

Pays de Montbéliard Agglomération

PROPOSITIONS POUR UN SCHEMA DIRECTEUR DES PISTES CYCLABLES

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard



Rapport final

SOMMAIRE

1. Contexte.....	4	9. Montbéliard : liaison Petite Hollande / campus / Axone / Arbouans	29
2. Diagnostic du réseau cyclable.....	5	10. Montbéliard : Pied des Gouttes.....	30
Une politique cyclable développée depuis une vingtaine d'années	5	11. Audincourt : liaison gare / temple / espace Japy / pont De Bollardière ...	31
Un territoire partiellement maillé	5	12. Audincourt : liaison Pont de Bollardière / Pont de Gland	32
Plus de 100 km de pistes cyclables	7	13. Valentigney : liaison centre-ville / Pont des Longines – parking relais	33
Domanialité du réseau cyclable	7	14. Mandeuve : traversée de Mandeuve	34
Plus d'un million de cyclistes comptés en 2017	8	15. Voujeaucourt : centre-ville et liaison vers La Cray	35
Une fréquentation surtout liée aux loisirs	9	16. Dampierre s/Doubs – Colombier-F. : liaison véloroute	36
3. Les pôles générateurs de déplacements.....	10	17. Sainte-Marie : Centre-ville.....	37
4. Propositions de développement du réseau cyclable	15	18. Bethoncourt : liaison Bethoncourt / Héricourt	38
Les objectifs	15	19. Vandoncourt : liaison Dasle / Vandoncourt.....	39
Renforcement du réseau existant.....	15	20. Seloncourt – Hérimoncourt : liaison Pont de Gland / Seloncourt / Hérimoncourt	40
Extension du réseau existant	15	21. Blamont : liaison Seloncourt / Hérimoncourt / Blamont	41
5. Synthèse : des critères pour une première priorisation ?	19	22. Mathay : liaison Mathay / Pont-de-Roide	42
Les tronçons déjà actés.....	19	23. Pont-de-Roide : desserte de la commune	43
Les autres critères à prendre en compte.....	19	24. Blamont : liaison Pont-de-Roide / Blamont	44
6. Annexe – fiches détaillées par tronçon	20	25. Blamont : desserte intercommunale proche	45
1. Brognard : base de loisirs / coulée Verte	21	26. Pont-de-Roide : liaison Pont-de-Roide / Saint-Hippolyte	46
2. Sochaux : liaison Montbéliard / centre-ville / plaine des sports.....	22	27. Mathay : liaison Voujeaucourt / Mathay.....	47
3. Sochaux : liaison centre-ville / Vieux-Charmont.....	23	28. Bart : liaison Bart / Dung / Sainte-Suzanne	48
4. Grand-Charmont : liaison Grand-Charmont / Vieux-Charmont.....	24	29. Bavans : liaison Bavans / Lougres	49
5. Montbéliard : liaison gare / Gambetta : avenue des Alliés.....	25	30. Lougres : passerelle Colombier-Fontaine / Lougres	50
6. Montbéliard : traversée du centre-ville	26	31. Lougres : liaison Lougres / Montenois / Sainte-Marie	51
7. Montbéliard : Avenue Foch et liaison vers Mont-Chevis.....	27	32. Saint-Julien : liaison Saint-Julien / Etang des Princes / Montbéliard	52
8. Montbéliard : liaison centre-ville / Petite Hollande	28		



1. Contexte

Pays de Montbéliard Agglomération est engagé depuis le début des années 2000 dans la création et l'extension d'un réseau cyclable devant desservir l'ensemble de son territoire.

Un document de programmation 2018 – 2020 a permis d'inscrire les priorités d'aménagement d'une politique cyclable complète. Les actions programmées relèvent des champs complémentaires suivants :

- Aménagement de voies vertes (réalisation des infrastructures, acquisitions, aménagements paysagers),
- Développement des services aux usagers (signalétique, carte des itinéraires, stationnement, location vélo),
- Animation et sensibilisation (apprentissage des enfants, manifestations...),
- Suivi et évaluation (entretien du réseau, comptages...).

Ce plan arrive aujourd'hui à terme. Son renouvellement coïncide avec une réflexion en cours pour développer l'attractivité touristique du territoire en termes d'itinéraires de loisirs. Le réseau cyclable peut ainsi s'inscrire dans cette vision.

Pour préparer une nouvelle programmation, PMA souhaite s'appuyer sur un schéma directeur des pistes cyclables. Ce document doit offrir une vision prospective d'évolution du réseau cyclable d'agglomération mettant en évidence les itinéraires à aménager prioritairement en intégrant dans la réflexion le rôle des pistes cyclables pour la promotion touristique de l'agglomération.

Ce document permettra ainsi d'orienter les études plus opérationnelles à conduire pour définir les tracés exacts.

Le document de programmation 2018-2020 a été conçu dans le cadre d'une politique cyclable orientée sur le développement des déplacements vélo domicile-travail, domicile-études, domicile-achats (déplacements quotidiens).

L'élargissement du périmètre de l'agglomération et la volonté de renforcer l'offre de loisirs et l'attractivité touristique constituent de nouveaux éléments de contexte pouvant infléchir les objectifs initiaux de la politique cyclable communautaire et sont pris en compte dans l'élaboration du schéma directeur.

2. Diagnostic du réseau cyclable

Une politique cyclable développée depuis une vingtaine d'années

La politique d'aménagement cyclable du Pays de Montbéliard a été engagée à la fin des années 90 avec l'aménagement des premières voies vertes le long du canal entre Montbéliard et Belfort. Cette politique s'est concrétisée dans le premier Plan de Déplacement Urbain (2000 – 2006) qui avait comme axe fédérateur la « réalisation d'un réseau cyclable structurant » avec 3 projets s'y attachant : définition et aménagement d'un réseau cyclable structurant, aménagements et promotion en faveur du vélo, guide technique d'aménagements cyclables adaptés à l'agglomération.

Ainsi, en 2001 le réseau cyclable de l'agglomération totalisait 23 km, dont 17 km de pistes cyclables. Il a connu une forte croissance les premières années de mise en œuvre du PDU, puisqu'en 2006 58 km étaient réalisés, dont 34 km de pistes. Les efforts pour la constitution d'un réseau cyclable ont été importants et significatifs pendant cette période, mais ils se sont essentiellement appuyés sur les emprises foncières les plus faciles à mobiliser. La poursuite de développement du réseau cyclable s'est ralentie dans les années suivantes, en particulier à cause du coût de la maîtrise foncière et du temps nécessaire.

