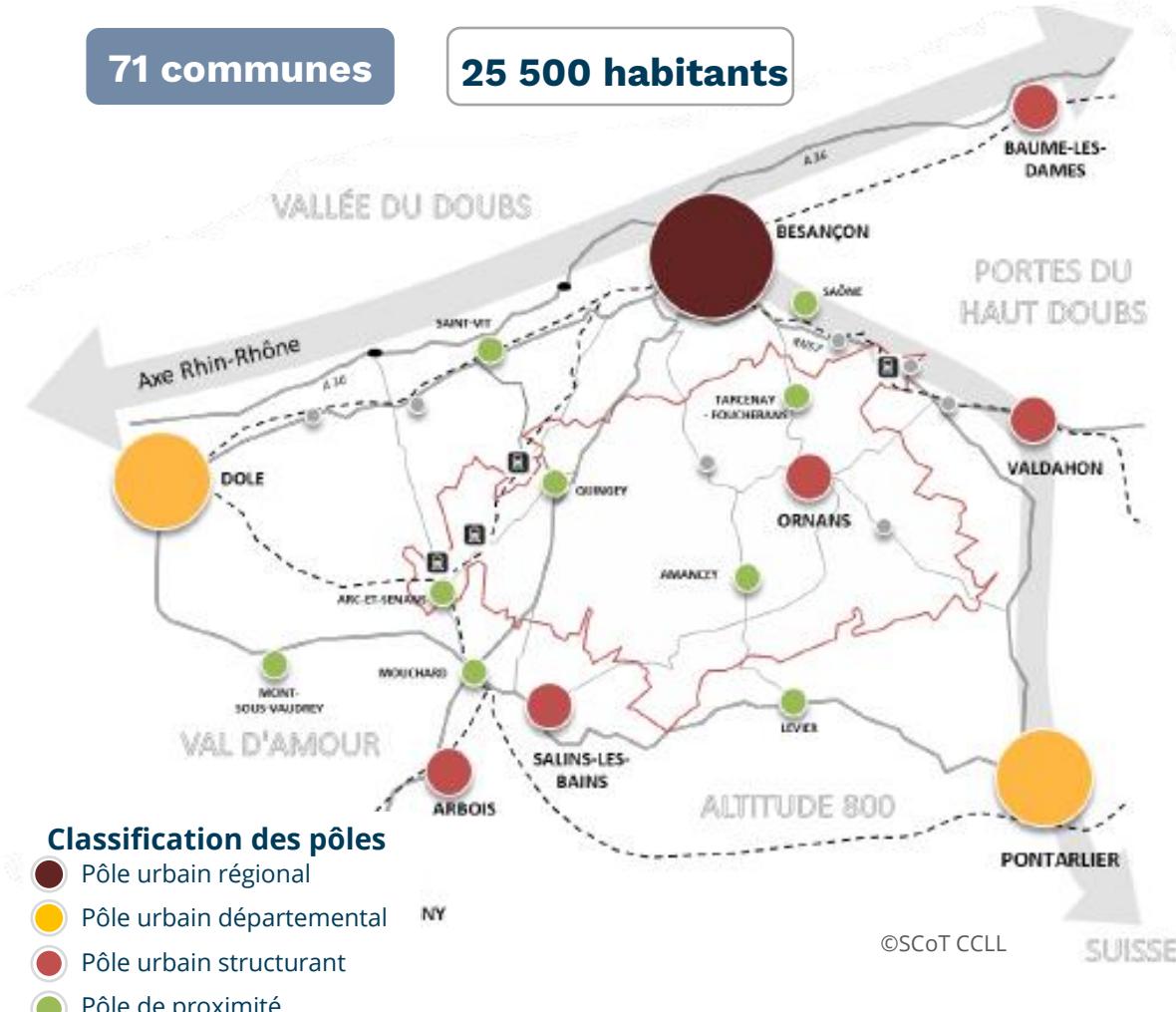
Au niveau de l'organisation territorial, la localisation des emplois, commerces, services sont les raisons des déplacements à l'échelle de la CCLL. Ainsi, les différents pôles économiques, commerciaux seront le réceptacle des déplacements. De plus, ces secteurs peuvent être privilégiés pour la mise en place de solutions afin de diminuer l'autosolisme. La présence de différents « spots » touristiques génère également des flux qui doivent être pris en compte

Une intercommunalité multipolaire

Structuration territoriale de la CCLL

71 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 :

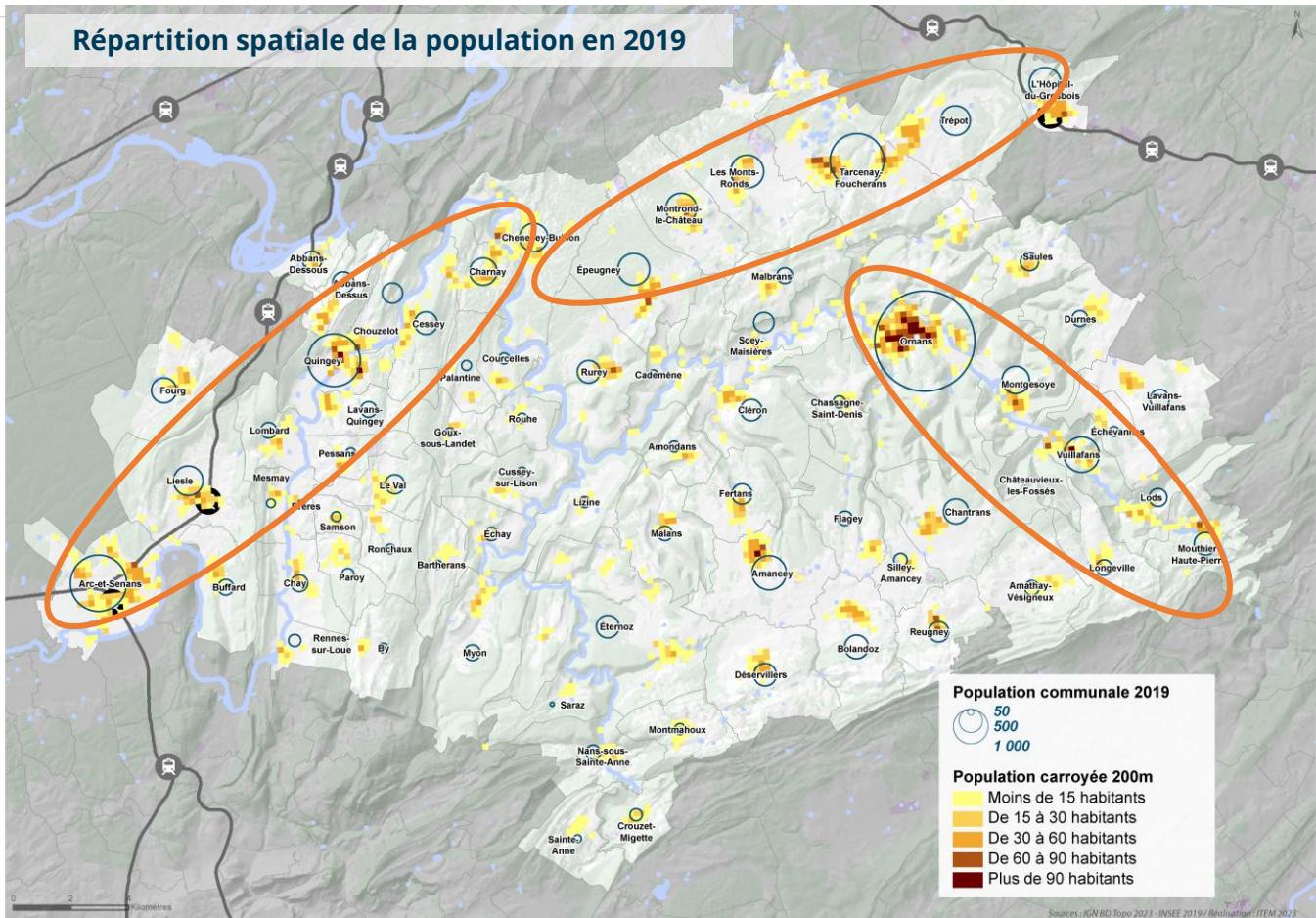
Si la CCLL a connu un rythme démographique plus important, entre 1999 et 2011, avec de + 1,14 %, aujourd'hui ce rythme se stabilise à 0,40 % entre 2013 et 2019, rythme plus soutenu que celui observée à l'échelle du département du Doubs. Une augmentation de la population qui correspond à 606 habitants.

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 %

Le profil démographique répartition spatiale



Les 10 communes les plus peuplées

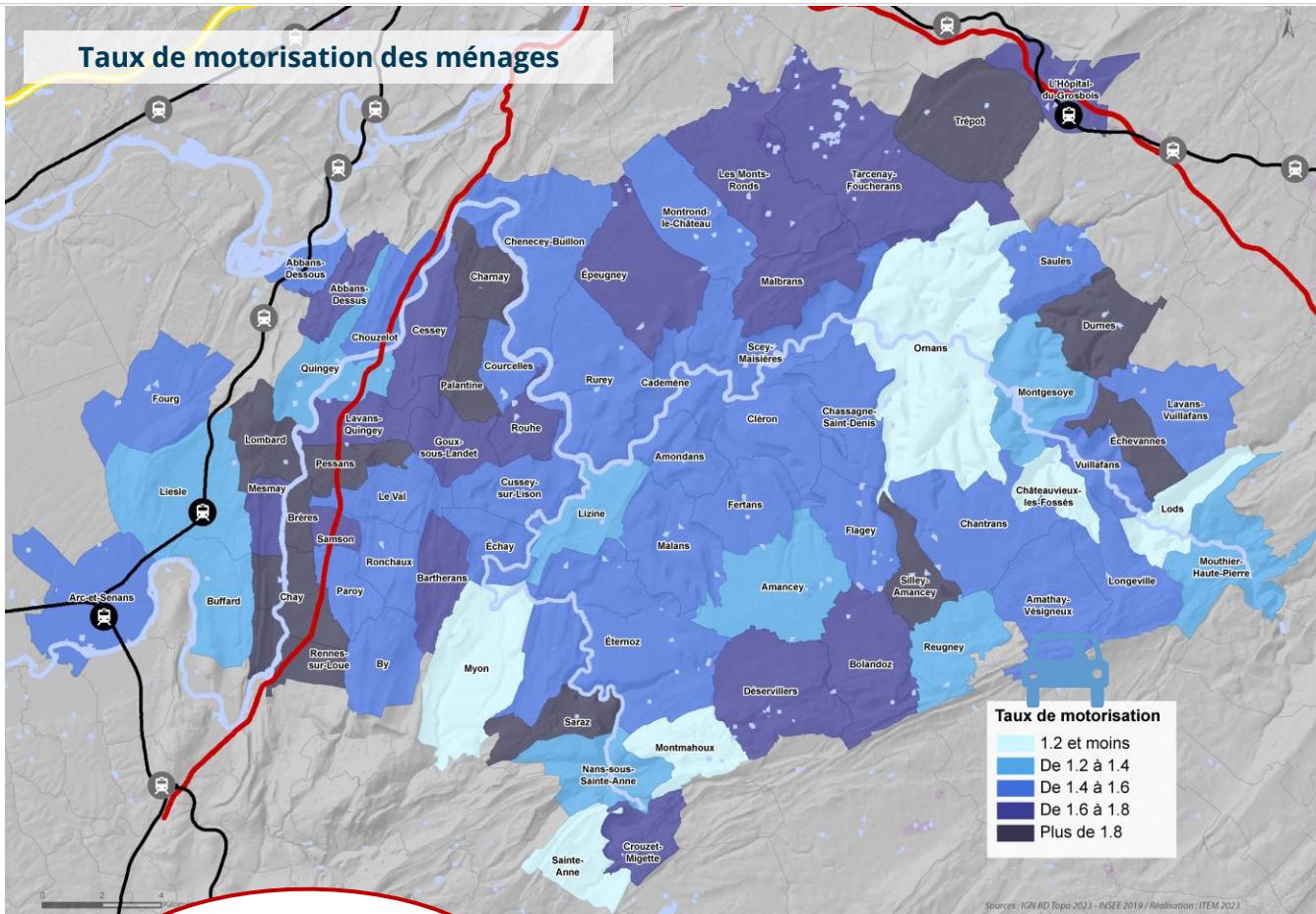
Ornans	4 423
Arc-et-Senans	1 619
Tarcenay-Foucherans	1 528
Quingey	1 441
Vuillafans	735
Amancey	704
Les Monts-Ronds	652
Épeugney	594
L'Hôpital-du-Grosbois	593
Montrond-le-Château	566

Les 5 communes les moins peuplées

Châteauvieux-les-Fossés	11
Saraz	15
Sainte-Anne	47
Bartherans	59
Goux-sous-Landet	64
Brères	67
Cademène	69
Cussey-sur-Lison	70
Mesmay	71
Samson	74

Une forte disparité en termes de population entre les communes, une caractéristique des territoires ruraux.

Le profil démographique une motorisation importante des ménages



94% des répondants déclarent posséder une voiture : 3 % de véhicules électriques 5% de véhicules hybrides.

1,46 véhicule par ménage

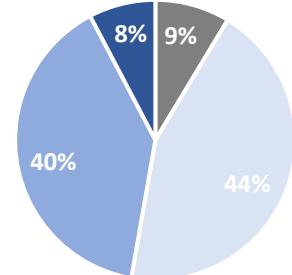
Le **taux de motorisation** définit le nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par un ménage. Il est de 1,46 à l'échelle de la CCLL, un taux inférieur à celui observé sur la CC Portes du Haut-Doubs (1,49) mais supérieur à celui observé sur GBM (1,14) à l'échelle départementale et régionale (1,31).

Une multi-motorisation

91 % des ménages de la CCLL sont motorisés et 48 % sont multi-motorisés.

Une **motorisation plus importante sur la frange nord-ouest** du territoire notamment sur la vallée basse de la Loue avec un taux situé à 2 à Brères, Palantine, Rennes-sur-Loue, Chay, Charnay.

Part des ménages possédant

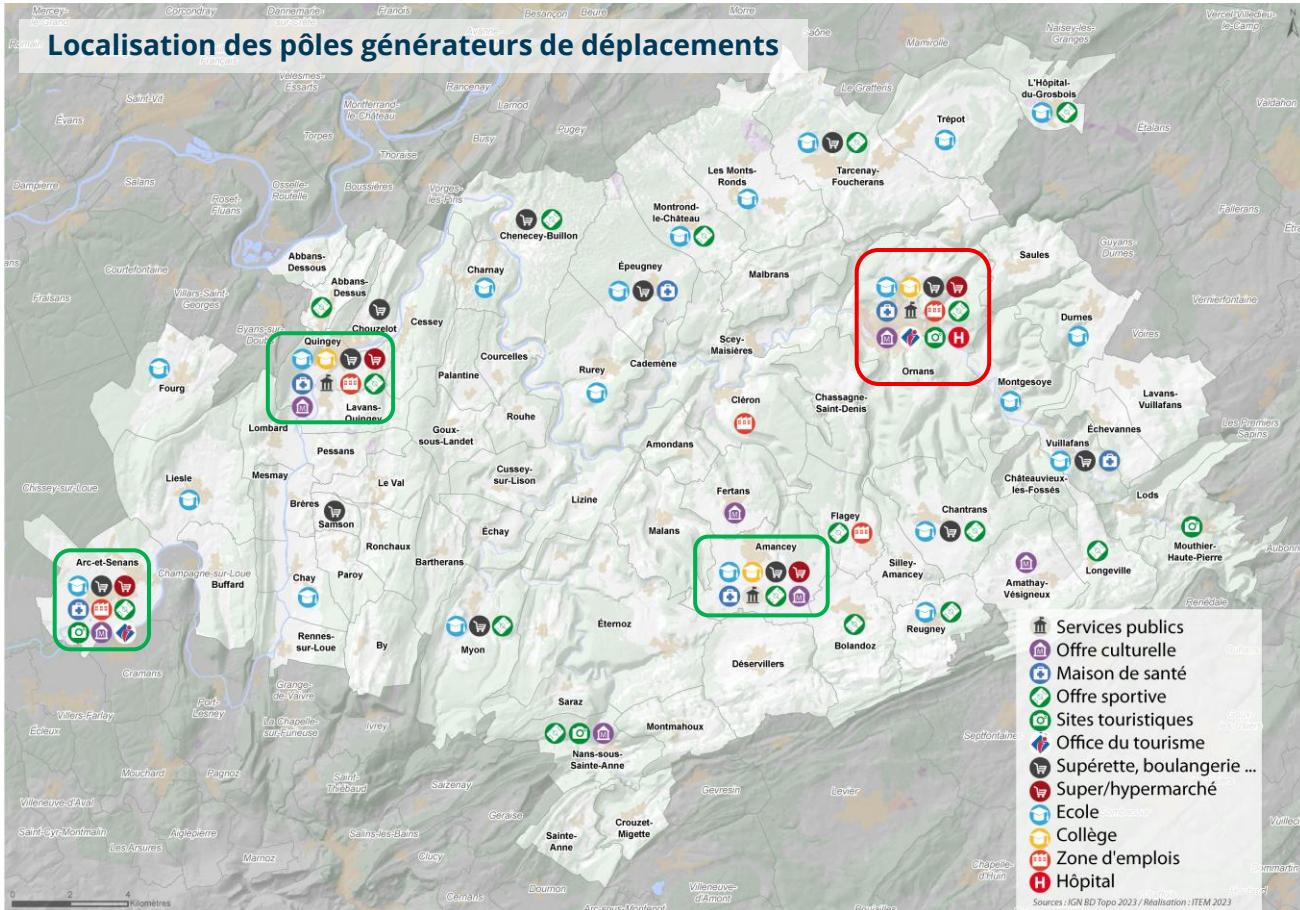


ECPI	Taux de motorisation
CCLL	1,46
CCPHD	1,49
GBM	1,14

- Ménages sans voiture
- 1 voiture
- 2 voitures
- 3 voitures ou plus

L'organisation du territoire

une concentration des services située dans 4 pôles



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

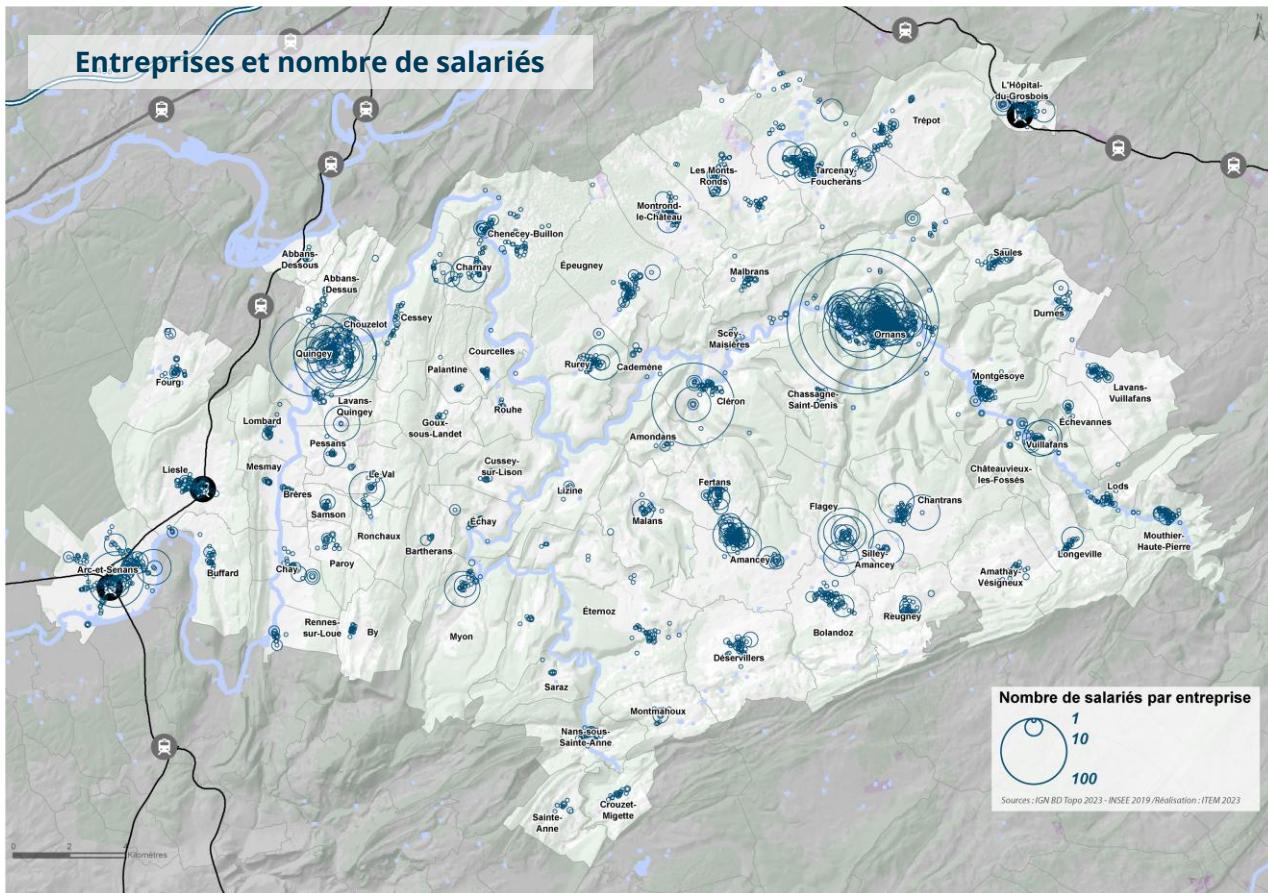
3 pôles intermédiaires :
Amancey, Arc-et-Senans et Quingey proposant une offre de services moins concentrée et moins diversifiée

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.

L'organisation du territoire

une forte représentation des TPE mais de grandes entreprises situées le long de la Loue



4 990 entreprises sont recensées sur la CCLL (fichier SIRENE).

Avec 52 établissements, les entreprises de plus de 20 salariés représentent seulement 1% des entreprises du territoire.

Sur le territoire, 6 entreprises ont plus de 100 salariés :

- ▶ 1 à Cléron (Perrin Vermot) ;
- ▶ 2 à Quingey (Peugeot Saveurs et Etablissement de Santé) ;
- ▶ 3 à Ornans (Alstom Transport, Guillain Emballages et Rivex).

Plus d'un tiers des entreprises (soit 1 697 entreprises) sont localisées à Ornans, Quingey, Arc-et-Senans et Tarcenay-Foucherans.

On note également une sous-représentation des entreprises dans la vallée du Lison.

L'attractivité touristique

une identité touristique marquée



Un territoire bénéficiant d'une forte attractivité touristique et de loisirs 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.



L'attractivité touristique

une offre d'hébergements localisée principalement le long de la Loue



11 hôtels

Des hôtels localisés principalement le long de la Loue :

- ▶ Dans la Haute-Vallée de la Loue : 3 hôtels à Ornans, 1 à Mouthier-Haute-Pierre et 1 à Lods ;
- ▶ Dans la basse vallée de la Loue avec 4 établissements ; 2 à Arc-et-Senans, 1 à Chenecey-Buillon et 1 à Quingey ;
- ▶ En dehors de la vallée de la Loue deux établissements situés à Amancey et Myon.

De nombreuses chambres d'hôtes viennent également compléter l'offre à la nuitée.



8 campings

Même constat pour les campings situés le long de la Loue :

- ▶ 6 campings dans la Haute-Vallée (2 à Ornans, Montgesoye, Mouthier-Haute-Pierre, Vuillafans et Lods) ;
- ▶ 2 dans la vallée Basse (Arc-et-Senans, Quingey).



7,8 % des résidences secondaires sur la CCLL

Des parts de logements secondaires observées

- ▶ Dans la Haute-Vallée de la Loue à Châteauvieux-les-Fossés (38,6 %), Lods (25,9 %), Mouthier-Haute-Pierre (24,9 %) ;
- ▶ Dans la vallée du Lison à Nans-sous-Sainte-Anne (26,2 %), Sarah (34,5 %) ;
- ▶ Dans d'autres communes rurales telles que Echay (25,8 %) et Mesmay (22,7 %).

Une offre de services et d'équipements localisée le long de la Loue, le développement de produits et de services autour du vélo permettront d'accroître le cyclotourisme sur le territoire (aujourd'hui faiblement pratiqué).

1.2

Les pratiques de déplacement

Mieux connaître les pratiques de déplacements de la population c'est mieux agir demain pour une mobilité durable

Pour les trajets pendulaires, que ce soit pour les actifs ou les scolaires, les lieux de destinations, les pratiques modales actuelles doivent être analysées afin de dégager des enjeux, qui seront traduits en mesures dans le plan d'actions afin de favoriser la transition de l'automobile vers d'autres modes.

Pour les autres motifs de déplacements, les aires de chalandises autour des différentes polarités doivent être déterminées afin d'offrir des stratégies de déplacements adaptées aux besoins de la population.

La mobilité en France – données de cadrage

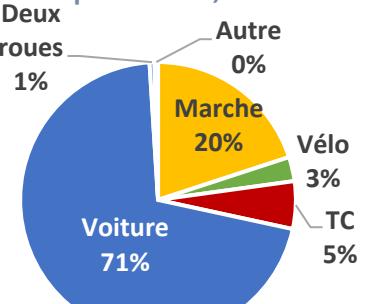
La CCLL étant dans l'aire d'attraction du Grand Besançon Métropole (métropole de 196 278 habitants), les résultats ont retranscrit les pratiques de mobilité dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 habitants. Ces résultats sont issus de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 (SDES, INSEE 2018-2019).

Données globales dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 hab.

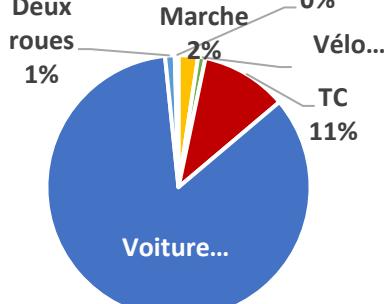
- ▶ **3,1** : nombre de déplacements par personne et par jour
- ▶ **15,5 %** : taux d'immobilité un jour de semaine (part des personnes ne se déplaçant pas) / 16,5 % dans les QPV
- ▶ **8,8 km** : distance moyenne d'un déplacement / 29 % font moins de 2 km et 55 % moins de 5 km
- ▶ **18 min 12 sec** : durée moyenne d'un déplacement / 25 % font moins de 5 min et 47 % moins de 10 min

Les modes utilisés dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 hab.

Répartition modale
(en nombre de déplacements)

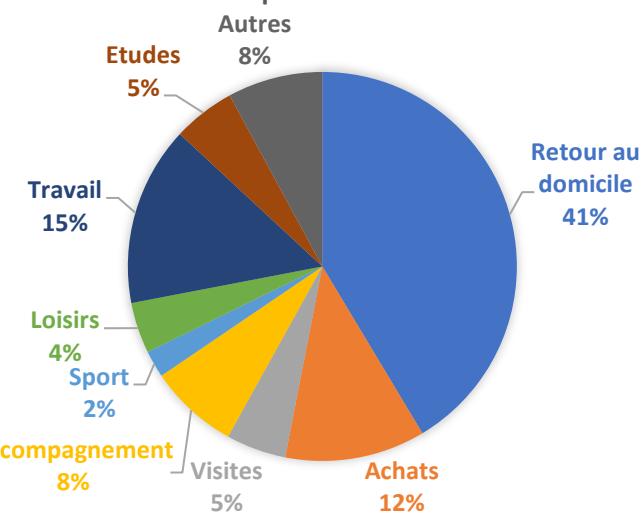


Répartition modale
(en voyageurs-km)



Motifs de déplacement (moyenne nationale)

Motifs de déplacement en semaine



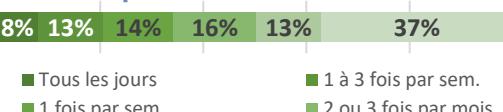
Equipement et usage du vélo (données nationales)

Un faible équipement des ménages

- ▶ 0,6 vélo par ménage en France
- ▶ 0,7 vélo dans les aires d'attraction de 50-200 000 hab.

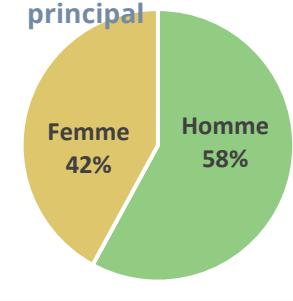
Une utilisation très occasionnelle dans les aires de 50-200 000 hab.

Fréquence d'utilisation du vélo



Un mode genre

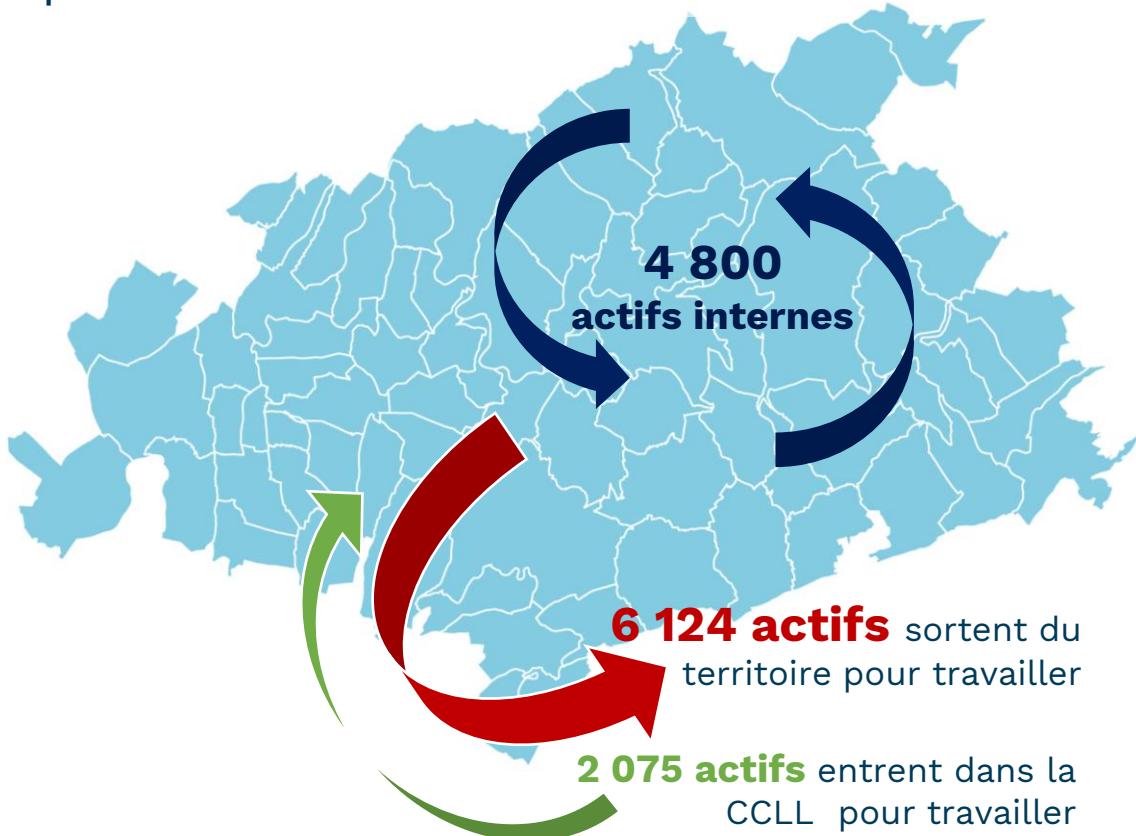
Genre de l'utilisateur principal



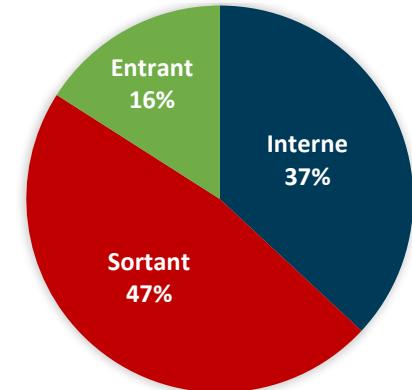
Organisation des trajets domicile travail

56% des actifs de la CCLL travaillent hors du territoire

Répartition des flux d'actifs en lien avec le territoire



Part des flux d'actifs en lien avec la CCLL



Un territoire déficitaire en termes de flux d'actifs.

Le territoire compte 10 924 actifs, pour 6 908 emplois. Un indice de concentration de l'emploi de 0,65 (emploi / actifs occupés) indique qu'une part des actifs est contrainte de trouver un emploi en dehors de la CCLL.

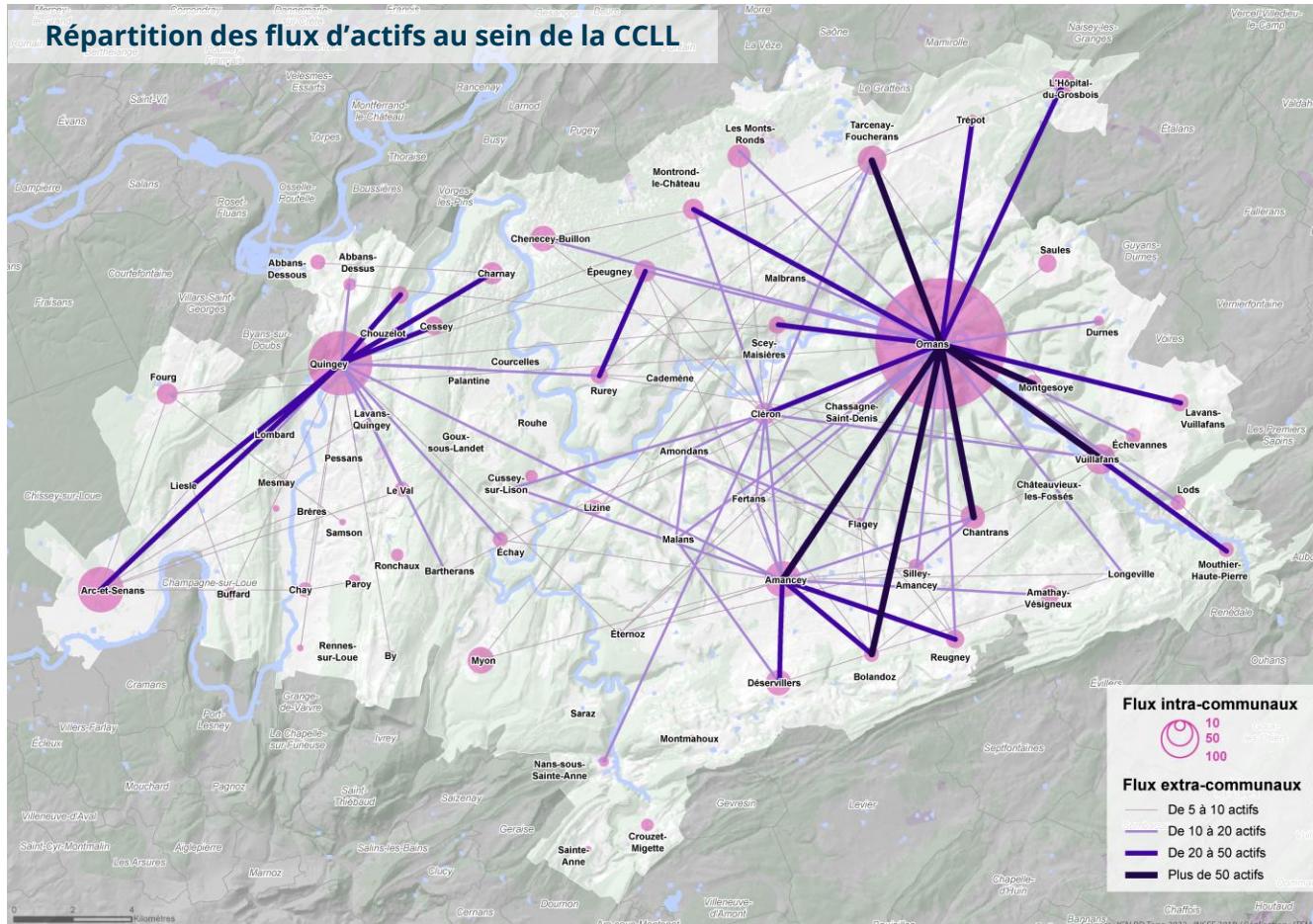
Au total, 4 800 actifs ont un emploi sur le territoire, soit 37 % des actifs en lien avec le territoire :

- ▶ 6 124 actifs résidant sur le territoire en sortent pour travailler, soit 56 % des actifs du territoire.
- ▶ En contrepartie, 2 075 actifs entrent (16 %) sur le territoire pour travailler.

Territoire	Flux interne	Flux sortant	Flux entrant
GBM	65 %	10 %	25 %
CCPHD	43 %	39 %	18 %
CCLL	37 %	47 %	16 %

Organisation des trajets domicile travail

des flux d'actifs polarisés par la commune d'Ornans



Pour rappel, 4 800 actifs résident et travaillent sur la CCLL.

Au total, 2 100 d'entre eux travaillent dans leur commune de résidence.

Les actifs « intra-communaux » représentent ainsi **44 % des actifs internes**, et **19 % des actifs du territoire** (interne + sortant).

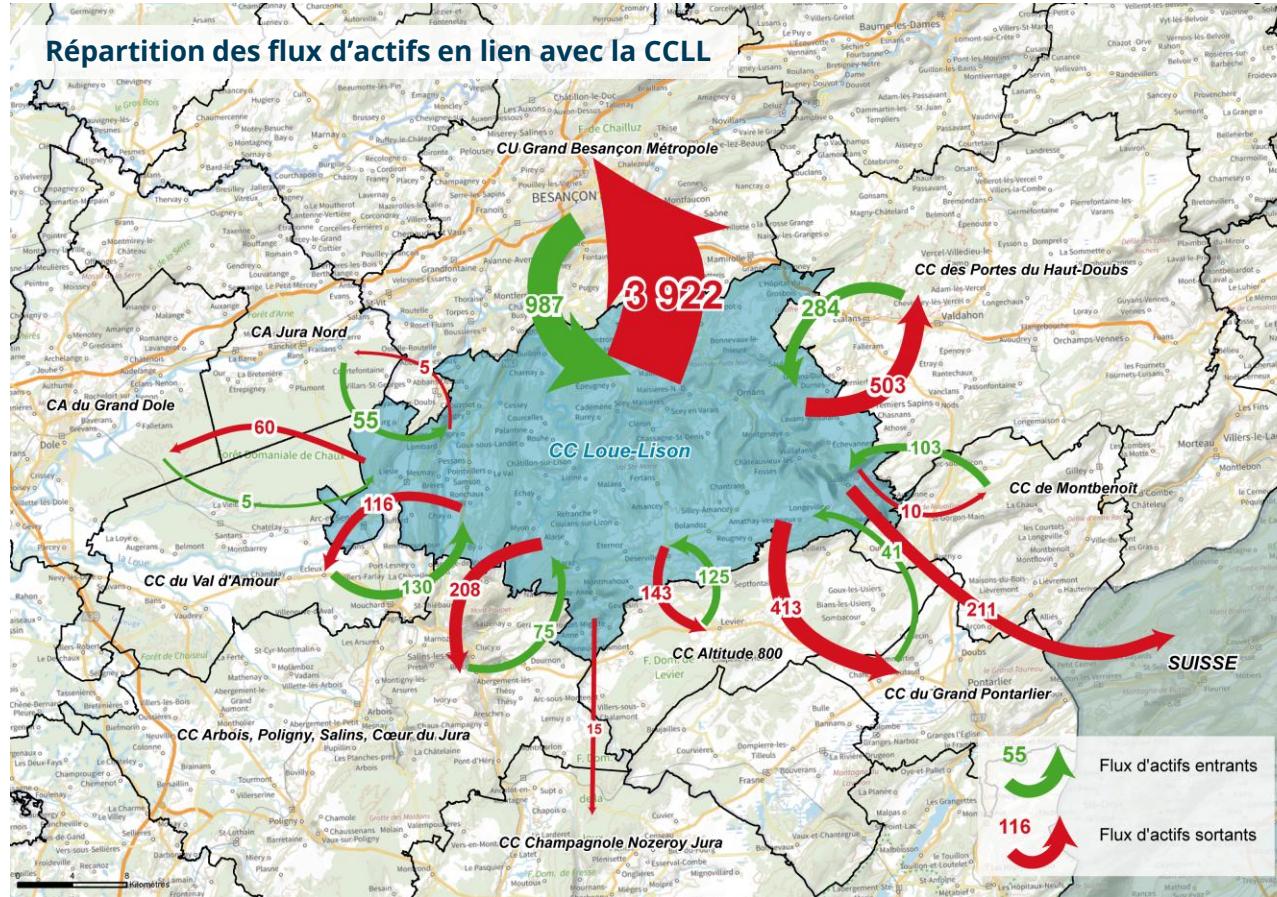
Flux intra-communal des pôles	Nombre de flux
Ornans	902
Quingey	263
Arc-et-Senans	140
Amancey	92
Tarcenay-Foucherans	65

La commune d'Ornans est la plus attractive pour les actifs internes:

- ▶ 902 actifs travaillent et habitent à Ornans soit 18% des actifs internes ou 43% des flux internes intra-communales ;
- ▶ 753 actifs vont y travailler représentant 28% des flux internes intercommunaux.

Organisation des trajets domicile travail

des flux d'actifs en lien direct avec GBM



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

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

Organisation des trajets domicile travail

les flux d'actifs en direction de la Suisse

Une part non négligeable de frontaliers malgré la distance :

Le nombre de travailleurs Suisse dans le département du Doubs s'élève à 10 %. Avec l'augmentation du prix de l'immobilier sur les secteurs limitrophes à la Suisse (Pontarlier, Morteau, Valdahon ..), les frontaliers s'éloignent de plus en plus de leur lieu de travail.

Une distance de 55 km avec la frontière (Jougne) pour les communes les plus proches de la CCLL. En 2019, ils sont **211 habitants du territoire à aller travailler en Suisse**.

La répartition des flux frontaliers par commune :

Les communes d'Ornans et Déservillers sont les deux communes les plus concernées par ce phénomène.

Commune de résidence	Flux	Commune de résidence	Flux
Ornans	24,9	Amancey	5,2
Déservillers	20,1	Chantrans	5,1
Vuillafans	15,5	Lavans-Vuillafans	5,1
Éternoz	15,3	Longeville	5,1
Amathay-Vésigneux	15	Montgesoye	5,1
Reugney	15	Arc-et-Senans	5
Crouzet-Migette	14,7	Durnes	5
Épeugney	10,3	Liesle	5
Les Monts-Ronds	10	Saules	5
L'Hôpital-du-Grosbois	10	Lombard	4,9
Fertans	9,4	Montmahoux	4,8
Mouthier-Haute-Pierre	5,3		

Organisation des trajets domicile travail

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

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 (2,5 %) similaire à celle de l'intercommunalité voisine de la CC Portes du Hauts-Doubs.