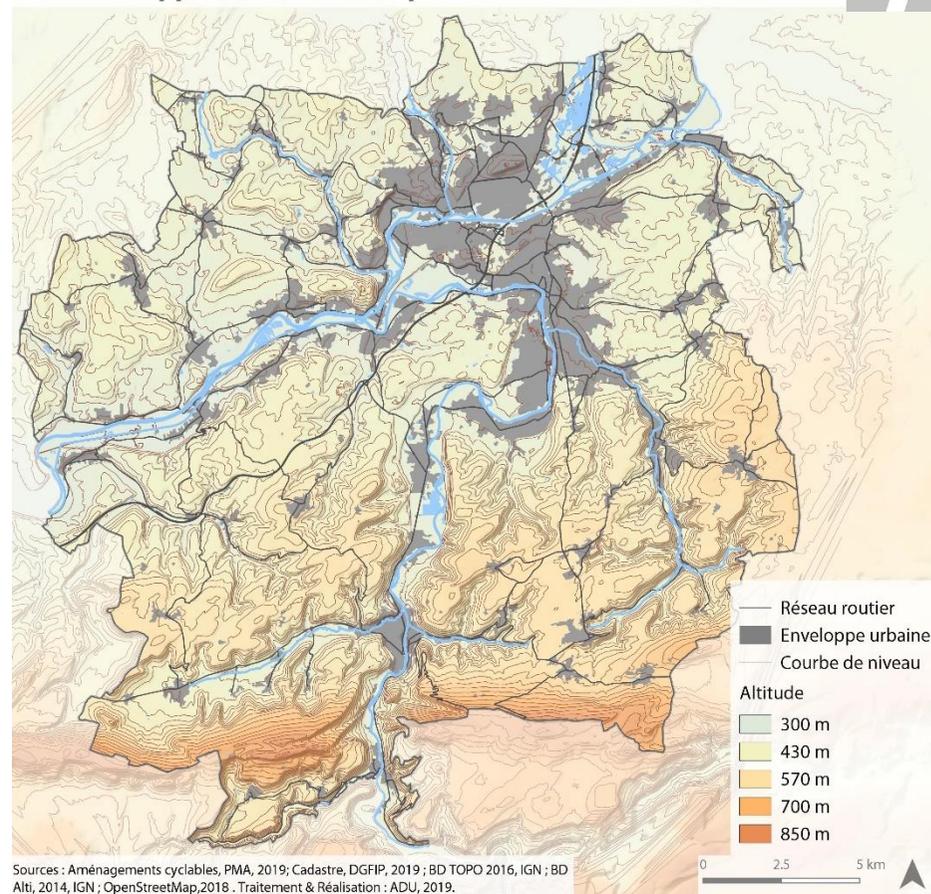
Un territoire partiellement maillé

Le Pays de Montbéliard, à la confluence de nombreuses rivières, présente un relief qui contraint la pratique du vélo. L'urbanisation et les infrastructures cyclables sont donc concentrées dans le fond des vallées et la connexion entre elles est difficile à faire en vélo.

Le réseau cyclable est de plus concentré sur le périmètre historique de Pays de Montbéliard Agglomération (29 communes), autour du cœur d'agglomération et maillé autour de l'euro véloroute 6 qui en constitue l'épine dorsale.

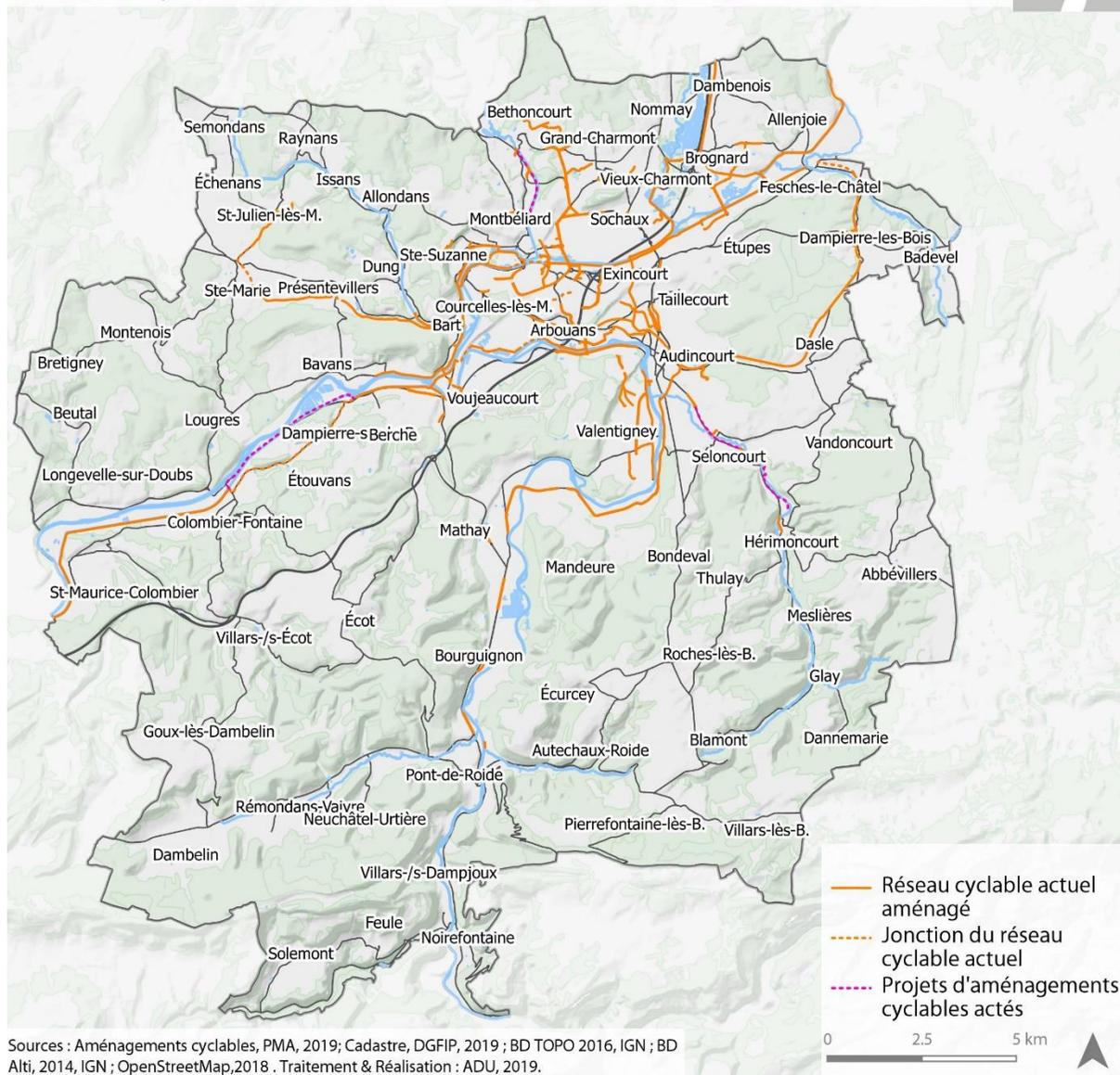
juillet 2019

Un développement contraint par le relief



décembre 2019

Réseau cyclable actuel et aménagements programmés



Sources : Aménagements cyclables, PMA, 2019 ; Cadastre, DGFIP, 2019 ; BD TOPO 2016, IGN ; BD Alti, 2014, IGN ; OpenStreetMap, 2018 . Traitement & Réalisation : ADU, 2019.

Glossaire des principaux aménagements cyclables

Bande cyclable : il s'agit, sur une chaussée, d'une partie de la chaussée qui est exclusivement réservée aux cycles, séparée de la voie centrale par une bande blanche discontinue.

Piste cyclable : il s'agit d'une chaussée exclusivement réservée aux cycles et matériellement séparée de la circulation motorisée.

Double-sens cyclable : c'est une voie à double sens cyclable et à sens unique voiture.

Zone de rencontre : ensemble de voies affecté à la circulation de tous les usagers. Les piétons sont autorisés à circuler sur la chaussée et la vitesse y est limitée à 20 km/h.

Voie verte : cet espace partagé est ouvert à tous les usagers non. Il s'agit d'une voie de communication en site propre. Un exemple de voie verte est la véloroute.

Sources :

Boite à outils des aménagements cyclables, Cerema, 2019 (disponible [ici](#))

Plan de Déplacements Urbains de PMA, 2009

Guide de conception des aménagements cyclables, Grand Lyon, 2013 (disponible [ici](#))

Article R110-2, Code de la route (disponible [ici](#))



Plus de 100 km de pistes cyclables

Le réseau cyclable actuel de l'agglomération, compte presque 240 km d'aménagements adaptés à la pratique du vélo.

Parmi ces 240 km, 96 km sont des zones où la vitesse est limitée à 20 ou 30 km/h et 12 km de jonctions sans aménagements mais sur des voies généralement peu fréquentées par les voitures.

Le reste du réseau est constitué de 109 km de pistes cyclables (34 km en 2006, 17 km en 2001) et de presque 40 km de bandes cyclables (24 km en 2006, 5 km en 2001).

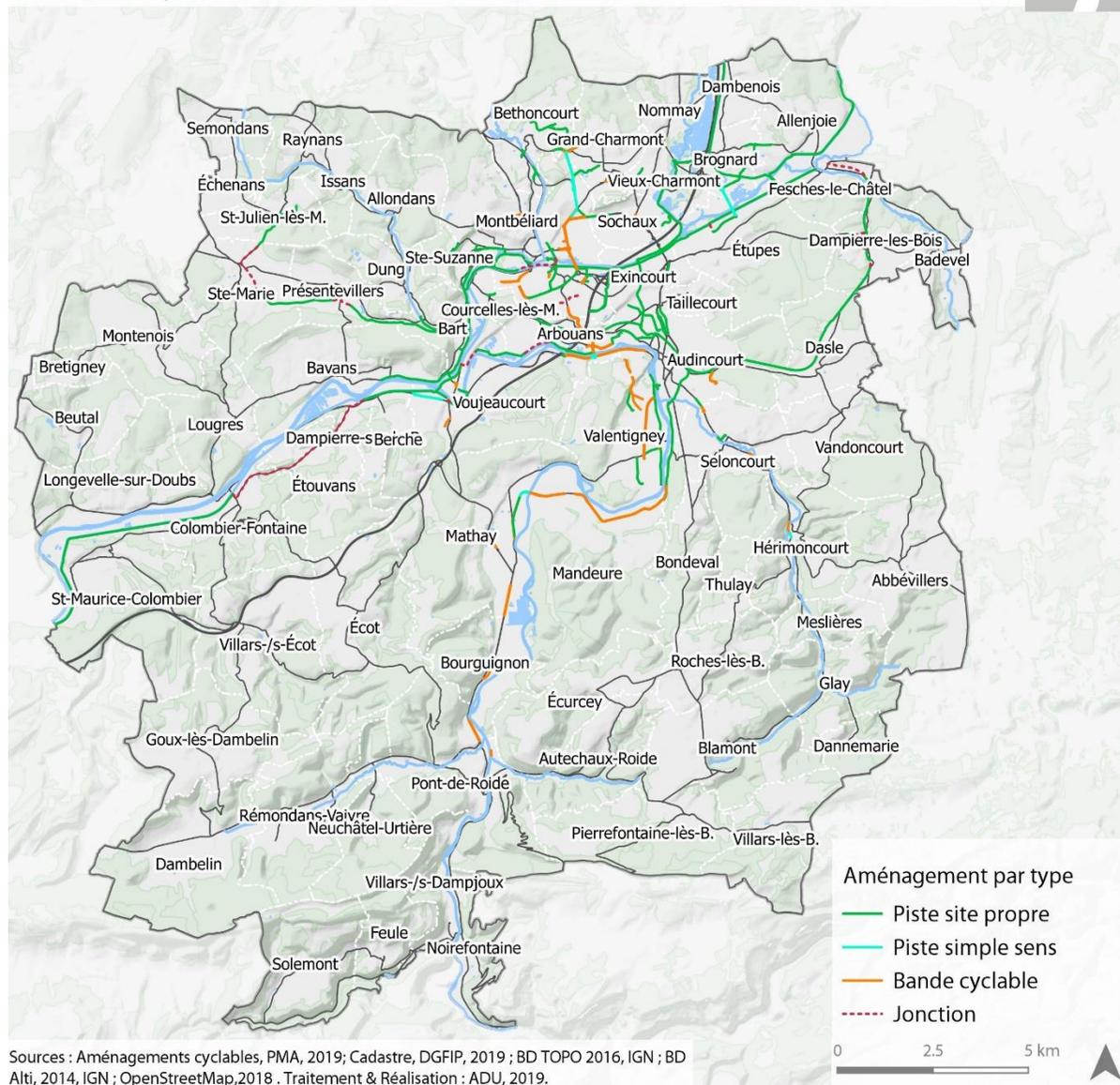
Bande cyclable	24%
Jonction	7%
Piste simple sens	5%
Piste double sens	64%
Total	100%

Domanialité du réseau cyclable

Gestionnaire	Nb de km
PMA	54,5
Communes	52,2
CD25	37,6
APRR	0,9
Inconnu	13,7
Total	159,3