Un réflex automobile même sur de courtes distances

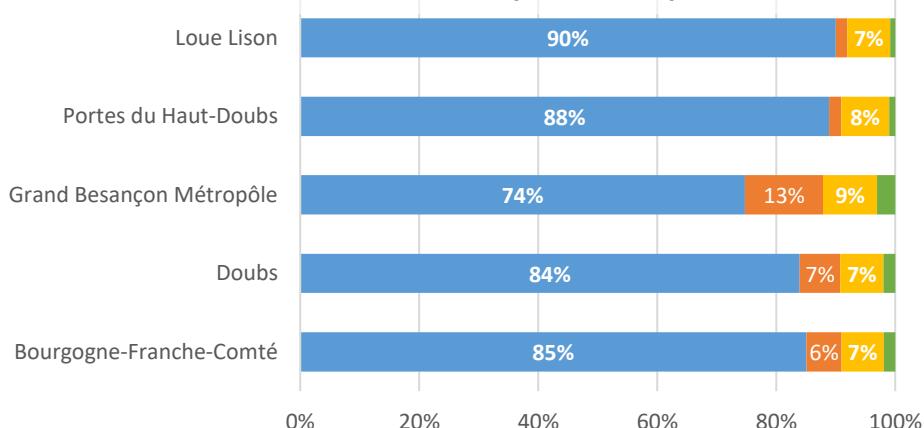
A l'échelle intra-communale, **la voiture reste le moyen de transport utilisé à hauteur de 67 %**.

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

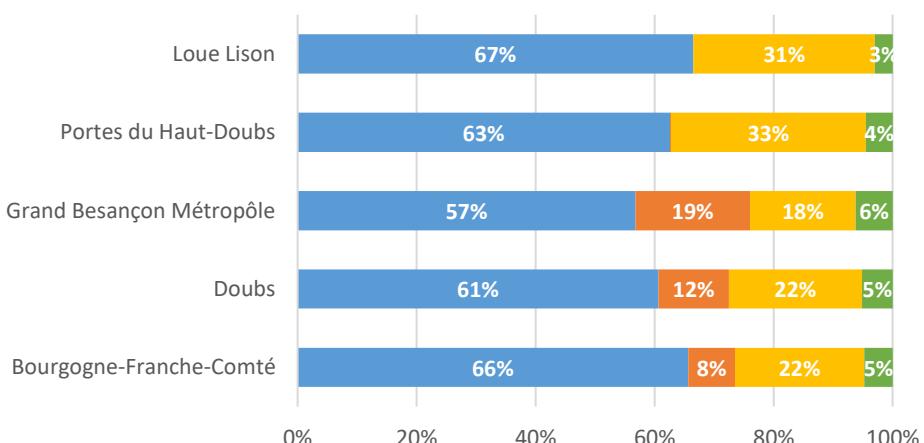
- ▶ 31 % pour la marche à pied et 2 % pour la pratique cyclable ;
- ▶ Quant aux transports collectifs, leur niveau d'utilisation est nulle puisqu'aucune offre de transport en commun n'existe à l'échelle communale ;
- ▶ Des pratiques modales similaires au territoire de la CCPHD.

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

Parts modales des actifs de la CCLL (INSEE 2019)

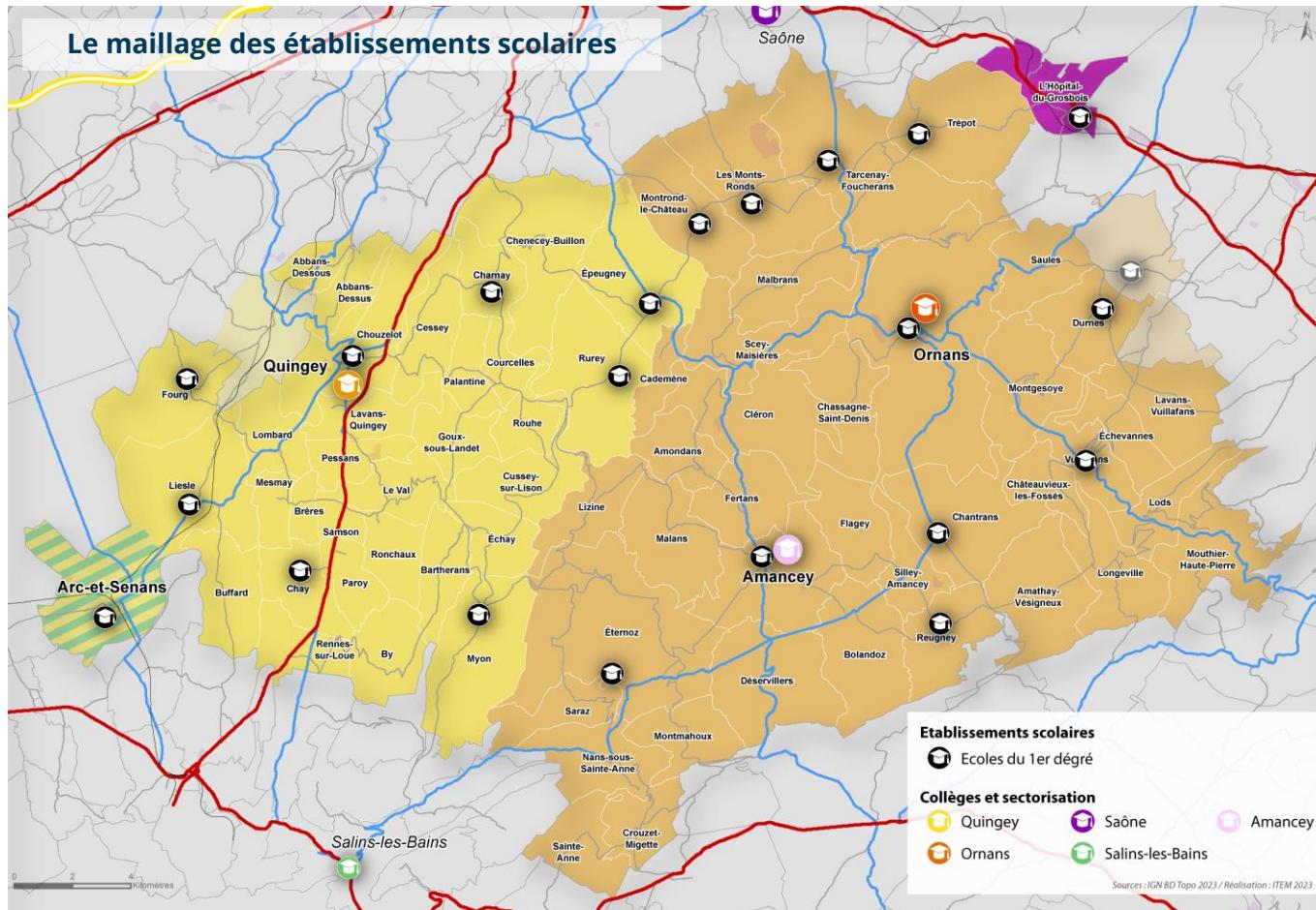


Parts modales intra-communales des actifs de la CCLL (INSEE 2019)



Organisation des trajets des scolaires

Un territoire bien pourvu en établissements scolaires



Aucun lycée n'est présent sur le territoire, les élèves sont affectés majoritairement dans les établissements situés à Besançon.

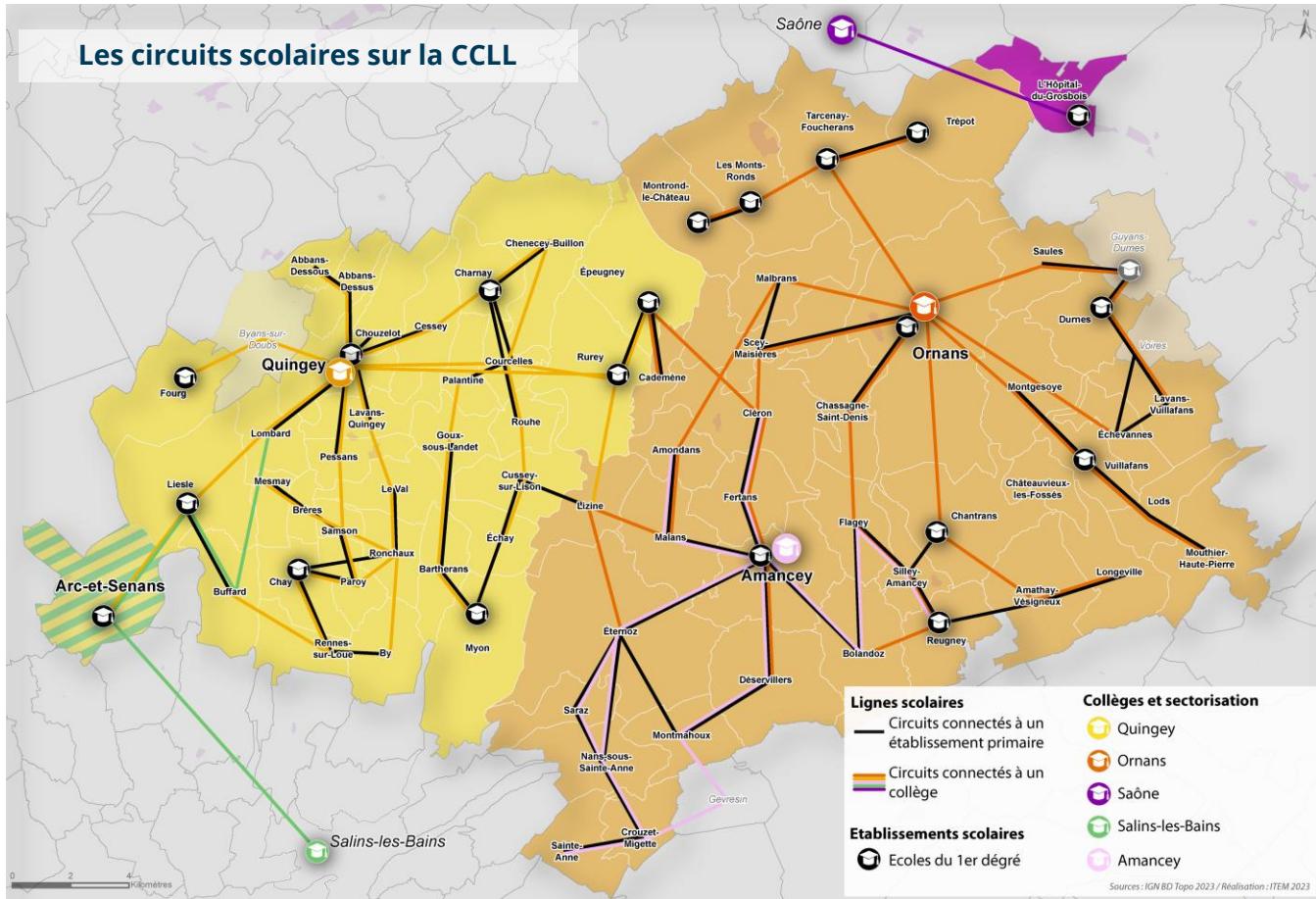
Un maillage scolaire structuré sur le territoire de la façon suivante :

- ▶ 21 communes disposent d'au moins une école élémentaire et/ou primaire.
- ▶ Quatre collèges, dont 2 qui maillent en quasi-totalité le territoire :
 - 1 Collège Privé Sacré Cœur à Amancey ;
 - 1 Collège Public Felix Gaffiot, à Quingey ;
 - 2 Collèges : un public Pierre-Vernier, et un privé Sainte-Marie à Ornans ;

A l'exception de L'Hôpital-du-Grosbois et partiellement d'Arc-et-Senans, tous les collégiens se rendent aux collèges sur le territoire.

Organisation des trajets des scolaires

les circuits des lignes scolaires



Les circuits scolaires sont assurés par le réseau de transport interurbain routier, Mobigo, de la région Bourgogne-Franche-Comté. Ils permettent de transporter les élèves vers leur établissement scolaire.

La logique des lignes scolaires primaires suit globalement la sectorisation des collèges. A l'exception de quelques communes qui connaissent l'effet frontière de la sectorisation.

La bonne répartition de l'offre scolaire limite les grandes distances et permet, pour le plus grand nombre, **une mobilité de proximité**.

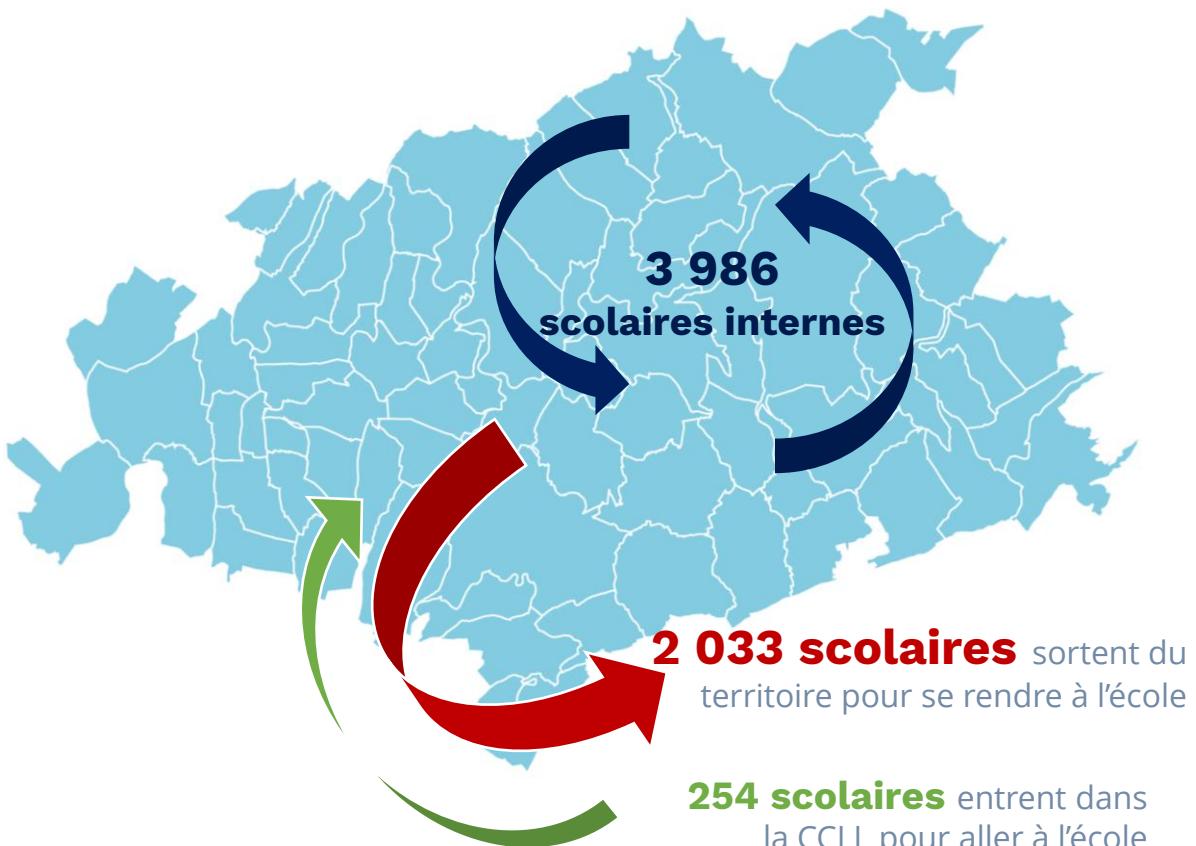
A l'inverse, la situation de la CCLL est moins évidente pour les lycées et l'enseignement supérieur, les étudiants seront obligés de se rendre dans des villes de rang supérieur (Besançon, Pontarlier, Dôle ...) et donc d'augmenter les distances de déplacement.

Les déplacements scolaires constituent un élément important de l'organisation de la mobilité sur le territoire. Etant non motorisés, ils dépendent directement de l'offre de mobilité en TC, des lignes scolaires et des modes doux présents sur le territoire.

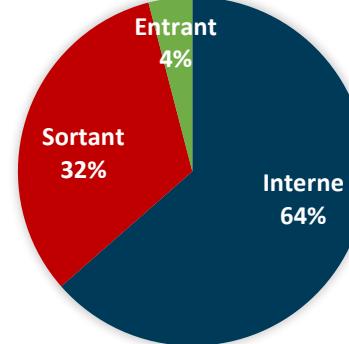
Organisation des trajets des scolaires

des flux scolaires majoritairement internes à la CCLL

Répartition des flux scolaires en lien avec le territoire



Répartition des flux scolaires en lien avec le territoire



©INSEE 2019

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.

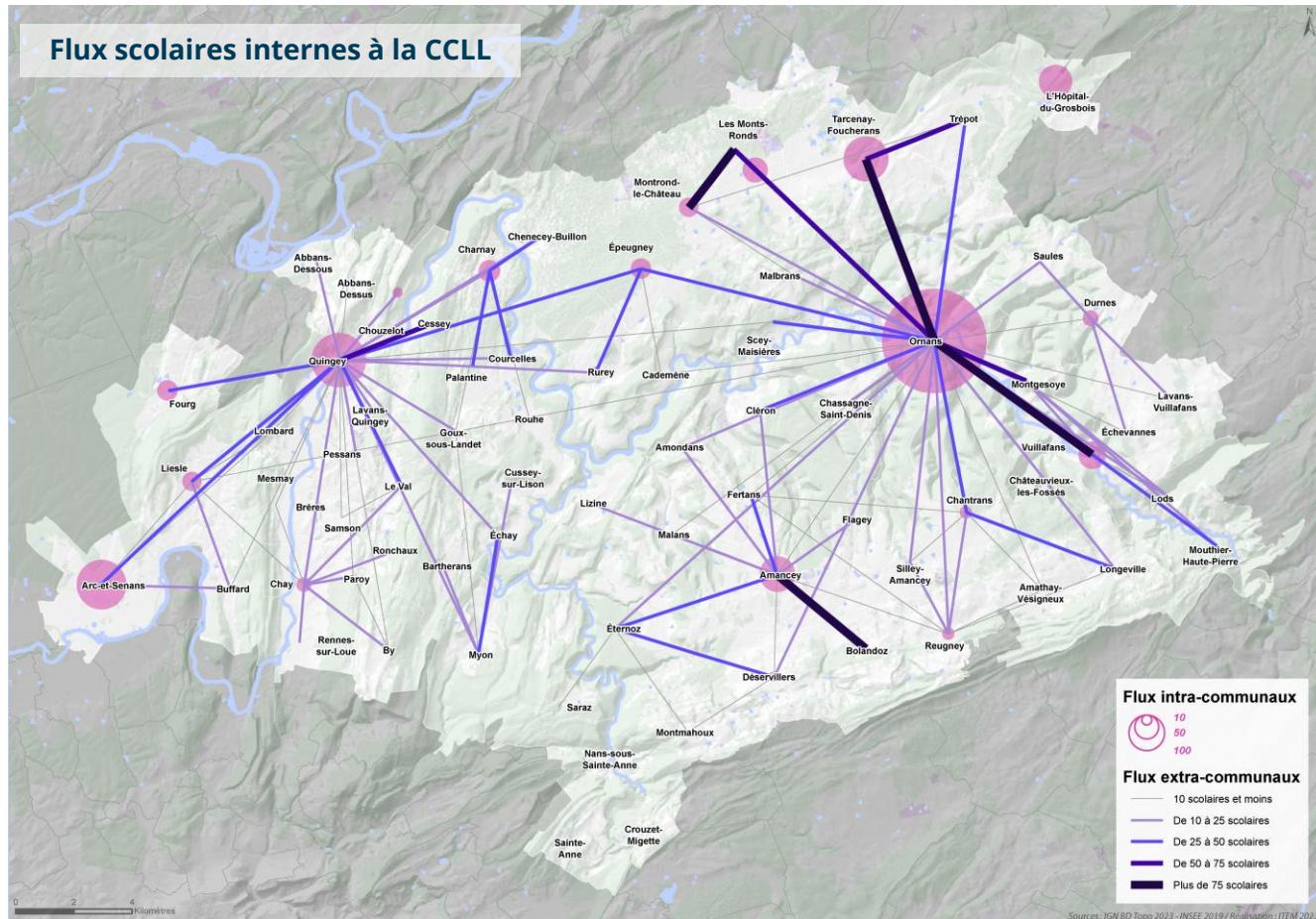
Seuls **254 scolaires entrent sur la CCLL pour étudier**, soit 11% des flux scolaires en lien avec le territoire.

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



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

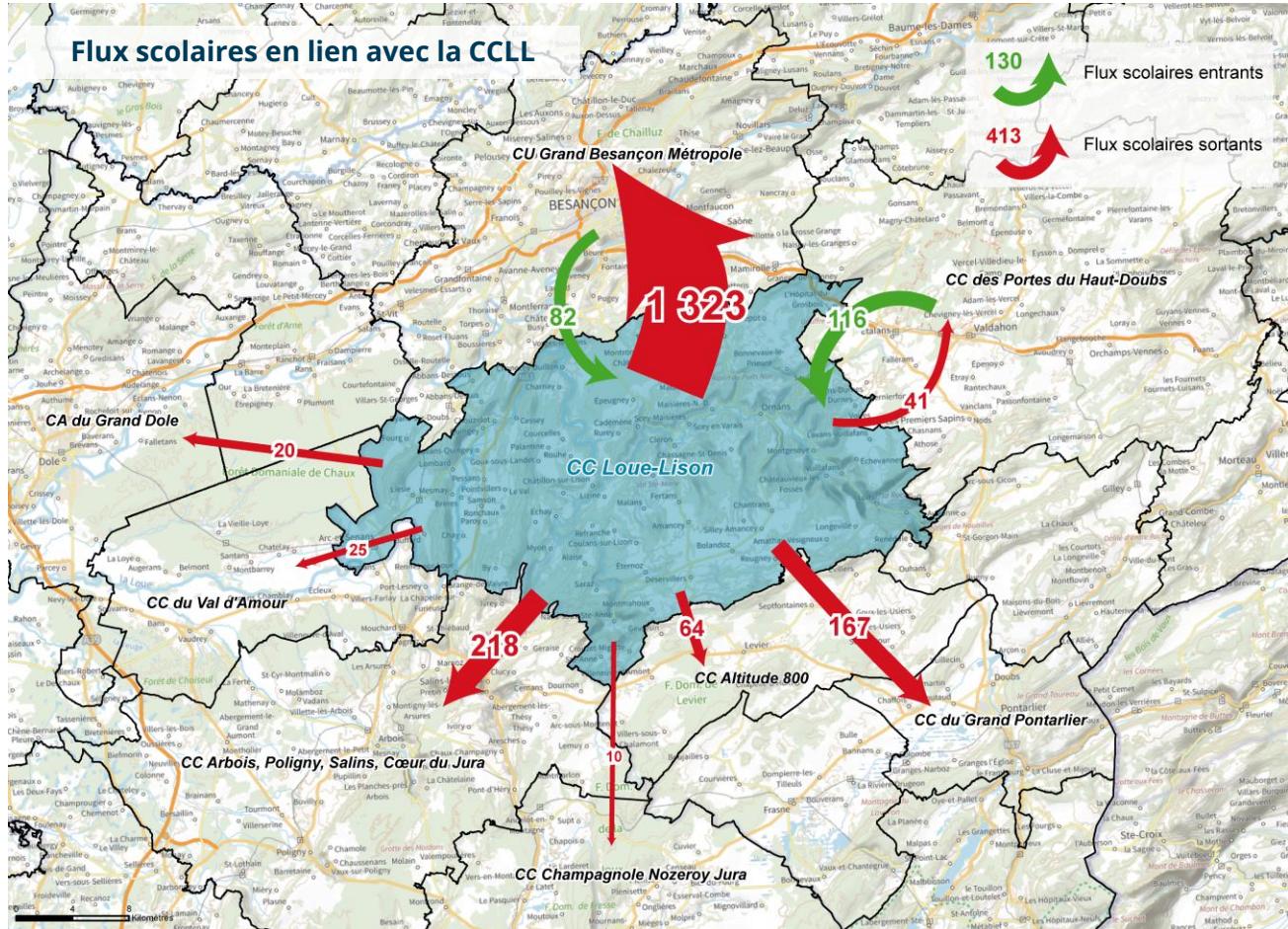
- Dont notamment, 645 scolaires à Ornans, 209 à Quingey, 178 à Arc-et-Senans.

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



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



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

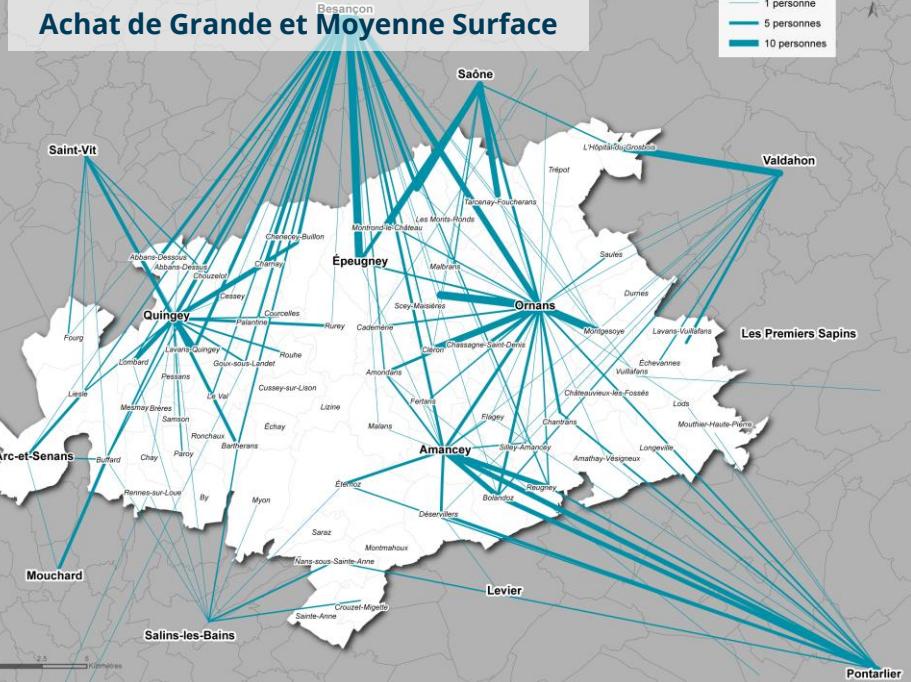
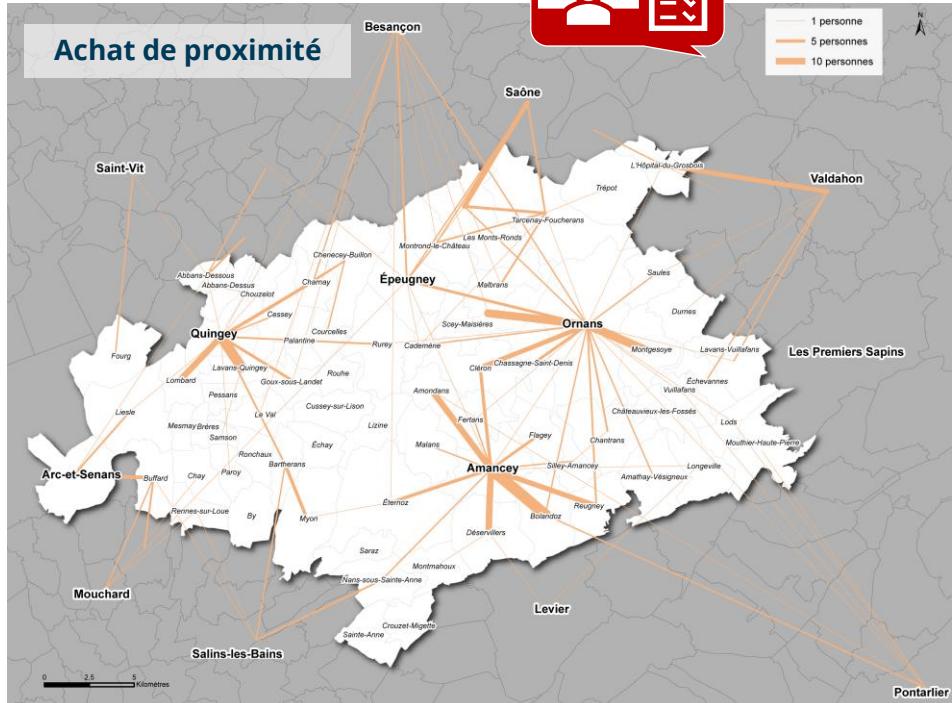


Loisirs / Sport / Culture

- Besançon
- Ornans
- Amancey, Pontarlier, Quingey

Les pratiques de déplacements des habitants

les bassins de vie pour les achats de proximité et en grande et moyenne surface



Des distances limitées pour les achats de proximité :

Amancey (19%), Quingey (17%) et Ornans (21%) constituent un tissu de commerces et services de proximité intéressant et permet donc de limiter les distances de déplacements des répondants.

Des distances logiquement plus lointaines pour les déplacements en direction des grandes surfaces :

Si à l'échelle intercommunale, **Amancey (8%), Quingey (14%) et Ornans (19%)** sont toujours des destinations privilégiées, d'autres logiques se dessinent pour ce motif, Besançon (22%), Saône (10%), Valdahon (6%) et Pontarlier (9%) sont également citées. Ces déplacements peuvent s'organiser en fonction du lieu de travail.

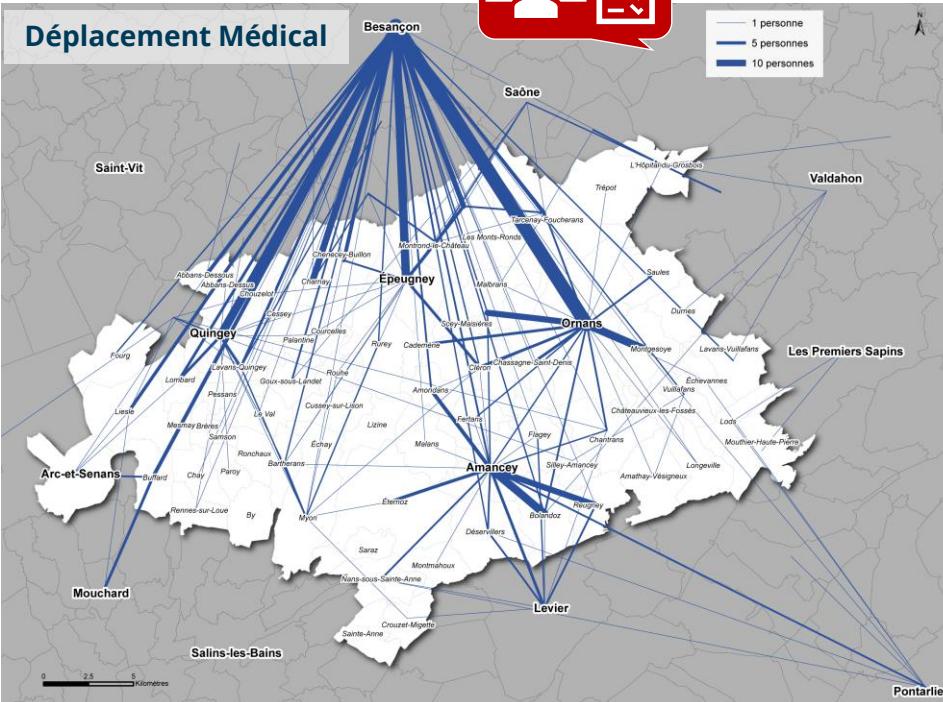


Les pratiques de déplacements des habitants

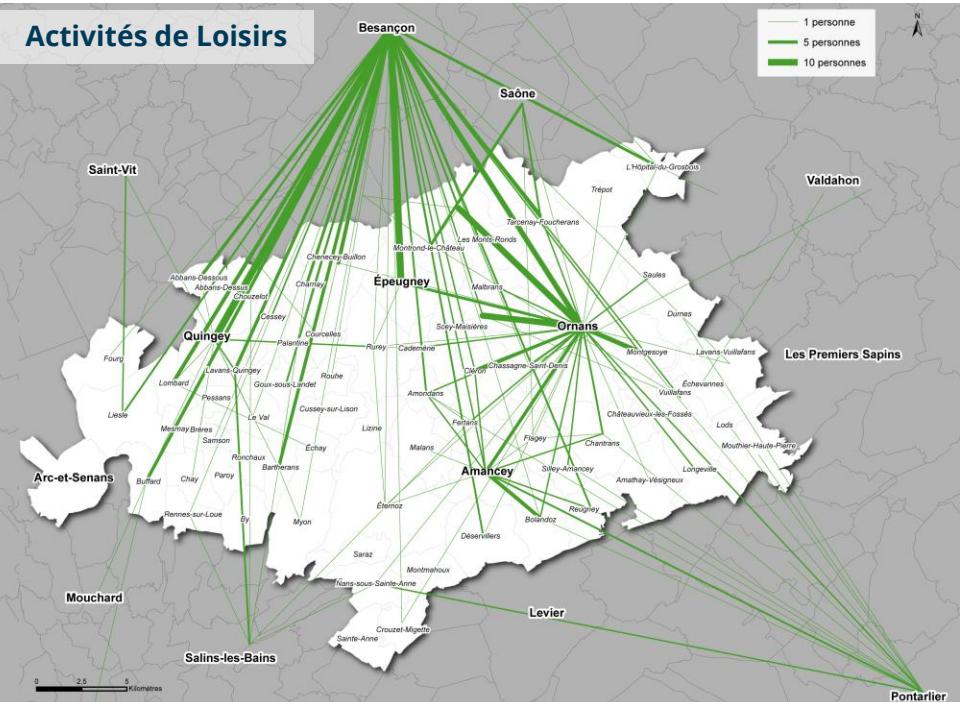
les bassins de vie pour la santé et les loisirs



Déplacement Médical



Activités de Loisirs



Des logiques de déplacements similaires entre le motif « médical » et « activités de loisirs » :

Besançon (40%), Ornans (19%) et Amancey (10%) sont les principales destinations citées. Pontarlier (4%) et Quingey (4%) apparaissent comme des secteurs secondaires.



Des logiques de déplacements à prendre en compte pour améliorer,
organiser la mobilité de demain sur la CCLL.

Les pratiques de déplacements des habitants

les modes utilisés dans leurs trajets selon les motifs de déplacements



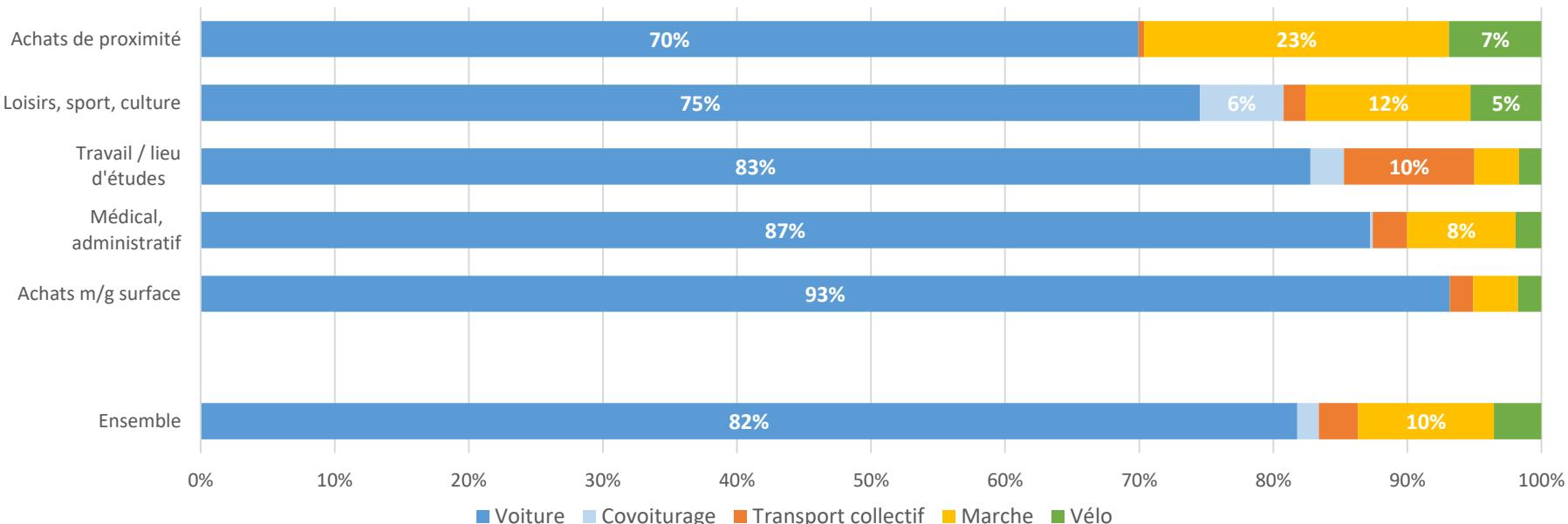
Il a été demandé aux répondants du questionnaire de préciser leurs modes de déplacement en fonction de différents motifs.

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

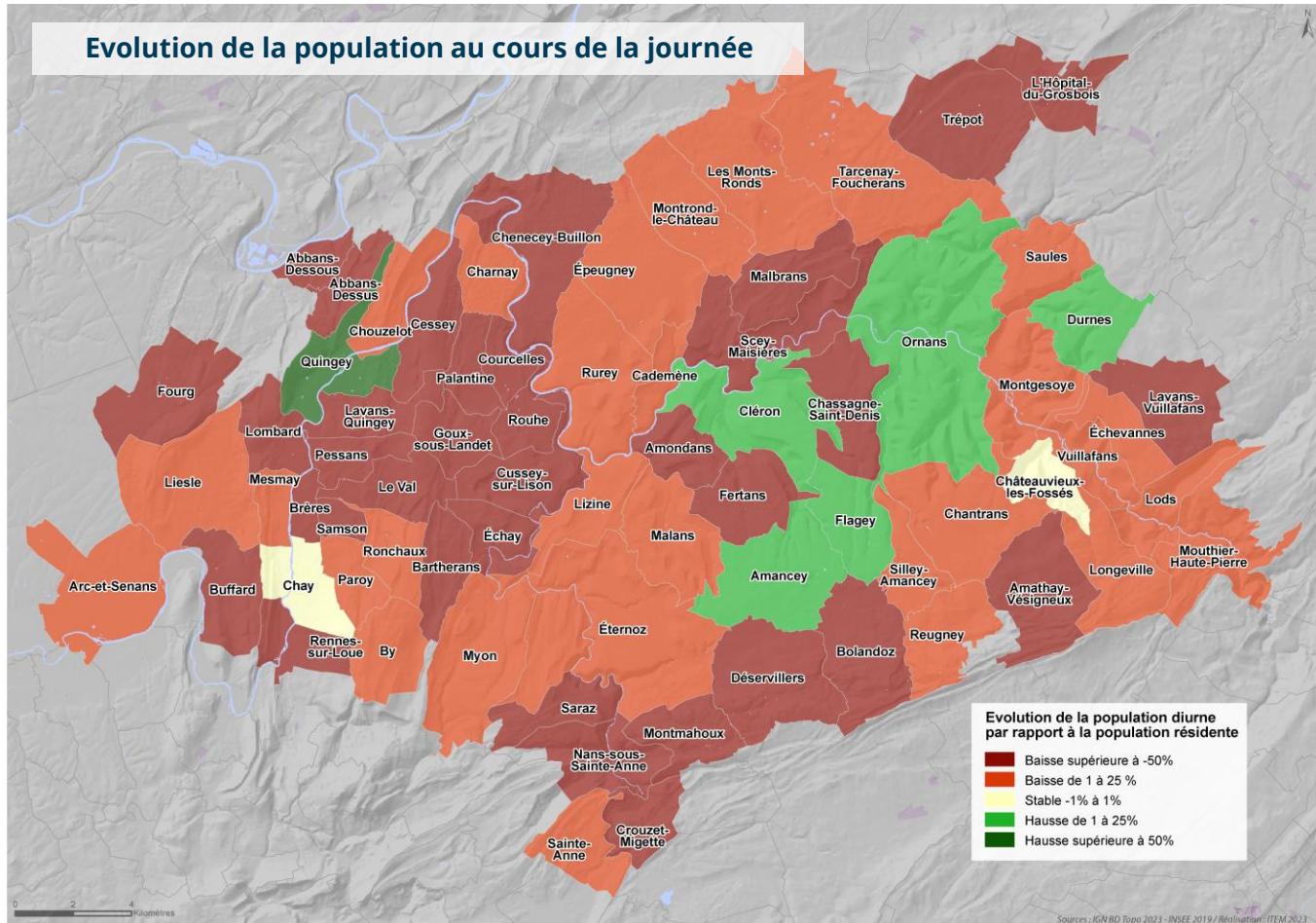
Pour des achats de proximité, le maillage des commerces au sein des communes limite le recours à l'automobile (70 %) au profit de la marche (23 %) et du vélo (7 %). Même constat pour les déplacements liés aux loisirs/sport et culture, la présence d'équipements permet un recours intéressant aux modes 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 grande surface sont les motifs où l'automobile reste prépondérant (>83 %).

Parts modales selon les motifs déclarés par les répondants



Bilan démographique en période diurne sur la CCLL



Un rythme de flux à prendre en compte dans l'organisation et dans le dimensionnement de l'offre de mobilité à développer sur le territoire.

La **population diurne** permet de mesurer la population, ici les actifs (flux entrants et sortants) et scolaires (flux entrants et sortants) pendant la journée.

Une perte de population observée à l'échelle de l'intercommunalité

En cumulant les différentiels d'actifs et de scolaires, la **perte de population diurne sur la CCLL représente 23 % de la population totale**. Certaines communes perdent la quasi-totalité de leur population comme Saraz, Palantine et Goux-sous-Landet.

A l'inverse, 6 communes voient leur population augmenter en journée : Quingey (+55 %), Durnes (+ 42 %), Amancey (+36 %), Cléron (+32 %), Ornans (+26 %) et Flagey (+5 %).



Un déplacement s'appuie sur une infrastructure, une offre de services qu'il convient de connaître

2.

Les offres de mobilité et la réponse aux besoins

- ▶ **Les infrastructures**, qu'elles soient pour un déplacement automobile (le réseau routier), pour un déplacement en vélo (les aménagements cyclables) ou en lien avec l'offre de transports (les gares notamment) doivent être analysées pour connaître les potentialités de chacune.
- ▶ **Les offres de services**, que ce soit au niveau des transports collectifs mais également autour de la pratique cyclable, du développement du covoiturage et de l'électrification possible du parc automobile des ménages de la CCLL, il est nécessaire de disposer de l'information sur les niveaux de services offerts à la population.

2.1

Le réseau viaire et la circulation

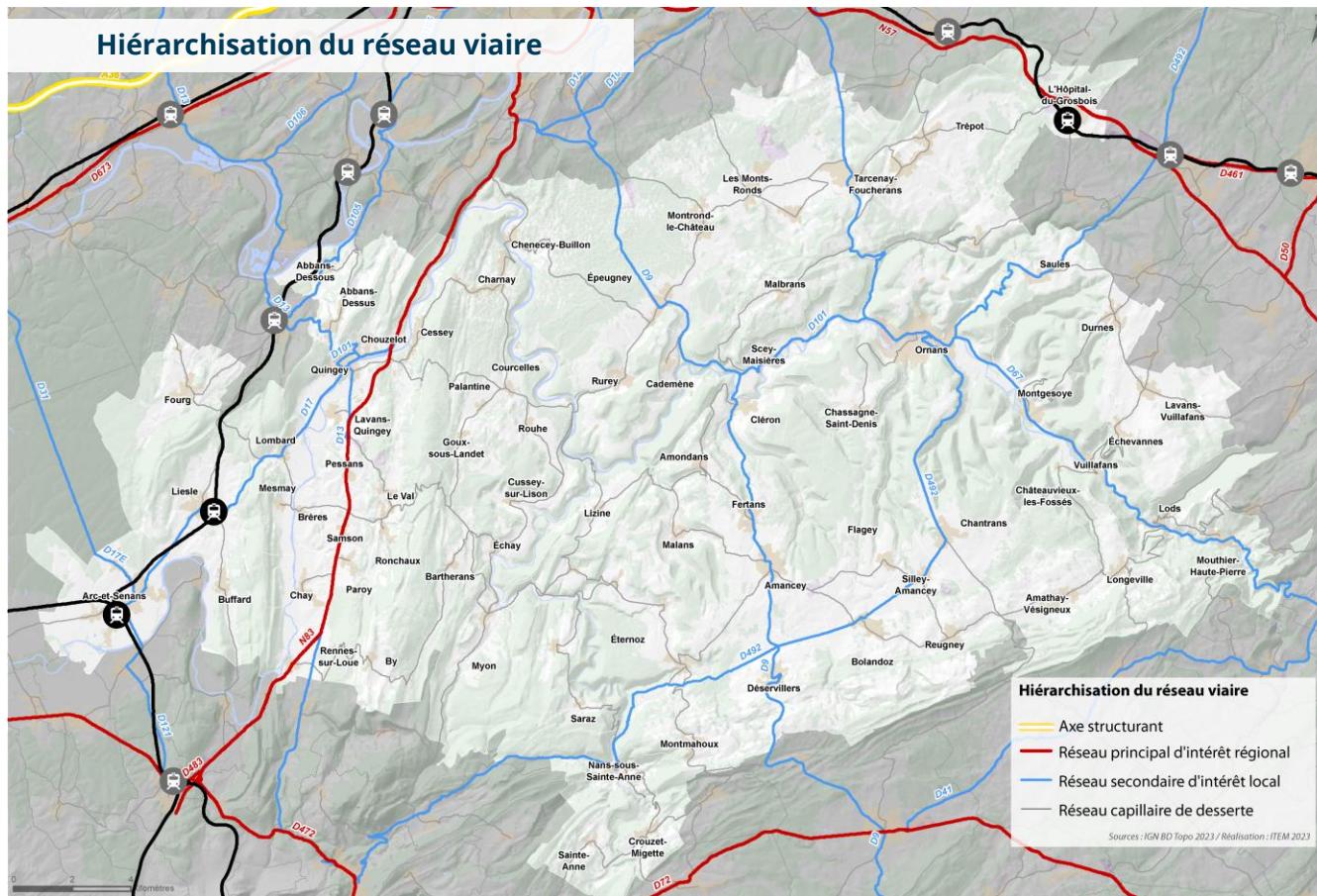
Le réseau viaire est le support de tous les déplacements routiers (*automobiles, modes actifs dans la plupart des cas, transports collectifs autres que ferroviaires*) ainsi, **l'organisation et l'utilisation des routes est un préalable à toutes actions de développement d'offres alternatives à l'automobile.**

L'organisation du réseau viaire : plus le maillage routier est fin, plus les distances à parcourir notamment en modes actifs seront courtes et donc plus favorable au développement des modes actifs.

Le trafic et l'accidentologie, sont des éléments à prendre en compte pour pouvoir qualifier le réseau routier. Le trafic est important pour organiser le covoiturage que ce soit vis-à-vis des aires de rencontre ou du potentiel de covoitureurs. L'intensité du trafic et l'accidentologie sont eux à observer pour le développement de la pratique cyclable qui peut être privilégié sur les axes où une cohabitation modale est possible.

Organisation du réseau viaire

Une absence de liaison ouest/est structurante



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

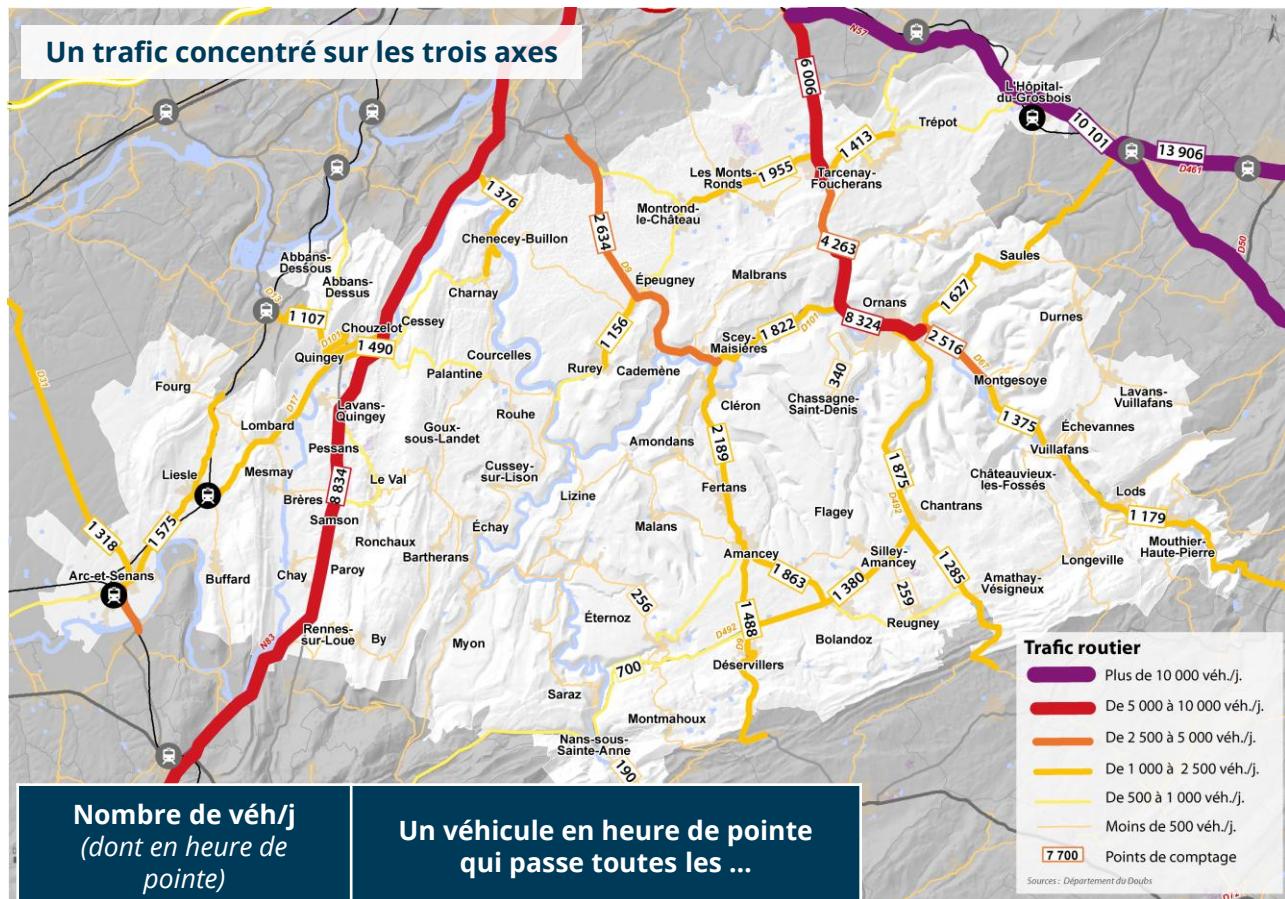
- ▶ Deux axes nationaux permettant la connexion aux pôles externes :
La N83 structurante sur la frange ouest du territoire en direction de Besançon, Poligny.
La N57 au nord-est traversant une seule commune de la CCLL en direction de Besançon ou Pontarlier.
- ▶ Des axes secondaires (D13, D17, D9, D67 ...) 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



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.

L'accidentologie

une concentration des accidents le long des axes structurants

L'accidentologie est orientée à la baisse sur la CCLL

Une stabilisation du nombre d'accidents est observée entre 2015 et 2018. On observe une baisse plus importante depuis 2019 avec 0,5 % d'accidents en moins.

Au total, **58 accidents sont recensés** sur le territoire entre 2015 et 2019 impliquant 131 accidentés, soit une moyenne de 2,3 personnes par accident. La **quasi-majorité (91 %) des accidents sont graves** (tué et/ou blessé hospitalisé) avec 62 accidentés hospitalisés et 8 tués. Les cycles sont impliqués dans 4 accidents entre 2015 et 2019 comptabilisant **3 blessés hospitalisés et un blessé léger**.

Pas de véritables points noirs en termes de localisation des accidents, mais quelques zones concentrant plusieurs accidents telles que la N83 ou même la commune d'Ornans.

Accidentologie 2015-2019 - fichier BAAC 2019		
	CCLL	Doubs
Nombre d'accidents Moyenne	58 4,56/10k hab.	1 570 5,82/10k hab.
Nombre de tués Moyenne	8 3,15/10k hab.	165 3,05 / 10k hab.
Nombre d'hospitalisés Moyenne/an	62 4,88 / 10k hab.	1 004 3,72/ 10k hab.

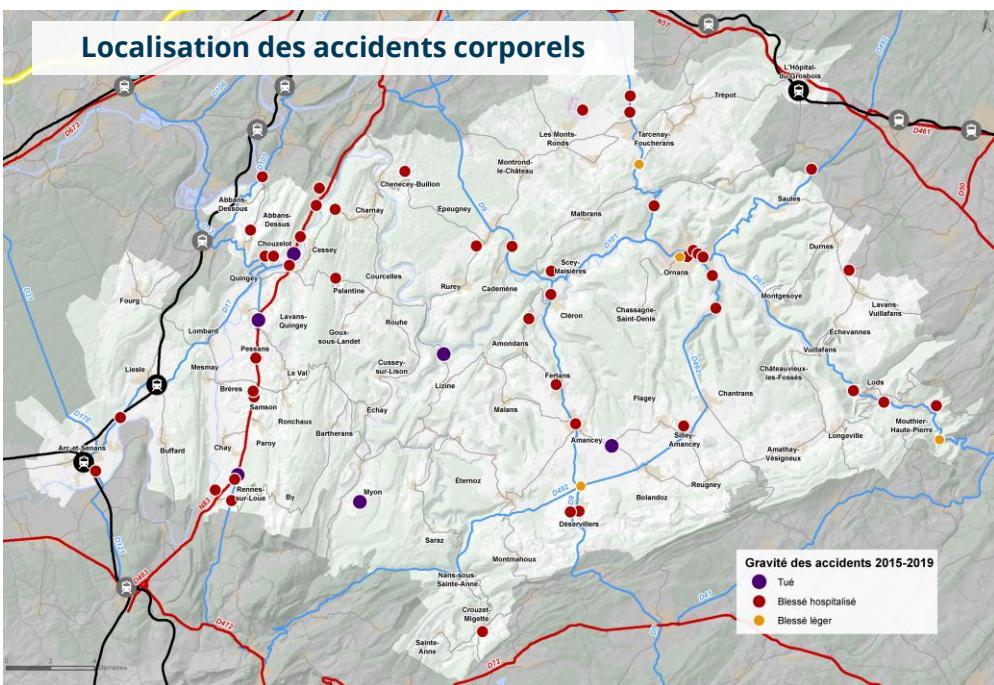
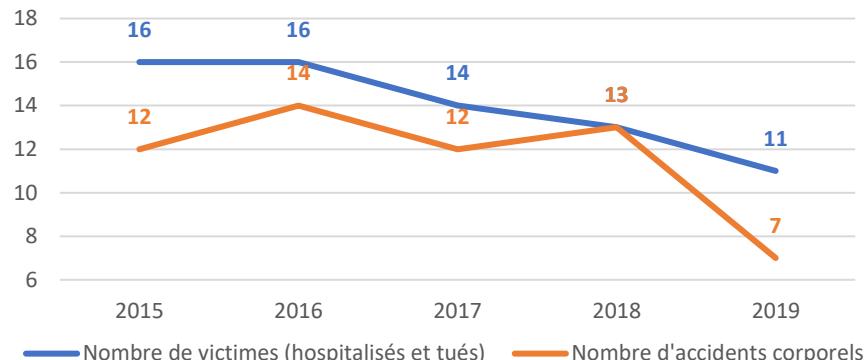
Source des données

Fichier BAAC administré par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière qui répertorie et décrit les accidents corporels de la circulation.

Définitions :

- Accident corporel : accident sur voie publique provoquant une victime ayant nécessité des soins médicaux (même mineurs).
- Tué : victime décédée dans les 30 jours qui suivent l'accident.
- Blessé hospitalisé : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24h.

Evolution des accidents corporels



2.2

Le stationnement

Le stationnement est un levier en termes de report modal pour faciliter l'usage des modes alternatifs à l'automobile. Mais sur un territoire comme la CPLL il doit plus être appréhendé dans une logique d'offre et d'optimisation des stationnements au sein des principales centralités

Les réglementations de stationnement, que ce soit payant ou limitée dans le temps ont toutes pour objectifs de favoriser la rotation des véhicules sur les secteurs où une concurrence importante s'observe. Il sera analysé si ces dispositifs sont en place sur la CPLL.

L'utilisation du stationnement, que ce soit au sein des Métropoles, des villes moyennes ou des villages, le stationnement illicite reste source de dangerosité pour les modes actifs notamment il conviendra d'observer la situation sur la CPLL.

Un stationnement réglementé à Quingey & Ornans

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



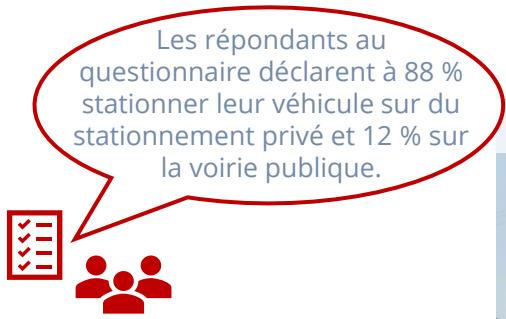
Place de la Mairie - Quingey

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

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.



Stationnement sur accotement - Bolandoz



Stationnement illicite - Amancey



Parking réglementé sur trottoir - Ornans



2.3

Les transports collectifs et intermodalité

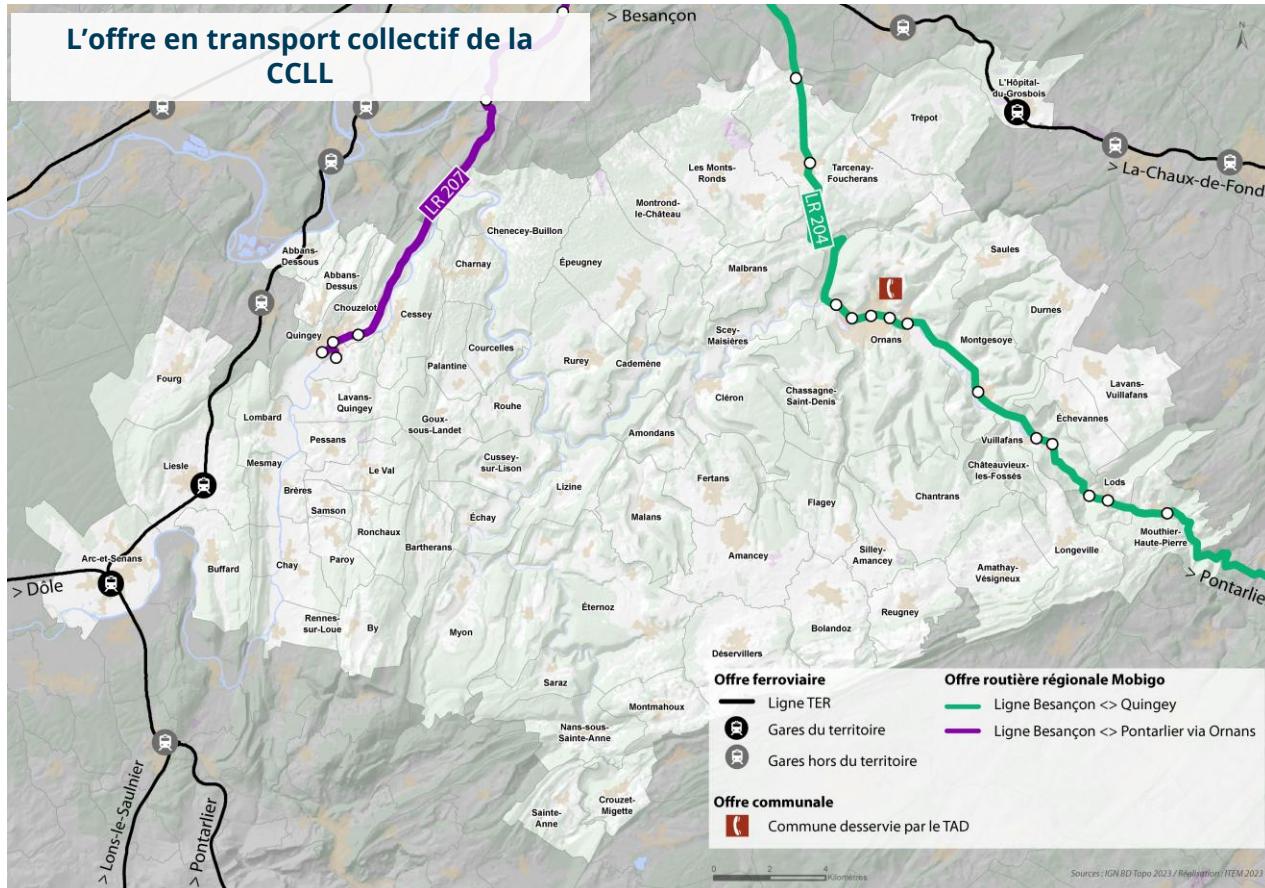
Les transports collectifs offrent à la population la possibilité de se déplacer à moindre frais pour rejoindre les polarités locales ou extérieures mais les différentes offres doivent être analysées sur :

L'organisation des réseaux de TC, quelle offre, sur quelle commune, pour quelle aire de chalandise ?

Sur la qualité de l'offre, que ce soit sur le nombre de services offerts, son amplitude de fonctionnement, sur l'organisation des lieux d'intermodalité (gare) et les différentes possibilités de rabattement.

Organisation de l'offre de TC

Une offre de transports collectifs aux franges du territoire



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

Une offre TER limitée, se situant aux portes du territoire

Une offre répondant partiellement aux besoins des habitants

La gare d'Arc-et-Senans est la gare du territoire où le nombre de services est le plus important. La ligne du Revermont répond aux besoins des actifs. Deux services sur le temps de la pause méridienne permettent de voyager à la demi-journée. La ligne Dôle-<> Pontarlier possède quant à elle l'offre la plus faible.

La desserte de la gare de l'Hôpital-du-Grosbois permet aux actifs d'effectuer leurs déplacement domicile-travail (horaires de bureau). L'offre est plus importante à destination de Besançon. On note également un nombre de services présent tout au long de la journée, propice aux captifs.

La gare de Liesle avec un nombre de 12 services détient une offre limitée puisqu'on note une seule offre en fin de journée pour le retour. On note la possibilité de voyager à la demi-journée avec une seule service.

Détail sur le niveau de services des gares de la CCLL :

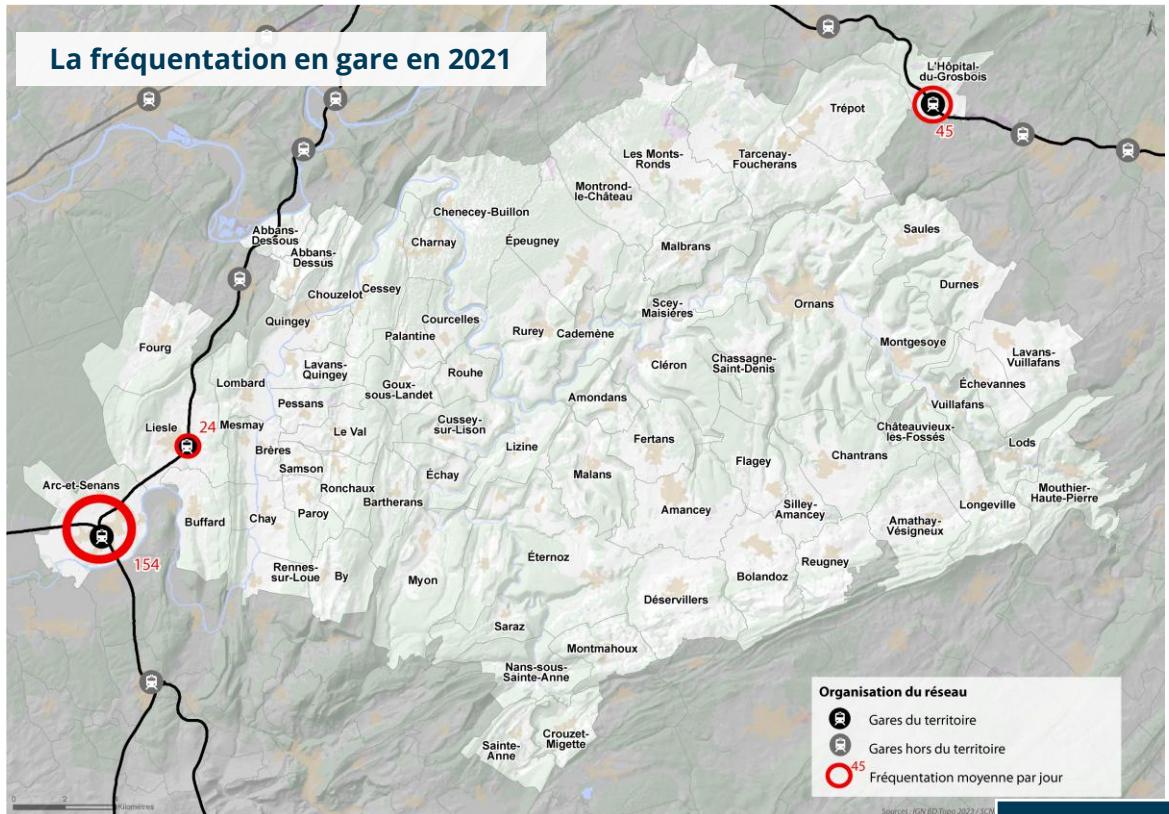
Gare	L'Hôpital-du-Grosbois	Liesle	Arc-et-Senans	
Ligne	Ligne des Horlogers	Ligne du Revermont	Ligne du Revermont	Ligne Dôle <-> Pontarlier
Nombre service journalier (semaine)	24 dont 2 car TER	12 dont 1 car TER	33 dont 1 car TER	11 dont un car TER
Services en HPM*	5	3	5	4
Services en HPS**	6	1	5	3 (dont deux seulement le vendredi)
Nombre service (samedi)	10	6	19	7
Nombre service (dimanche)	10	5	18	3
Amplitude horaire	05h44 - 21h23	05h24 - 19h27	05H16 - 20H43	06h38 -19h24

*Heure de pointe du matin : 06h30 -09h00

**Heure de pointe du soir : 16h30 -19h00

L'offre au départ des gares

Une faible fréquentation des gares



Des gares TER localisées aux portes du territoire

Deux gares d'Arc-et-Senans et de Liesle situées au sud/ouest du territoire et à l'opposé, à l'extrême nord/est, la gare de L'Hôpital-du-Grosbois.

Une fréquentation en gare très faible

Avec 154 voyageurs en gare soit 3,5 pers. par service, **Arc-et-Senans est la gare la plus fréquentée du territoire**. La deuxième gare la plus fréquentée est celle de L'Hôpital-du-Grosbois avec 45 voyageurs en gare soit 1,9 pers. par service . Puis, la gare de Liesle avec 24 voyageurs soit 2 pers. par service.

Mais une fréquentation similaire aux gares à proximité

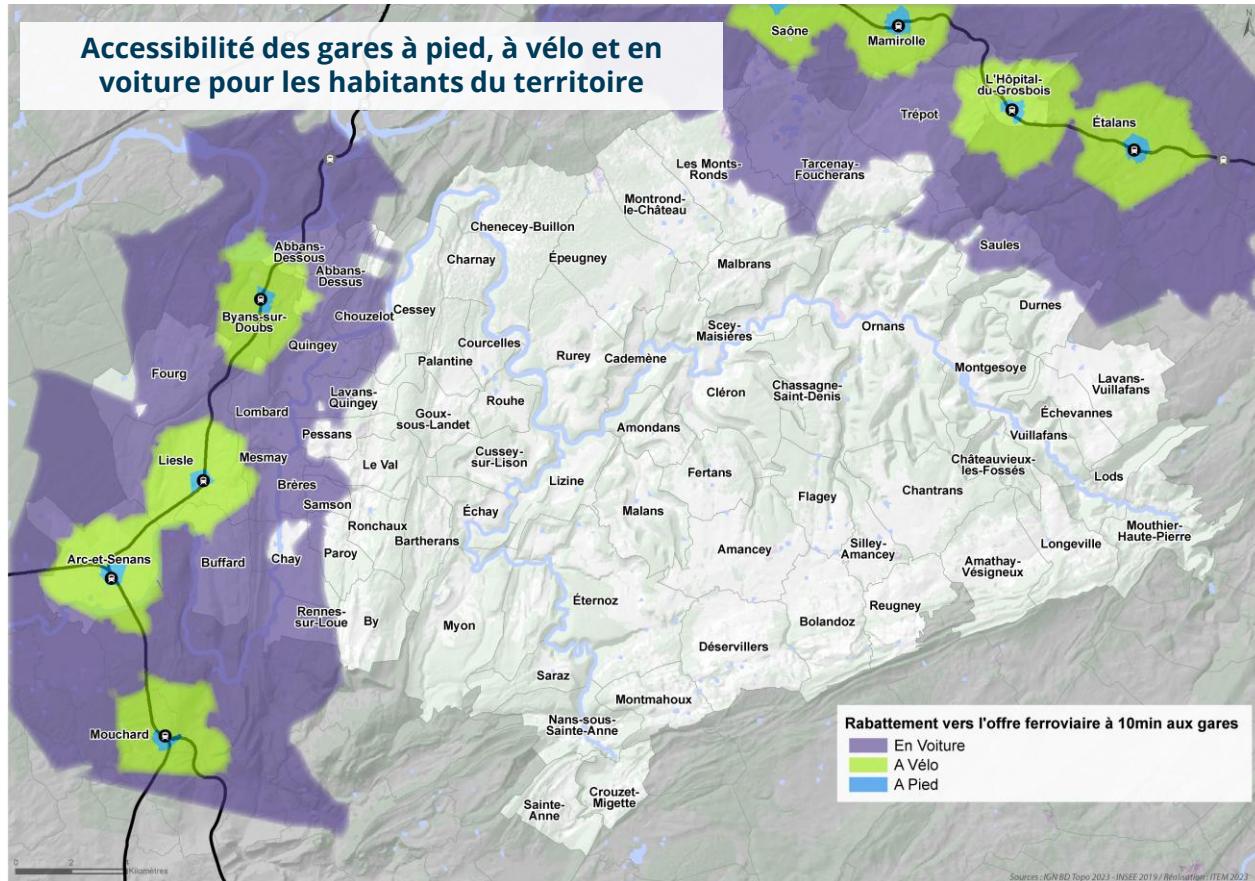
A titre de comparaison, les gares extérieures les plus proches de la CCLL enregistrent une fréquentation moyenne journalière similaire voire inférieure. Seule la gare de Mouchard possède une fréquentation deux fois supérieure observée à celle d'Arc-et-Senans.

Gare	Fréquentation moyenne journalière 2021 (© Open Date SNCF)
Byans-sur-Doubs	17
Etalans	138
Mamirolle	33
Mouchard	360
Saône	39

L'offre au départ des gares

Aires de chalandise des gares

A 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-Dessus, Abbans-Dessous) 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

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



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

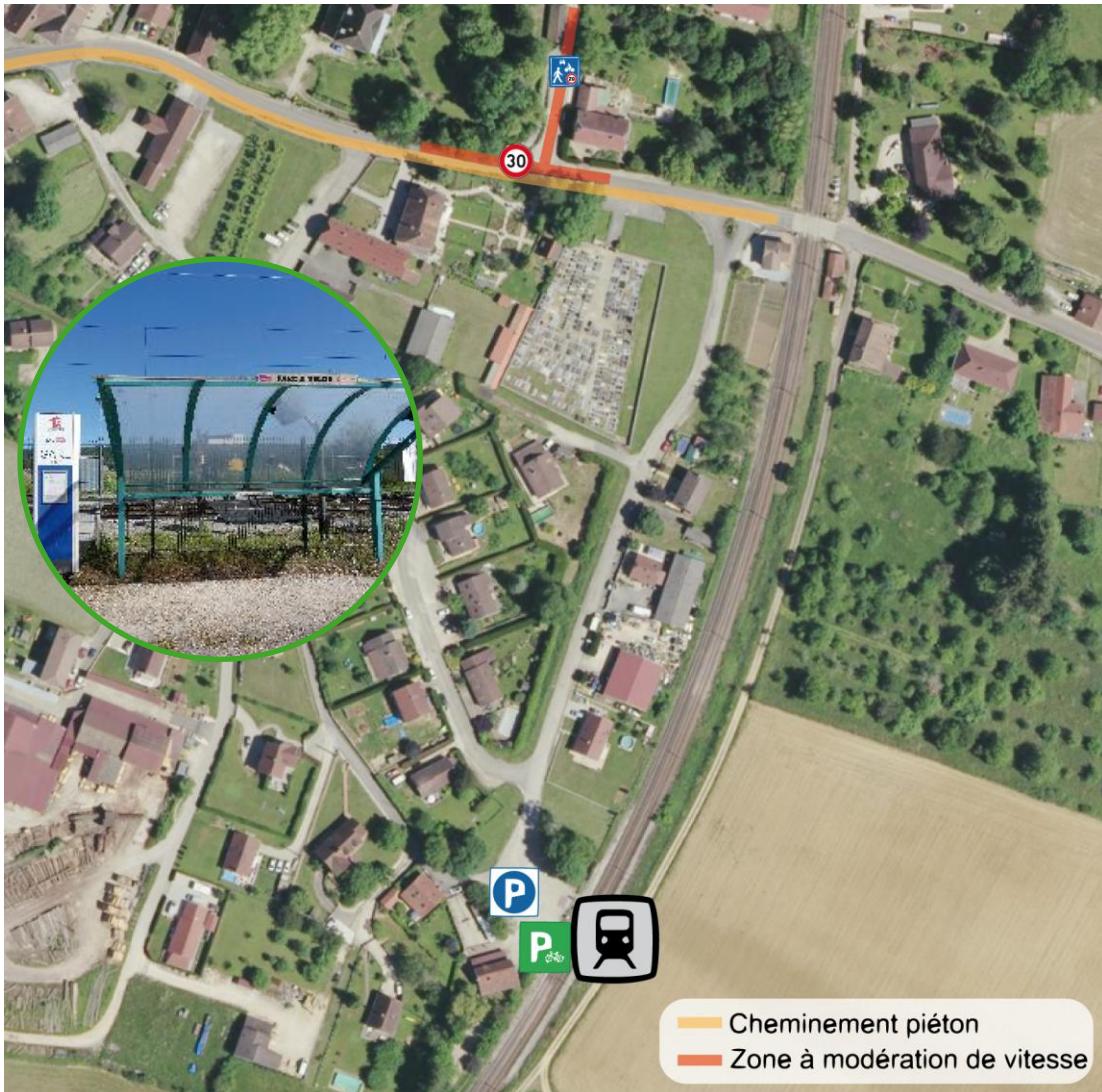
L'espace devant la gare n'est pas aménagé (places voitures non matérialisées).

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



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



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 vitesses sur le D17, seul un radar pédagogique est présent à proximité.

Une gare saturée en stationnement automobile

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

L'offre au départ des gares

Une offre quasi similaire sur les gares voisines à la CCLL

A proximité, seule la gare de Mouchard est d'envergure supérieure

La gare de Mouchard possède une offre TGV avec la ligne Paris <> Lausanne mais avec une offre limitée à un aller-retour par jour. Seule la ligne du Revermont possède une offre plus importante avec 36 services en gare contre 24 en gare d'Arc-et-Senans.

Concernant la ligne des Horlogers, la ligne Dôle<> Pontarlier, le niveau de services est similaire à ceux présents dans les gares du territoire.

Détail sur le niveau de services des gares limitrophes à la CCLL :

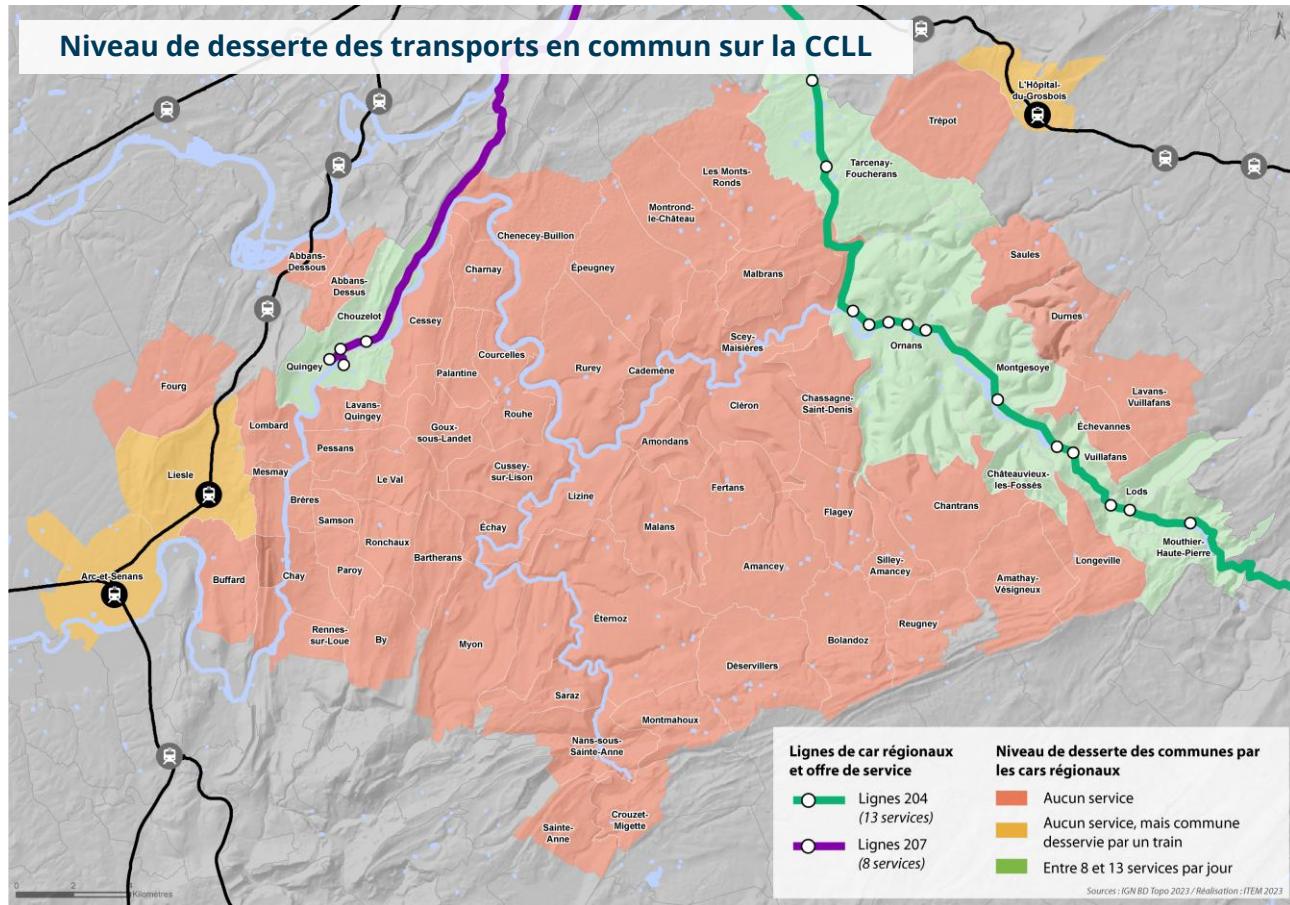
Gare	Mouchard			Byans-sur-Doubs	Etalans	Mamirolle / Saône
Lignes	Ligne du Revermont	Ligne Dôle <> Pontarlier	Ligne Paris <> Lausanne	Ligne du Revermont	Ligne des Horlogers	Ligne des Horlogers
Service journalier en semaine	36 dont 1 car TER	13 dont 1 car TER	2	12 dont 1 car TER	22 dont 1 car TER	24 dont 2 cars TER
Services le samedi	8	9	2	6	9	11
Services le dimanche	11 dont 1 car TER	9	2	5	9	11
Services en HPM*	3	6	1	3	5	5
Services en HPS**	4	5	-	1	6	6
Amplitude horaire	06h36 / 20H15	05h06 / 20h38	08h43 / 20h15	05h30 / 19h21	06h41 - 20h12	05h53 - 23h36 / 06h02 - 23h27

*Heure de pointe du matin : 06h30 -09h00

**Heure de pointe du soir : 16h30 -19h00

L'offre routière

Deux lignes de car régionales desservent le territoire



Ces deux lignes routières assurent la desserte de communes non desservies par le TER et sont une alternative à la voiture individuelle pour se rendre sur les pôles de proximité externes (Besançon, Pontarlier).

Même constat que pour les lignes ferroviaires, des lignes routières aux franges du territoire.

Une absence de couverture sur la majeure partie du territoire

La CCLL est desservie par 2 lignes routières Mobigo couvrant seulement 9 communes du territoire.

La ligne Besançon <> Pontarlier par Ornans sur la frange est de l'intercommunalité. La ligne Besançon <> Quingey, à l'opposé sur la frange ouest.

Deux carences majeures identifiées en termes de transport collectif

Une absence d'offre sur toute la partie centrale du territoire et une absence de liaison de transport en commun sur un axe ouest/est. Cette dernière suit la logique de hiérarchisation du réseau viaire puisqu'un aucun réseau structurant n'est présent sur cet axe.

L'offre routière

Une offre assez restreinte

Détail sur le niveau de services des 2 lignes régionales :

	L204	L207
Origine <> Destination	Besançon <> Pontarlier via Ornans	Besançon <> Quingey
Communes du territoire desservies	Tarcenay, Ornans, Montgesoye, Vuillafans, Lods, Mouthier-Haute-Pierre	Quingey, Chouzelot
Nombre de services en semaine	13	8
Nombre services (samedi)	8	0
Nombre services (dimanche)	6	0
Service en HPM (semaine)	4	4
Service en HPS (semaine)	2	3
Amplitude horaire	06h01 – 20h05	06h48 – 19h10
Intérêt et réponse aux besoins	Actifs	<p style="color: red;">Faible</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 aller-retour en direction de Pontarlier ; - 1,5 en direction de Besançon (7h30 et 9h et après 17h) - Possibilité de voyager à la demi-journée ou à la journée
	Captifs	<p style="color: orange;">Moyenne</p> <ul style="list-style-type: none"> - Possibilité de voyager à la journée et à la demi-journée tous les jours
		<p style="color: red;">Très faible</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 aller-retour (7h30 et 9h et après 17h) ; - Possibilité de voyager à la journée, en semaine seulement

La perception des TC

L'amélioration des transports en commun n'est pas identifiée comme prioritaire pour les élus



Une offre de transport en commun jugée plutôt insatisfaisante

Concernant les communes possédant une offre de TC sur leur commune, l'offre est jugée plutôt insatisfaisante puisque seule 13 % jugent l'offre importante. A l'opposé, 33 % pensent qu'elle est trop faible, et 27 % la juge très faible.

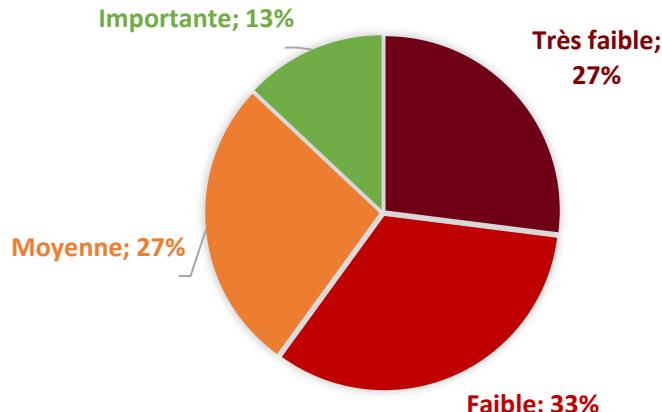
Des avis mitigés concernant le développement de l'offre de TC

45 % jugent que les TC ne sont pas une réponse adaptée et qu'il faut développer d'autres solutions. Les communes ayant répondu cette affirmation sont situées sur le plateau de Quingey entre la Loue et Lison et la vallée du Lison.

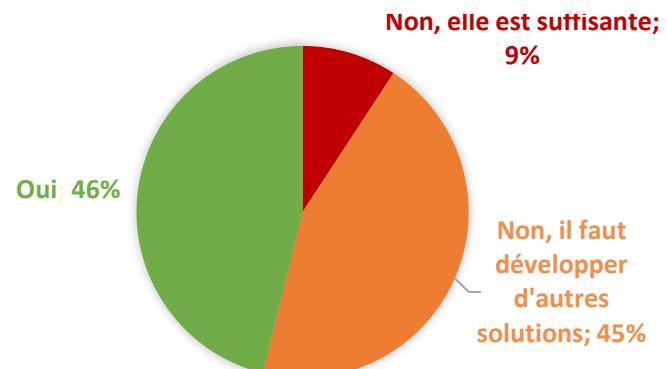
46 % estiment qu'il faut développer davantage l'offre : dans la plupart des cas, ce sont les communes ayant une offre de transport de car routier, les communes situées sur le plateau d'Amancey et sur la frange ouest ;

Arc-et-Senans, Châteauvieux-les-Fossés, L'Hôpital-du-Grosbois, Pessans, Rennes-sur-Loue, & Sarah (9 %) témoignent d'une offre de TC suffisante et qu'il n'est pas nécessaire de la développer.

Comment jugez-vous l'offre de TC sur votre commune ?