décembre 2019

Réseau cyclable actuel : aménagements



Plus d'un million de cyclistes comptés en 2017

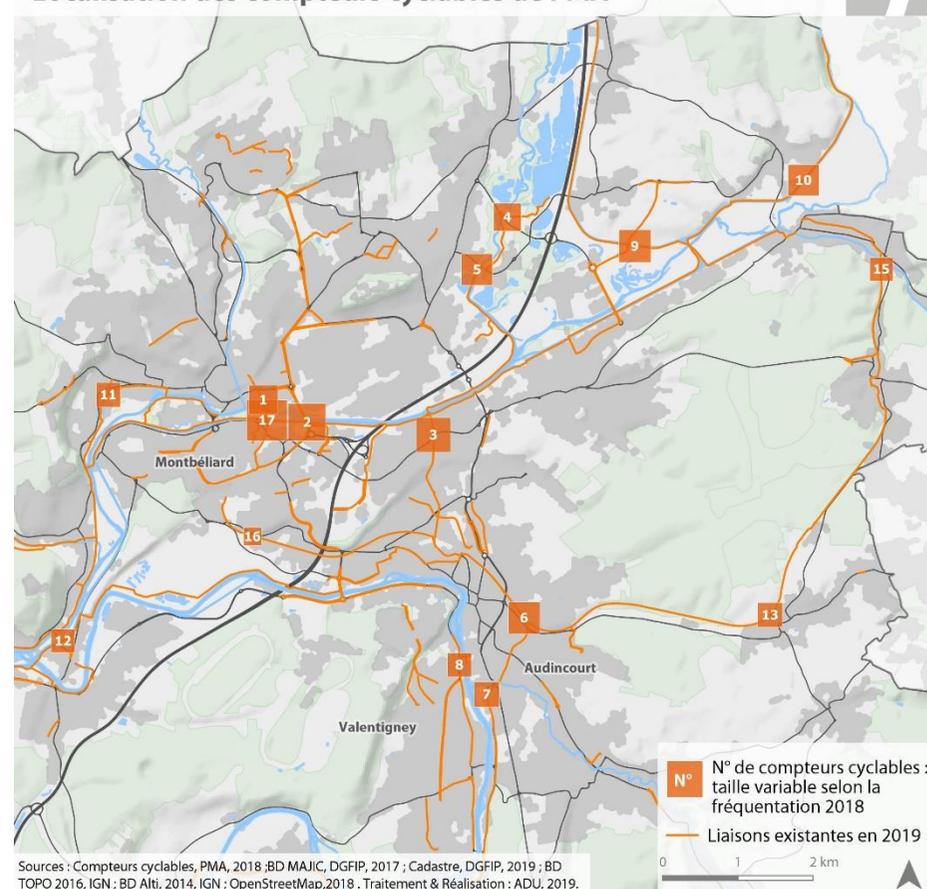
L'agglomération a installé 17 compteurs de vélos sur son réseau de pistes cyclables. Les plus anciens permettent des comptages depuis 2008. Il est cependant impossible de faire une évolution globale de la fréquentation sur les dix dernières années puisque le nombre de compteurs a évolué dans le temps.

n°	Nom - localisation du compteur	Nb cycles 2017	période de comptage	évolution annuelle moyenne
1	Montbéliard - chemin des passerelles	62 858	2008-2018	5%
2	Montbéliard – EV6 pont de Ludwigsburg	147 571	2012-2018	8%
3	Exincourt - Audincourt	110 741	2008-2018	1%
4	Brognard - Base de Loisirs	56 387	2008-2017	1%
5	Vieux-Charmont - Savoureuse	83 940	2016-2018	4%
6	Audincourt - Cimetière	87 777	2008-2018	1%
7	Valentigney - Pont de Gland	39 847	2008-2018	0%
8	Valentigney - Pont Bollardièrre	31 786	2009-2018	-1%
9	Brognard - Coulée Verte	92 017	2009-2018	-1%
10	Allenjoie - véloroute	82 035	2009-2018	1%
11	Ste-Suzanne - liaison Mtb / Courcelles	33 440	2010-2018	4%
12	Voujeaucourt / Bart - Parc des sablières	28 961	2010-2018	9%
13	Dasle - Placette / cimetière	35 907	2010-2017	1%
15	Feschés (face intermarché) / Dampierre	28 762	2012-2018	6%
16	Arbouans - ancienne voie ferrée	14 525	2016-2018	11%
17	Montbéliard - Passerelle Près la Rose	187 753	2017-2018	12%
TOTAL		1 124 307		

Les points de comptages les plus fréquentés et ayant les plus fortes augmentations de fréquentation sont situés sur la véloroute ou sur les accès à la véloroute ainsi que sur les accès au centre-ville de Montbéliard.

novembre 2019

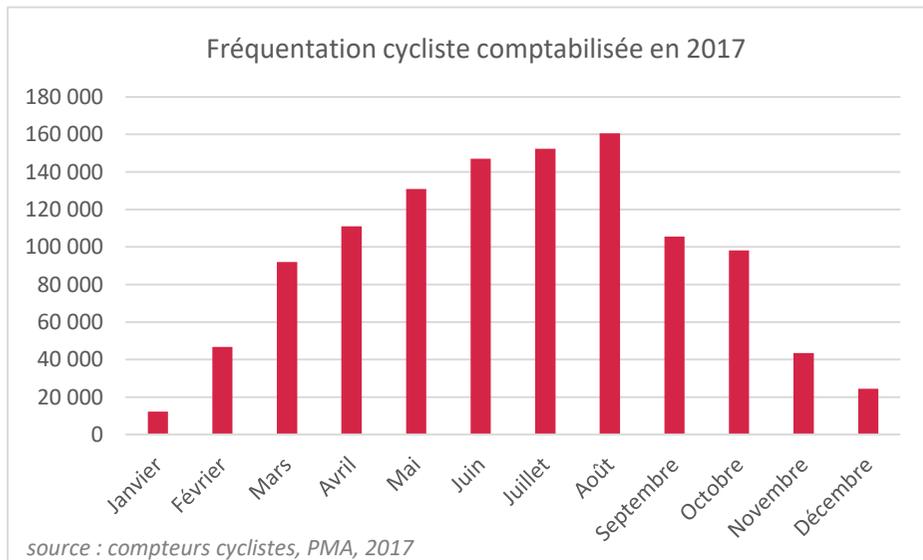
Localisation des compteurs cyclables de PMA



Une fréquentation surtout liée aux loisirs

Les comptages montrent une saisonnalité de la fréquentation très importante. Par exemple en 2017, 12 300 cyclistes ont été comptés au mois de janvier, contre 160 600 au mois d'août.

Cette saisonnalité reflète une pratique très liée aux déplacements de loisirs, les déplacements quotidiens étant beaucoup plus difficiles à appréhender en l'absence d'enquête ménages-déplacements.



3. Les pôles générateurs de déplacements

Afin de d'identifier les zones du territoire à desservir par le réseau cyclable et les besoins de connexion, des pôles générateurs de déplacements ont été définis. Ils répondent à différents motifs de déplacements : études, accès aux équipements administratifs, aux équipements de santé, aux commerces, à l'emploi, aux équipements ou sites de loisirs de culture ou de tourisme et enfin aux centralités présentant une mixité des fonctions.

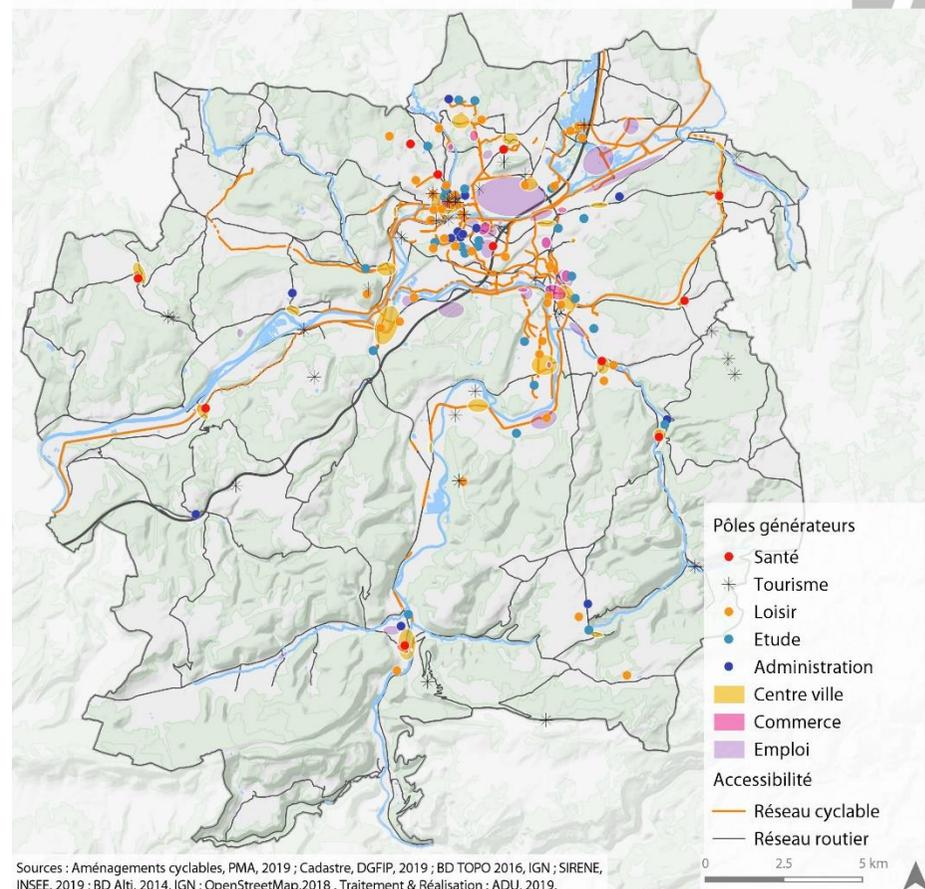
Ainsi pour chaque thème les éléments suivants ont été retenus :