Faut-il renforcer l'offre de TC sur votre commune ?



La perception des TC

L'avis de la population



Des transports en commun peu utilisés

En moyenne seuls 3 % des répondants l'utilisent pour se déplacer quel que soit le motif de déplacement ... Mais pour les utilisateurs, un usage très fréquent puisque 62 % l'utilisent plusieurs fois par semaine.

Besançon est la destination jugée la plus adaptée au départ du lieu de résidence

Pour les autres destinations, une offre jugée inexiste (entre 35 % et 49 %) ou une offre jugée plutôt voire totalement inadaptée (21 % à 30 %).

Les raisons d'utilisation et non-utilisation des transports en commun sur la CCLL



J'utilise les TC parce que :

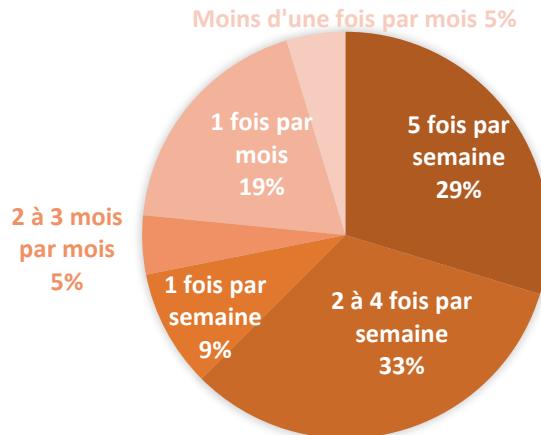
- C'est plus économique
- C'est plus écologique
- Je souhaite éviter d'utiliser ma voiture



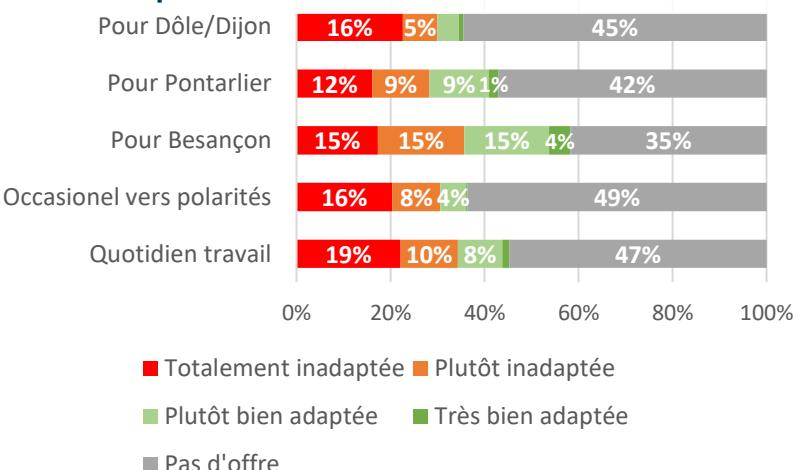
Je n'utilise pas les TC parce que :

- Je n'ai pas d'arrêt à proximité
- Les horaires sont inadaptés
- Les trajets sont trop longs

Fréquence d'utilisation des transports en commun par les utilisateurs de TC



Perception de l'offre de TC au lieu de résidence



2.4

Les modes actifs

Les modes actifs et notamment le vélo sont une pratique en fort développement depuis une dizaine d'années

L'organisation du maillage cyclable : même si un vélo peut circuler sur la majeure partie des voies, il est souvent nécessaire notamment pour sa sécurité de développer un réseau cyclable soit par des aménagements dédiés (pistes / bandes cyclables, voies vertes ou chaussée à voie centrale banalisée) soit en milieu urbain par de la pacification au moyen de zone 30, zone de rencontre, vélorue.

Les services en lien avec la pratique cyclable, un vélo comme une voiture part d'un point de stationnement pour en rejoindre un autre. Ainsi, si le stationnement n'est pas possible la pratique cyclable devient difficile. D'autres services comme le jalonnement sont également des facteurs importants pour favoriser le développement du vélo.

Les modes actifs quezaco

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 modes actifs quezaco

Les principaux intérêts des modes actifs

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

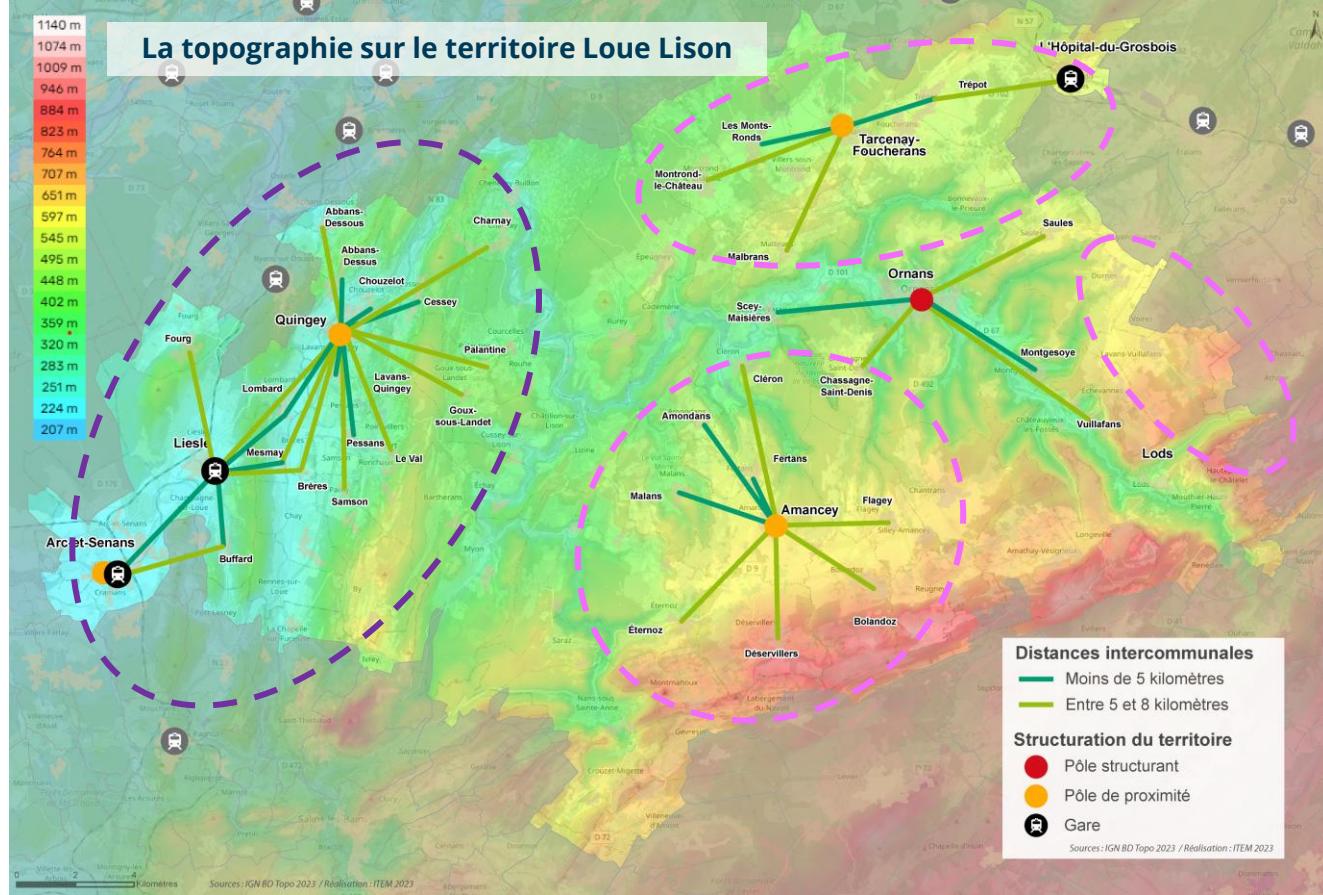
- ✓ Coût annuel d'une voiture de 5 300 à 7 000€/an tandis qu'un vélo coûte en moyenne une centaine d'euros/an.
- ✓ Collectivité / entreprises : diminution du trafic routier induit une diminution sur la consommation foncière (stationnement- voirie).
- ✓ Le vélo est aussi un moyen de déplacement qui apporte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



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

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) ;

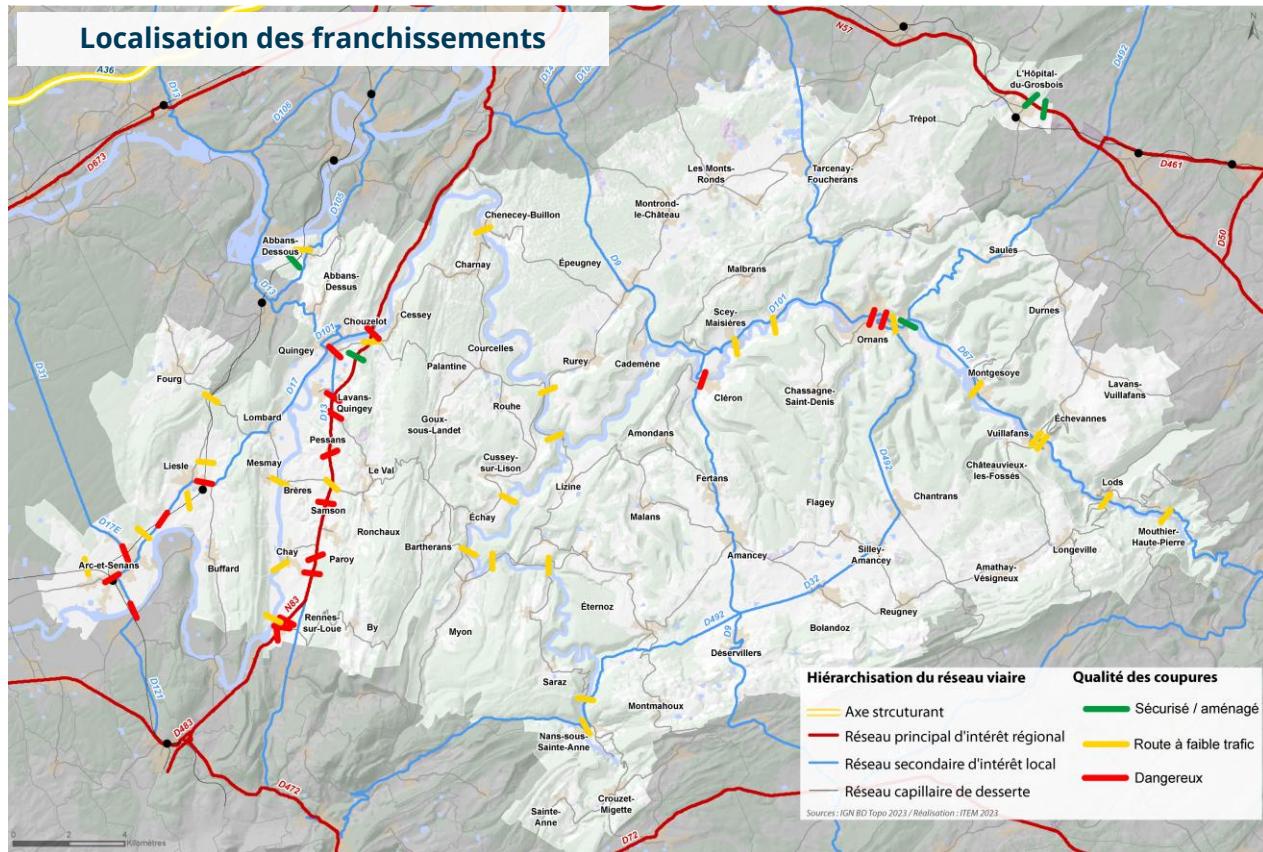
Le point culminant est localisé à l'extrême sud à 911 m sur la commune de Reugney, à l'inverse le point bas est à 227 m sur la commune d'Arc-et-Senans.

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.

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

Des franchissements délicats observés à l'ouest de la CCLL



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

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**.

Les aménagements sur la CCLL favorables aux cycles

Un linéaire de 64 km favorables à la pratique cyclable

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).

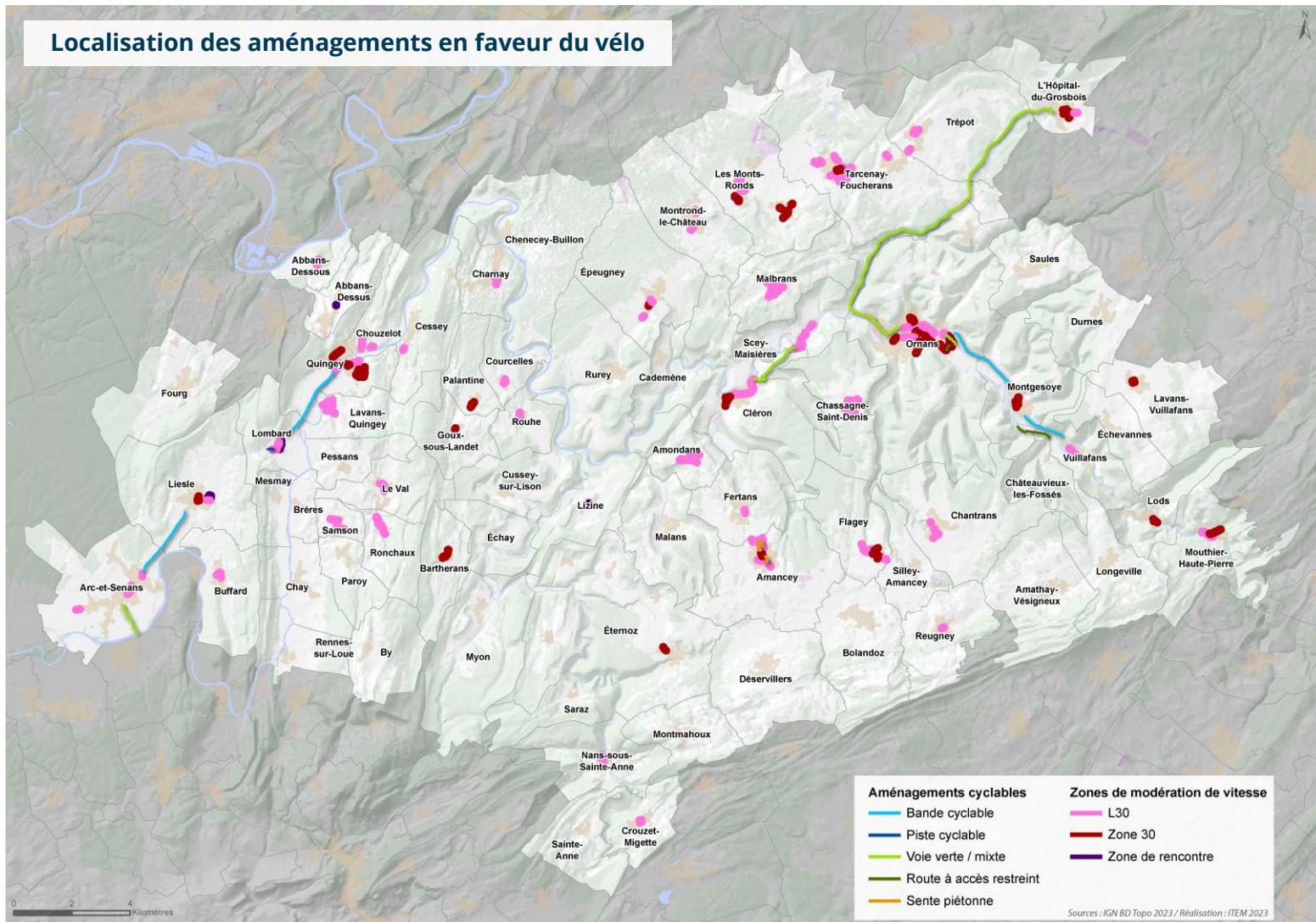
59% du linéaire cyclable sont des aménagements en site propre de type voie verte et piste cyclable.

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

Spatialisation des aménagements



Les aménagements sur la CCLL favorables aux cycles

Détail des aménagements par commune

Communes	Longueur des Zones de Modération de Vitesses (en Km)	Longueur des aménagements cyclables (en Km)	Communes	Longueur des Zones de Modération de Vitesses (en Km)	Longueur des aménagements cyclables (en Km)
Abbans-Dessous	0,19		Lods	0,23	
Abbans-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	
Chantrans	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

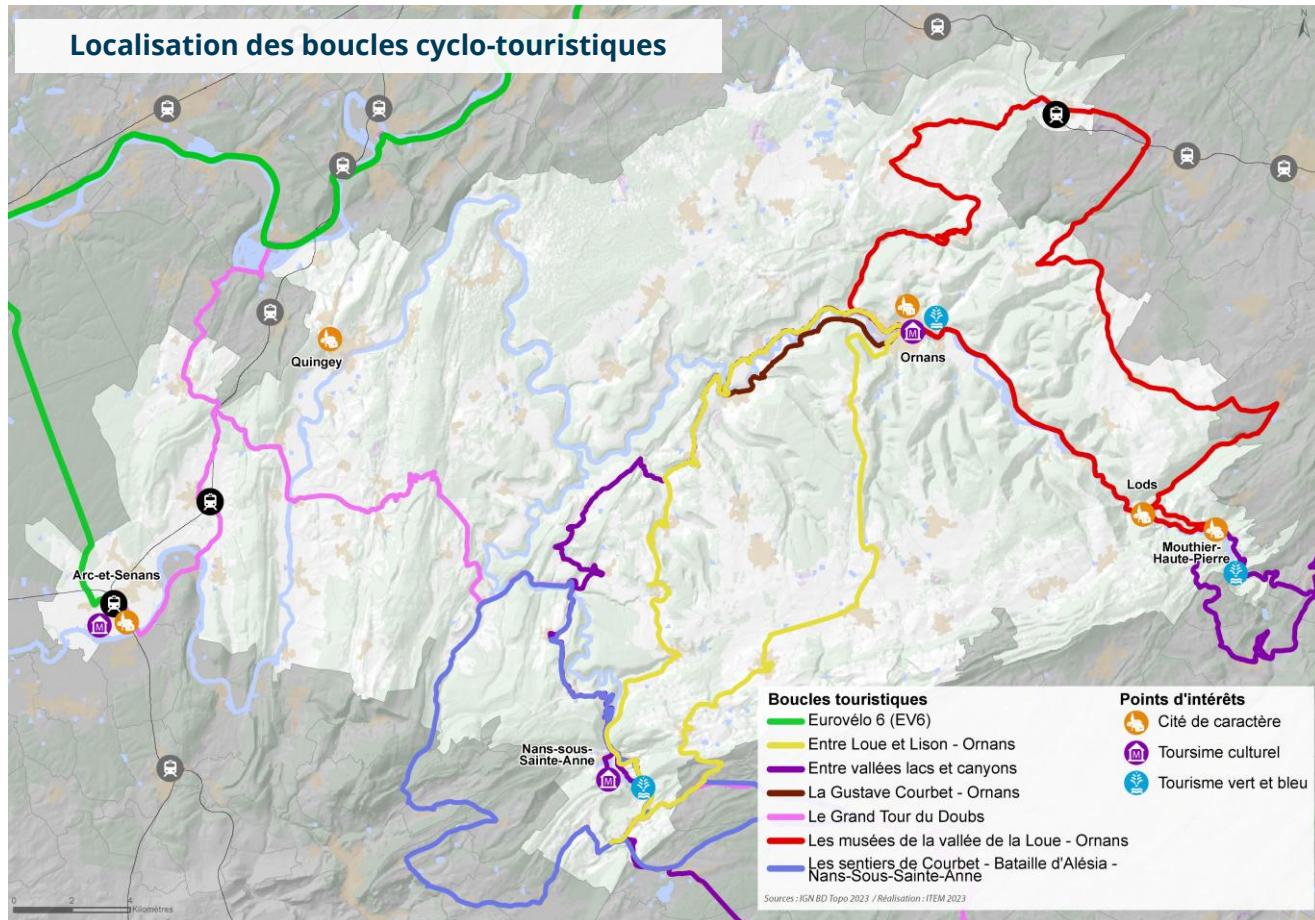
Des aménagements cyclables présents majoritairement pour des liaisons extra-communales

Si, sur la majorité du linéaire, 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



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

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**.

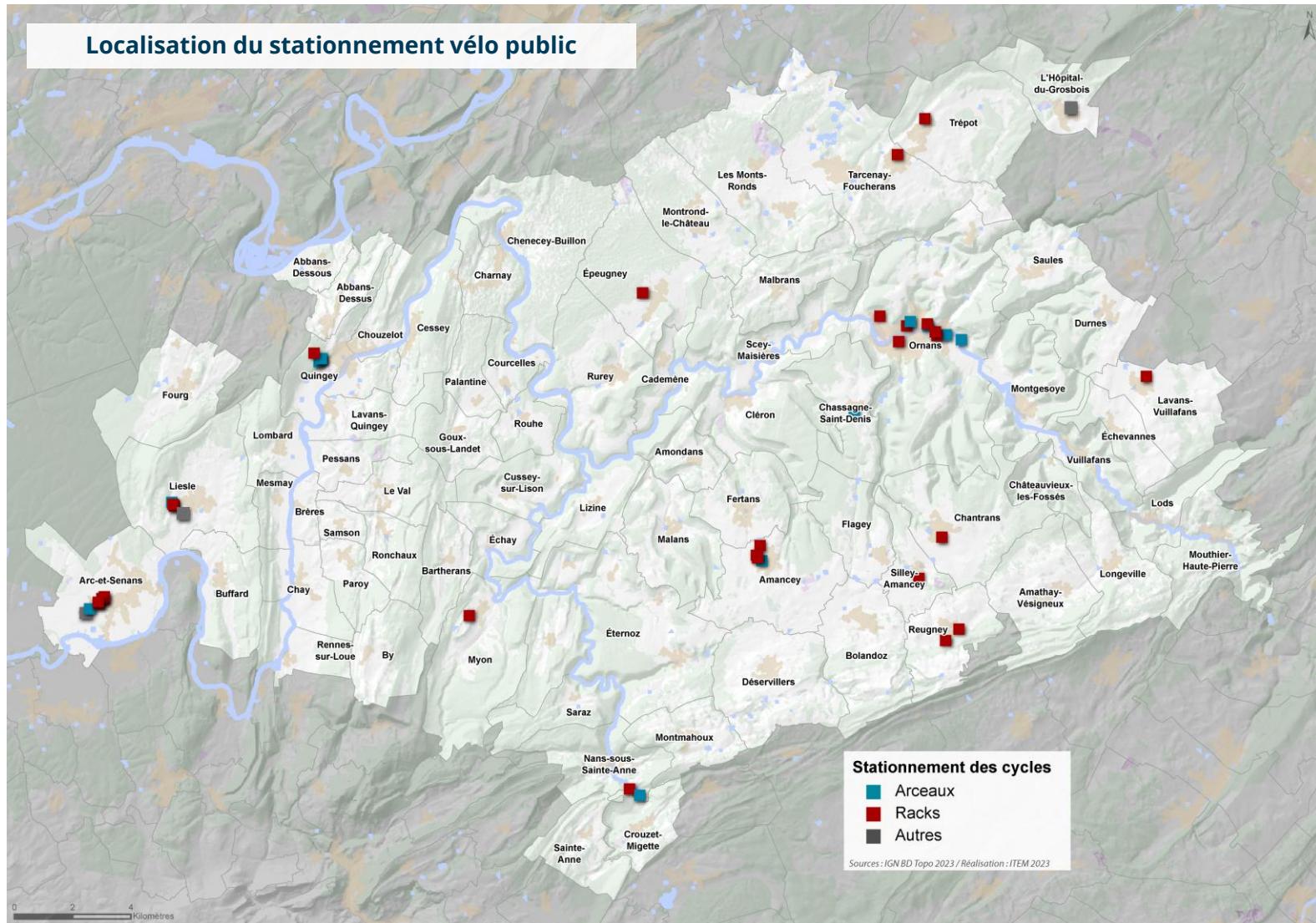
Emplacements publics de stationnements cyclables			
Communes	Arceaux	Support guidon abrité	Racks
Amancey	3		13
Arc-et-Senans	15	9	48
Chantrans			14
Chassagne-Saint-Denis	1		
Epeugney			4
Quingey	9		5
Lavans-Vuillafans			5
Liesle	5	9	8
L'Hôpital-du-Grosbois		9	
Myon			5
Nans-Sous-Sainte-Anne	10		12
Ornans	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 existent 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



Les services autour du vélo

Les différents types de stationnement des cycles



Les services autour du vélo

Le jalonnement

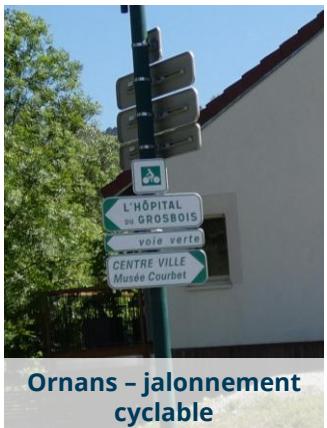
Un jalonnement et une signalisation cyclable idéales permettent

- ▶ 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 logique cyclable utilitaire** ;



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

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

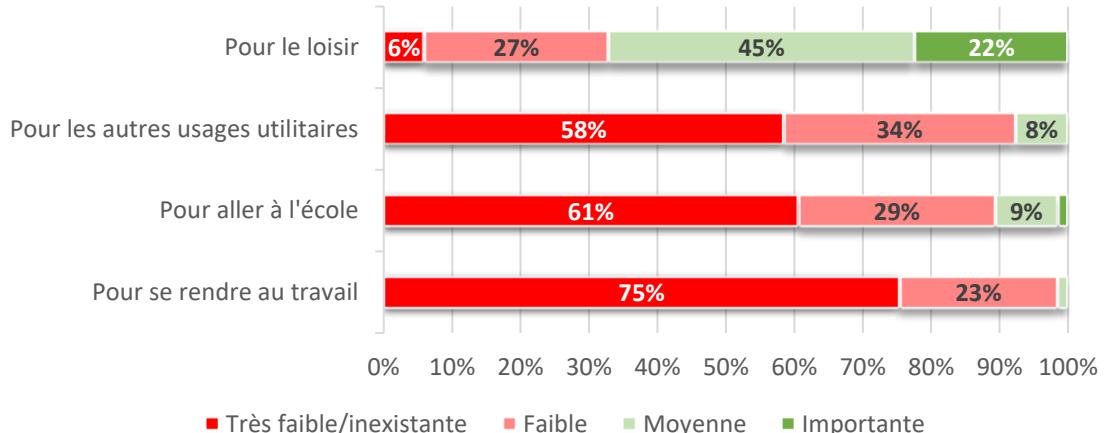
En vigueur depuis 2022, la CCLL propose une aide de 200 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) sans conditions de revenus. Cette aide est limitée à une par foyer fiscal et dans la limite de l'enveloppe budgétaire allouée.



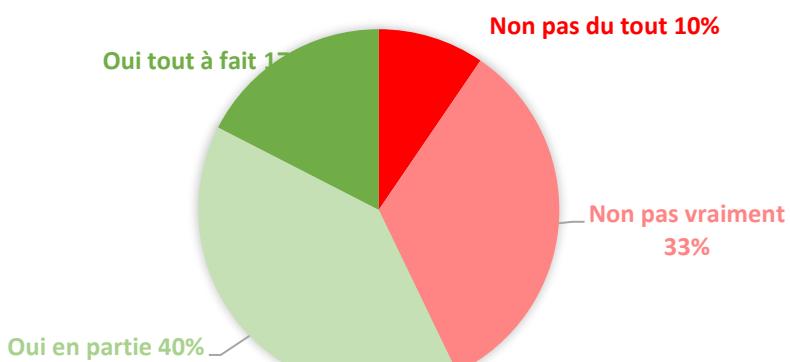
La perception des modes actifs

Le vélo, une pratique de loisirs pour les élus

Comment les élus jugent la pratique du vélo sur leur commune ?



Le territoire est-il adapté à la pratique du vélo ?



Une pratique du vélo en premier lieu pour les loisirs

Les élus des communes de CCLL estiment à 67 % que la pratique du vélo est plutôt pour des activités de loisirs.

En revanche, le vélo ne sera pas le moyen de prédilection pour les besoins utilitaires et pour aller à l'école avec plus de 50 % de communes jugeant l'usage très faible ou inexistant dans ces cas.

Pour se rendre au travail, une pratique identifiée comme faible voire inexiste pour 98 % des communes !

Seuls 57 % des communes jugent le territoire en partie adapté à la pratique cyclable

43 % des communes jugent que le territoire n'est pas adapté.



La perception des modes actifs

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

La distance, entre 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 dangerosité (48 %).

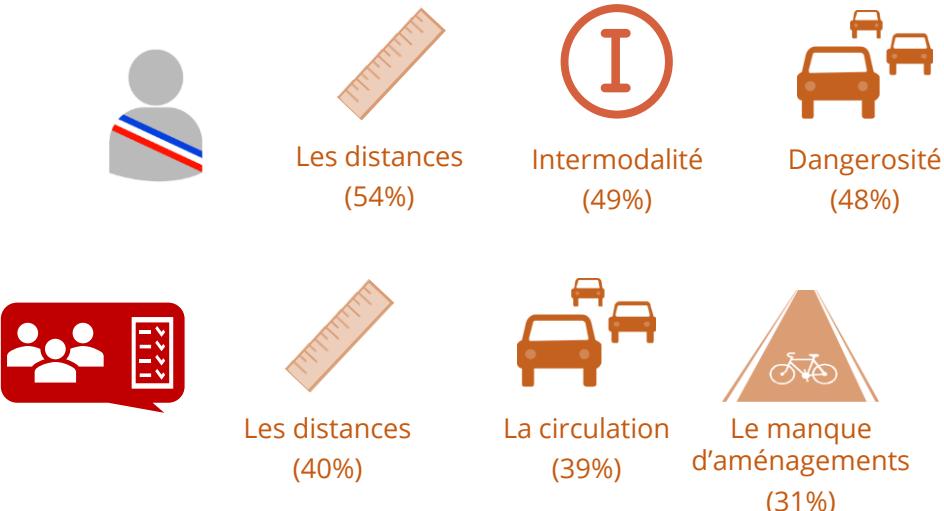
Chez les répondants, les deux autres freins sont liés à un manque de sécurité sur le territoire exprimé à travers deux autres freins : la circulation (39 %) et le manque d'aménagements (31 %). Le relief apparaît en 4^{ème} position avec 22 % de réponses.

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

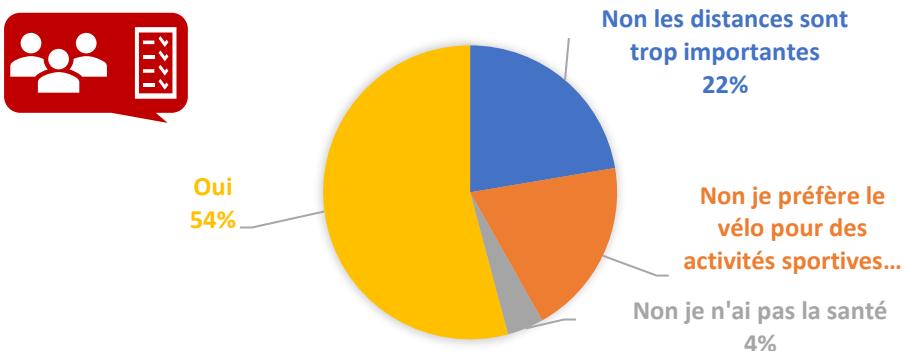
Ils sont tout de même 22 % à juger que les distances sont trop importantes pour utiliser le vélo plus souvent.

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

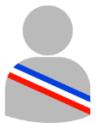


Seriez-vous prêt à l'utiliser davantage pour des déplacements du quotidien ?

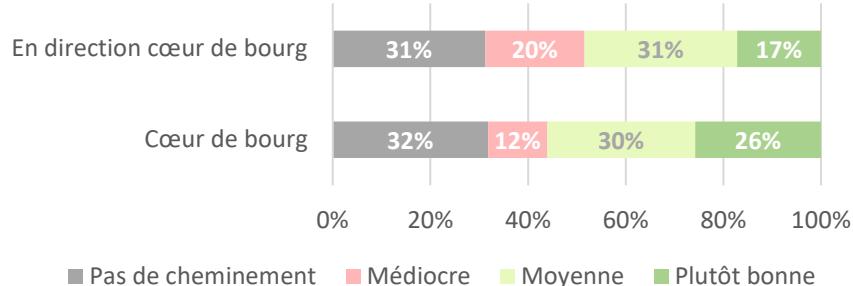


La perception des modes actifs

Une qualité des cheminements piétons en demi-teinte



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

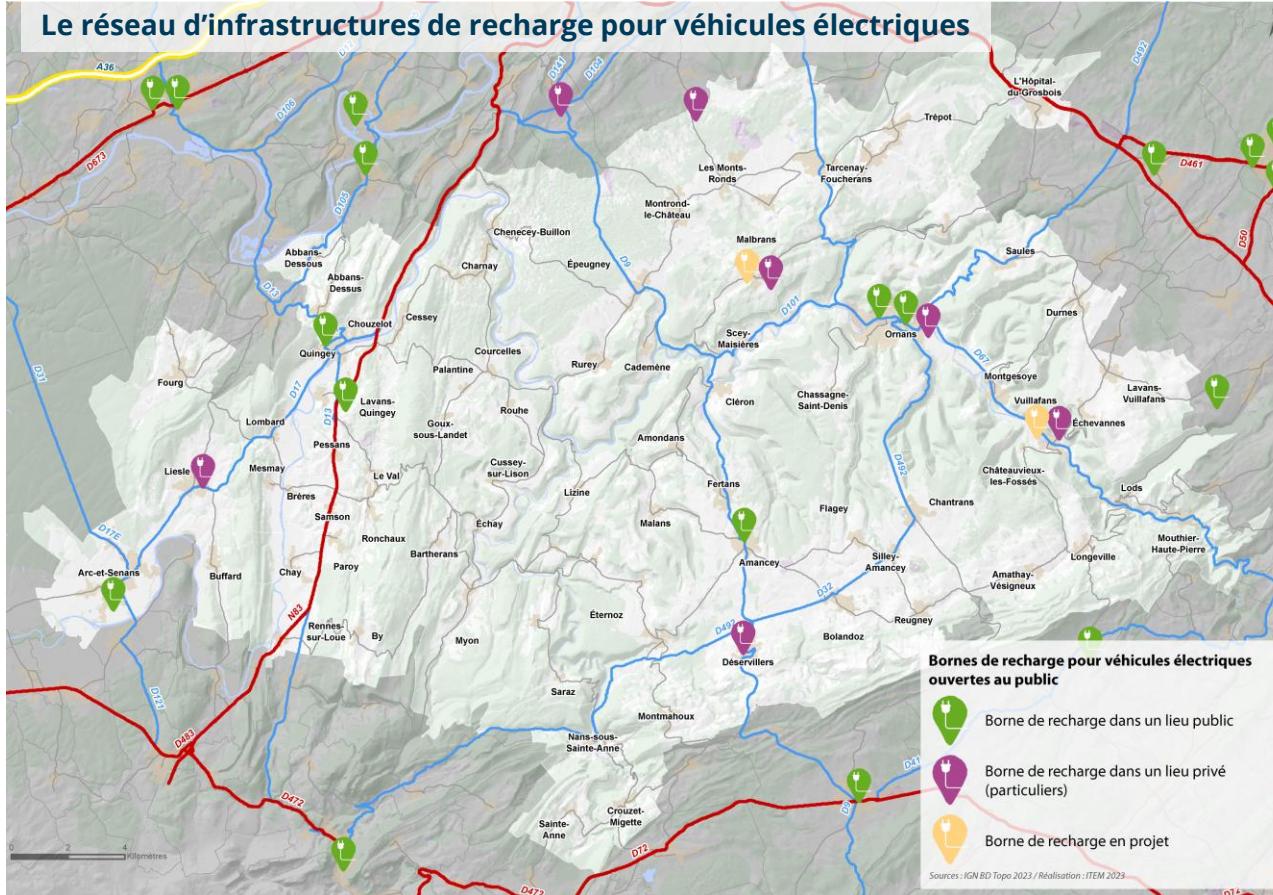
2.5

Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire

La mobilité au sens large a fortement entamé sa mue. Le développement du covoiturage, de l'autopartage, l'arrivée des véhicules électriques ou encore le développement du télétravail sont décisifs dans les choix de déplacements.

La CCLL un territoire à dominante rurale ne veut pas forcément dire qu'il n'est pas adapté aux nouvelles mobilités. Il est donc nécessaire de dresser un état des lieux sur ce sujet.

Un premier pas pour favoriser une électrification du parc automobile



ECPI	Nombre de véhicules électriques au 30/06/2023	Nombre de véhicules électriques pour 10 000 habitants
CCLL	363	143
CCPHD	351	133
GBM	3 863	197

6 bornes de recharge publique sur la CCLL

La CCLL compte 6 bornes de recharge accélérée (18-22 kW) pour véhicules électriques, soit 12 points de charge accessibles par carte bancaire;

Elles sont situées dans les communes pôles (sauf Lavans-lès-Quingey). Les bornes sont installées et opérées par Territoire d'Energie 25.

Une offre complémentaire composée de 6 bornes, proposée par des particuliers (mais ouvertes au public sous certaines conditions) ou des privés (grandes enseignes).

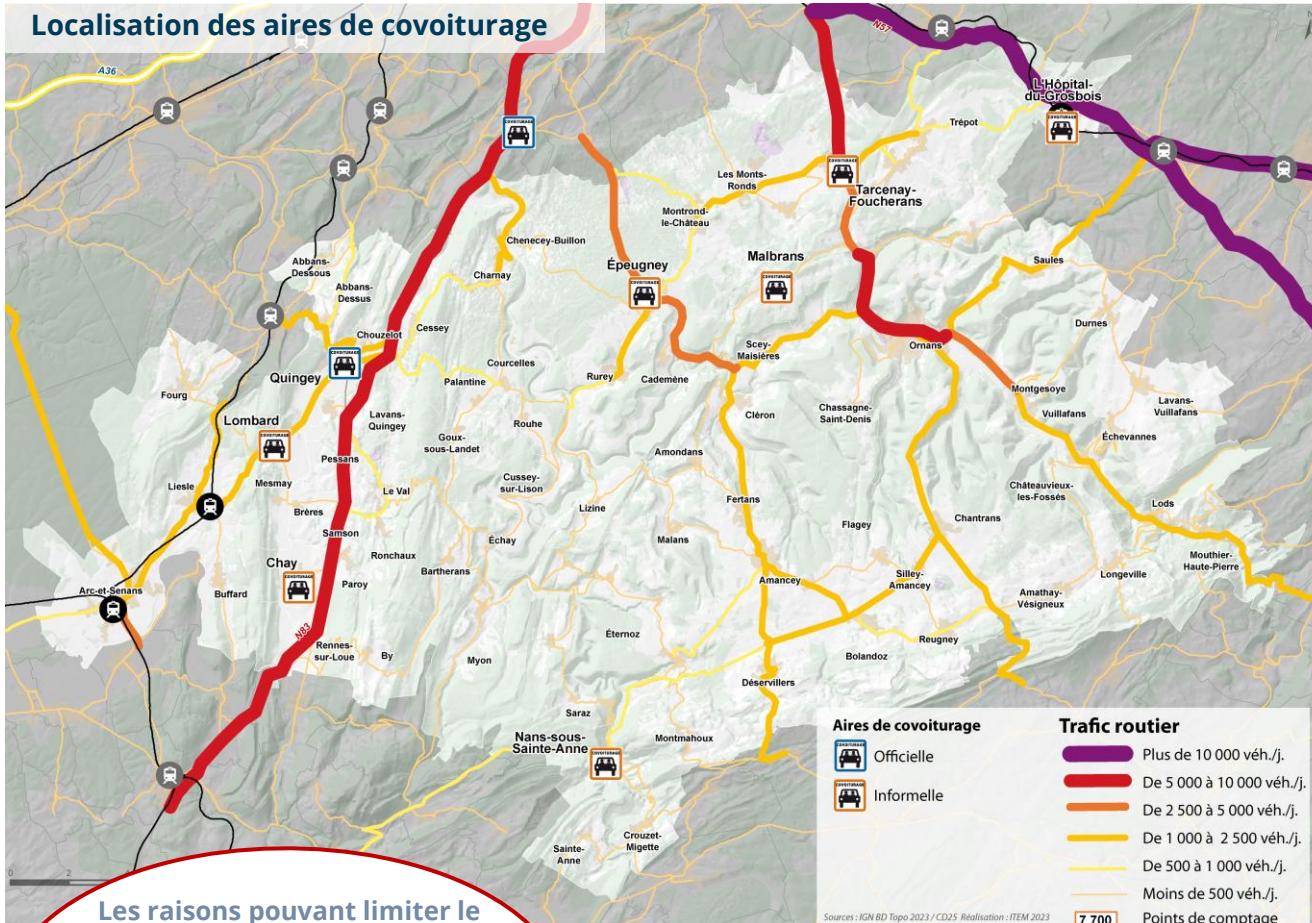
A noter, 2 bornes sont en projet à Malbrans et Vuillafans.

Un parc de véhicules électriques estimé à 363 véhicules

En juin 2023, le parc de véhicules électriques sur la CCLL est estimé à 363 véhicules. Un territoire plus doté en véhicules électriques que la CCPHD.

Les communes où sont répertoriées le plus de véhicules électriques sont : Ornans (56), Tarcenay-Foucherans (24), Arc-et-Senans (21).