- Etudes : collèges, lycées, centres de formation, enseignement supérieur, logement étudiant.
- Administration : CAF, hôtel des impôts, Maison de Service Au Public, Sous-Préfecture, commissariat, gendarmerie.
- Santé : projet de clinique, établissements de soins, maisons de santé.
- Commerce : pôles commerciaux d'intérêt intercommunal et intermédiaire.
- Emploi : concentration d'emplois (250 emplois et plus).
- Loisirs et culture : piscines, parcours de santé, « spots » de plein air (grands parcs), cinémas, salles de spectacles, grandes médiathèques.
- Tourisme : musées, belvédères, sites remarquables, grandes infrastructures de loisirs.
- Centralités : centres-villes à partir des 3 premiers niveaux de l'armature du SCoT (cœur d'agglomération, pôles urbains, bourgs).

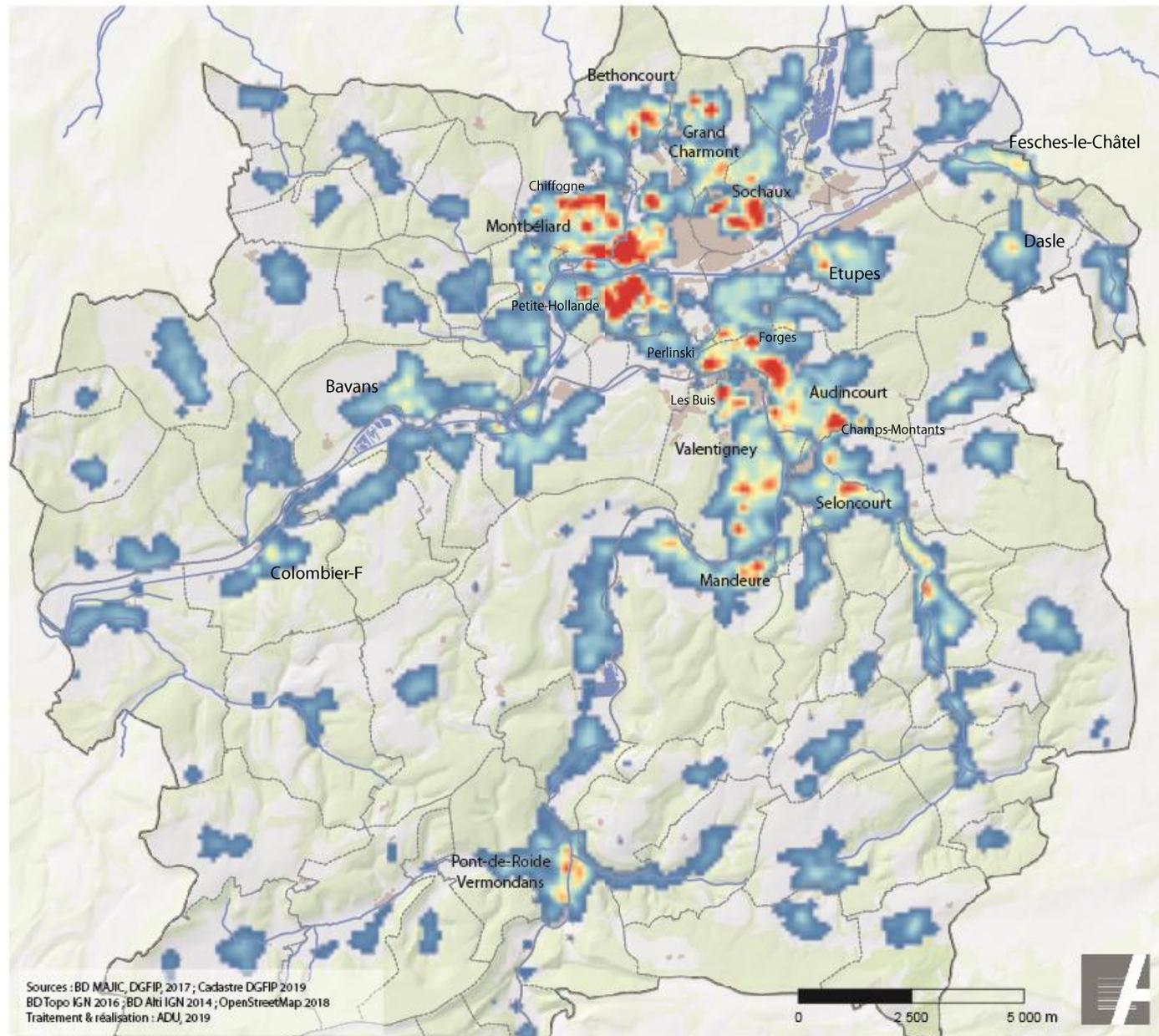
Le réseau cyclable existant dessert les principaux pôles de l'agglomération mais souvent avec des ruptures de continuités. Les pôles plus excentrés dans les vallées sud du Pays de Montbéliard et dans les nouvelles communes de PMA sont cependant isolés.

novembre 2019

Répartition des pôles générateurs de déplacements



Concentration des logements en 2017



Légende

Concentration des logements *

- Faible (moins de 40 logements)
- Moyenne (80 logements)
- Forte (plus de 150 logements)

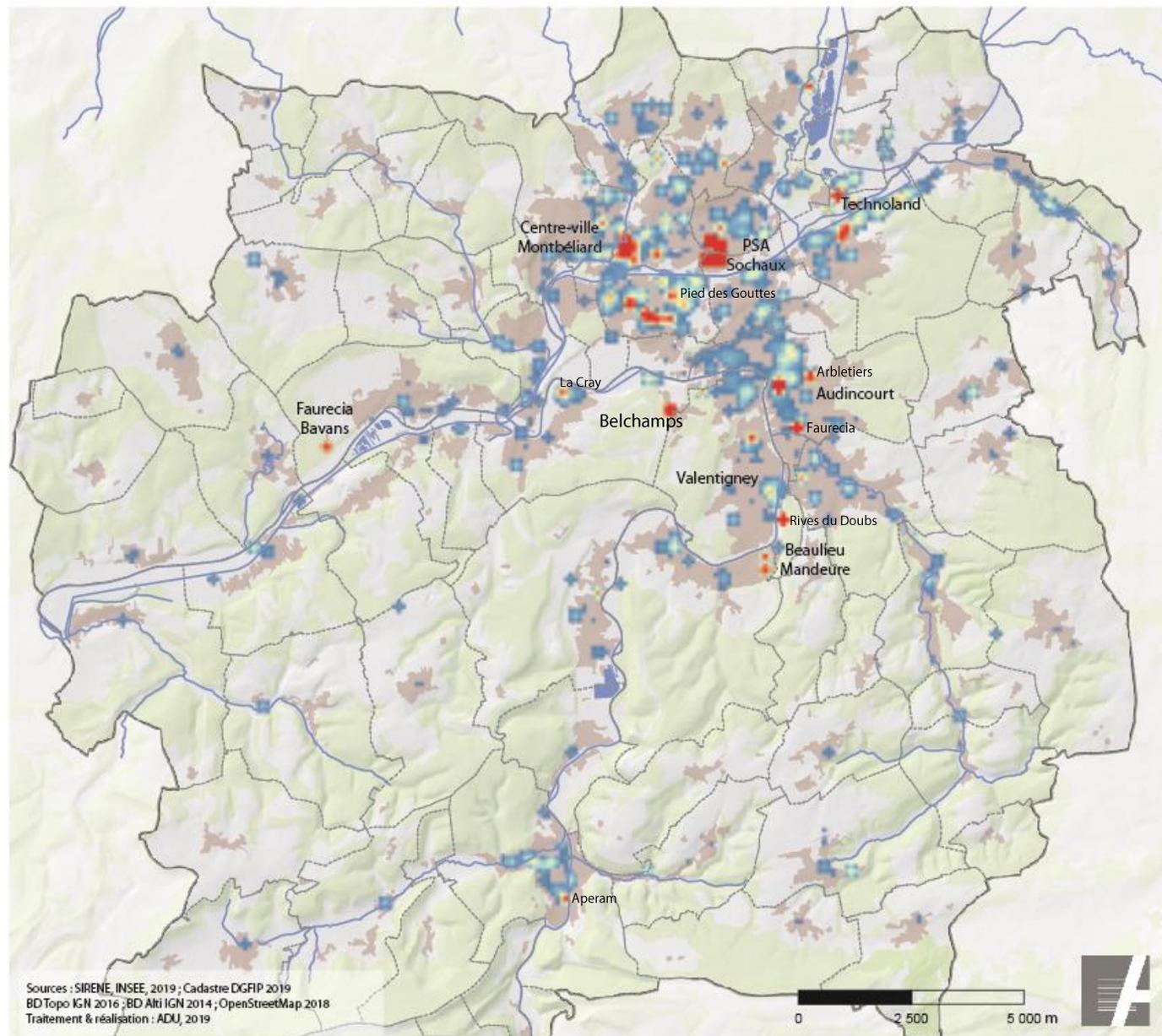
* Les valeurs correspondent au nombre de logements situés à moins de 200m du centre d'un carreau d'1ha (100m de côté).

La concentration de logements (par carroyage) permet d'identifier des polarités liées à la population.

Se détachent nettement plusieurs concentrations à Montbéliard (centre-ville, Petite Hollande, Chiffogne, Batterie du Parc), Champvallon à Bethoncourt, Fougères à Grand-Charmont, Sochaux, Audincourt (Perlinski, Forges, centre-ville, Champs Montants, Pont-de-Gland), Valentigney (Buis, centre-ville), Seloncourt (centre-ville), Mandeuire (Beaulieu, centre-ville), Pont de Roide.

Des polarités secondaires apparaissent : Etupes, Fesches-le-Châtel, Dasle, Bavans, Colombier-Fontaine...

Concentration des emplois en 2019



Légende

Concentration de l'emploi

- Faible (10 emplois)
- Moyenne (150 emplois)
- Forte (plus de 350 emplois)

* Les valeurs correspondent au nombre d'emplois situés à moins de 200m du centre d'un carreau d'1ha (100m de côté).

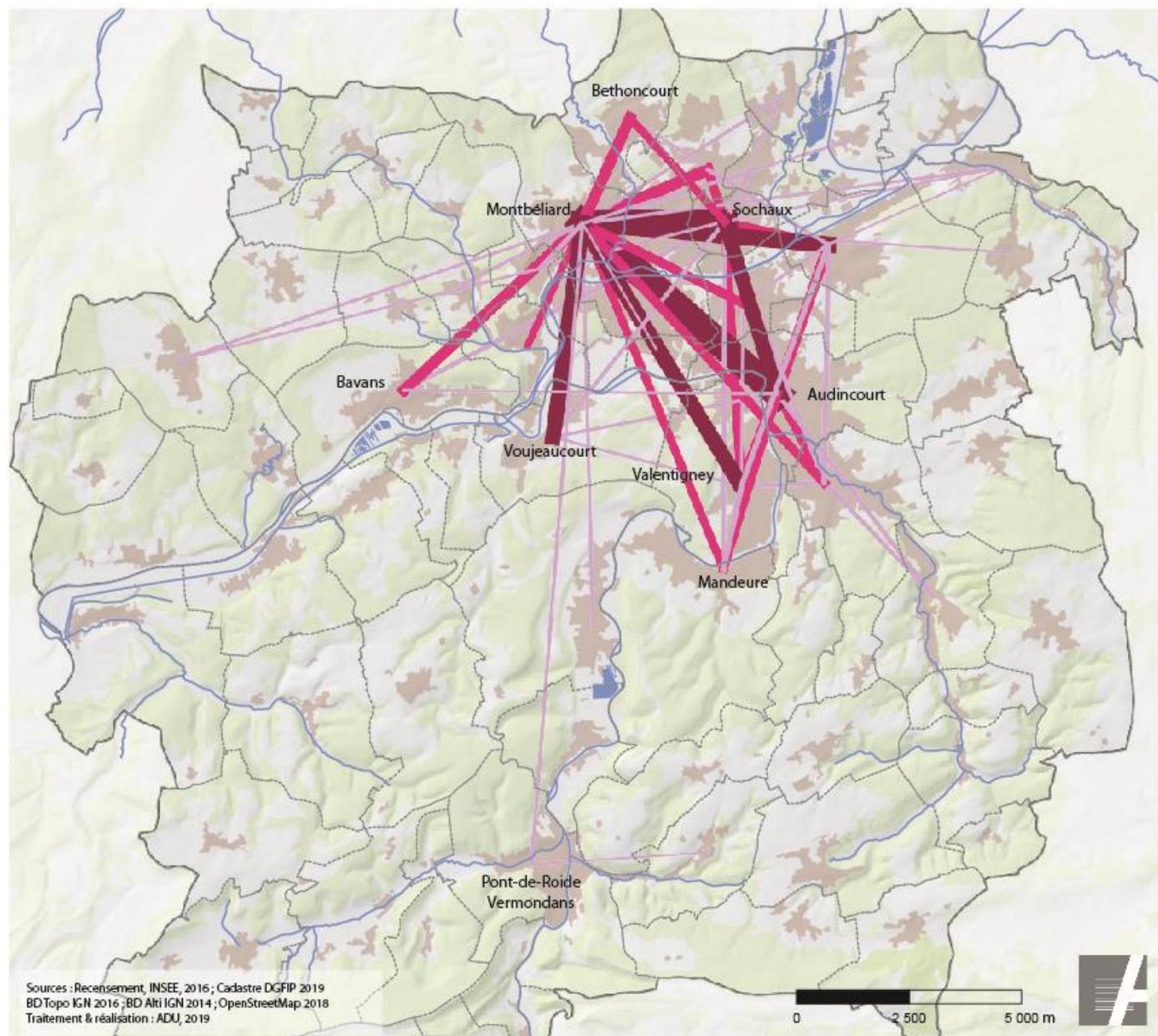
La localisation des emplois est plus concentrée que celle des logements :