Peu d'aménagements pour favoriser le covoitage sur la CCLL



Les raisons pouvant limiter le covoitage pour les répondants :

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



Seule une aire de covoitage 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 covoitage 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

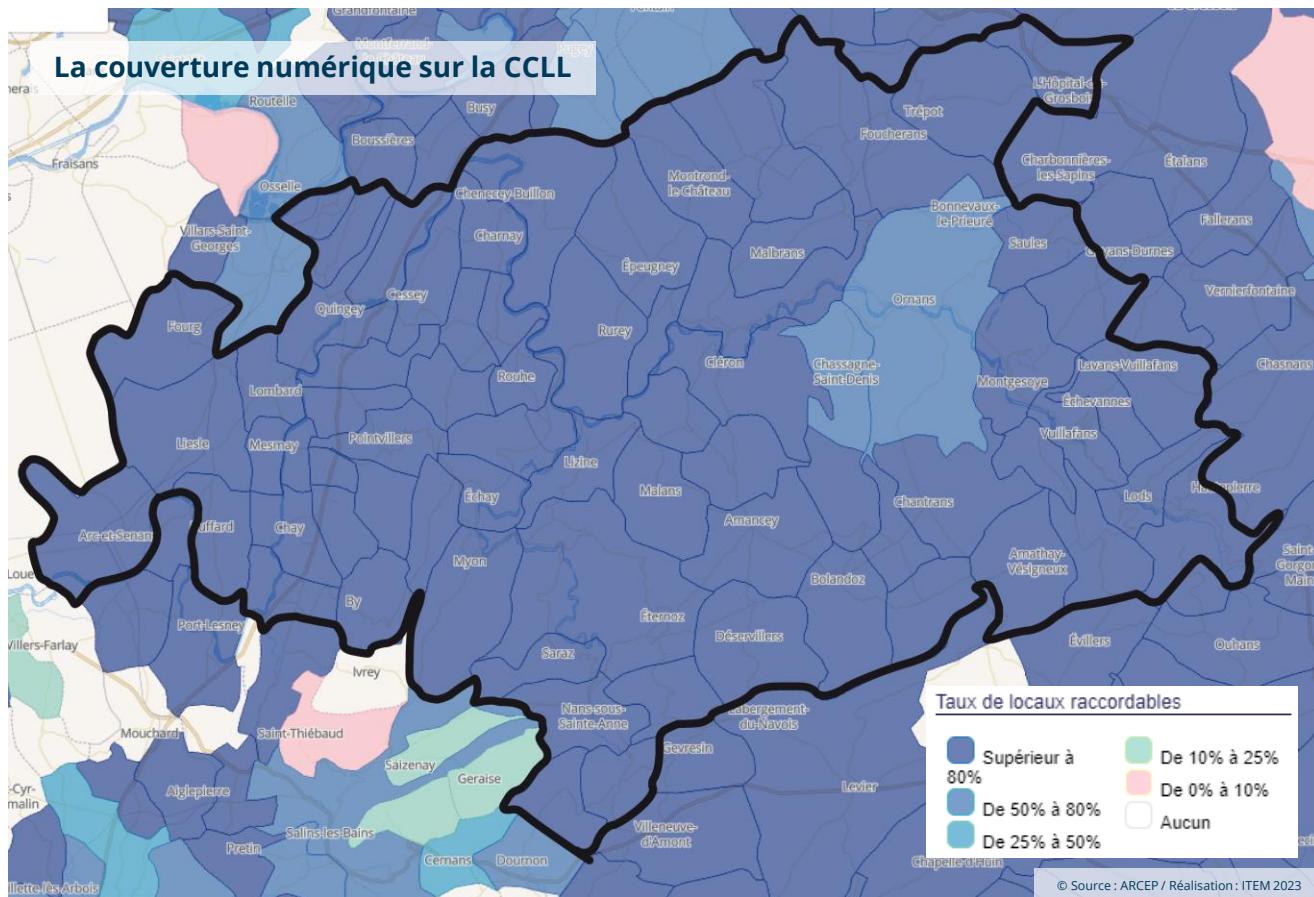
En parallèle, des aires localisées aux portes de la CCLL avec

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



Quingey – Aire de covoitage

Des réelles possibilités pour le télétravail avec la couverture numérique



Améliorer les conditions de mobilité c'est aussi s'intéresser à la limitation des mobilités contraintes par l'intermédiaire du développement de la couverture numérique.

Toutes les communes sont desservies en fibre optique.

70 communes possèdent un taux de locaux raccordables supérieur à 80%. Seules Chassagne-Saint-Denis et Ornans ont un taux inférieur comprise entre 50% et 80%.

31 % des répondants pratiquent le télétravail à des degrés différents :

- ▶ Ils sont 42 % à télétravailler plusieurs fois par semaine ;
- ▶ Et 42 % une fois par semaine



Le très-haut débit permet de répondre aux besoins liés aux développements du télétravail et de la télémédecine.

Une initiative locale de transport solidaire à Ornans

Un service de transport à la demande (TAD) à Ornans

Présent depuis septembre 2020, il s'adresse aux personnes habitant la commune sans moyen de locomotion, âgées, isolées avec ou sans enfant ou encore les personnes à mobilité réduite.

Le fonctionnement du TAD est organisé avec :

Un service proposé :

- Le **mardi de 09h30 à 12h30** puis de **14h à 15h30** pour les bénéficiaires du resto du cœur ;
- Le **mercredi de 13h30 à 15h30** ;
- Le **jeudi toute la journée de 9h à 18h** ;

Un coût de 60€/an pour une personne, 90€/an pour un couple, 30€/an pour les jeunes de 14 à 18 ans et gratuit pour les moins de 14 ans accompagnés d'un parent inscrit. Une obligation de réservation jusqu'à 17h la veille du trajet. Les voyageurs sont pris en charge à leur domicile puis déposés à des points de rendez-vous fixes. Les points de rendez-vous sont définis par la commune : supermarchés, MARPA, place Courbet, La Poste, pharmacies, maison des services ... (des points susceptibles d'évoluer en fonction de la demande).

La fréquentation du service plébiscitée principalement le jeudi (©ville d'Ornans - chiffres janvier 2023) :

49 personnes étaient inscrites en janvier 2023, contre 55 pour toute l'année 2022.

En moyenne entre 4 et 8 personnes étaient transportées par demi-journée, le jeudi jusqu'à 23 personnes sur la journée (club 3^{ème} âge) ;



Ornans et Bonnevaux-Le-Prieuré
mardi et jeudi 10h > 12h
mercredi 13h30 > 15h30

Comment ça marche ?

- 1 Je m'inscris et paye mon abonnement annuel en mairie
- 2 Je réserve le service auprès de l'entreprise Taxi Frantz au plus tard la veille de mon déplacement au 06 82 36 59 64

Renseignements et inscription
àuprès de la Mairie au 03 81 62 40 30



55% des habitants d'Ornans enquêtés connaissent le dispositif de TAD.



Chaque territoire est différent et il faut s'appuyer sur son potentiel et les appétences de chacun pour la suite de la mission.

3.

Les enjeux pour la suite de la mission

- ▶ **Le potentiel cyclable** doit être un outil d'aide à la décision pour arrêter si un schéma directeur cyclable est légitime sur la CCLL ou si le développement d'un maillage cyclable doit-être plus du ressort communal.
- ▶ **Les enquêtes auprès des élus et de la population** ont permis d'identifier les enjeux principaux et les axes sur lesquels le plan de mobilité pourrait s'appuyer.

3.1

Les potentialités de développement de la pratique cyclable

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

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	Cible prioritaire du déplacement vélo utilitaire	
Distance de moins de 5 km	1 540	2 578	Vélo classique Jusqu'à 6-8 km	
Distance compris entre 5 et 8 km	490	740	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.

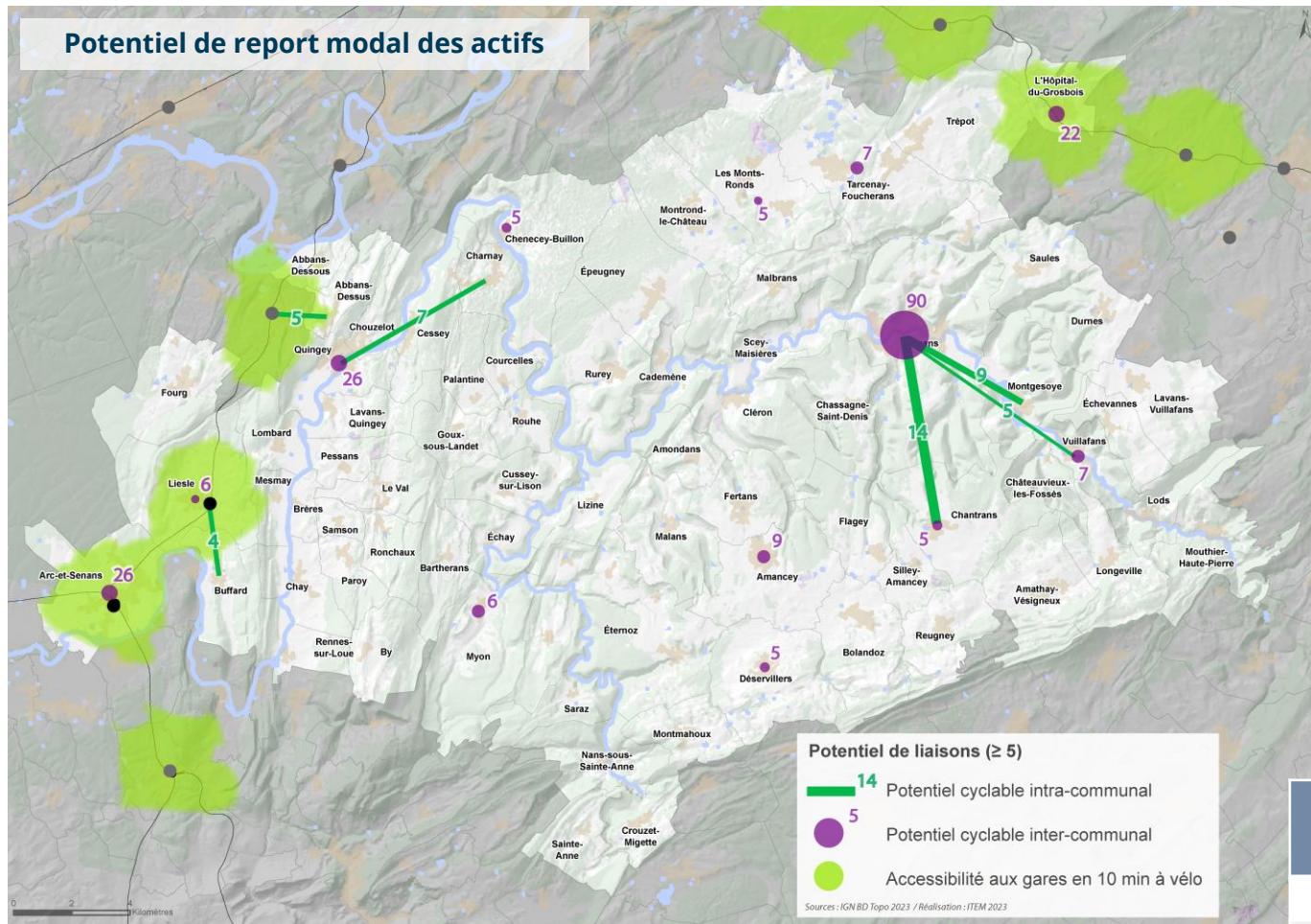
Les parts modales dépendent du type de public (les scolaires sont plus enclins à utiliser le vélo que les actifs) et de la distance entre commune avec prise en compte de la contrainte du relief (plus la distance est importante plus la part modale appliquée est faible car le potentiel recours au vélo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



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

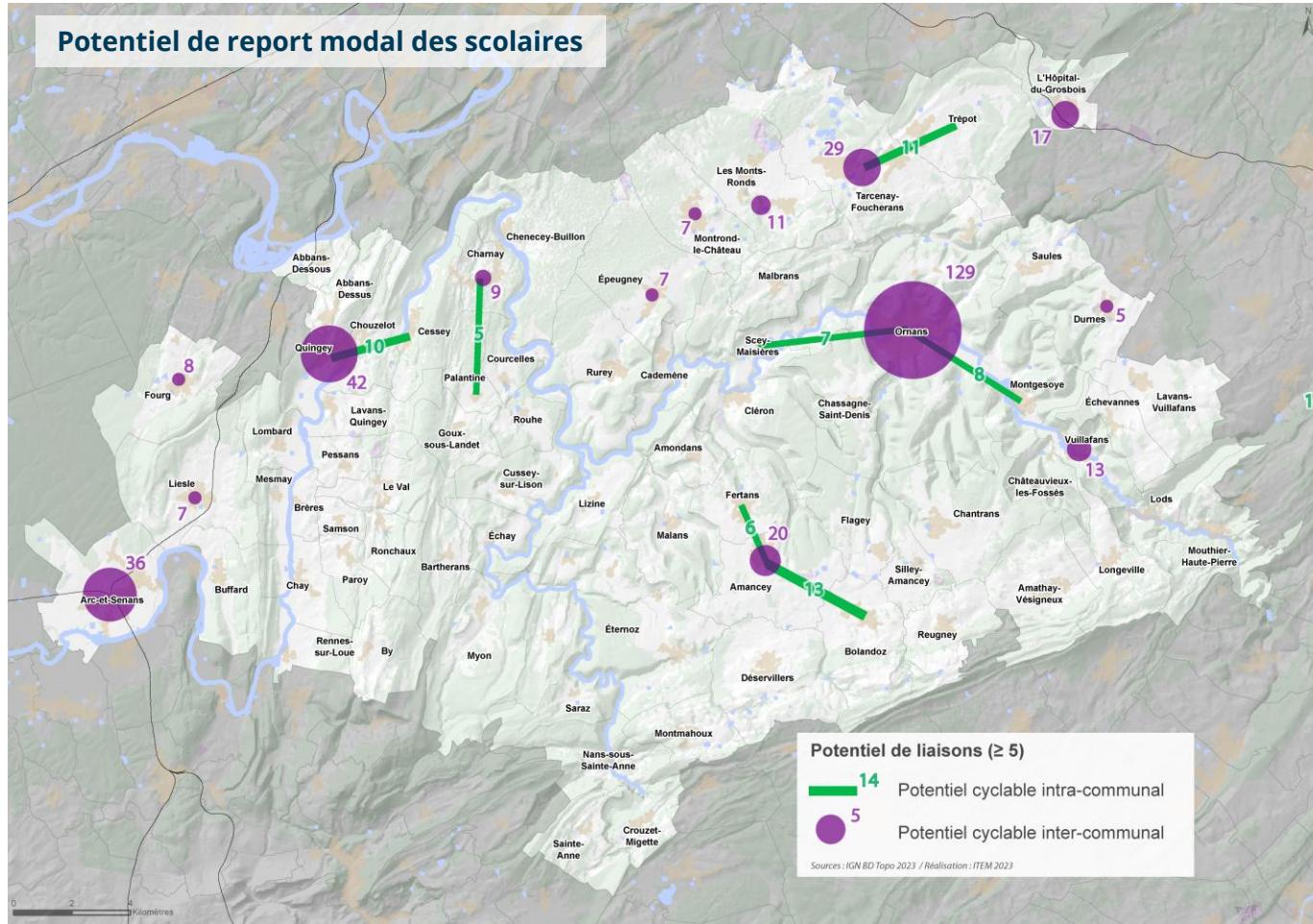
Des potentiels cyclables principalement liés à des liaisons intra-communales avec 270 actifs, principalement localisés à Ornans, Arc-et-Senans et Quingey.

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, Vuillafans & 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



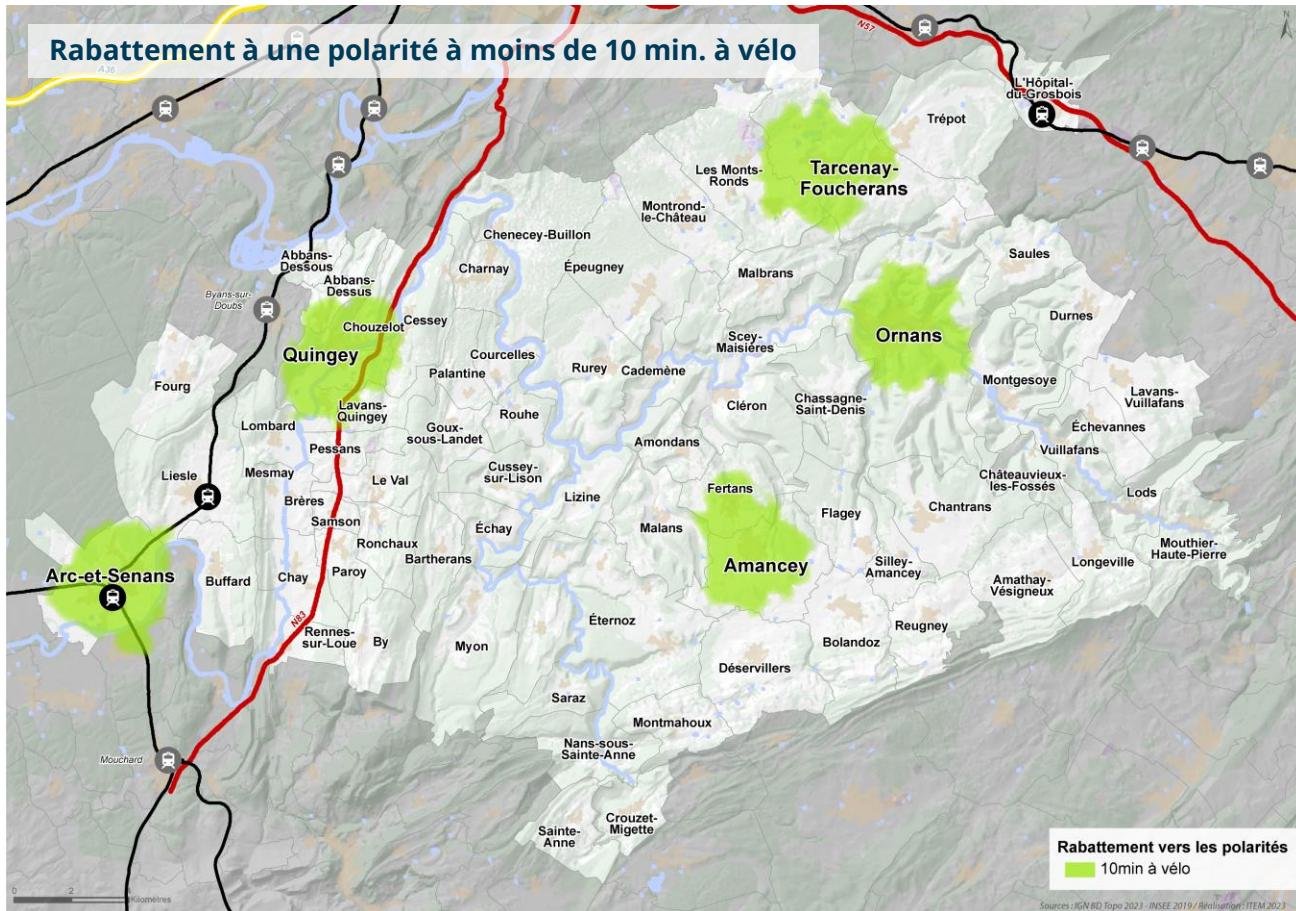
413 actifs sont potentiellement captables pour effectuer tout ou partie de leur déplacement domicile-travail à vélo.

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



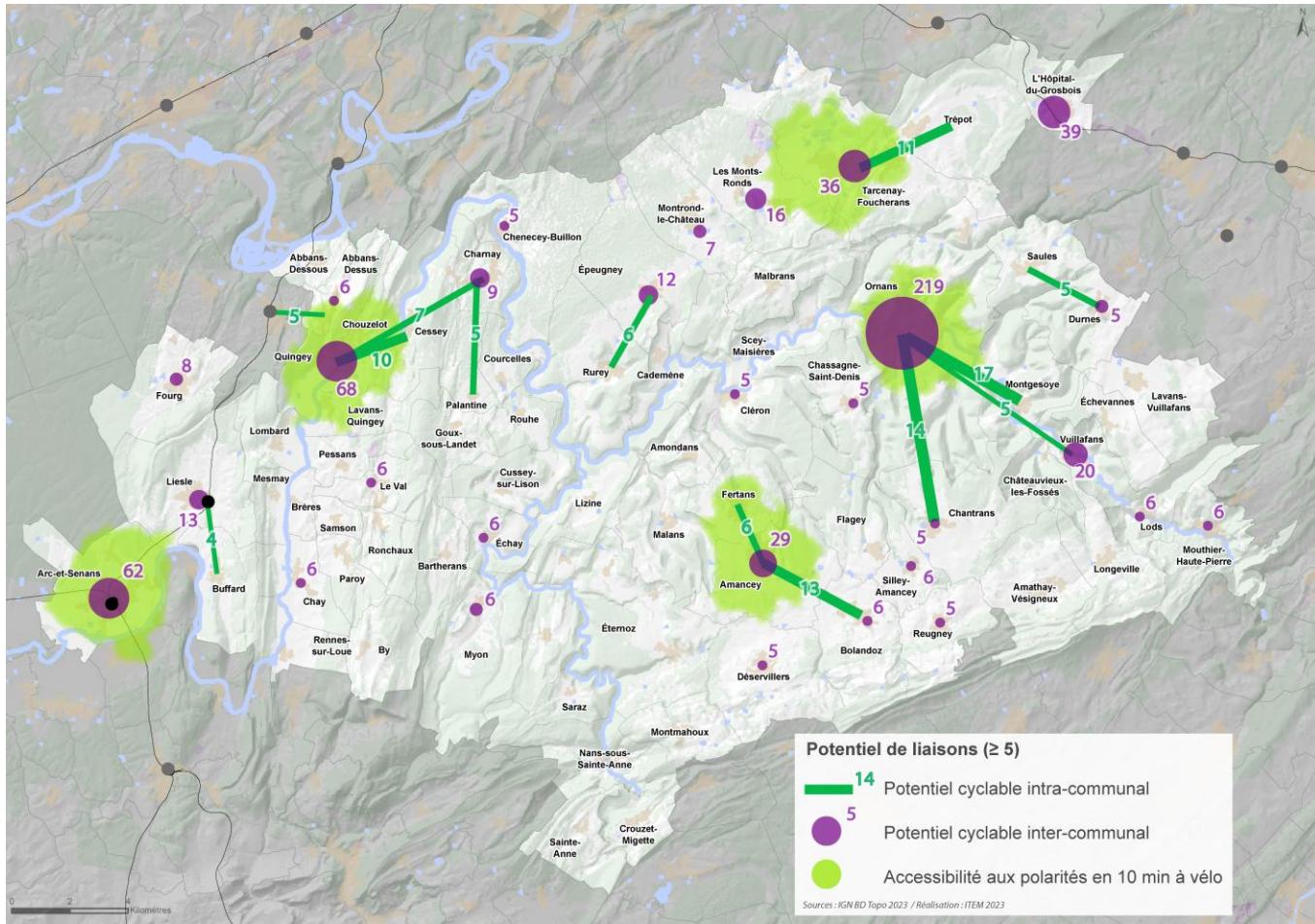
Des potentiels non négligeables (mais non quantifiables) à prendre en compte pour les déplacements liés aux déplacements administratifs, de loisirs, et de proximité.

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

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.

3.2

Les attentes et les enjeux évoqués par les élus & les répondants

Une perception mitigée des conditions de mobilité sur le territoire



Mes déplacements sont satisfaisants
7,3/10

(1 : pas d'accord / 10 : d'accord)

Une satisfaction très moyenne des conditions de mobilité sur le territoire

La dépendance à la voiture est clairement exprimée par la population et se traduit par le sentiment que les déplacements sont plutôt coûteux et polluants !

Aux affirmations que l'offre de transport limiterait leurs déplacements, les répondants sont d'accord à 7 sur 10 traduisant un manque d'offre. En parallèle, les déplacements des enfants ne semblent pas être une difficulté (5,8 sur 10) pour les parents.

Etes-vous d'accord avec les affirmations suivantes ?
(1 : pas d'accord / 10 : d'accord)



Vivre sur le territoire sans voiture est impossible

9,2 /10



Mes déplacements sont coûteux

7,6 /10



Mes déplacements sont polluants

7,6 /10



Le manque d'offre peut limiter mes déplacements

7 /10

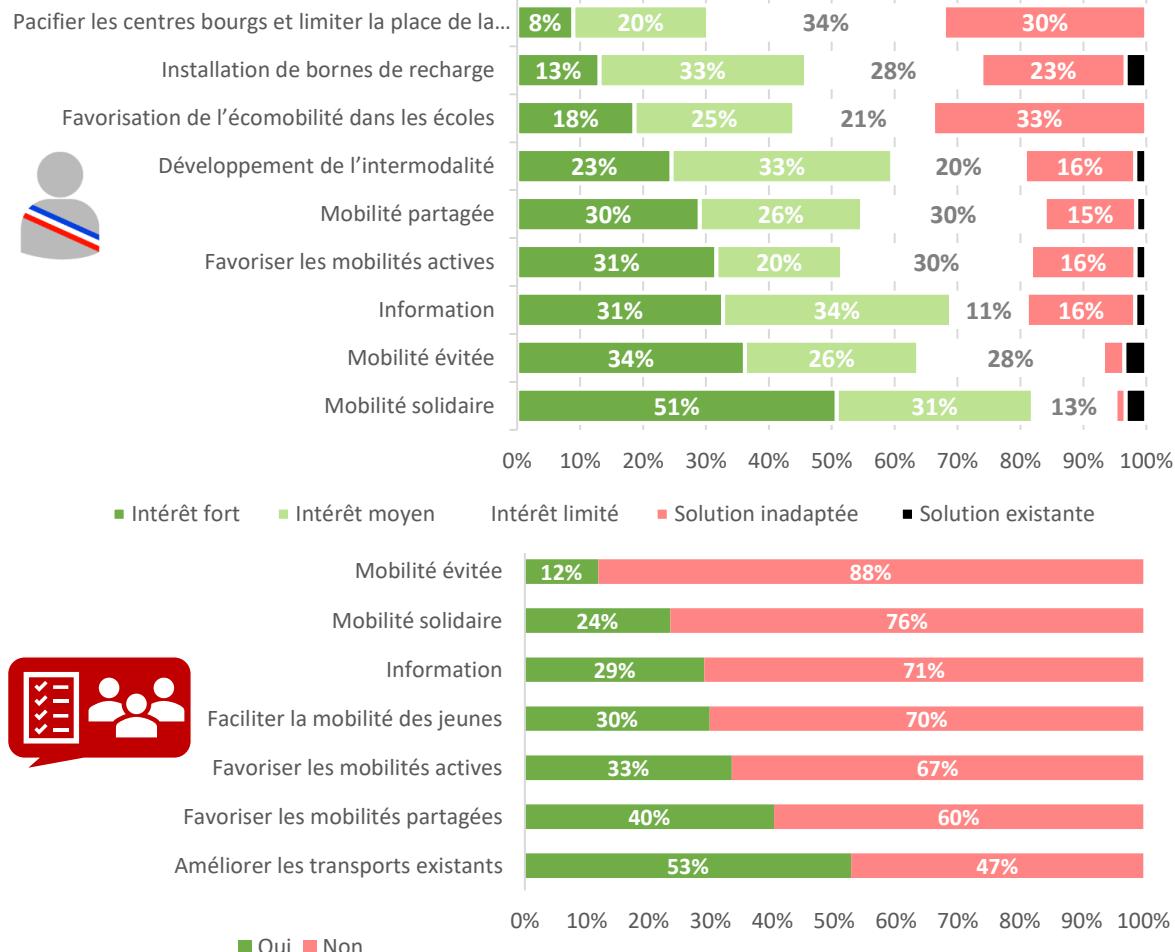


Le manque d'offre limite les déplacements des enfants

5,4 /10

Des pistes d'amélioration en divergence entre élus et répondants

Les pistes d'amélioration évoquées par les élus et les répondants



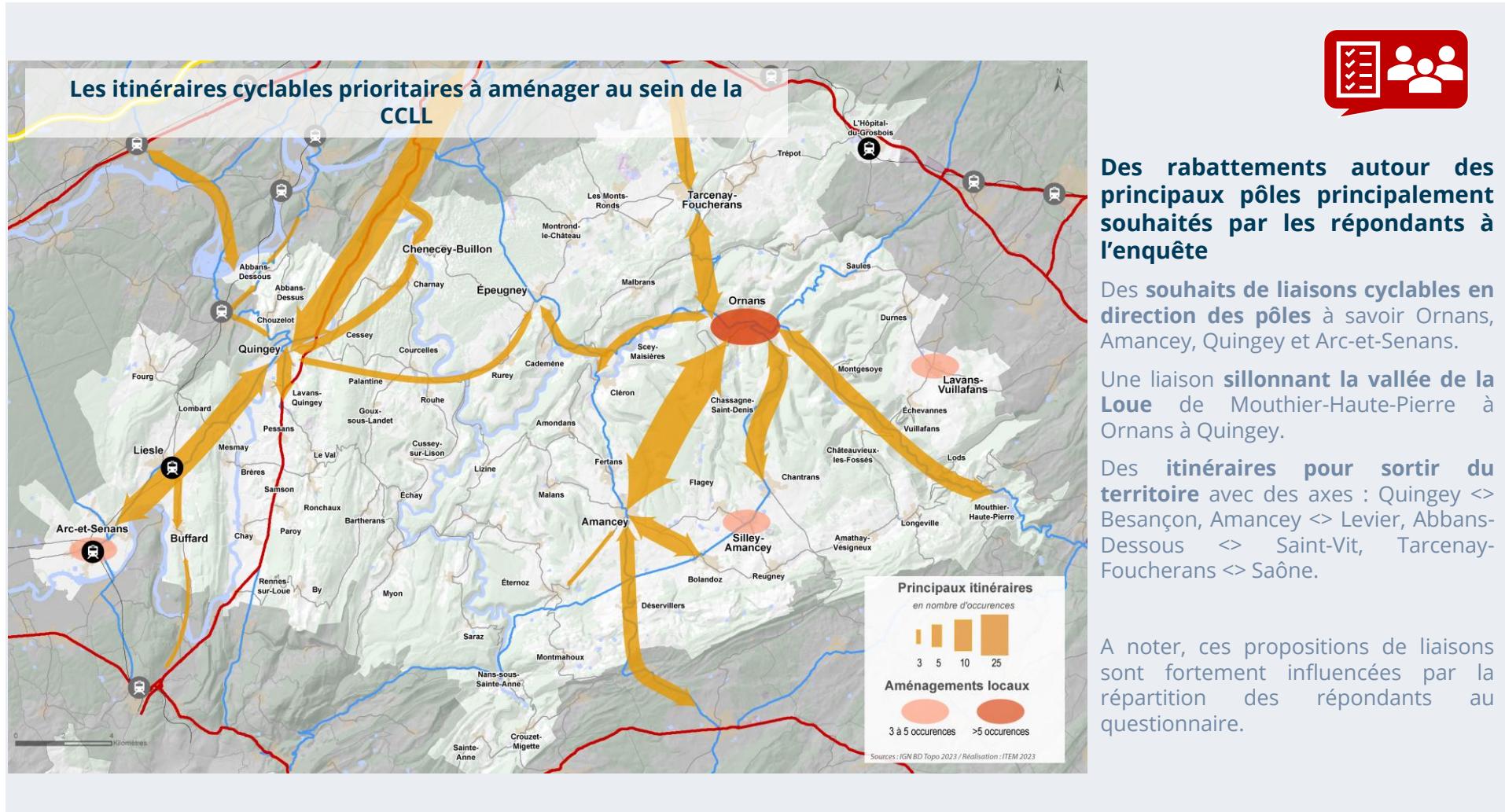
Un constat global : il n'y a pas de consensus fort qui se dégage entre les deux cibles sur les solutions à développer :

Les actions/enjeux les plus plébiscités par les élus (mobilité solidaire, mobilité évitée et le développement de l'information) sont à l'inverse les trois derniers évoqués par les répondants comme pistes d'améliorations.

Les répondants, eux, favoriseraient davantage l'amélioration des transports existants, les mobilités partagées et les mobilités actives.

Cette absence de consensus révèle qu'une seule solution n'est pas adaptée au territoire et que l'amélioration de la mobilité sur la CCLL passera par un bouquet de solutions à décliner de manière différenciée sur le territoire.

Le maillage tel que imaginé par la population



4.

Conclusion

Principales conclusions du diagnostic

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.
- **La présence d'une offre ferroviaire et de cars régionaux** permettant de rejoindre des pôles plus structurants
- **Un territoire polarisé principalement par Besançon** (flux d'actifs, scolaires et tous motifs) facilitant l'organisation de services alternatifs à la voiture individuelle.
- **Un potentiel important soit localement, soit en périphérie de la CCLL pour développer le covoiturage**

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

- **Un projet de schéma directeur de covoiturage à l'échelle du bassin de mobilité autour de GBM va permettre de structurer la pratique.**
- **40 % de la population a accès à une polarité en moins de 10 minutes à vélo**

Menaces

- **Une offre de transports en commun qui compte tenu des flux attendus aura du mal à se densifier**
- **Hormis pour une pratique touristique, le développement des cycles à l'échelle de la CCLL ne dispose pas d'un potentiel d'usagers quotidiens suffisant**



PARTIE B – *La stratégie*

1.

Organisation de la démarche

1.1 Du diagnostic au plan d'actions

Le **Plan De Mobilité Simplifié (PDMs)** de la CC Loue Lison se réalise en trois étapes :

- 1/ Un diagnostic sur l'ensemble des champs de la mobilité
- 2/ La définition des orientations stratégiques du PDMs
- 3/ L'établissement d'un programme d'actions sur la base des orientations stratégiques arrêtées

Pour définir les orientations stratégiques du PDMs, il a été mis en place une démarche collaborative pour co-construire ce document. Sur la base du diagnostic et des enjeux identifiés sur le territoire de la CCLL, un groupe de travail composé d'élus / techniciens et de personnes issus du panel citoyen a été constitué et, au cours de l'atelier, différentes orientations ont été proposées.

Sur la base de ce document, les élus de la CCLL doivent déterminer quelles sont les orientations qu'il convient de développer en phase 3 sous la forme de fiches actions opérationnelles.

► PREMIER ATELIER :

A travers des profils types d'usagers, chaque groupe devait identifier des grandes difficultés en matière de mobilité sur le territoire (12 difficultés mises en avant par le BE au départ) et préciser des pistes d'actions envisageables pour pallier ces problèmes.

Catherine : personne âgée seule



- Personne seule, propriétaire
- Retraite convenable
- Dynamique, participe à de nombreuses activités
- Dispose d'une voiture mais n'aime plus trop conduire....

Exemples de besoins de déplacements à développer

- Se rendre au club peinture à Frévent
- Promenade en vélo ou à pied dans le village ou alentour

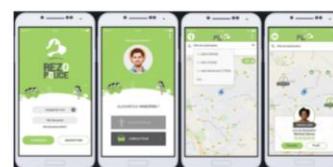
► SECOND ATELIER :

A partir des difficultés identifiées lors de l'atelier n°1, une trentaine de pistes d'actions ont été identifiées par le BE. Les participants devaient en sélectionner une quinzaine pour constituer le plan d'actions du PDMs.

Action 14 : Développer un réseau d'autostop organisé type Rézo Pouce

Exemple de Rézo Pouce développé sur de nombreux territoires notamment ruraux :

- Un dispositif d'autostop organisé et sécurisé afin de partager ses trajets du quotidien :
 - Un réseau d'autostoppeurs et d'automobilistes inscrits donc identifiés, dans une optique de la sécurisation de la pratique ;
 - Une application smartphone pour faciliter la mise en relation ;
 - Des arrêts identifiés par une signalisation spécifique ;
 - La distribution de kits d'auto-stops ;
 - Un encadrement de la pratique (charte, conditions d'assurance ...).



1.2 Les difficultés identifiées lors du premier atelier de travail (1/2)

Perception de la qualité de l'offre de mobilité sur la CCLL par les participants au premier atelier

Lors du premier atelier de travail les participants devaient individuellement noter leur perception de l'offre de mobilité sur la CC Loue Lison, il en ressort que l'offre actuellement présente sur le territoire est insuffisante pour répondre aux besoins de déplacements.

3,2 / 10

Offre totalement inappropriate



Offre très bien adaptée, répond à l'ensemble des besoins

Grande catégorie de difficultés rencontrées	Les leviers / enjeux opérationnels / pistes d'actions
Le manque d'offre de mobilité (4 groupes / 4)	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer les services TER en soirée et fiabiliser les services• Renforcer le nombre de services proposés par les lignes régulières de cars (notamment entre 12h et 14h et le samedi)<ul style="list-style-type: none">• Etendre les lignes de car, notamment vers les zones d'activités<ul style="list-style-type: none">• Développer l'offre de TàD et améliorer sa fiabilité• Utilisation des lignes scolaires des lycéens au profit de tous les publics• Développer le covoiturage vers les territoires enclavés et entre les communes<ul style="list-style-type: none">• Développer l'autopartage• Harmoniser les horaires d'arrivée et de départ des salariés et des scolaires
Méconnaissance de l'offre / absence de communication (4 groupes / 4)	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer la communication sur l'offre de mobilité, et plus particulièrement l'offre régulière Mobigo<ul style="list-style-type: none">• Développer un site ou des applications dédiées à la mobilité sur le territoire• Mettre en place une plateforme de covoiturage et un référent par commune<ul style="list-style-type: none">• Développer des initiatives communales ou associatives• Faciliter la mise en relation des covoitureurs avec des groupes What's App pour favoriser le covoiturage au sein des bassins de vie• Bien expliquer les différents types d'aménagements et leurs fonctionnements aux usagers

1.2 Les difficultés identifiées lors du premier atelier de travail (2/2)

Grande catégorie de difficultés rencontrées	Les leviers / enjeux opérationnels / pistes d'actions
Développer la pratique cyclable (3 groupes / 4)	<ul style="list-style-type: none">• Privilégier des pistes cyclables au lieu de bandes cyclables moins sécurisées• Utiliser les anciennes emprises ferroviaires pour réaliser des voies vertes<ul style="list-style-type: none">• Développer les chaucidous sur les axes à trafic modéré ou faible<ul style="list-style-type: none">• Assurer la continuité cyclable des itinéraires• Développer une offre de location de vélo / VAE (de courte durée)• Développer les services de réparation des vélos, via des ateliers solidaires• Développer le stationnement vélo, en particulier en gare et sur les sites touristiques<ul style="list-style-type: none">• Pérenniser l'aide à l'achat d'un VAE sur le territoire
Les aspects financiers / coûts (2 groupes / 4)	<ul style="list-style-type: none">• Développer l'autopartage / mutualisation des véhicules• Mettre en location une flotte de véhicules (voitures et vélos)
Développer l'électromobilité (2 groupes / 4)	<ul style="list-style-type: none">• Renforcer le maillage de bornes de recharge sur le territoire, en particulier dans les communes les plus isolées

1.3 Sondage du panel citoyen sur les enjeux identifiés lors de l'atelier n°1

Sur la base des 6 difficultés issues de l'atelier n°1, il a été proposé trois grands enjeux soumis en ligne aux panel citoyens pour déterminer si les propositions étaient en adéquation avec leurs attentes.

	1. Renforcer l'offre de transport en commun, tant au niveau des services que de la desserte		2. Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible		3. Développer l'offre de déplacement alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, ...)
	4. Développer les aménagements cyclables et les services vélos		5. Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires		6. Développer l'électromobilité sur le territoire

Ce sondage permet de confirmer que ces enjeux sont attendus par le panel citoyen.

A noter que les participants à ce sondage ont également exprimé le souhait que ces enjeux soient notamment l'occasion de mettre en place de l'autopartage, de développer un partenariat entre la CCLL et la Région pour l'utilisation des transports scolaires et de prendre en compte le déplacement des PMR.

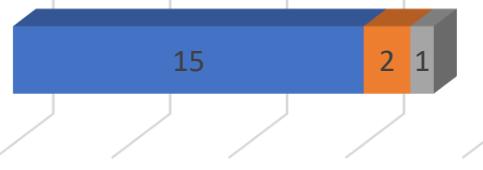
Enjeu : Développer la pratique cyclable



Enjeu : Agir sur une meilleure connaissance de l'offre de mobilité



Enjeu : Travailler sur le manque d'offre de mobilité



■ Prioritaire ■ Secondaire ■ Ce n'est pas un enjeu

1.4 Les pistes d'actions qui ont fait consensus dans l'atelier n°2

3. Mettre en place une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL

4. En relation avec la Région, expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers (solution de rabattement vers les polarités pour des trajets occasionnels)

11. Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire

25. Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (MSAP mobile, camion itinérant médicalisé, bar, épicerie mobile, ...)

27. Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCLL

5 actions font consensus.

Pour le TAD il est rappelé par tous les groupes de bien tenir compte de la taille de la CCLL et que le TAD s'appuie ainsi sur les zones d'intérêt à desservir.

Concernant le développement des services itinérants il est souhaité que des services et des commerces soient associés au dispositif.

1.5 Les pistes d'actions retenues par 75 % des groupes lors de l'atelier n°2

1. Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services (car et TER)

5. Créer un guide / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité

9. Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement (challenge « Au boulot j'y vais à vélo », kit mobilité, ...)

10. Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie

12. Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs

13. Promouvoir une application de covoiturage pour les déplacements locaux

18. Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

19. Développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs

8 actions sont concernées. Les participants ont rappelé pour le **guide de la mobilité**, la nécessité de développer ou de s'appuyer sur **une seule application commune à tous** (*guide des mobilités / covoiturage*).

Concernant le programme **d'écomobilité scolaire** il est rappelé qu'il est nécessaire de sécuriser les aménagements pour les modes (*cf. action n°19*) actifs et d'avoir une action distincte de celle mise en place à l'école et au collège par la sécurité routière.

Enfin, sur les **lignes de covoiturage dynamique**, une attention particulière devra être faite sur le coût du système.

1.6 Les pistes d'actions retenues par 50 % des groupes lors de l'atelier n°2

- 2. Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'étendre les lignes de car Mobigo en direction des zones d'activités*
- 6. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité permettant d'interconnecter les offres de mobilité*
- 20. Développer un service de location de vélo / VAE de courte durée à destination des touristes*
- 21. Développer un service de location de vélo / VAE de moyenne - longue durée à destination des habitants*
- 26. Développer un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule*

5 actions sont concernées. Les participants ont rappelé concernant les **points de rencontre de la mobilité** l'objectif de s'appuyer sur les aires de covoiturage.

Concernant le service de location de vélos/VAE à destination des touristes il est rappelé qu'il est préférable de laisser cela à l'initiative du « privé » et notamment des vélocistes.

1.7 Les pistes d'actions retenues par 25 % des groupes lors de l'atelier n°2

- | | |
|---|--|
| <i>7. Développer un réseau d'ambassadeurs bénévoles de la mobilité pour faire découvrir l'offre sur le territoire</i> | <p>6 actions sont concernées. Pour le réseau d'ambassadeurs bénévoles de la mobilité, il est rappelé que ce type d'actions n'est envisageable qu'avec des bénévoles, ce qui peut rendre délicate sa mise en place et sa pérennité.</p> <p>Pour l'autopartage, qu'il soit à destination de la population ou des entreprises, il est indiqué qu'il sera à prendre en compte dans un second temps, après le développement des transports en communs et du covoiturage. De plus, l'autopartage dans le domaine privé devra être géré par les entreprises..</p> <p>Enfin, sur les bornes de recharge électrique, il est rappelé la nécessité d'uniformiser les moyens de paiement et de réguler le coût.</p> |
| <i>8. Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité</i> | |
| <i>15. Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou certains pôles</i> | |
| <i>16. Développer l'autopartage à destination des collectivités et des entreprises pour limiter les flottes automobiles</i> | |
| <i>17. En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire</i> | |
| <i>23. Mettre en place un garage solidaire avec un service de location de véhicules à vocation sociale à l'échelle du territoire</i> | |

1.8 Les pistes d'actions non retenues lors de l'atelier n°2

14. Développer un réseau d'autostop organisé type Rézo Pouce

22. Accompagner la mise en place d'une association vélo locale sur le territoire et créer un garage associatif vélo

24. Mettre en place des aides au financement du permis de conduire et/ou de son premier véhicule

3 actions sont concernées. Les participants ont rappelé concernant l'**autostop** que la mise en place de lignes de covoiturage dynamique répond à ce besoin et semble plus adaptée et efficace.