Se détachent les grands sites industriels : PSA Sochaux, Technoland I et II, Belchamps, Faurecia/flex-N-Gate à Audincourt, Rives du Doubs à Valentigney, Beaulieu-Mandeure, Faurecia Bavans, Aperam.

Les principales zones commerciales et artisanales sont également visibles : Pied-des-Gouttes, Arbletters, La Cray...

Enfin les centres de Montbéliard et Audincourt ainsi que le quartier de la Petite-Hollande / campus / lycée G. Tillion constituent des pôles d'emplois importants.

Principaux flux domicile-travail intra PMA en 2016



Légende

Importance des flux domicile-travail quotidien entre communes de PMA en 2016

- Moyens (100-250 actifs)
- Forts (250-500 actifs)
- Très Forts (500-1000 actifs)

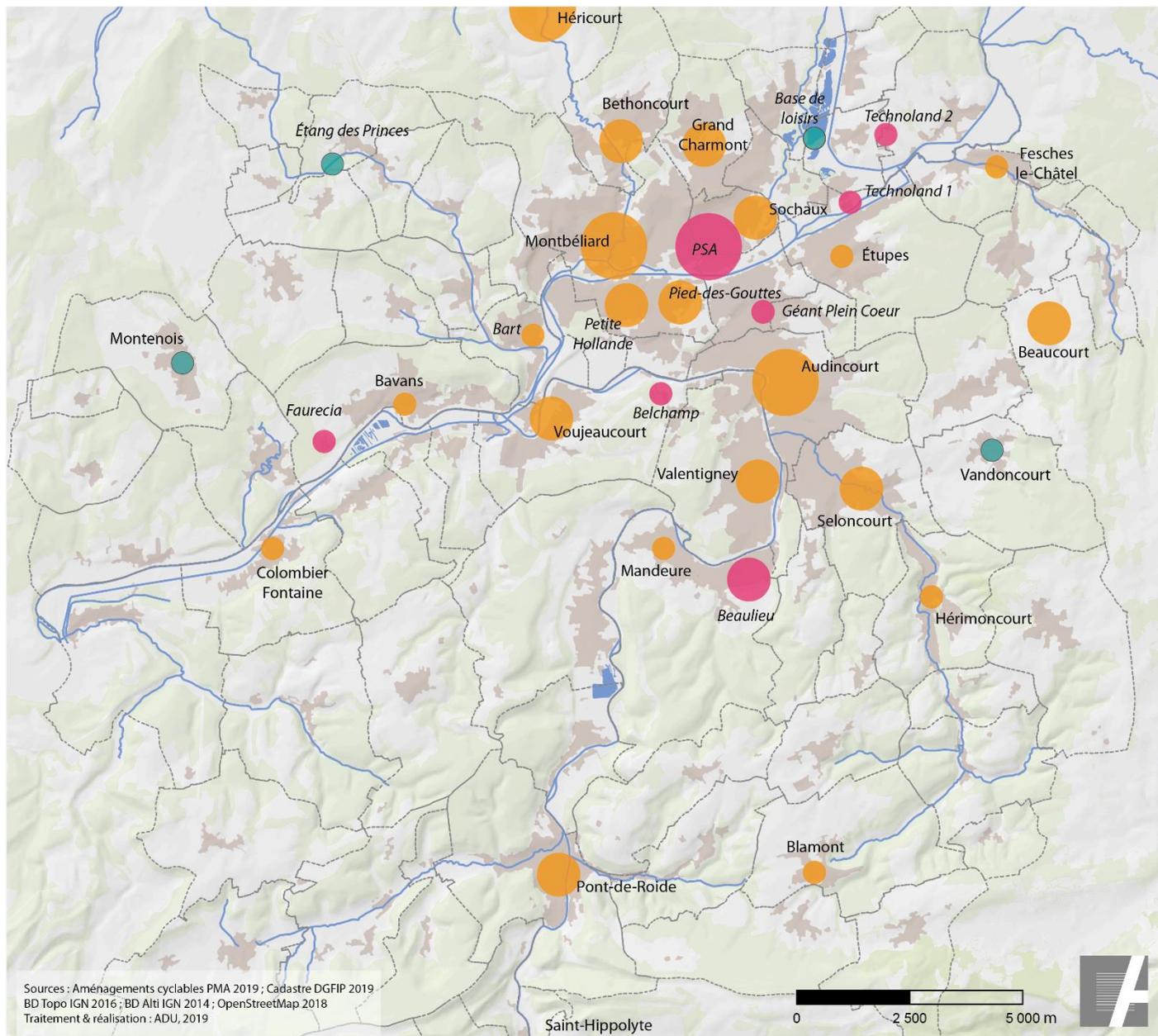
En 2016, sur l'ensemble de PMA, la distance moyenne journalière parcourue par les actifs pour les déplacements domicile-travail est d'environ 12 km à vol d'oiseau.

Une part importante des actifs pourrait donc se rendre au travail à vélo si des aménagements favorisaient une pratique quotidienne, d'autant plus que liaisons concentrant le plus de flux sont situés entre des communes relativement proches et déjà reliées par certains aménagements cyclables.

Ainsi, plus de 750 actifs habitant Montbéliard travaillent à Sochaux (155 dans le sens inverse): alors que les centres des communes sont séparés de seulement 3,4 km.

De la même façon, près de 1000 personnes effectuent un trajet entre les communes de Montbéliard et Audincourt, distantes d'environ 6 km (soit environ 25 min en vélo).

Pôle générateurs de déplacements - synthèse



Légende

Hiérarchie des pôles générateurs

-  Pôles principaux
-  Pôles intermédiaires
-  Pôles secondaires

Fonctions des pôles générateurs

-  Pôles mixtes
-  Pôles d'emplois
-  Pôles de loisirs / tourisme

La localisation précise des pôles générateurs de déplacements par thème, conforté par les concentrations de logements, d'emplois et par les flux domicile-travail, permet de réaliser une synthèse.

Trois types de pôles sont définis : des pôles mixtes en terme de fonction, des pôles d'emplois, des pôles de loisirs ou de tourisme.