Pour **le garage associatif vélo** le développement est possible mais il doit alors être lié au tri des vélos usagés afin de pouvoir s'appuyer sur un stock de pièces de rechange.

2.

Propositions de scénarios

2.1 Scénario n°1 – Base commune de l'atelier n°2



Renforcer l'offre de transport en commun, tant au niveau des services que de la desserte

1. *Etudier la mise en place une offre de Transport à la Demande sur le périmètre de la CCLL*
2. *En relation avec la Région, expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers (solution de rabattement vers les polarités pour des trajets occasionnels)*
3. *Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services (car et TER)*



Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible

4. *Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité*
5. *Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement*



Développer l'offre de déplacements alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, ...)

6. *Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire*
7. *Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs*
8. *Promouvoir une application de covoiturage pour les déplacements locaux*



Développer les aménagements cyclables et les services vélos

9. *Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public*
10. *Développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs*



Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires

11. *Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (MSAP mobile, camion itinérant médicalisé, bar, épicerie mobile, ...)*
12. *Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCLL*

Avis du bureau d'études

Favorable (l'action correspond aux attentes d'un PDMs et paraît adaptée aux caractéristiques de la CCLL)

Partagé (l'action n'est pas forcément totalement adaptée)

Défavorable (l'action est inadaptée et/ou présente des difficultés importantes pour sa mise en œuvre sur la CCLL)

2.2 Scénario n°2 - Base élargie de l'atelier n°2



Renforcer l'offre de transport en commun, tant au niveau des services que de la desserte

SCENARIO 1 avec ajout d'une action

13. Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'étendre les lignes de car Mobigo en direction des zones d'activités



Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible

SCENARIO 1 avec ajout d'une action

14. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité permettant d'interconnecter les offres de mobilité



Développer l'offre de déplacements alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, ...)

SCENARIO 1 – pas d'ajout d'action pour cet enjeu



Développer les aménagements cyclables et les services vélos

SCENARIO 1 avec ajout de deux actions

15. Développer un service de location de vélo / vélo à assistance électrique de courte durée à destination des touristes

16. Développer un service de location de vélo / vélo à assistance électrique de moyenne – longue durée à destination des habitants



Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires

SCENARIO 1 avec ajout d'une action

17. Développer un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule

Avis du bureau d'études

Favorable (l'action correspond aux attentes d'un PDMs et paraît adaptée aux caractéristiques de la CCLL)

Partagé (l'action n'est pas forcément totalement adaptée)

Défavorable (l'action est inadaptée et/ou présente des difficultés importantes pour sa mise en œuvre sur la CCLL)

2.3 Scénario n°3 – Ensemble des actions retenues lors de l'atelier n°2



Renforcer l'offre de transport en commun, tant au niveau des services que de la desserte

SCENARIO 2 – pas d'ajout d'action pour cet enjeu



Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible

SCENARIO 2 avec ajout de deux actions

- 18. Développer un réseau d'ambassadeurs bénévoles de la mobilité pour faire découvrir l'offre sur le territoire**
- 19. Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité**



Développer l'offre de déplacement alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, ...)

SCENARIO 2 avec ajout de trois actions

- 20. Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou certains pôles**
- 21. Développer l'autopartage à destination des collectivités et des entreprises pour limiter les flottes automobiles**
- 22. En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire**



Développer les aménagements cyclables et les services vélos

SCENARIO 2 – pas d'ajout d'action pour cet enjeu



Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires

SCENARIO 2 avec ajout d'une action

- 23. Mettre en place un garage solidaire avec un service de location de véhicules à vocation sociale à l'échelle du territoire**

Avis du bureau d'études

Favorable (l'action correspond aux attentes d'un PDMs et paraît adaptée aux caractéristiques de la CCLL)

Partagé (l'action n'est pas forcément totalement adaptée)

Défavorable (l'action est inadaptée et/ou présente des difficultés importantes pour sa mise en œuvre sur la CCLL)

2.4 Scénario préférentiel du bureau d'études



Renforcer l'offre de transport en commun, tant au niveau des services que de la desserte

- 1. Mettre en place une offre de Transport à la Demande sur le périmètre de la CCLL**
- 2. En relation avec la Région, expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers** (solution de rabattement vers les polarités pour des trajets occasionnels)
- 3. Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services (car et TER)**



Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible

- 4. Crée un guide / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité**
- 5. Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants et des scolaires pour accompagner le changement de comportement**
- 14. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité permettant d'interconnecter les offres de mobilité**
- 19. Organiser des évènements (fête de la mobilité, slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité**



Développer l'offre de déplacement alternatifs à l'autosolisme (covoiturage, autopartage, ...)

- 6. Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire**
- 7. Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs**
- 20. Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou certains pôles**
- 22. En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire**



Développer les aménagements cyclables et les services vélos

- 9. Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public**
- 10. Développer la pacification (Zone 30, Zone de Rencontre) pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs**
- 16. Développer un service de location de vélo / vélo à assistance électrique de moyenne - longue durée à destination des habitants**



Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires

- 11. Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (MSAP mobile, camion itinérant médicalisé, bar, épicerie mobile, ...)**
- 12. Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCLL**

3.

Contour opérationnel de quelques actions

Retours sur le contour opérationnel sur les pistes d'actions.

En fonction des sélections de pistes d'actions réalisés lors de l'atelier n°2, les groupes ont travaillé sur le contour opérationnel des pistes.

Etudier la mise en place d'une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL **(4 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)**

Les participants s'accordent sur un TAD en délégation totale organisé de manière zonale pour toutes les communes de la CCLL et qui dessert les bassins de vie de Quingey / Ornans et Amancey avec une tarification unique pour tous et majoritairement tous les jours de la semaine. Aucune tendance ne se dégage sur le public cible et les modalités de réservation.

Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité **(3 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)**

Un guide de mobilité qui soit à la fois sur support papier et informatique et qui présente l'ensemble des offres de mobilités sur la CCLL avec des cartographies associées. Le détail précis des horaires n'est pas majoritairement retenu.

Développer un réseau d'ambassadeurs bénévoles de la mobilité pour faire découvrir l'offre sur le territoire **(1 groupe a travaillé sur le contour opérationnel)**

Un réseau d'ambassadeurs qui s'appuie sur les moyens existants des communes (secrétariat de mairie) avec une formation à dispenser et des outils à fournir par la CCLL avec l'objectif de doter chaque commune d'ambassadeur.

Retours sur le contour opérationnel sur les pistes d'actions.

Structurer un programme d'écomobilité auprès des habitants pour accompagner le changement de comportement (2 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Un consensus pour développer un programme d'écomobilité à destination des actifs et scolaires avec une prise en charge par une association pour développer la formation « savoir rouler à vélo » pour les scolaires et le programme de remise en selle. Pour les autres aspects, un groupe souhaite mettre en place un programme pour tous et qui couvre un champ très large d'actions à développer.

Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie (3 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Un consensus pour adresser ce programme aux élèves du primaire et du collège et de mettre en œuvre le programme national « Savoir rouler à Vélo ». Selon les groupes d'autres actions pourraient être proposées en s'appuyant sur des associations ou directement l'école ou la gendarmerie.

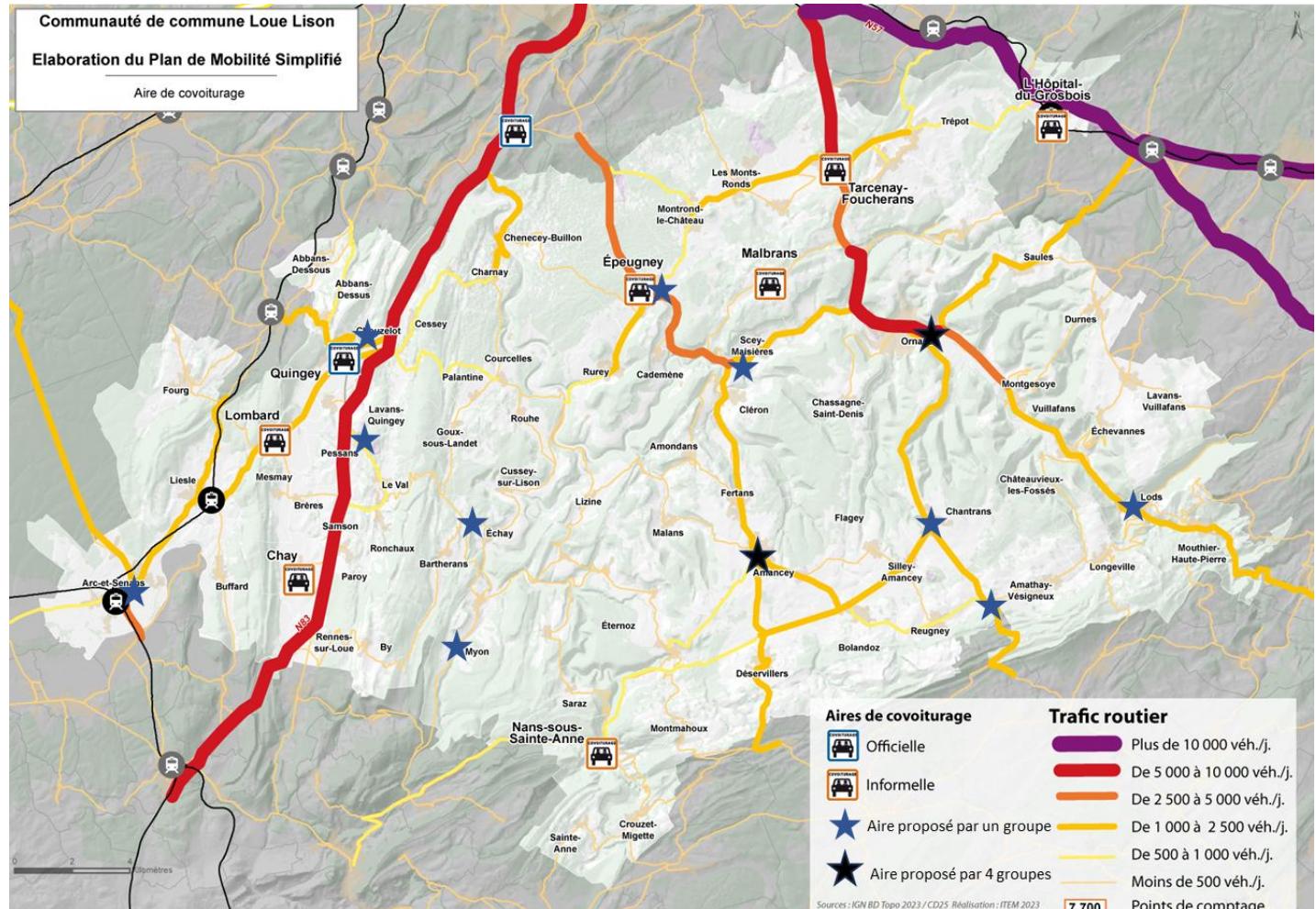
Expérimenter des lignes de covoitages dynamiques en direction des principales destinations des actifs (3 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Différentes origines / destinations des lignes de covoiturage mais avec une desserte de Besançon et Pontarlier attendue en s'appuyant notamment sur Ornans et Amancey. Concernant le service, un consensus sur un paiement de l'utilisateur qui rétribue le chauffeur. Le service devra permettre à la fois une utilisation d'application mais également de panneaux lumineux aux arrêts.

Retours sur le contour opérationnel sur les pistes d'actions.

Créer un réseau d'aires de covoitage aux abords des axes structurants sur le territoire
(4 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Pérenniser les aires informelles, privilégier l'implantation des aires sans artificialisation des sols et les mutualiser (ex / parking grandes surfaces).
Proposition de nouvelles aires avec consensus sur Amancey et Ornans.



Retours sur le contour opérationnel sur les pistes d'actions.

Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou certains pôles (2 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Un système d'autopartage qui pourrait être mis en place sur de la mise en relation des particuliers donc avec système de géolocalisation et sans station nécessaire. Un groupe suggère la possibilité de s'appuyer sur des opérateurs privés avec localisation de stations au niveau des principaux pôles de la CCLL.

En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire (1 groupe a travaillé sur le contour opérationnel)

Les bornes souhaitées s'adressent à un public en transit sur la CCLL (borne à recharge rapide) avec une localisation au niveau des commerces (centralités ou parking de supermarché) dans les principales communes du territoire.

Dimensionner le stationnement vélo (3 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Un stationnement vélo qui fait consensus au niveau des différents pôles générateurs de déplacements et des arrêts de covoiturage / point de rencontre mobilité. Mais une attention doit également être faite au niveau des centralités des communes, des établissements scolaires et des arrêts de TC.

Mettre en place un garage solidaire avec un service de location de véhicules à vocation sociale à l'échelle du territoire (1 groupe a travaillé sur le contour opérationnel)

Ce garage solidaire devrait s'appuyer sur une association comme TRI ou Emmaüs.

Retours sur le contour opérationnel sur les pistes d'actions.

Développer la pacification pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centre-bourgs (3 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

La mise en place d'une pacification à proximité des établissements scolaires fait consensus. Par contre, que ce soit au niveau des centralités ou de la traversée de bourg, les avis sont partagés. Un groupe indique également souhaiter une généralisation du 30 Km/h en dehors des axes principaux.

Développer un service de location de vélo / VAE de courte durée à destination des touristes (2 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Action à déployer par une structure privée. NB : un groupe n'ayant pas retenu cette action pense que c'est uniquement du ressort d'une société privée ce qui incite à ne pas retenir cette action dans la stratégie de mobilité si aucune collectivité n'est prête à la porter.

Développer un service de location de vélo / VAE à moyenne – longue durée à destination des habitants (1 groupe a travaillé sur le contour opérationnel)

Un groupe ayant retenu l'action souhaite que le service soit similaire pour les touristes et les habitants (cf. action 20). Ici, comme pour les touristes, c'est plus le recours à un vélociste qui est attendu comme prestataire, le rôle de la CCLL serait de financer l'acquisition / entretien des vélos et de percevoir les abonnements.

Développer un système de transport solidaire à l'aide de chauffeurs bénévoles utilisant leur propre véhicule (2 groupes ont travaillé sur le contour opérationnel)

Un groupe indique que le sujet est complexe pour être traité de manière synthétique dans le cadre d'un atelier. Il n'apparaît pas de consensus sur le transport solidaire.

4.

Les actions retenues par le Conseil Communautaire de la CC Loue Lison

11 actions réparties selon 6 axes stratégiques d'intervention

AGIR SUR L'OFFRE DE TC

1. Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services
2. Etudier la mise en place d'une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL

LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

3. Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire
4. Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs

COORDONNER

5. Identifier et aménager des points de rencontre mobilité permettant d'interconnecter les offres de mobilité

6. Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité

7. Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés

8. Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie

9. Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux

10. Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCLL

11. En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire

COMMUNIQUER

INCITER LES COMMUNES

ANTICIPER LES BESOINS FUTURS



PARTIE C – *Le plan d'actions*

Un plan d'actions pour accompagner le nécessaire changement des pratiques modales

Offrir des solutions « collectives » pour venir /partir et se déplacer sur la CCLL

Permettre la mise en œuvre et la cohérence des actions de renforcement des transports collectifs (TC) et du covoiturage

Faire connaître les solutions de mobilité auprès de tous

Favoriser auprès des communes le développement d'aménagements qui faciliteront les déplacements en modes actifs

Mettre en place les outils pour accompagner les changements organisationnels (télétravail // électrification des moteurs,...)

**AGIR SUR
L'OFFRE DE TC**

**LUTTER CONTRE
L'AUTOSOLISME**

COORDONNER

COMMUNIQUER

**INCITER LES
COMMUNES**

**ANTICIPER LES
BESOINS
FUTURS**

Axe 1 : AGIR SUR L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

Action 1 Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'améliorer l'offre de transport collectif sur le territoire (1/4)

► Constats du diagnostic

- Une offre de transport collectif routière qui répond mal aux besoins des actifs et des personnes contraintes
- Un nombre de service plus restreint sur la gare de Liesle par rapport aux gares d'Arc-et-Senans et de l'Hôpital-du-Grosbois
- Un maillage de lignes scolaires connectant les communes aux principales polarités du territoire.

► Objectifs

Il s'agira d'engager des discussions avec la Région pour proposer des modifications à l'offre routière, afin de mieux répondre aux besoins des habitants. Les différentes modifications des lignes régulières seront étudiées par la Région lors des renouvellements des contrats. A noter, que l'évolution de l'offre de transport collectif sur le territoire de la CC loue Lison sera travaillée en coopération avec les différents acteurs du SERM bisontin qui vise à améliorer la qualité des transports du quotidien et lutter contre l'autosolisme.

► Mesures à mettre en place

- 1/ Inciter la Région à optimiser les services sur les offres régulières de transport en commun (car et TER)**
- 2/ En relation avec la Région, expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers** (solution de rabattement vers les polarités pour des trajets occasionnels)
- 3/ Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'étendre les lignes de car Mobigo en direction des zones d'activités**
- 4/ Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté sur les arrêts de TC sur la CCLL et notamment sur la pertinence de la suppression de l'arrêt dans le quartier des Aiges.**

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	Réaliser du lobbying auprès de la Région ; Communiquer sur l'offre scolaire
Région BFC	AOM régionale, qui définit les services de TC sur la CCLL

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexé



Faisabilité financière

Simple Complexé



Estimation financière

- Action de lobbying auprès de la Région. La CC pourra avancer des éléments financiers afin de participer au déficit d'exploitation de la Région si elle le souhaite.
- Coût de fonctionnement de la LR 207 : 5 k€ supplémentaire / an
- +/- 30 k€ pour 2 nouveaux arrêts

Suivi des mesures

- Evolution de la fréquentation sur les lignes
- Nombre d'abonnements actifs sur ces lignes
- Nombre de lignes scolaires ouvertes aux usagers commerciaux

Court terme

Moyen terme

Long terme

Première avancée pour septembre 2025

Des rendez-vous biennuels pour suivre les avancées sur l'offre TC
(renforcement, fréquentation ...)

► Détail des mesures à mettre en place

1/ Inciter la Région à optimiser les services sur les offres régulières de transport en commun (car et TER)

1.1 Ligne LR 204 Besançon <> Ornans <> Pontarlier :

Piste de travail avec la Région

- Les services aux heures de pointe du matin circulent **tôt le matin et** ne sont **pas forcément adaptés pour une part des actifs et des scolaires** du territoire et **restreignent les correspondances avec le réseau ferroviaire** en gare de Besançon (notamment avec l'offre TGV). Afin de répondre à ces problèmes :
 - Envisager un décalage de services** afin de mieux assurer les correspondances avec les TGV au niveau de Besançon Viotte.
- Les services en période de pointe du soir connaissent des **surcharges liées en lien avec l'afflux de scolaires entre 17h00 et 18h00**, 374 scolaires des communes de la CCLL desservies par la LR 204 étudient à Besançon :
 - Il s'agira **d'étudier la mise en place de renfort sur la ligne** durant ce créneau afin de soulager l'offre existante.

1.2 Ligne LR 207 Quingey <> Besançon :

Piste de travail avec la Région

- Les services existants n'offrent pas la possibilité de se déplacer à Besançon depuis Quingey à la demi-journée pour les publics captifs. Pour cela :
 - Il s'agira alors de **rajouter 2 services en direction de Besançon** aux environ de **09h00** et de **13h50** (arrivée à Besançon vers 09h40 et 14h30) et **1 service en direction de Quingey** à **11h50** au départ de Besançon Chamars (arrivée à Quingey vers 12h30).

1.3 La gare de Liesle :

Piste de travail avec la Région

- L'offre de TER en gare de Liesle est de 12 services en semaine dans les deux sens de circulation, contre 33 à Arc-et-Senans sur la ligne Besançon <> Lons-le-Saunier <> Bourg-en-Bresse:
 - Il s'agira alors d'étudier avec la Région la possibilité de **Réaliser des arrêts en gare de Liesle sur tout ou partie des services TER s'arrêtant actuellement à Arc-et-Senans.**
 - Une augmentation de la desserte en gare de Liesle sera à mettre en lien avec le potentiel d'actifs, scolaires et captifs pouvant bénéficier de ce renforcement d'offres : **172 actifs et scolaires** réalisent un trajet depuis Liesle, Fourg et Lombard vers Besançon (INSEE 2021).

Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'améliorer l'offre de transport collectif sur le territoire (3/4)

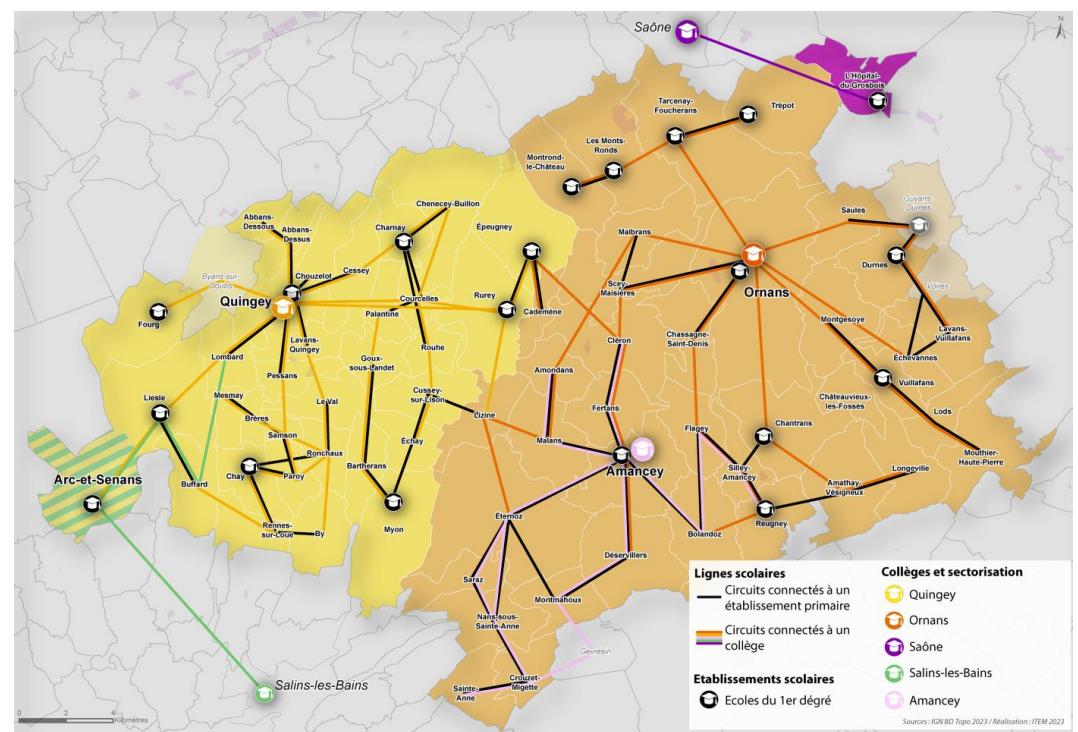
► Détail des mesures à mettre en place

2/ En relation avec la Région, expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers (solution de rabattement vers les polarités pour des trajets occasionnels)

- L'ouverture des lignes concerne les circuits à destination des collèges d'Ornans, Amancey et de Quingey, les lignes à destination des écoles élémentaires restant exclusivement à usage des scolaires.
- Il s'agira de **communiquer sur l'offre scolaire en cas d'ouverture des lignes**

Piste de travail avec la Région

- **Auprès des publics spécifiques** qui seraient intéressés, notamment les personnels scolaires.
 - La promotion des lignes scolaires passera également par un **travail de recensement et de cartographie** permettant d'avoir un aperçu global des trajets possibles ;
 - Une **mise à jour** nécessaire à chaque rentrée scolaire afin de disposer d'une information actualisée ;
 - La cartographie pourra être affichée au sein du guide mobilité, voire partagée sur la plateforme Mobigo.
- Les limites de l'utilisation des lignes scolaires :**
- Une périodicité des lignes qui **empêche une utilisation adaptée pour les actifs** (absence de desserte durant les vacances) ;
 - Des lignes présentant des **contraintes horaires** (un aller-retour à la journée en général)
 - **Une utilisation qui peut être limitée** du fait d'un emport possible si et seulement si des places sont disponibles



► Détail des mesures à mettre en place

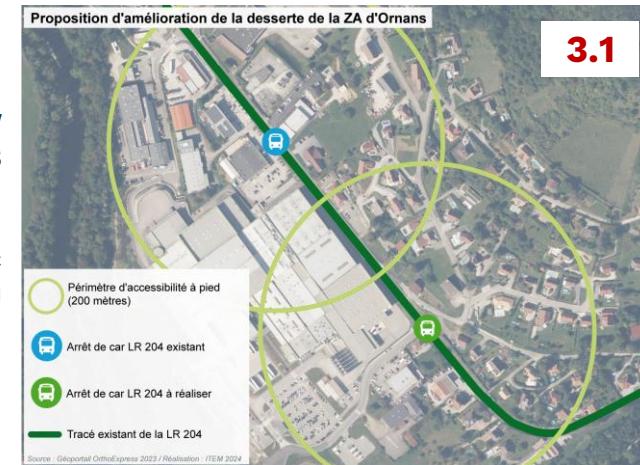
2/ Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'étendre les lignes de car Mobigo en direction des zones d'activités

- Afin de desservir au mieux les principaux sites d'emplois du territoire et d'améliorer l'attractivité de l'offre de transport chez les actifs, des extensions des trajets avec la mise en place de nouveaux arrêts doivent combler, ou à minima réduire les temps de parcours finaux à pied.

3.1 Sur la LR 204 :

Piste de travail avec la Région

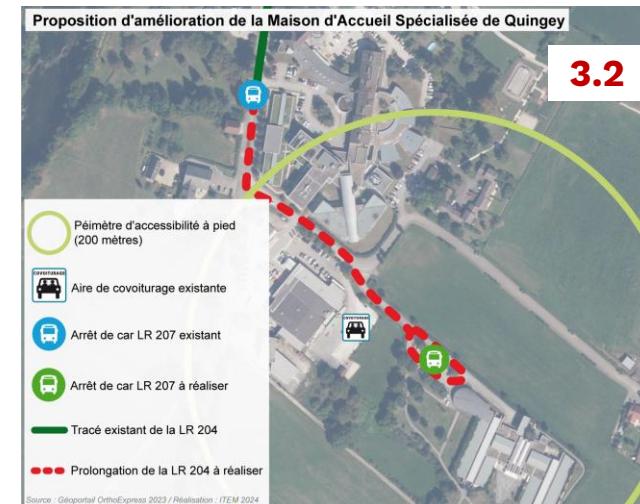
- Il s'agira de créer un arrêt au plus près des sites Guillin Emballage (250 à 499 employés) et ITW Rivex (100 à 199 employés). Ceci permettra de rejoindre Guillin en **3 minutes** à pied, contre **8 minutes** depuis l'arrêt actuel, soit un gain de temps de **5 minutes**.
- La réalisation de l'arrêt n'ajoute **aucune modification au tracé de la ligne**, et la distance avec l'arrêt existant du Rond-Point de la Truite est d'environ 300 mètres, une valeur acceptable au regard du contexte urbain et du potentiel apporté.



3.2 Sur la LR 207 :

Piste de travail avec la Région

- Il s'agira de créer une extension de **360 mètres au niveau du terminus** à Quingey afin de desservir de manière plus fine le second site de la Maison d'Accueil Spécialisée (100 à 199 employés), permettant de rejoindre le site de la MAS en **1 minute à pied** contre **5 minutes** depuis l'arrêt existant, soit un gain de temps de 4 minutes.



Lignes concernées	LR 204	LR 207
Nombre de services par jour	13	8
Temps supplémentaires (en min)	1 min	2 min
Kilomètres supplémentaires (en km)	0	0,36 km
Coût annuel d'exploitation supplémentaire	0 € HT	5 150 € HT sur la base de l'offre actuelle
Coût lié à la réalisation des arrêts	15 000 € HT	15 000 € HT

Action 2 Etudier la mise en place d'une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL

(1/6)

▶ Constats du diagnostic

- 60 communes du territoire ne sont pas desservies par une offre de transport en commun
- Une offre de TAD sur la CCLL restreinte à la seule commune d'Ornans

▶ Objectifs

Mettre en place à l'aide de la Région une offre de TAD sur le territoire afin de proposer une offre de rabattement depuis des communes non desservies par une offre de mobilité vers les pôles de bassin de vie.

▶ Mesures à mettre en place

- Le transport à la demande sur la CCLL **peut prendre différentes formes :**

Pistes de travail avec la Région

1/ Un TAD zonal de rabattement vers les polarités de la CCLL

2/ Un TAD entre Ornans et Amancey pour pallier l'absence de ligne de TC régulière depuis Amancey

3/ Un TAD sous forme de lignes virtuelles sur les axes les plus importants pour les actifs

- Les **modalités** du service :

- **Réservation la veille avant 18h.**
- Une **prise en charge à domicile** et 2-3 **points de dépôse prédefinis dans les polarités** (ex : centre-ville, supermarché, maison médicale, France Services, ...).
- **Coût unique à minima similaire à celui de Mobigo** (2 € par trajet soit 4 € A/R)
- **Possibilité d'abonnement** (tarif Mobigo ou Mobigo + Ginko) avec réservation au mois.
- Une première **expérimentation** à mener au minimum sur **18 à 24 mois**.

Rôle des acteurs	
CC loue Lison	<i>Etude de la mise en place de TAD</i>
Région	<i>Délégation de compétence de la Région si le TAD sort du ressort territorial de la CCLL</i>

Impacts report modal

Faibles Elevés
 ✓

Faisabilité technique

Simple Complexé
 ✓

Faisabilité financière

Simple Complexé
 ✓

Estimation financière

- Selon la forme choisie (hors recettes) :
- En fourchette minima : +/- 52 k€ à 238 k€/an
- En fourchette maxima : +/- 138 k€ à 634 k€/an

Suivi des mesures

- Evolution globale de la fréquentation
- Taux de déclenchement par ligne et OD réalisées
- Taux de remplissage par trajet
- Evolution du rapport coût / voyage réalisé
- Enquête régulière lors de la prise de réservation ...

Court terme	Moyen terme	Long terme
Définition du service de TAD	Première mise en place	Suivi de la fréquentation des services de TAD

Détail des mesures à mettre en place

1/ Un TAD zonal de rabattement vers les polarités de la CCLL

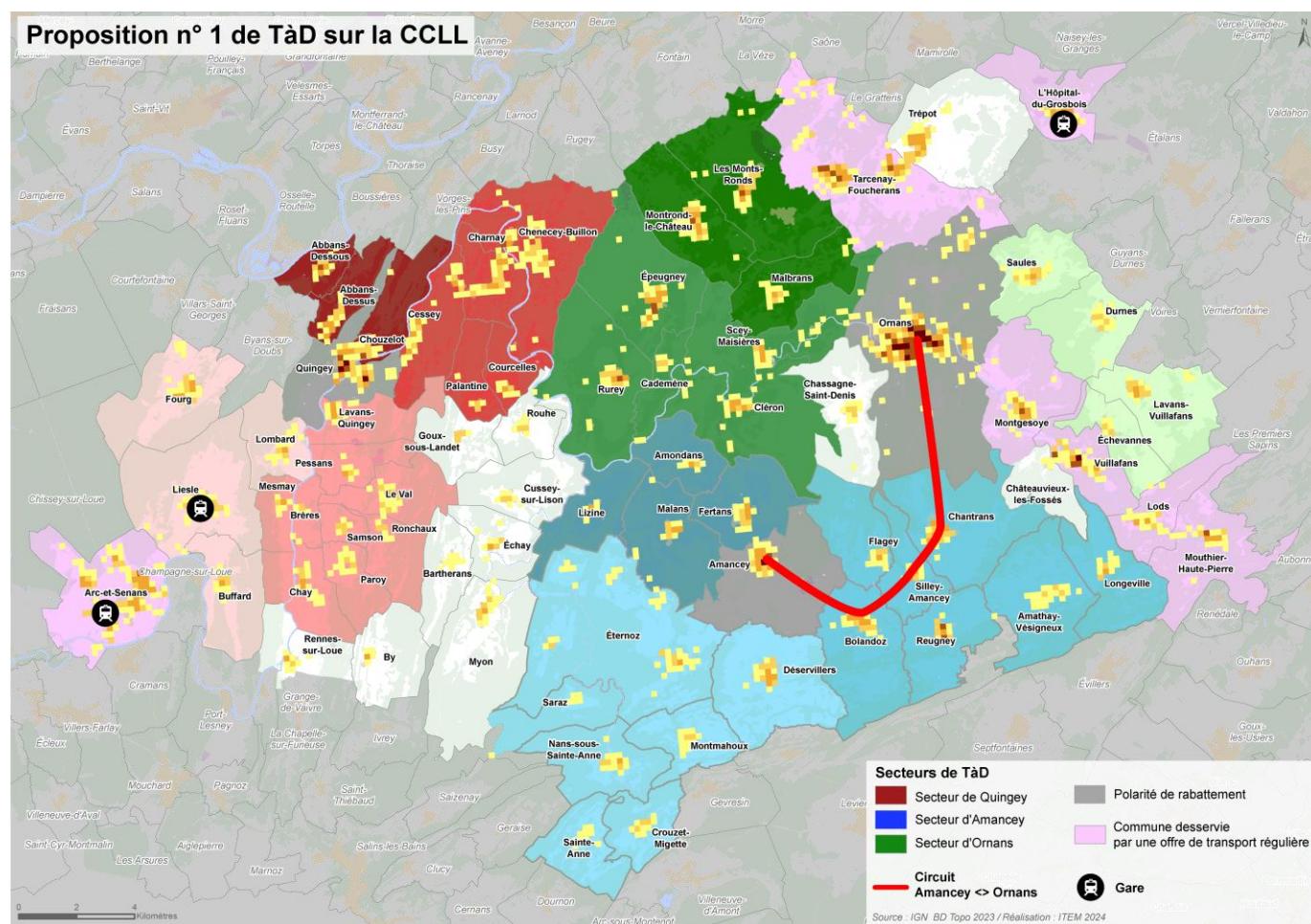
- Fonctionnement basé sur **3 allers et 3 retours « commerciaux » pour les communes concernées** avec un fonctionnement sur la base suivante :

- Bassin de Quingey** : le lundi et le vendredi
- Bassin d'Amancey** : le mercredi
- Bassin d'Ornans** : le mardi, jeudi et samedi.

- Toutes les communes ne disposeraient pas de TAD**

- Sont exclues les communes **ayant une gare TER ou desservies par la ligne LR 204**
- Certaines **communes faiblement peuplées** et/ou générant **des temps de parcours trop importants**.

Piste de travail avec la Région



► Détail des mesures à mettre en place

2/ Un TAD entre Ornans et Amancey pour pallier l'absence de ligne de TC régulière depuis Amancey sous forme de ligne virtuelle

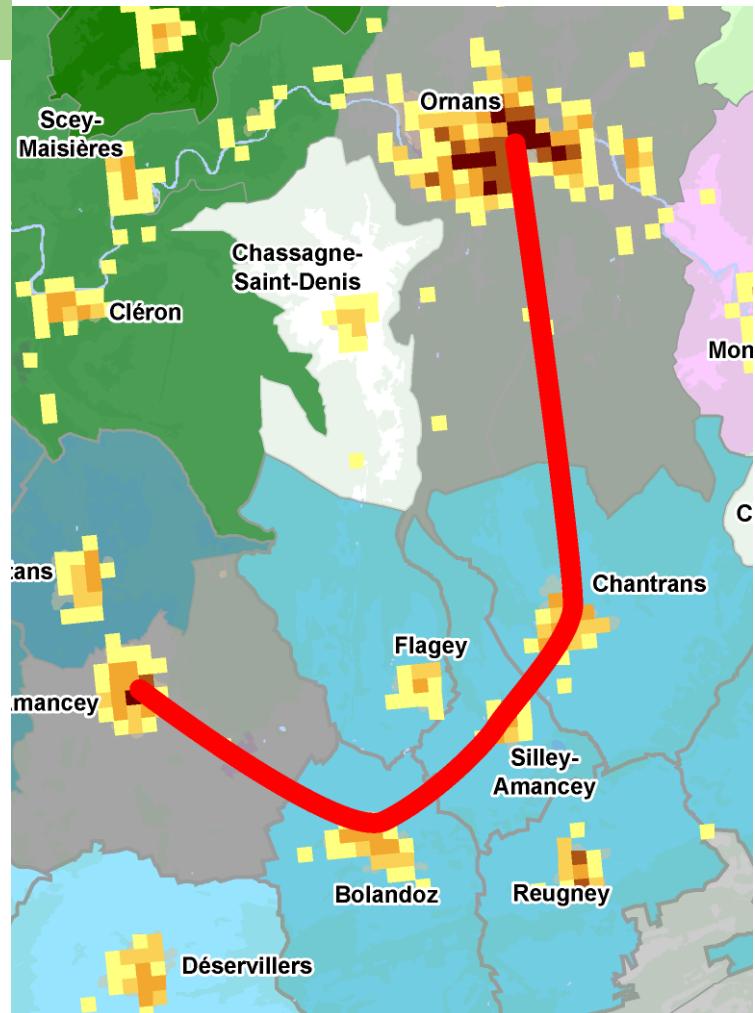
• **Un potentiel pour les actifs :** Piste de travail avec la Région

- Ornans // Amancey – **49 actifs**
- Ornans // Bolandoz // Silley-Amancey ou Chantrans – **122 actifs**
- Amancey // Bolandoz // Silley-Amancey ou Chantrans – **26 actifs**

• **Des besoins de déplacements notamment à destination d'Ornans pour la population couverte** (6,5 % de la pop. de la CCLL avec plus de 1 600 hab. en dehors d'Ornans sur cette ligne virtuelle TAD).

• **Un service adapté mixte pour les actifs et captifs**

- **2 services** pour les actifs **le matin** en direction d'**Ornans** et **1 en direction d'Amancey**
- **1 service aller le matin pour les « captifs »**
- **1 service de retour durant le temps de midi** pour les captifs et les actifs en demi-journée
- **1 service aller** pour prise de poste **vers 14h** et pour les captifs
- **2 services retours direction Amancey et 1 vers Ornans** pour actifs et captifs.



► Détail des mesures à mettre en place

3/ Un TAD sous forme de lignes virtuelles sur les axes les plus importants pour les actifs

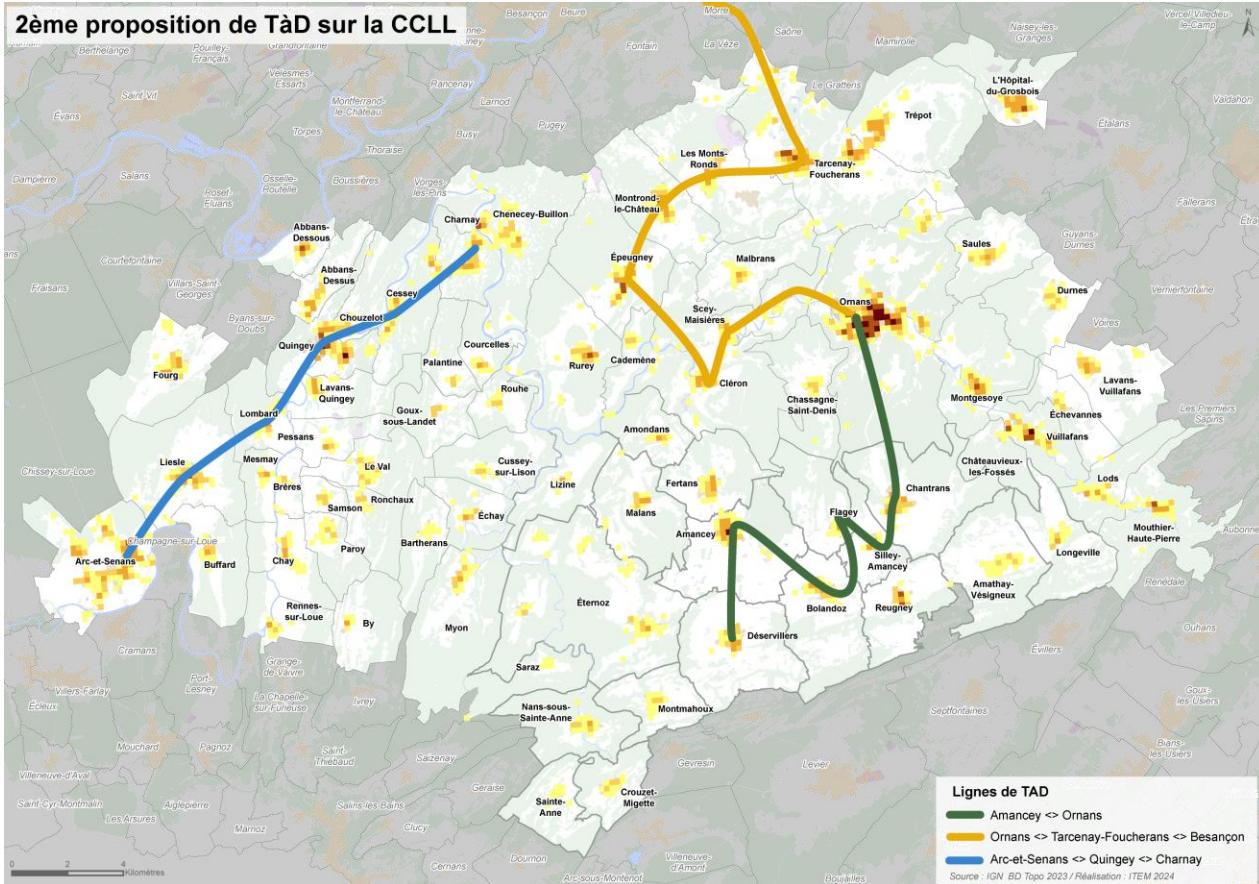
Piste de travail avec la Région

- 28 % des communes couvertes mais 60 % de la population de la CCLL :

- Ornans // Amancey – **297 actifs & 6 520 hab.**
- Ornans // Tarcenay-Foucherans – **297 actifs & 8 351 hab.**
- Arc-et-Senans // Quingey // Charnay – **154 actifs & 4 777 hab.**

- Un service adapté mixte pour les actifs et captifs :

- **2 services** pour les actifs **le matin en direction de la polarité principale** (Ornans / Quingey) et **1 en direction des autres polarités**
- **1 service aller le matin** pour les « captifs » **vers la polarité principale** (Ornans / Quingey)
- **1 service de retour** depuis la polarité principale **durant le temps de midi** pour les captifs et les actifs en demi-journée
- **1 service aller** pour prise de poste **vers 14h** et pour les captifs
- **2 services retours depuis la polarité principale** et **1 vers la polarité principale** pour actifs et captifs.



► **Détail des mesures à mettre en place**

• **Estimation des coûts :**

Pistes de travail avec la Région

- En fourchette **minima** :
 - Taux de **déclenchement de 75 %** et opérateur taxi
 - 1,5 pers. / service
- En fourchette **maxima** :
 - Taux de **déclenchement de 100 %** et transporteur avec véhicules 9 places ou plus
 - 4 pers. / service

	TAD Zonal	TAD Actifs Ornans / Amancey	TAD lignes virtuelles
Coût	De 140 à 279 K€	De 52 à 138 K€	De 238 à 634 K€
Nbre de services par semaine	1 836	2 340	7 020
Recettes	De 4 ,1 à 14,7 K€	De 5,3 à 18,7 K€	De 15,8 à 56,2 K€
TOTAL	De 36 à 49 € par voyageur	De 12,7 à 13,3 € par voyageur	De 20,6 à 21,1 € par voyageur

Action 2 Etudier la mise en place d'une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL

(6/6)

Exemple : CC Colline du Perche Normand (Orne, 12 150 habitants, 16 communes)

- Depuis **2007** (avec une reconfiguration en 2021).
- Exploitation assurée par les **artisans taxis**, tandis que la collectivité est en charge du suivi et des réservations.
- Le TAD est **ouvert à l'ensemble des habitants** du périmètre concerné. Les jours et horaires de fonctionnement dépendent du **motif de déplacement** de l'usager.

Bilan 2022 :

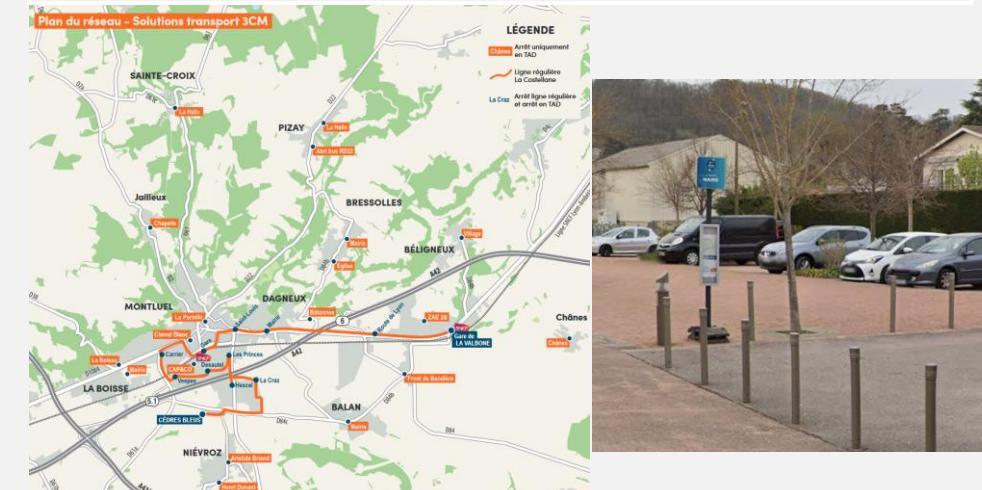
- Près de 4 900 trajets
- 18 trajets / jour
- 23 km / trajet en moyenne
- 21,8 € / trajet et un reste à charge de 13,5 € / trajet pour la collectivité

Année	2019	2021	2022
Voyages	4 538	4 048	4 898
Km	79 008	93 615	115 446
Dépenses	63 k€	94 k€	107 k€
Recettes	13 k€	18 k€	25 k€
Subventions	-	16 k€ (Région)	16 k€ (Région)
Reste à charge CCCPN	50 k€	60 k€	66 k€

Exemple : Communauté de communes de la Côte à Montluel (9 communes – 24 864 habitants)

- Depuis **février 2020** pour tous les publics (en heure creuse pour compléter l'offre régulière en heure de pointe).
- Fonctionnement : du lundi au vendredi de 09h00 à 16h30, fonctionnement par point d'arrêt.
- Système délégué à un prestataire extérieur.
- Budget : **+/- 100 k€**
- Coût pour l'usager :

Titre	Tarif
Aller simple	1 €
10 trajets	8 €
Mois	16 €



Axe 2 : LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

► Constats du diagnostic

- 1 seule aire de covoiturage officielle identifiée sur le territoire à Quingey
- Une pratique chez les habitants corroborée par la présence de 7 aires informelles sur la CCLL

► Objectifs

Proposer un maillage cohérent de points de covoiturage afin de favoriser le covoiturage et diminuer l'autosolisme

► Mesures à mettre en place

1/ Localiser les aires de covoiturage et dimensionner les besoins

2/ Aménager les aires de covoiturage



↔
Facile d'accès
Dans les 2 sens de circulation



- **La promotion du covoiturage possède des effets bénéfiques, tant économiques pour les usagers qu'environnementaux** : à raison d'un trajet aller-retour de 30 km réalisé 5 jours par semaine, une personne peut espérer économiser près de 7 000 km à l'année. Les principaux flux routiers de la CCLL peuvent espérer générer plus d'une vingtaine de covoitureur (1 % de part modale pour des flux supérieur à 2 500 véhicules / jour, la RD67 pouvant générer plus de 40 covoitureurs entre Ornans et Besançon avec un trafic compris entre 4 260 et 8 320 véhicules / jour). Cette promotion doit se faire à la fois en popularisant l'outil régional Mobigo Covoiturage et en informant sur la mise en œuvre de lignes de covoiturages dynamiques (cf. action n°4).

Court terme

Moyen terme

Long terme

Validation du schéma d'aires de covoiturage avec le PDMs puis mise en place progressive des aires + Entretien des aires

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- +/- 300 k€ pour la réalisation des 12 aires de covoiturage (englobant le coût du stationnement vélo à implanter)

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créées
- Taux d'occupation des aires
- Nombre de trajets réalisés
- Satisfaction usagers / réponse aux besoins

► Détail des mesures à mettre en place

1/ Localiser les aires de covoiturage et dimensionner les besoins

- Il est proposé de créer :



- 3 aires structurantes** sur des points de convergence majeurs où le potentiel est le plus important - **54 places (244 k€)**

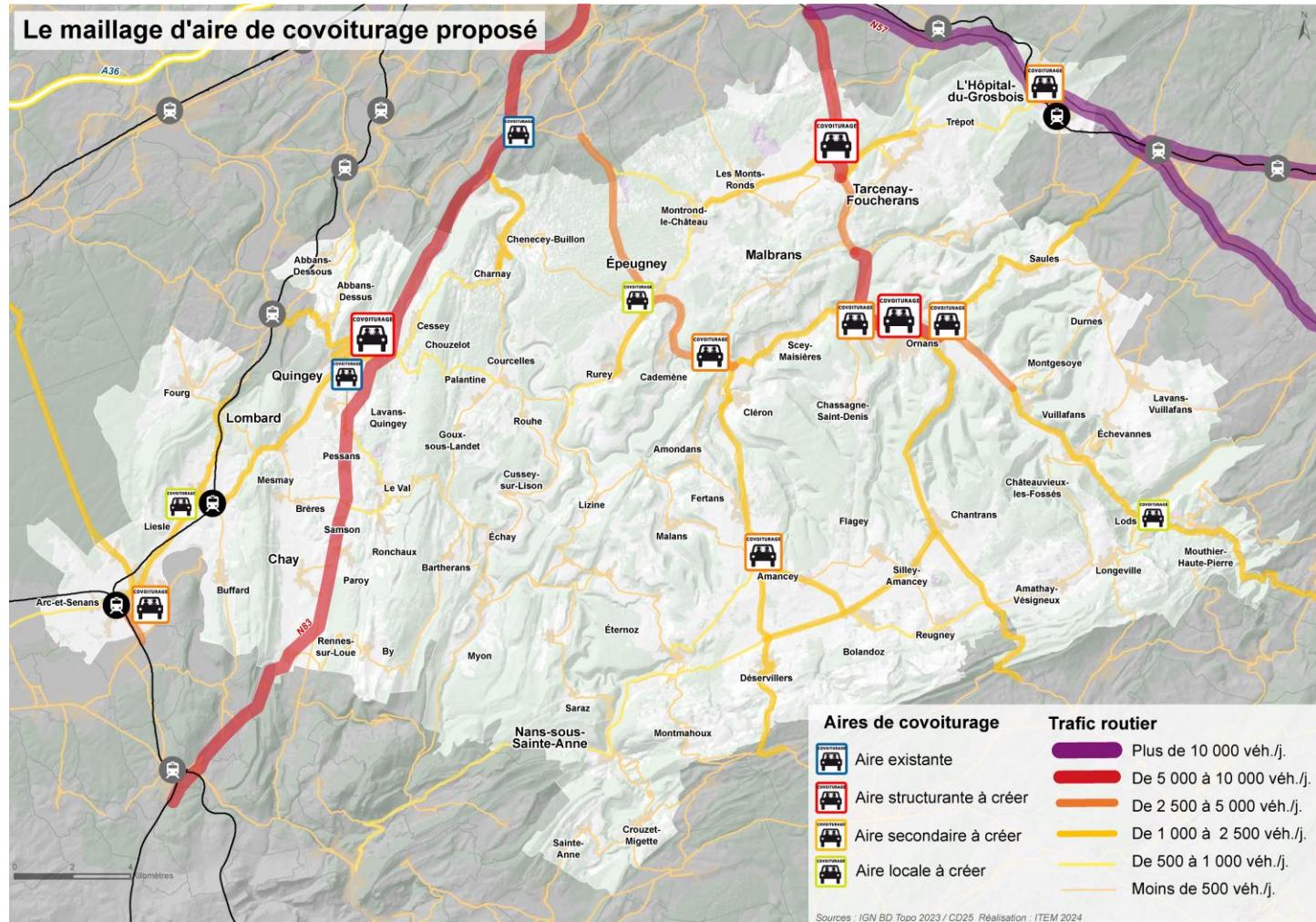


- 6 aires secondaires** sur des points de convergence secondaires - **54 places (26 k€)**



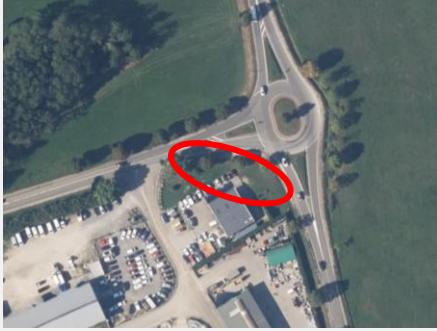
- 3 aires locales**, pour répondre à des besoins locaux - **9 places (9 k€)**

- Les éventuelles acquisitions foncières ne sont pas prises en compte** dans le chiffrage ainsi que les financements mobilisables par les partenaires. Les aires seront prioritairement aménagées sur des espaces de stationnements existants afin de limiter la consommation foncière et éviter ainsi l'imperméabilisation des sols.



► Détail des mesures à mettre en place

2/ Aménager les aires de covoiturage

N°	Aire	Localisation	Type d'aire	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Ornans Parking du Centre d'animation et de Loisirs 		Structurante	14 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 4 000 €
2	Chouzelot Aire à créer sur la RD17 		Structurante	20 places	A aménager	Matérialisation des places : +/- 3 500 € / place Jalonnement de l'aire : 2 000 € Total estimé : +/- 120 000 €
3	Tarcenay-Foucherans Giratoire des RD67 et RD102 		Structurante	20 places	A aménager	Matérialisation des places : +/- 3 500 € / place Requalification des accès : +/- 50 k€ Jalonnement de l'aire : 2 000 € Total estimé : +/- 120 000 €

► Détail des mesures à mettre en place

2/ Aménager les aires de covoiturage

N°	Aire	Localisation	Type d'aire	Capacité	Opération	Coût estimatif
4	Ornans Rue de la Fontenotte 		Secondaire	10 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 4 000 €
5	Ornans Carrefour des RD101 et RD67 		Secondaire	10 places	A signaler	Marquage des places : +/- 150 € / place Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 5 500€
6	Amancey Rue du Traîneau 		Secondaire	6 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 4 000 €

► Détail des mesures à mettre en place

2/ Aménager les aires de covoiturage

N°	Aire	Localisation	Type d'aire	Capacité	Opération	Coût estimatif
7	L'Hôpital-du-Grosbois Aire de Toche 		Secondaire	8 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 4 000 €
8	Scey-Maisières Aire à signaliser le long de la RD9 		Secondaire	15 places	A signaler	Marquage des places : +/- 150 € / place Jalonnement de l'aire : 2 000 € Total estimé : +/- 4 100 €
9	Arc-et-Senans Parking de la Saline royale 		Secondaire	5 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 4 000 €

► Détail des mesures à mettre en place

2/ Aménager les aires de covoiturage

N°	Aire	Type	Capacité	Opération	Coût estimatif
10	Lods Chemin des Forges 	Locale	4 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 3 000 €
11	Liesle Gare SNCF 	Locale	3 places	A signaliser	Jalonnement de l'aire : 1 000 € Stationnement vélo existant à remplacer par des arceaux : +/- 1 350 € Total estimé : +/- 2 350 €
12	Epeugney Parking de la Mairie 	Locale	2 places	A signaliser	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 3 000 €

► Constats du diagnostic

Des axes routiers ayant un trafic supérieur à 2 500 véhicules par jour en lien avec les polarités présentant un potentiel pour du covoiturage.

► Objectifs

Encourager un usage partagé de la voiture en s'appuyant sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'autosolisme.

► Mesures à mettre en place

1/ Organisation des lignes de covoiturage dynamique

Le covoiturage dynamique constitue une variante au covoiturage classique basée sur un système en temps réel sans réservation : des arrêts similaires aux arrêts de bus, qui indiquent par un panneau la présence d'un voyageur, et sa destination souhaitée.

Ce système est généralement exploité par des **sociétés privées** (ex : Ecov, Taxito) qui proposent différents modes de fonctionnement :

- Des **plages horaires plus larges** que pour les TC, et avec un temps d'attente pour un véhicule **bien plus court** (**moins de 10 minutes** d'attente sur les axes à fort trafic) ;
- Contact par **application mobile** et/ou **spontanée** aux arrêts (panneaux lumineux activables depuis un boîtier connecté) ;
- **Sans partage de frais ou payant avec rétribution du chauffeur** par l'utilisateur ;
- **Possibilité d'intégrer une garantie de retour** en heure de pointe, l'opérateur trouve une solution alternative (taxi...).

A noter que depuis la LOM, les AOM peuvent accorder des **gratifications financières** aux conducteurs s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée : une gratification du conducteur à raison de **2 € par passager et par trajet** peut ainsi être accordée, à la discrétion de l'AOM.

Court terme	Moyen terme	Long terme
Etude de faisabilité et choix d'un opérateur		Mise en place d'une première ligne de covoiturage dynamique

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexé



Faisabilité financière

Simple Complexé



Estimation financière

- **+/- de 75 à 155 K€ en investissement** dans les points d'arrêts selon 1 ou 2 lignes

- **Fonctionnement de +/- 60 à 120 K€** (avec garantie de retour sur certaines heures)

Suivi des mesures

- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés selon les différentes OD possibles
- Temps moyen d'attente avant prise en charge
- Evolution de la part modale du covoiturage

► Détail de la mise en œuvre

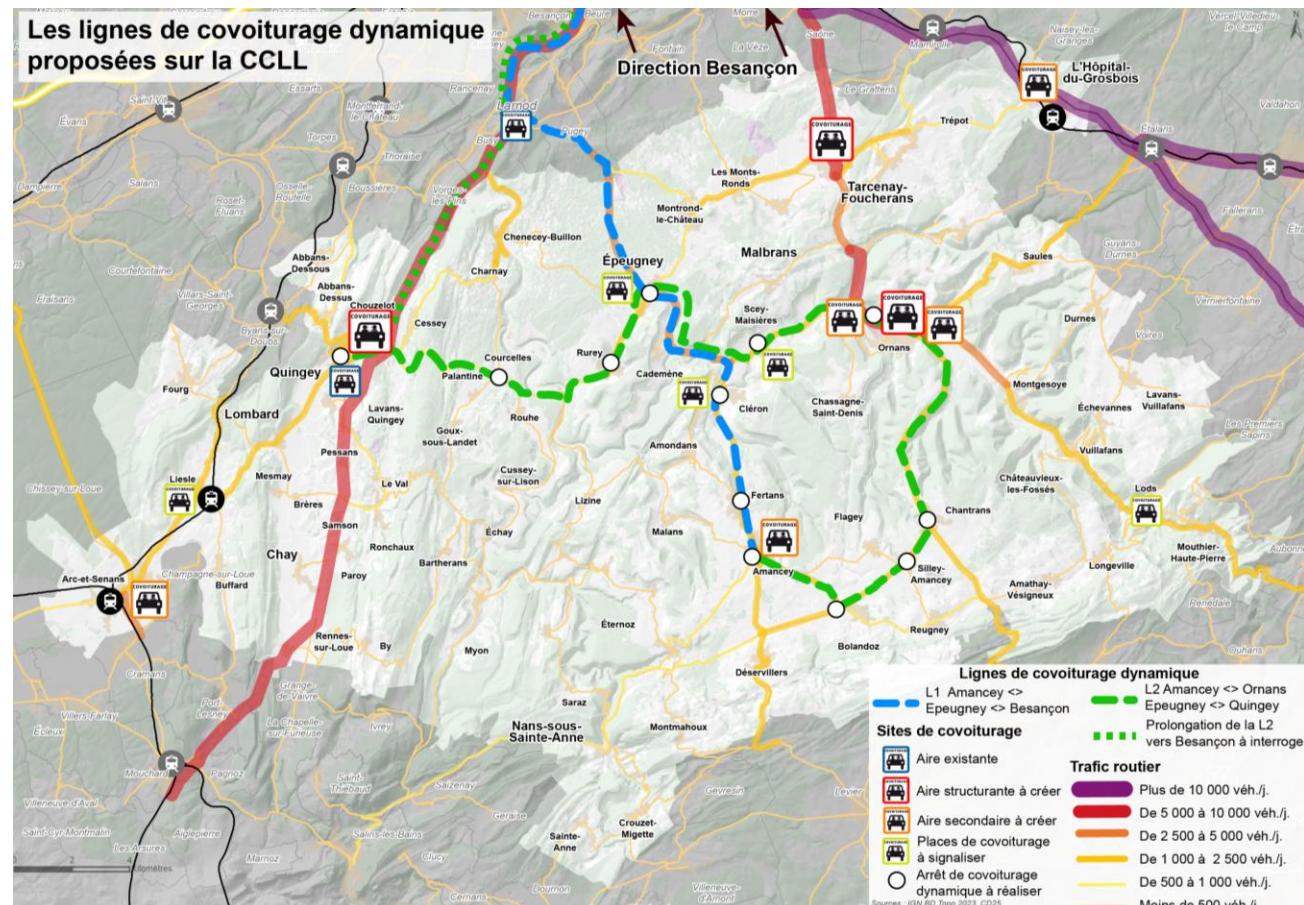
1/ Les lignes de covoiturage dynamique sur la CCLL

L1 Amancey <> Epeugney <> Besançon, 30 km, 7 arrêts dont 4 sur le territoire

- Cela permettrait de créer une nouvelle offre de mobilité depuis **Amancey, Fertans, Cléron et Epeugney** en direction de **Besançon** tout en s'appuyant sur les flux routiers de la RD9 (de 2 189 à 2 634 véhicules / jour).
- La ligne affiche un potentiel non négligeable de **285 flux d'actifs travaillant sur une des communes desservies**.
- Le positionnement précis de l'arrêt à Besançon sera à envisager en partenariat avec Grand Besançon Métropole** (Châteaufarine ? En direction du centre-ville ?), avec une connexion à étudier avec le réseau Ginko.

L2 Amancey <> Ornans <> Epeugney <> Quingey (<> Besançon ?), 10 arrêts

- Ligne de 46 km (section Amancey <> Quingey) avec un intérêt local : **une connexion entre Amancey et Ornans et une offre de transport Est-Ouest sur la CCLL**
- Un potentiel de **294 actifs**, malgré un temps de parcours notable (55 minutes entre Amancey et Quingey)
- Ce potentiel peut être amplifié en réalisant une extension vers Besançon : **318 actifs se déplacent entre Quingey et Besançon**.
- Mais il conviendra d'interroger la pertinence d'une telle extension **au regard d'un doublon avec la ligne LR 207, et d'un doublon possible en fonction des choix de TAD**.
- Il a été volontairement choisi de ne pas faire concurrence à la LR 204 et à l'offre ferroviaire.



► Détail de la mise en œuvre

- Détails des coûts des lignes de covoiturage dynamique proposées :

Postes de dépense	Lignes	Ligne 1 Amancey <> Epeugney <> Besançon	Ligne 2 Amancey <> Ornans <> Epeugney <> Quingey (<> Besançon ?)
Investissement	Mobilier	70 k€ (+/- 10 k€ / arrêt)	100 k€ (+/- 10 k€ / arrêt)
	Etude & développement du logiciel	15 000 €	15 000 €
Fonctionnement (par an)	Exploitation et communication	15 000 €	15 000 €
TOTAL PAR LIGNE		+/- 100 000 € (hors garantie de retour estimé à 20 000 €) sur la première année	+/- 130 000 € (hors garantie de retour estimé à 20 000 €) sur la première année

- En cas de prise en charge de la gratification du conducteur, des frais de fonctionnement supplémentaires seront à prévoir. Exemple :
 - Sur une base de 2 passagers par covoitureur et par trajet, un covoitureur couterait à l'AOM 1 760 € sur une année (déduction d'un mois de congé).
 - Sur un axe ayant un potentiel d'au moins 15 conducteurs, ces frais s'élèveraient à 26 k€.
 - Mais il est également possible que la gratification du covoitureur soit prise en charge par les passagers sans surcoût pour la CCLL

Exemple :

onCovoit'
CC Cœur de Savoie

- La ligne de covoiturage relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Système développé par Ecov, il est basé sur une application dédiée et le positionnement de panneaux lumineux. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation.



Exemple :

Le covoiturage spontané sur Grand Lac

- 2 lignes de covoiturage ont été réalisées depuis un secteur de l'agglomération mal desservi en transport collectif et le centre d'Aix-les-Bains.
- 22 bornes lumineuses ont été implantées sur lesquelles peuvent être affichées différentes destinations à l'aide d'un boîtier bouton.
- Un espace de stationnement est prévu au droit de l'arrêt.
- Pour sécuriser le service, les covoitureurs seront identifiés grâce à un kit de covoiturage, mais son utilisation n'est pas obligatoire.
- Coûts : 135 000 k€ pour la mise en place du système.



Axe 3 : COORDONNER

► Constats du diagnostic

Des points d'arrêt de transport en commun et des gares faiblement mis en valeur en termes d'intermodalité

► Objectifs

Organiser les mobilités autour de pôles d'intermodalités hiérarchisés afin de rendre les offres plus lisibles et développer ces espaces comme des centralités à part entière

Développer le report modal vers les modes alternatifs à l'autosolisme

► Mesures à mettre en place

1/ Mettre en avant les pôles d'échanges en gare et sur les polarités, et valoriser des pôles d'échanges secondaires dans les communes périphériques et rurales en tant que Point de Rencontre des Mobilités (PRM)

- 8 points de rencontre mobilité sont préconisés à l'échelle de Loue Lison, à savoir :

- 3 PRM au niveau des **trois gares de la CCLL**
- 3 PRM au niveau **d'arrêts des lignes** de TC régulières **LR 204 ou 207**
- 2 PRM en lien avec la **ligne 1 de covoiturage dynamique** (cf. action 4)
- 7 PRM en lien avec le développement des **aires de covoiturage** (cf. action 3)

La mise en accessibilité des arrêts aux Personnes à Mobilité Réduite pourra être réalisé dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité de la Région.

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	<i>Aménager les différents PRM</i>
Communes	<i>Favoriser par la mise à disponibilité du foncier la mise en œuvre des PRM</i>
Département	<i>Mettre en place un jalonnement des PRM</i>
Région	<i>Partenaire technique et financier</i>



Aire de covoiturage à Bray-Saint-Aignan (CC Val de Sully, 45) connectée avec une ligne de car et équipée en stationnements vélos

Impacts report modal

Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complexe

Faisabilité financière

Simple Complexe

Estimation financière

- +/- 100 k€ pour la mise aux normes PMR des arrêts des lignes régulières
- +/- 24 k€ pour l'information multimodale aux PRM

Suivi des mesures

- Evolution des offres de mobilité sur les PRM
- Fréquentation des services proposés

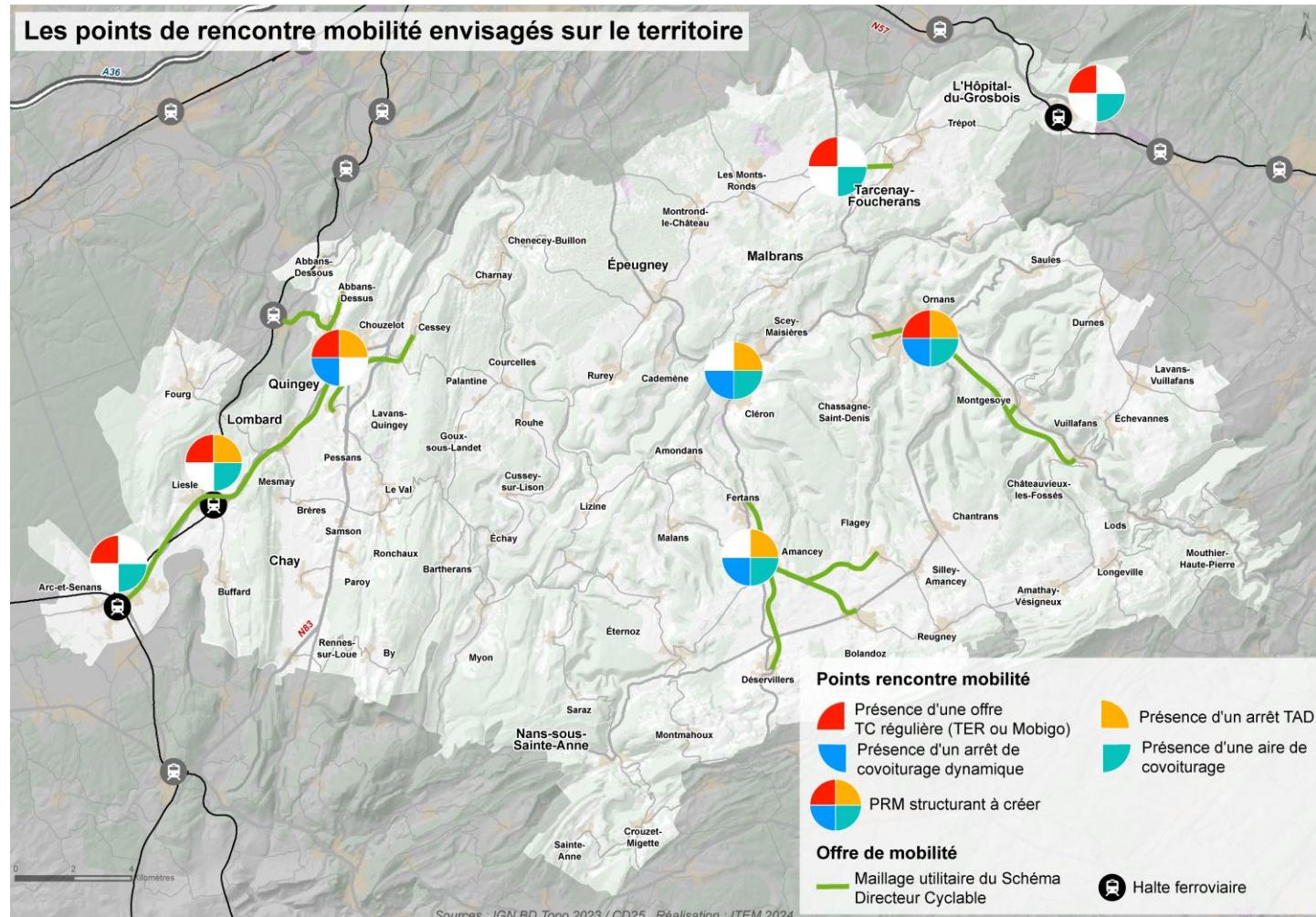
► Détail de la mise en œuvre



Prévoir des services à minima en parallèle d'une bonne signalisation :

- Une **information multimodale** complète (plans / fiches horaires...) pour rendre l'offre lisible ;
- Des **points d'arrêts TC sécurisés** répondant aux normes PMR si une ligne régulière existe;
- Un **stationnement vélo de longue durée**, à minima des arceaux abrités (en lien avec **l'action 9**) ;
- Des **places matérialisées pour le covoitfrage** et des arrêts de covoitfrage si une ligne est développée (en lien avec **l'action 3**)

En complément, des services de confort seront à prévoir : bancs, services d'entretien des vélos, bornes de recharges pour les VAE, voire des vestiaires, ...



► Détail de la mise en œuvre

PRM	Localisation	Information multimodale
Ornans	Arrêt de car LR 204 Ornans Le Cal	
Quingey	Arrêt de car LR 207 Grande Rue	
Amancey	Place de la Mairie	
Arc-et-Senans	Gare SNCF	Mise en place des plans de réseaux, fiches horaires, modalités de d'appel pour les lignes de covoitages dynamiques,...
Liesle	Gare SNCF	
L'Hôpital-du-Grosbois	Gare SNCF	
Tarcenay-Foucherans	Intersection Chemin des Vignes // Rte de Besançon	
Cléron	Grande Rue // Place de l'Eglise	
Coût total		3 k€ par PRM 24 000 €

Axe 4 : **COMMUNIQUER**

Action 6 Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité (1/6)

▶ Constats du diagnostic

- Un intérêt notable pour les élus d'améliorer la communication sur l'offre de mobilité
- Un document de synthèse réalisé par la CCLL visant à informer sur l'offre de mobilité du territoire

▶ Objectifs

Créer une information centralisée afin d'améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de déplacement, favorisant ainsi leur utilisation et orientant les individus vers des comportements plus durables.

▶ Mesures à mettre en place

1/ S'appuyer sur les informations / communication départementale et régionale (guide Mobigo de la Mobilité) ainsi que celles de GBM pour structurer une information / communication sur la CCLL :

La CCLL a réalisé en 2024 un document de synthèse, sur la base du guide Mobigo de la Mobilité de la Région, abordant les offres de mobilité avec un renvoi vers la plateforme Mobigo. Il s'agira de reprendre la base de ce document et de compléter les informations : Informer sur les aires de covoiturage, lignes de covoiturages dynamiques, trouver facilement un itinéraire en TC / Vélo, lister les services offerts en lien avec la mobilité sur la CCLL,...).

2/ Uniformiser et renforcer la communication entre les acteurs :

La communication, proposée par les différents acteurs du territoire et recevant du public, qu'il s'agisse des collectivités territoriales, de Pôle Emploi ou de l'Office de Tourisme, doit :

- **Prévoir une communication en direction de la plateforme Mobigo plus importante** pour la faire connaître au plus grand nombre.
- **Unifier la communication** sur les actions de covoiturage réalisées par Grand Besançon Métropole

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	Organiser la coopération des différents acteurs et structurer la communication
Communes	Relais de l'information et du renseignement auprès des usagers
Région	Déclinaison locale du guide Mobigo de la mobilité
Autres acteurs de la mobilité	Partenaires techniques pour la mise à disposition de l'information

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- ▶ Réalisation par une agence externe pour un document de type de livret : +/- 10 K€
- ▶ Impression pour distribution : +/- 3K€ pour 1 000 exemplaires
- ▶ Création d'un site, page dédiée : +/- 5 K€
- ▶ Humains : 0,15 ETP pour l'année pour la CC de première création du guide, puis suivi ponctuel



Court terme

Echanger avec les différents acteurs de la mobilité et structurer le guide/plateforme de la mobilité

Moyen terme

Mise à jour en continu des informations, diffusion et communication auprès de la population.

Long terme

Suivi des mesures

- ▶ Nombre de guides papiers distribués / téléchargés
- ▶ Evolution de la fréquentation des services

Action 6 Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité (2/6)

► Détail des mesures à mettre en place, exemples sur des territoires comparables

Territoire	CC Baronnies en Drôme Provençale	CC Commercy Void Vaucouleurs
	67 communes – 20 852 hab.	54 communes – 21 997 hab.
Type répertoire	Livret à imprimer ou télécharger	Livret à imprimer ou télécharger
Un sommaire	oui	oui
Nombre de pages / format	16 pages / format A4	12 pages / format A4
Présentation du territoire	non	Oui avec carte de l'offre TC
Offre présentée	Modes actifs, TC, TAD, Tiers-Lieux/ coworking, covoiturage, autostop, autopartage, mobilité solidaire, bornes de recharge électrique	TC, TAD, Mode actifs, covoiturage, bornes de recharge électrique
Carte de l'offre	Oui avec un plan de l'offre multimodale sur une double page	Oui (plan TC local et liaisons extérieures)
Grille / détail des horaires précis	Non pour assurer pérennité du guide	Non pour assurer pérennité du guide
Comparatif (tarif, temps, ...) entre les modes	Oui	Non
Sensibilisation	Oui	Limitée
A qui s'adresser pour en savoir plus ?	Oui <i>(nombreux contacts et renvoi web)</i>	Oui <i>(nombreux contacts et renvoi web)</i>
Les « plus » du répertoire	Focus sur l'autosolisme et son coût, des conseils & recommandations pour améliorer sa mobilité.	 Information sur les aides : achat VAE, obtention du permis de conduire, Bons de Transport, prime à la conversion

Détail des mesures à mettre en place



Le train, c'est :

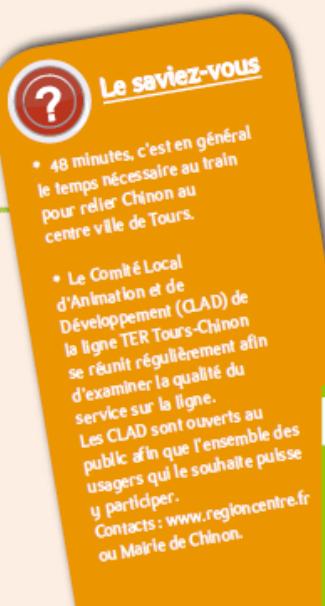
- Confortable : fini le stress et les embouteillages, je peux écouter de la musique, lire un livre, travailler, me reposer...
- Écologique : avec le TER, je contribue à préserver l'environnement.
- Pratique : je peux monter dans le train avec mon vélo.

Marc habite Chinon et travaille à Tours. Pour s'y rendre, il prend le train à 7h39 et repart de Tours à 17h32. Pour gagner du temps, Marc prend son vélo entre son lieu d'habitation et la gare de Chinon puis entre la gare de Tours et son lieu de travail.

Zoom : Accès plus



- « Accès Plus » est un service gratuit d'accueil en gare et d'accompagnement au train. Ce service personnalisé s'engage à faciliter l'organisation du voyage des clients en situation de handicap. Informations au 0890 640 650 (0,11 €/min TTC) ou sur www.accessibilite.sncf.com
- La gare de Chinon est également accessible aux personnes à mobilité réduite (accès de plain-pied, signalétique adaptée...).



› **Ligne 28 Tours-Saumur :**

› **Ligne 29 Tours-Chinon :**

› **Ligne autocar TER Chinon-Loudun-Thouars :**

Informations pratiques

- En partant de Chinon, je me rends facilement :
 - En autocar à Loudun et à Thouars.
 - En train ou en autocar à Tours : 11 départs quotidiens (du lundi au vendredi), 5 départs le dimanche.
 - En train à St-Pierre-des-Corps, afin de rejoindre l'aéroport Charles de Gaulle en seulement 1h45.
- En partant de Port-Boulet, je me rends facilement à Tours, Orléans, Saumur, Angers, Nantes et même la côte Atlantique.
- Tarifs : De nombreux abonnements et tarifs préférentiels existent pour les lycéens, étudiants, apprentis, demandeurs d'emploi et salariés.

Où m'informer ?

Site internet : www.ter.sncf.fr/centre
TER Centre : 0 800 83 59 23, du lundi au samedi de 6h à 20h

- Gare de Chinon :
Lundi au vendredi : 6h-21h05
Samedi : 6h40-20h50
Dimanche et jours fériés : 13h25-21h05
- Guichet de la gare de Chinon :
Lundi au vendredi : 6h05-13h/13h40-20h40
Samedi : 6h45-13h/13h40-20h30
Dimanche et jours fériés : 13h30-20h40

Exemple présentation synthétique de l'offre de TC régionale sur le guide de la CC du Chinonais

► Détail des mesures à mettre en place

ACQUISITION D'UN V.A.E.

La Région Grand Est propose une aide d'une valeur de 200€ par foyer pour l'achat d'un VAE (Vélo à Assistance Electrique) ou d'un vélo-cargo ou pour la transformation d'un vélo en VAE. Un coup de pouce non négligeable !

Conditions :

- uniquement pour les personnes de + 18 ans résidant dans le Grand Est ;
- le vélo doit posséder un certificat d'homologation.

L'État propose également un « bonus écologiques VAE » d'une valeur de 400€ maximum. Il est accordé sous condition de revenu pour l'achat d'un vélo à assistance électrique neuf.



Rendez-vous dès maintenant sur :
<https://www.economie.gouv.fr/particuliers/prime-velo-electrique>
 pour tester votre éligibilité.

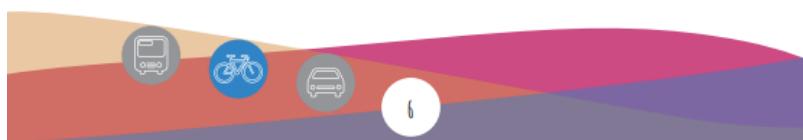


RANDONNÉES ET SENTIERS PÉDESTRES

Plusieurs sentiers de randonnées vous conduisent à travers le territoire pour découvrir les villes et villages tout au long de votre route. Les sentiers sont aussi praticables en vélo.



Contact :
 Office de tourisme Commercy Void Vaucouleurs
 03 29 91 33 16 / tourisme.cc-cvv@orange.fr
<https://tourisme-cc-cvv.fr/randonnees/>



LA VOITURE POUR TOUS

Exemple présentation des aides sur le guide de la CC Commercy Void Vaucouleurs

AIDE À L'OBTENTION DU PERMIS DE CONDUIRE

En partenariat avec des auto-écoles du territoire et la Mission Locale du Sud Meusien, la CC CVV propose aux jeunes en difficulté suivis par la Mission Locale, une aide au permis de conduire permettant une meilleure insertion professionnelle.

Pour bénéficier de cette aide, rendez-vous auprès de la Mission Locale.

Modalités :

1

Aucune ressource et non rattaché au foyer fiscal des parents ou parents bénéficiaires du RSA

- Prise en charge :
- 80% par la CC CVV
 - 10% par la Mission Locale
 - 10% par le bénéficiaire

Possibilité de paiement différé et étalé ou en une seule fois.

2

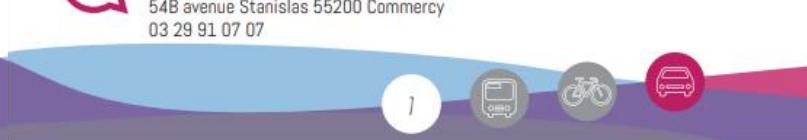
Rattaché au foyer fiscal des parents avec des revenus modestes :

Prise en charge par la CC CVV selon le revenu fiscal de référence (RFR) :				
< 5 630 €	5 631 € à 6 332 €	6 333 € à 7 036 €	7 037 € à 7 742 €	7 743 € à 8 445 €
50%	40%	30%	20%	10%

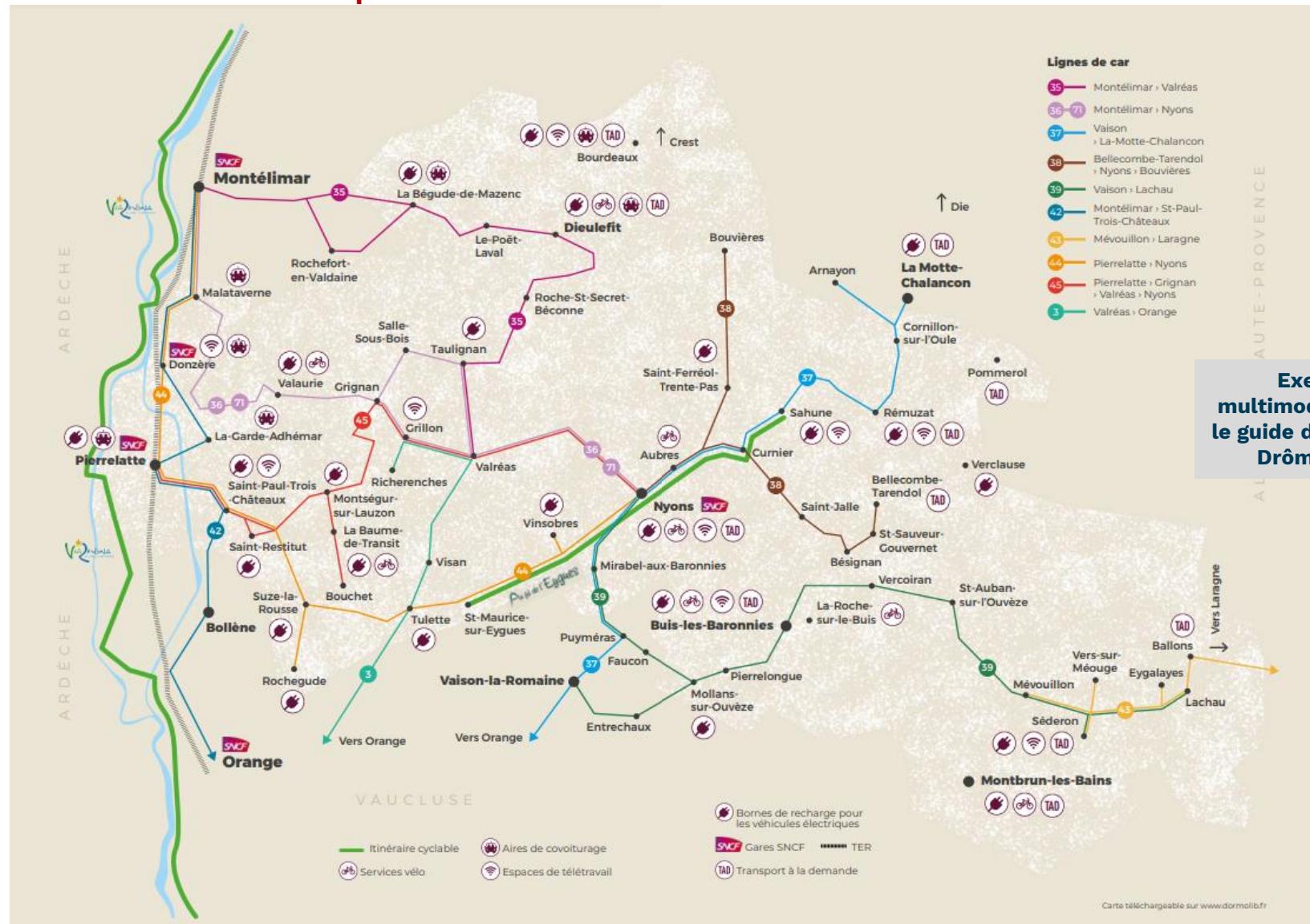
10% par la Mission Locale et le solde à charge du bénéficiaire.



Contact :
 Mission Locale du Sud Meusien
 54B avenue Stanislas 55200 Commercy
 03 29 91 07 07



► Détail des mesures à mettre en place



► Détail des mesures à mettre en place

4 Je me déplace à pied



6 Je me déplace à vélo

LE SAVIEZ-VOUS ?

26 pleins d'essence
= la valeur d'un vélo à assistance électrique (VAE)

4 pleins d'essence
= la valeur d'un vélo

30 min
d'activité physique par jour
= -30%
de risque d'accident cardiovasculaire

Source : Fédération Française de Cardiologie, mai 2021

TRAJETS VÉLO

Nyons
15 min

Venterol

Taulignan
30 min

Valréas

Pierrelatte
30 min

St-Paul-Trois-Châteaux

Le Poët Laval

Dieulefit
20 min

En zone de montagne, il n'y a plus de difficultés grâce au vélo à assistance électrique. Essayez-en un !

Exemple temps de trajets avec différentes solutions de mobilité le guide de la Baronnies en Drôme Provençale

Action 7 Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés

(1/2)

▶ Constats du diagnostic

- Un intérêt notable pour les élus d'améliorer la communication sur l'offre de mobilité
- 6 entreprises du territoire emploient plus de 100 salariés

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	<i>Structure et organise les différents évènements</i>
Communes	<i>Relais de l'information et du renseignement</i>

▶ Objectifs

Favoriser un changement de comportement en proposant des solutions personnalisées, notamment pour limiter l'autosolisme et les coûts liés à la mobilité pendulaire des actifs, tant pour les trajets domicile-travail que pour les déplacements professionnels.

▶ Mesures à mettre en place

1/ Favoriser le changement comportemental en matière de mobilité par des actions de sensibilisation auprès des entreprises

- **Organiser des réunions de sensibilisation à la mobilité durable** (tels que les café-mobilité, les after-work, des ateliers, incitation au covoiturage, les essais de VAE, etc.).
- **Encourager l'élaboration de Plans de Mobilité Entreprise** ou d'Administration.
- **Favoriser le changement modal grâce à la promotion du « Forfait mobilités durables »** (jusqu'à 700 €/salarié/an, exonérés d'impôts et de cotisations sociales par coût de déplacement domicile travail en TC, covoiturage, vélo).
- **Promouvoir le Challenge Mobilité Bourgogne-Franche-Comté**, ou les inciter à créer leur propre challenge ...
- **Pour les entreprises intéressées**, le levier est de **s'appuyer sur le programme CEE, Objectif Employeur Pro-Vélo (OEPV)**. Il vise à accompagner 4 500 employeurs dans le développement d'une culture vélo au sein de leurs établissements et la promotion de la mobilité active parmi leurs salariés.



Long terme

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- ▶ 0,2 ETP pour la CC soit +/- 12 k€ pour une action socle (peut être externalisée à une association...)
- ▶ Des aides à étudier selon les actions développées (Le montant total de la prise en charge par le programme OEPV est fonction du nombre de salariés de l'établissement: +/- 4k€ jusqu'à 50 salariés, 6 k€ jusqu'à 250 et 8 k€ au-delà)
- ▶ Plan de mobilité employeur/administration : à partir de 15 K€, 30 K€ pour un plan inter-entreprises/administrations

Suivi des mesures

- ▶ Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- ▶ Nombre d'actions menées
- ▶ ... [Sommaire](#)

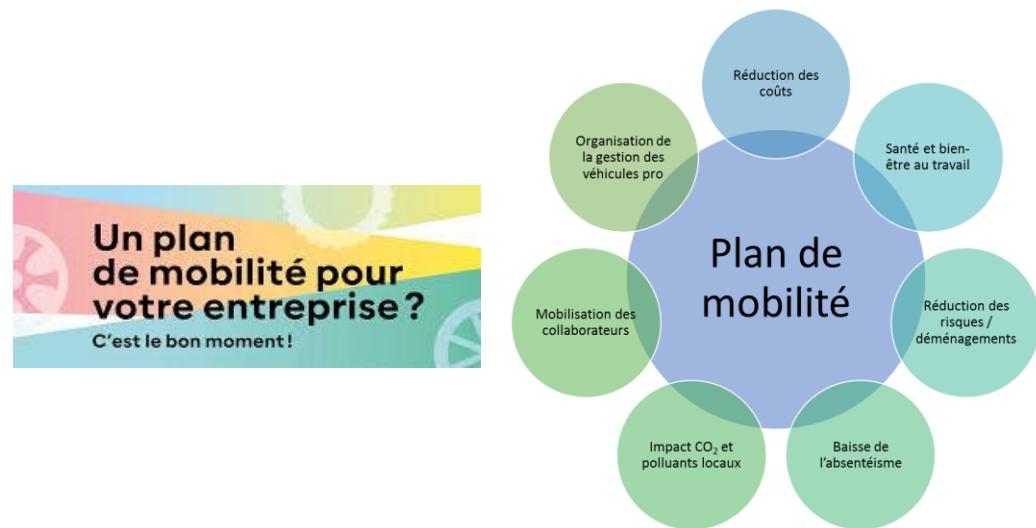
Court terme

Moyen terme

► Détail des mesures à mettre en place

Rappel de la loi Accompagnement individuel des entreprises > 50 salariés dans la mise en œuvre des Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)

La Loi d'Orientation des Mobilités de décembre 2019 rend obligatoire la négociation dans les entreprises de plus de cinquante salariés sur l'amélioration de la mobilité domicile-travail, dans le cadre des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail. Cette négociation concerne notamment la réduction du coût de la mobilité, la promotion des modes de transport durables et la prise en charge des frais. **En cas de non-accord, la mise en place d'un Plan de Mobilité Employeur devient obligatoire.**



Exemples de solutions découlant de PDME

- Mise en **réseau des salariés** / agents pour faciliter la pratique du **covoiturage**
- Places de **stationnement réservées aux covoitureurs**
- Mise à disposition de **kits vélo** (vêtements de pluie, réparation, éclairage), de **vestiaires**, douches...
- Mise en place de **stationnement vélos abrités** et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de **vélos électriques** pour certains déplacements professionnels
- Déploiement d'une **borne de recharge** pour véhicule électrique
- **Télétravail**
- **Challenge au travail** sans voiture 1 jour par semaine

Communauté de communes de la Dombes (40 000 hab- dép 01)

La CCD a lancé la marque *Domb'entreprendre* pour accompagner et soutenir les entreprises et commerces du territoire en proposant diverses animations et actions.



Un événement spécifique sur la mobilité a permis de présenter les résultats du diagnostic aux participants et de les confronter aux attentes de leurs salariés en termes de mobilité (covoiturage, transports en commun, vélo, etc.). Cet événement a également offert l'opportunité de présenter le forfait mobilité durable, ainsi que les plans de mobilité employeurs, aux entreprises présentes.

Grand Besançon Métropole (196 000 hab- dép 25)



Lors des RDV de la transition, GBM a organisé un atelier axé sur la mobilité, intitulé « Accompagner vos collaborateurs dans leurs déplacements : solutions et avantages pour une mobilité durable ».

- 4 sujets étaient proposés :
- le télétravail
 - les NAO, plan de mobilité employeur et forfait de mobilité durable
 - déplacements professionnels
 - mobilité active et changement des comportements de mobilité au travail.

Action 8 Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie

(1/2)

► Constats du diagnostic

L'apprentissage approfondi du vélo dès le plus jeune âge est un enjeu primordial pour adopter des comportements vertueux et pérenniser son usage à l'âge adulte.

► Objectifs

Changer les comportements modaux des enfants et les sensibiliser sur la mobilité durable pour en faire des ambassadeurs en la matière à la manière de ce qui a été mené sur le tri.

► Mesures à mettre en place

1/ Développer le Programme « Savoir Rouler à Vélo »

- Le programme « Savoir Rouler à Vélo » fait partie des priorités gouvernementales, portées par le ministère des Sports. L'opération « Savoir Rouler à Vélo » permet la généralisation de l'apprentissage de la pratique du vélo en autonomie pour l'ensemble des enfants de 6 à 11 ans avant l'entrée au collège.
- Un cycle de 10 heures à minima est à réaliser en milieu scolaire ou périscolaire, il permet aux élèves de : devenir autonome à vélo, de pratiquer quotidiennement une activité physique et de se déplacer de manière écologique et économique.

2/ Sensibilisation mobilité durable

A partir d'outil pédagogique adapté sur le territoire, la CCLL organise auprès des classes de CM un concours doté pour la réalisation d'approche de la mobilité locale.

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	<i>Structure et organise les différents évènements en s'appuyant sur les associations locales</i>
Communes	<i>Diffuse l'information auprès des écoles</i>
Programme Génération vélo	<i>Partenaire financier</i>
Associations	<i>Comme le Vélo Club Ornans (VCO) adhère aux dispositifs Savoir Rouler à Vélo</i>



Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexé



Faisabilité financière

Simple Complexé



Estimation financière

- +/- 10 K€ support pédagogique à destination des écoles
- +/- 10 K€ tous les 2 ans participation à un voyage pour les 3 écoles primées
- Exemple pour 25 classes : +/- 20 k€ /an (en tenant compte de la participation à 50 % par Génération Vélo)

Suivi des mesures

- Nombre d'élèves et de classes sensibilisés
- Evolution de la pratique chez les scolaires (nombre de vélos stationnés aux établissements)

Court terme	Moyen terme	Long terme
Mise en place de l'organisation	A partir de 2026, mise en place des évènements	

Action 8 Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie (2/2)

► Détail des mesures à mettre en place

1/ Développer le Programme « Savoir Rouler à Vélo »

Il s'agira de **cibler toutes les classes d'un ou plusieurs niveaux** du territoire pour une **première étape** de développement : à partir du CE2 pour garantir une certaine autonomie des élèves ? Nombre de classes concernées ?

Cette action est à reproduire annuellement auprès de ce même niveau, **deux possibilités sont à envisager :**

- Prioritairement **faire appel à des formateurs/associations formés et labelisés pour permettre d'accéder au co-financement** par le programme Génération Vélo (programme de financement éligible aux CEE jusqu'au 31 décembre 2025 mais pouvant être renouvelé). Ce dernier, s'adresse prioritairement aux collectivités, et permet d'intensifier le déploiement du SRAV.
- Former en interne des intervenants de la CCLL au SRAV** (leur formation pourra être financée). **Ce personnel assurerait ensuite le cycle de formation.**
- Le cycle de formation est découpé en 3 blocs:**

- Bloc 1 : « savoir pédaler »** : maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner).
- Bloc 2 : « savoir circuler »** : découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route.
- Bloc 3 : « savoir rouler »** : circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique.



Bloc 1 et 2 en milieu sécurisé

Exemple de programme Ecomobilité scolaire sur la CC Val d'Ille-Aubigné (19 communes – 37 482 habitants)

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA proposent aux écoles élémentaires de son territoire, 6 séances d'une durée 1h30 à 2h afin de généraliser l'apprentissage du vélo.

Les coûts de formation sont pris en charge par l'intercommunalité, l'ADEME et le programme CEE.

Axe 5 : INCITER LES COMMUNES

► Constats du diagnostic

- 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	<i>Incite par le PDMs les communes à développer les dispositifs de pacification et stationnement vélo</i>
Communes	<i>Mise en place des dispositifs de pacification/stationnement vélo</i>
Région	Partenaire pour la réalisation du stationnement aux abords des arrêts de TC et en gare



Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexe



Faisabilité financière

Simple Complexe



Estimation financière

- Action de communication : **+/- 5 K€**

- Pacification à définir par les communes.

- Stationnement : **+/- 100 K€** (pour l'installation de 370 arceaux, 15 abris-vélos, 1 module de 3 box vélos).

- Possibilité de bénéficier de subventions** (CEE Alvéole +, et également subvention régionale pour l'équipement en box vélo dans les gares)

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.

► Détail de la mise en œuvre

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 règlementation 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 règlementation 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

2/ Favoriser une meilleure co-visibilité aux traversées piétonnes

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

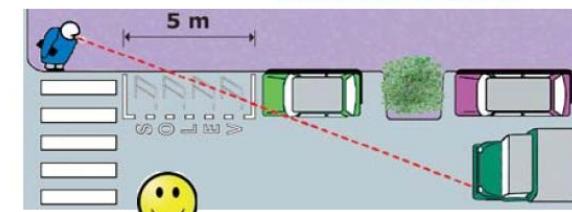
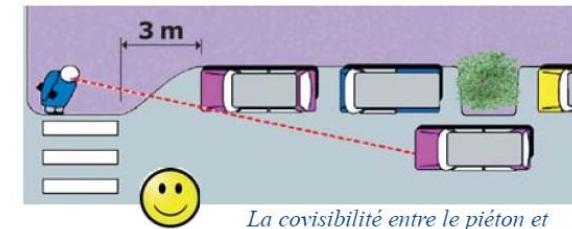
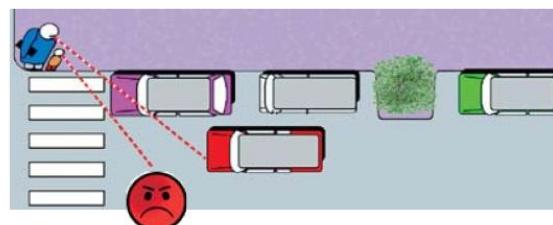
- La loi d'orientation des mobilités (LOM) demande l'obligation de la **suppression du stationnement motorisé sur les 5 mètres en amont des passages pour piétons**. Les collectivités ont jusqu'au 31 décembre 2026 pour la mettre en place.



- 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

3/ Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

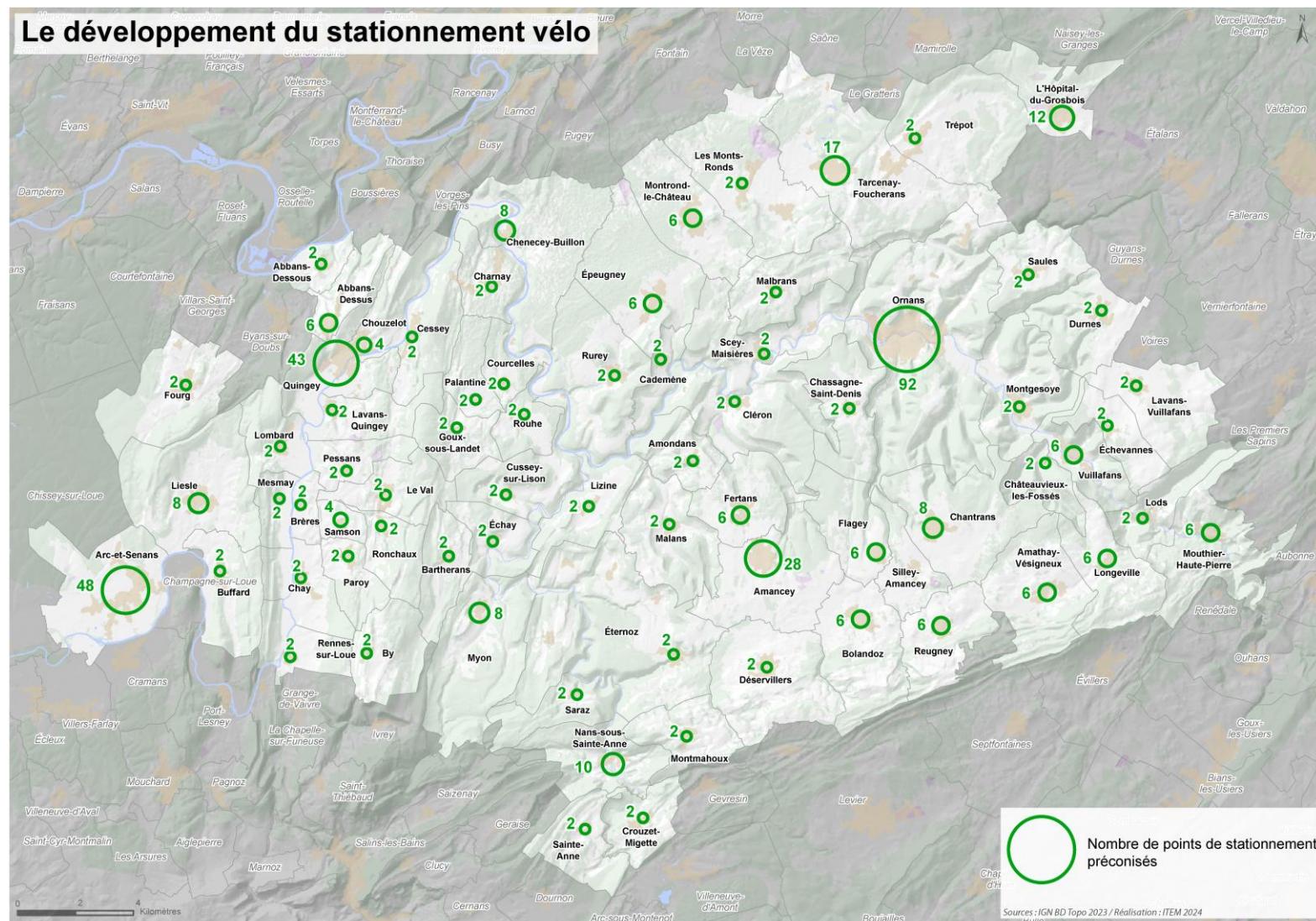
Une définition du besoin de stationnement vélo a été effectuée sur la base des pôles générateurs et des arrêts de transports afin de développer l'intermodalité vélo – TC.

Sur les gares du territoire, il s'agira :

- De remplacer les 9 supports guidons abrités présents sur chaque gare **par autant d'arceaux plus qualitatifs.**
 - Sur la gare d'Arc-et-Senans, **1 module de 3 boxes individuels sera à ajouter** pour proposer une offre de stationnement de moyenne et de longue durée.

Aux abords des arrêts des LR 204 et 207, et des points de rencontre des mobilités/ aire de covoiturage accessible à vélo :

- 5 arceaux abrités, voire de préférence des box vélos individuels seront à installer.

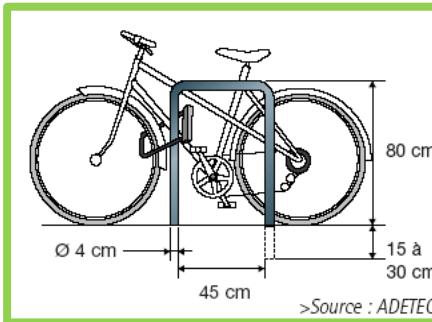


► Détail de la mise en œuvre

3/ Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public

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)

Axe 6 : ANTICIPER LES BESOINS FUTURS

Action 10 Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCLL (1/2)

► Constats du diagnostic

- 70 communes possèdent un taux de locaux raccordables à la fibre optique supérieur à 80 %
- Une pratique déjà établie du télétravail sur le territoire : 31 % des répondants à l'enquête commune pratiquent le télétravail à des degrés divers, dont 42 % le pratique plusieurs fois dans la semaine.

► Objectifs

Mettre à profit la bonne couverture numérique sur le territoire pour réduire l'ampleur des déplacements domicile-travail tout en participant à l'attractivité et au développement du territoire.

► Mesures à mettre en place

1/ Veille active sur les opportunités foncières aux abords des principaux PRM et anticipation des projets et des besoins des porteurs

- **Ornans** et **Arc-et-Senans** (au sein de la gare) sont les deux communes les plus pertinentes pour envisager la réalisation de tiers-lieux.

2/ Promouvoir ces espaces/lieux auprès des employeurs et des actifs

Intervenir en entreprises pour promouvoir le télétravail et le travail par visioconférence.

Communique et identifie les porteurs de projets

CC Loue Lison	Communique et identifie les porteurs de projets
Communes	Veille sur le foncier disponible au niveau des PRM
Chambre de Commerce et de l'Industrie	Partenaire, porteuse de projets
Club d'entreprises et entreprises	Partenaires, porteurs de projet
SNCF	Partenaire en tant que propriétaire des locaux des gares



Impacts report modal

Faibles Elevés
 ✓

Faisabilité technique

Simple Complexé
 ✓

Faisabilité financière

Simple Complexé
 ✓

Estimation financière

- Coût interne pour la CCLL

Suivi des mesures

- Réalisation des tiers-lieux
- Nombre d'usagers dans les services
- Satisfaction usagers / réponse aux besoins

Court terme

Moyen terme

Long terme

Démarrage de la veille et travail avec les porteurs de projets

Ouverture de la première structure

► Exemples :

Le Tiers lieu dédié à la mobilité et au numérique

(Is-sur-Tille – 4 400 habitants, Côte d'Or)

Situé à la gare d'Is-sur-Tille, ce tiers-lieu sera composé de :

- Un espace dédié à la mobilité avec une boutique (location de vélo ...);
- Un espace consacré au télétravail avec une connexion haut-débit composé d'un espace de convivialité, une salle de réunion et de plusieurs bureaux.



La Réussite est dans le Pré
(Nuits-Saint-Georges – 5 500 habitants, Côte d'Or)

Réseau de coworking dont le modèle est adapté aux territoires ruraux. L'espace situé à Nuits-Saint-Georges est composé :

- De 4 bureaux privés ;
- De deux salles de réunions ;
- D'un espace nomade avec plusieurs postes de travail.

Les services complémentaires sont associés : fibre, cuisine, impression, salon, espace de stockage, livraison de repas ...

Action 11 En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire

(1/5)

► Constats du diagnostic

Actuellement 6 bornes de recharges électriques

► Objectifs

Accompagner l'émergence de l'électromobilité, en lien avec le développement du parc de véhicule électrique.

► Mesures à mettre en place

1/ Intensifier l'installation d'infrastructure de recharge publique pour véhicules électriques sur le territoire

- La Loi d'Orientation des Mobilité et les décrets du 18 juin 2019 et du 25 août 2021 fixent de nouveaux objectifs et outils pour l'électrification du parc automobile qu'il convient de mettre en œuvre.
- Il s'agira d'installer entre 68 à 120 points de charge afin d'accompagner le développement de l'électrification du parc automobile (1,7 % sur la CCLL actuellement).
- Le nécessaire développement des bornes doit s'organiser sur le territoire tout en assurant que les tarifs de vente d'électricité restent accessibles de la part des opérateurs de bornes IRVE.

Rôle des acteurs	
CC Loue Lison	Etablir avec TE 25 et le SYDEED la ventilation des bornes IRVE
Territoire 25	Syndicat auquel les communes ont délégué la compétence IRVE Gestionnaire du réseau des bornes publiques
Communes	Financement des bornes



Borne de recharge à Quingey



Borne de recharge à Amancey

Impacts report modal

Faibles Elevés



Faisabilité technique

Simple Complexé



Faisabilité financière

Simple Complexé



Estimation financière

- Coût moyen d'installation d'une borne avec deux points de recharges **13 k€ HT**

- Estimation des besoins d'au moins 34 bornes à terme du PMS sur la CCLL avec un parc automobile à 20 % électrifié, **soit un minimum de 429 k€ HT**

Suivi des mesures

- Evolution du nombre de bornes IRVE sur la CCLL
- Evolution du parc de véhicules électriques sur le territoire

[Sommaire](#)

Court terme

Moyen terme

Long terme

Dès 2025 : travail avec Territoire Energie 25 pour arrêter le schéma de déploiement des bornes IRVE
Déploiement des bornes à compter de 2025 au fur et à mesure de l'évolution des besoins

► Détail des mesures à mettre en place

- Le territoire de la CCLL, compte au 30 juin 2024, environ **512 véhicules électriques, soit 1,72 % du parc en circulation.**
- En prenant pour base un besoin estimé de **1 721 places de stationnement sur l'espace public** au sein de la CC Loue Lison, et à raison d'un besoin **d'une borne de recharge pour 10 véhicules électriques**, deux scénarios de déploiement des IRVE sur le territoire à l'horizon 2035 peuvent se dessiner :
- A noter que le Schéma Directeur des Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques (SDIRVE) du Doubs projette un besoin de **49 bornes de recharge à l'horizon 2030**, et **110 bornes d'ici à 2035**.

Scénario	Nombre de bornes à déployer à l'horizon 2035
1 20 % des places publiques à équiper	34
2 35 % des places publiques à équiper	60

La réglementation en vigueur

La loi d'orientation des mobilités (LOM) et les décrets du 18 juin 2019 puis du 25 août 2021 déterminent la possibilité pour les AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE) et de bénéficier d'une réfaction de 75 % sur les coûts de raccordement jusqu'au 31 décembre 2025, la fin des ventes de véhicules thermiques et hybrides neufs en 2035 (amendement 3032) et le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises :

- Pour les services de l'Etat ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 50 % des renouvellements en véhicules à très faibles émissions (VTFE) dès 2021 ;
- Pour les collectivités territoriales et établissements publics ayant une flotte supérieure à 20 véhicules : 30 % des renouvellements en VTFE dès 2021, puis 37,4 % en 2026 ;
- Pour les flottes professionnelles privées supérieures à 100 véhicules : 10 % des renouvellements en 2022, 20% en VTFE en 2024, 40% en 2027 et 70 % en 2030.
- L'équipement obligatoire des parkings publics dès 2025 : 1 point de charge par tranche de 20 places (sauf si des travaux importants d'adaptation du réseau électrique sont nécessaire pour remplir cette obligation) situé sur un emplacement accessible aux personnes à mobilité réduite :
 - côté bâtiments non résidentiels à parc de stationnement de plus de 20 places, et côté parc de stationnement de plus de 20 emplacements, gérés en délégation de service public, en régie ou via un marché public.

► Détail des mesures à mettre en place

Les types de bornes à installer

En 2020, 90 % des recharges des véhicules électriques à l'échelle nationale se font à domicile, le plus souvent une maison individuelle. Pour un usage quotidien, l'utilisateur n'a quasiment pas besoin de bornes.

Les différents types de borne					
Type de charge	Lente	Normale	Accélérée	Rapide	
Réseau	Monophasé	Monophasé	Monophasé	Triphasé	Continu
Puissance	2 kW	3,7 kW	7 kW	11 à 22 kW	50 à 350 kW
Temps de charge	12h	8h	4h	1 à 2h	< 20 min
Prise					

Type de logement	Répartition sur la CCLL (INSEE 2021)	Disponibilité d'une place de stationnement	Actions possibles de la collectivité pour le déploiement de l'électromobilité chez les résidents
Maison individuelle	81,1 %	Oui en majorité	<p>La collectivité peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des couts raisonnables, moins de 1 000 € pour une installation haut de gamme, quelques centaines d'euros pour des prises plus simples.</p>
Logement collectif	18,9 %	Oui	<p>Concernant les copropriétés existantes, la CCLL peut renseigner sur les aides disponibles. Les obligations législatives issues de la loi LOM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obligation de préinstaller des équipements de recharge pour les copropriétés neuves disposant d'un parking de plus de 10 places ; • Obligation pour le syndic de mettre la question à l'ordre du jour d'une AG avant le 1er janvier 2023 ; • Création d'un droit à la prise qui autorise les occupants à faire installer à leurs frais une borne de recharge individuelle ; • Facilité d'installation d'une solution collective en passant par Enedis sans frais pour la copropriété;
		Non	<p>La disponibilité des bornes publiques est indispensable pour le développement de l'usage des véhicules électriques pour les ménages sans accès à une structure de parking privative. La CCLL, les communes et Territoire 25 doivent donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.</p>

En milieu urbain dense, les bornes accessibles au public (en voirie et sur parking) proposeront principalement 2 types de charge pour répondre aux 2 principaux besoins :

- La nuit, **des bornes normales**, pour des recharges lentes pour les habitants à proximité n'ayant pas de point de charge à domicile.
- En journée, **des bornes accélérées**, pour des recharges d'appoint pour les visiteurs (achat, RDV,...), les professionnelles, les imprévus, et globalement pour rassurer les usagers et permettre ainsi une adoption massive du véhicule électrique.

Les bornes normales sont à privilégier car elles répondent à l'essentiel de la demande.

► Détail par commune du nombre de bornes sur l'espace public :

Communes	Nombre de bornes (20% VE)	Nombre de bornes (35 % VE)	Nombre de véhicules sur l'espace public	Communes	Nombre de bornes (20% VE)	Nombre de bornes (35 % VE)	Nombre de véhicules sur l'espace public
Abbans-Dessous	0	1	18	Chenecey-Buillon	1	2	44
Abbans-Dessus	0	1	21	Chouzelot	0	0	0
Amancey	0	0	3	Cléron	0	0	3
Amathay-Vésigneux	0	0	8	Courcelles	0	0	11
Amondans	0	0	1	Crouzet-Migette	0	1	15
Arc-et-Senans	0	1	21	Cussey-sur-Lison	0	0	5
Bartherans	0	0	11	Déservillers	0	1	16
Bolandoz	1	1	25	Durnes	0	0	0
Brères	0	0	5	Échay	0	0	0
Buffard	1	1	25	Échevannes	0	0	7
By	0	0	9	Épeugney	1	1	35
Cademène	0	0	1	Éternoz	0	0	3
Cessey	0	0	12	Fertans	0	0	6
Chantrans	0	0	2	Flagey	0	0	3
Charnay	0	0	4	Fourg	0	0	11
Chassagne-Saint-Denis	0	0	9	Goux-sous-Landet	0	0	10
Châteauvieux-les-Fossés	0	0	0	Lavans-Quingey	0	0	9
Chay	0	0	0	Lavans-Vuillafans	0	1	17

► Détail par commune du nombre de bornes sur l'espace public :

Communes	Nombre de bornes (20% VE)	Nombre de bornes (35 % VE)	Nombre de véhicules sur l'espace public	Communes	Nombre de bornes (20% VE)	Nombre de bornes (35 % VE)	Nombre de véhicules sur l'espace public
Le Val	0	1	17	Palantine	0	0	11
Les Monts-Ronds	1	2	46	Paroy	0	0	6
L'Hôpital-du-Grosbois	1	1	27	Pessans	0	0	11
Liesle	1	1	32	Quingey	2	4	122
Lizine	0	0	0	Rennes-sur-Loue	0	1	17
Lods	1	2	47	Reugney	0	0	5
Lombard	0	0	14	Ronchaux	0	0	2
Longeville	0	0	0	Rouhe	0	0	3
Malans	0	0	5	Rurey	0	0	5
Malbrans	0	0	0	Sainte-Anne	0	0	2
Mesmay	0	0	12	Samson	0	0	12
Montgesoye	1	2	43	Saraz	0	0	4
Montmahoux	0	0	0	Saules	0	0	12
Montrond-le-Château	0	0	0	Scey-Maisières	1	1	31
Mouthier-Haute-Pierre	2	3	79	Silley-Amancey	0	0	0
Myon	1	1	35	Tarcenay-Foucherans	0	1	21
Nans-sous-Sainte-Anne	1	1	31	Trépot	0	1	17
Ornans	13	22	628	Vuillafans	1	2	54

Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre

Actions		Rôle CC	Rôle Acteurs	Temporalité	Coûts d'investissement	Coûts de fonctionnement annuel
1	Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services	Action de lobbying auprès de la Région	Région : Pilote de l'action (AOM)	Court Terme	Modalités à définir avec l'AOM	
2	Etudier la mise en place d' une offre de TAD sur le périmètre de la CCLL	Action de lobbying auprès de la Région	Région : Pilote de l'action (AOM)	Court et Moyen Terme	Modalités à définir avec l'AOM En fourchette minima : +/- 52 k€ à 238 k€/an En fourchette maxima : +/- 138 k€ à 634 k€/an	
3	Densifier le maillage d'aires de covoitage sur le territoire	Réalisation & financement des aires de covoitage	Communes : Favoriser la mise à disposition du foncier	Long Terme	+/- 300 k€ pour la réalisation des 12 aires de covoitage	
4	Expérimenter des lignes de covoitage dynamique en direction des principales destinations des actifs	Réalisation & financement des lignes de covoitage dynamiques	Communes : Favoriser la mise à disposition du foncier Région : informer sur les différents supports sur cette offre disponible	Court et Moyen Terme	+/- de 75 à 155 K€ en investissement dans les points d'arrêts selon 1 ou 2 lignes	+/- de fonctionnement de 60 à 120 K€ (avec garanti de retour sur certaines heures)
5	Identifier et aménager des points de rencontre mobilité permettant d'interconnecter les offres de mobilité	Aménager les différents PRM	Communes : Favoriser la mise à disposition du foncier CD 25 : mettre en place un jalonnement des PRM	Court Terme	+/- 124 k€	

Actions		Rôle CC	Rôle Acteurs	Temporalité	Coûts d'investissement	Coûts de fonctionnement annuel
6	Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité	Organiser la coopération des différents acteurs et structurer la communication	Communes : Être le relais de la diffusion de l'information	Court Terme	+/- 10-15 k€ 0,15 ETP phase réalisation puis ponctuel	+/- 3 K€
7	Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écomobilité à destination de leurs salariés	Structure et organise les différents évènements	Communes : Diffusent l'information	Court et Moyen Terme	0,2 ETP pour la CC	
8	Structurer un programme d'écomobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie	Structure et organise les différents évènements en s'appuyant sur les associations locales	Communes : Diffusent l'information auprès des écoles	Court et Moyen Terme	+/- 10 K€ support pédagogique à destination des écoles	+/- 10 K€ tous les 2 ans participation à un voyage pour les 3 écoles primées
					+/- 20 K€/an pour « Savoir Rouler à Vélo » pour 25 classes en tenant compte de la participation à 50 % par Génération Vélo	
9	Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux	Incite par le PDMs les communes	Communes : Mise en place des dispositifs de pacification et stationnement vélo	Court et Moyen Terme	A définir par les communes	
10	Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité	Communique et identifie les porteurs de projets	Communes : Veille sur le foncier disponible au niveau des PRM	Moyen et Long Terme	Coût interne pour la CCLL	
11	En lien avec Territoire d'Energie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire	Etabli avec TE 25 et le SYDEED la ventilation des bornes IRVE	Communes : Financement des bornes	Court et Moyen Terme	Une borne avec 2 points de charge = 13 K€ HT 429 k€ HT pour 34 bornes	

Synthèse des aides liées à la mobilité

Synthèse des aides liées à la mobilité : échelle nationale (1)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Tous modes	Fonds Vert / France Ruralité (Mobilités durables en zones rurales)	Stratégie / plan de mobilité simplifié, mise en place de solutions de mobilité : TAD, autopartage, location de VAE, mobilité solidaire, conseils en mobilité...	Jusqu'à 50 % pour la CC AOM et 20 % pour la Région AOM locale	2027
	La dotation de soutien à l'investissement local (DSIL)	Projets de mobilité tous modes (pistes cyclables, véhicules de transports en commun...).		
	La dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR)	Soutien aux projets visant à favoriser le développement des services publics en milieu rural.	Varie selon les budgets alloués aux territoires (ex. DSIL en Normandie : entre 100 et 200 k€ / projet et 2 k opérations depuis 2016)	
	La dotation de soutien à l'investissement des départements (DSID)	Projets dont la mise en œuvre a pour objectif la solidarité entre les différents territoires d'un même département ou d'une même région		Dotations annuelles
	Les dotations politiques de la ville (DPV) ou subventions pour travaux divers d'intérêts local (TDIL)	Aides financières pour les projets urbains divers (davantage axées sur les travaux urbains)		
	Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNADT)	Soutien en investissement et fonctionnement aux actions mettant en œuvre les choix stratégiques de la politique d'aménagement, dont la mobilité.	Chaque année, une circulaire vient préciser les règles de répartition et d'emploi du FNADT	Subvention annuelle
	Programme certificats d'économies d'énergie (CEE)	Une dizaine de programmes CEE Transport développée dans le tableau suivant: bus électriques, achat / location / rétrofit, vélo, logistique urbaine durable, éco-mobilité (programme TIMS), bornes de recharge...		
	Offres de la Banque des territoires	Trois dispositifs de soutien : offre de crédits d'ingénierie, mobi-prêts pour les infrastructures et équipements pour les mobilités propres, investissement financier dans des partenariats publics-privés , pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.		
	Petites Villes de Demain (PVDD) / CRTE	Améliorer la qualité de vie des habitants des petites communes (< 20 k hab.) et des territoires alentours en les accompagnant (diagnostic, stratégie, actions) dans des trajectoires dynamiques dans le cadre de la transition écologique jusqu'en 2026		

Synthèse des aides liées à la mobilité : échelle nationale (2)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Modes actifs / Voiture	Mobilités actives et partagées (EPCI, Associations)	Accompagner le changement de comportements vers le passage à l'action via un programme d'actions pour les collectivités, les employeurs et les établissements scolaires	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	8ème projet pas encore défini à date
	Plan de circulation pour la transition écologique (EPCI /Communes)	Modifier le partage de l'espace public et faire davantage de plateaux autres usages (marche, vélo...), diminuer le trafic automobile de transit, améliorer le cadre de vie des habitants	Taux d'aide : 70 % Montant maximum d'un projet : 100 k €	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	Verdissement des flottes (collectivités, entreprises)	Pousser les entreprises et les collectivités françaises à électrifier leur parc automobile et cyclable : <ul style="list-style-type: none"> ▪ Prime à la conversion pour les entreprises (1) ▪ Bonus écologique pour les entreprises (2) ▪ Bonus vélo (3) 	Des primes et bonus dépendant du type de véhicule : <ul style="list-style-type: none"> ▪ (1) : jusqu'à 4 k€ / véhicule ▪ (2) : jusqu'à 3 k€ / véhicule ▪ (3) : jusqu'à 1,5 k€ / vélo 	Prime et bonus depuis le 14/02/2024
	Programme Advenir (CEE) pour les collectivités et les entreprises	Prime pour l'installation des infrastructures collectives et des bornes de recharge.	Jusqu'à 30 % du montant de fournitures, matériels et de travaux dans la limite de 9 k€ / point de recharge (1 k€ pour les VAE) + 300 € pour les bornes à la demande	Fin 2025
Modes actifs / Voiture / TC	Ville apaisée, quartiers à vivre (EPCI, Communes)	Inciter les collectivités développer la qualité de vie et l'attractivité des quartiers dans un contexte de changement climatique (programme d'actions couvrant les 10 engagements du manifeste)	Chargé de mission : 30 k€ / an / ETPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	Pas de certitudes de reconduction en 2025
Voiture	Fonds Vert « Développement du covoitnage » pour les collectivités	Schéma covoitnage, études pré-opérationnelles, travaux d'aires de covoitnage ou de voies réservées, réalisation de lignes de covoitnage ou d'auto-stop organisé, animation, communication, campagnes d'incitations financières à la pratique.	Montant de l'aide attribuée selon le préfet de département : Entre 20 et 50 % du coût du projet	Dispositif reconduit jusqu'en 2027

Synthèse des aides liées à la mobilité : échelle nationale (2)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Marche	Le programme « ID-marche » / Marche du quotidien	Accompagner les politiques publiques locales en faveur de la marche et diffuser les bonnes pratiques. Etudes, aménagements, actions d'animation et de communication.	Taux d'aide : 50 % Montant d'aide maximal : 89 k€ Montant minimum du projet : 30 k€	Pas de certitudes de reconduction en 2026
Vélo	Le fonds mobilités actives (collectivités)	Finance des projets d'aménagements cyclables en site propre ainsi que des programmes de maillage : <ul style="list-style-type: none"> ▪ AAP « Aménagement cyclable » ▪ AAP « territoires cyclables » 	Montant de subvention : >100 k€, taux d'aide entre 15 et 60 % selon les cas	AAP réguliers jusqu'en 2027
	AVELO 3 (CEE) pour les collectivités	Financement d'études liées au vélo (1), de services vélo (2), d'actions d'animation et de promotion de politiques cyclables (3) ainsi que le financement de postes de chargé de mission vélo (4).	Montant maximum par thématique : 100 k€ Montant minimum d'un projet : 20 k € Montant par agent ETPT : 29 k € Taux d'aide : 50 %	Pas de certitudes de reconduction en 2026
	Alvéole + (CEE) portée par la FUB (collectivités, écoles, entreprises...)	Prime pour l'installation de stationnement vélos sur l'espace public, dans les établissements scolaires et les pôles d'échange multimodaux ainsi que d'actions de sensibilisation	40 % de l'investissement hors taxe (50 % en ZFE), avec un montant maximal par type d'abri et par place	11 juillet 2025
	Génération vélo (CEE) pour les collectivités	Programme de financement pour soutenir le déploiement du Savoir Rouler à Vélo (formation par des intervenants pour permettre aux enfants de 6-11 ans d'apprendre à se déplacer à vélo	Les interventions réalisées dans le cadre du SRAV peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo	Fin 2025
	Objectif Employeur Pro-Vélo (FUB) / CEE	Accompagnement des employeurs privés, publics et associatifs dans la promotion du vélo pour les déplacements domicile-travail et professionnels	Pour les employeurs : cofinancement de 40 à 60 % d'équipements et services (« remise en selle »...)	Pas de certitudes de reconduction en 2026
	Mon vélo de A à Z (AMI) portée par la FUB / CEE (prescripteurs sociaux)	Accompagner de « A à Z » des personnes précaires vers la mobilité à vélo et ancrer durablement une expertise autour des politiques de marche et de vélos pour les prescripteurs d'aide sociale (CCAS, mission locale, associations...)	Forfait de lancement : 5 k€ (1 ^e année) Part fixe : 35,5 k€ / an Part variable : 100 € / personne	2026

Synthèse des aides liées à la mobilité : échelle nationale (2)

Modes	Dispositif	Objectifs	Aide	Date limite
Vélo	Académie des Mobilités Actives (ADMA) de la FUB / CEE	Accroître et diffuser l'expertise autour des politiques marche et vélo (formation, ateliers pédagogiques)	Formations prises en charges par le programme	Décembre 2026
	ColisActiv' (FUB) / CEE	Développer la livraison de colis à vélo sur les derniers kilomètres en réduisant les coûts techniques (rupture de charge, entrepôt urbain...) par rapport aux modes thermiques	Subvention versée durant 3 ans aux entreprises : 0,6 € de prime moyenne par colis	2025
Contrat régional	Territoires en Action / Région Bourgogne Franche-Comté	Contrat régional avec des actions potentiellement fléchées sur la mobilité durable du quotidien	Contrat activé par la CC Loue Lison	En cours