L'importance du pôle est déterminée par le nombre de déplacements potentiels (nombre d'habitants, nombres d'emplois, nombre de commerces, d'équipements, de services ou fréquentations des sites).

Sources : Aménagements cyclables PMA 2019 ; Cadastre DGFiP 2019
BD Topo IGN 2016 ; BD Alti IGN 2014 ; OpenStreetMap 2018
Traitement & réalisation : ADU, 2019

Saint-Hippolyte



4. Propositions de développement du réseau cyclable

Les objectifs

Depuis l'origine, la politique cyclable de l'agglomération cherche à développer l'usage du vélo pour les déplacements domicile-travail et les déplacements quotidiens (achats, accès aux équipements et services, etc.).

Sans remettre en question cet objectif principal, l'élargissement du périmètre de l'agglomération de 29 à 72 communes et les nouvelles politiques communautaires peuvent infléchir la logique du développement du réseau qui a prévalu jusqu'alors :

- L'élargissement du périmètre de l'agglomération questionne la pertinence des déplacements domicile-travail et quotidiens par l'allongement des distances et la desserte de zones rurales excentrées.
- L'agglomération s'est dotée de nouvelles compétences, en particulier concernant le tourisme. Elle a élaboré un schéma de développement touristique qui définit des boucles cyclo-touristiques et des lieux emblématiques à desservir.

Ainsi, les nouveaux objectifs du réseau cyclable d'agglomération pourraient être :

- De répondre aux besoins des déplacements quotidiens en considérant des approches par sous-bassins de vie, notamment dans les zones rurales du territoire,
- De valoriser le territoire pour les pratiques de loisirs et de tourisme (en s'appuyant sur l'infrastructure structurante qu'est l'euro véloroute 6).

Pour cela, il pourrait s'agir de compléter le réseau existant pour assurer une continuité des itinéraires, d'étendre le réseau vers les principaux pôles non desservis, de finaliser des itinéraires en boucle pour un usage de loisirs ou tourisme.

Renforcement du réseau existant

Les objectifs du renforcement du réseau cyclable existant répondent à plusieurs objectifs :

- Réaliser l'aménagement des tronçons manquants pour favoriser la continuité des aménagements existants,
- Organiser les rabattements aux centralités et pôles générateurs depuis les axes cyclables structurants,
- Sécuriser certaines zones dangereuses,
- Renforcer la visibilité et l'utilisation du réseau par une amélioration de la signalétique.

Dix-sept tronçons ont ainsi été identifiés. Pour certains, des projets existent déjà à différents stades entre réflexion et réalisation.

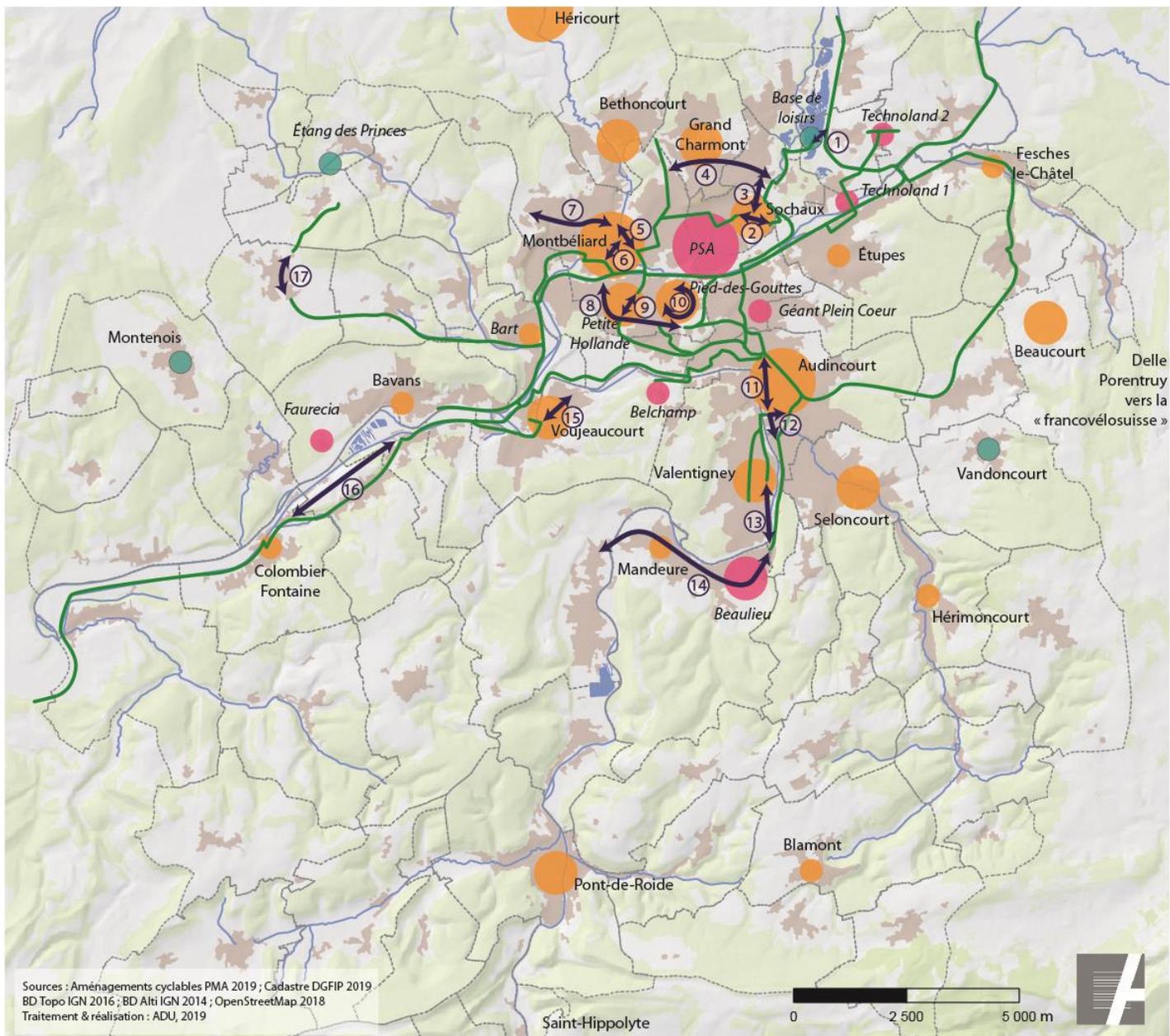
Extension du réseau existant

La détermination des tronçons pour étendre le réseau cyclable existant répond à quatre objectifs :

- Aménager des itinéraires cyclables pour les déplacements quotidiens dans et autour des centralités excentrées : Pont-de-Roide, Blamont,
- Relier d'importants pôles générateurs actuellement non desservis,
- Finaliser des circuits touristiques et de loisirs en boucle,
- Relier le Pays de Montbéliard aux principales centralités voisines, en particulier Héricourt et Saint-Hippolyte.

Quinze tronçons ont été identifiés.

Propositions de renforcement du réseau cyclable



Légende

Hiérarchie des pôles générateurs

- Pôles principaux
- Pôles intermédiaires
- Pôles secondaires

Fonctions des pôles générateurs

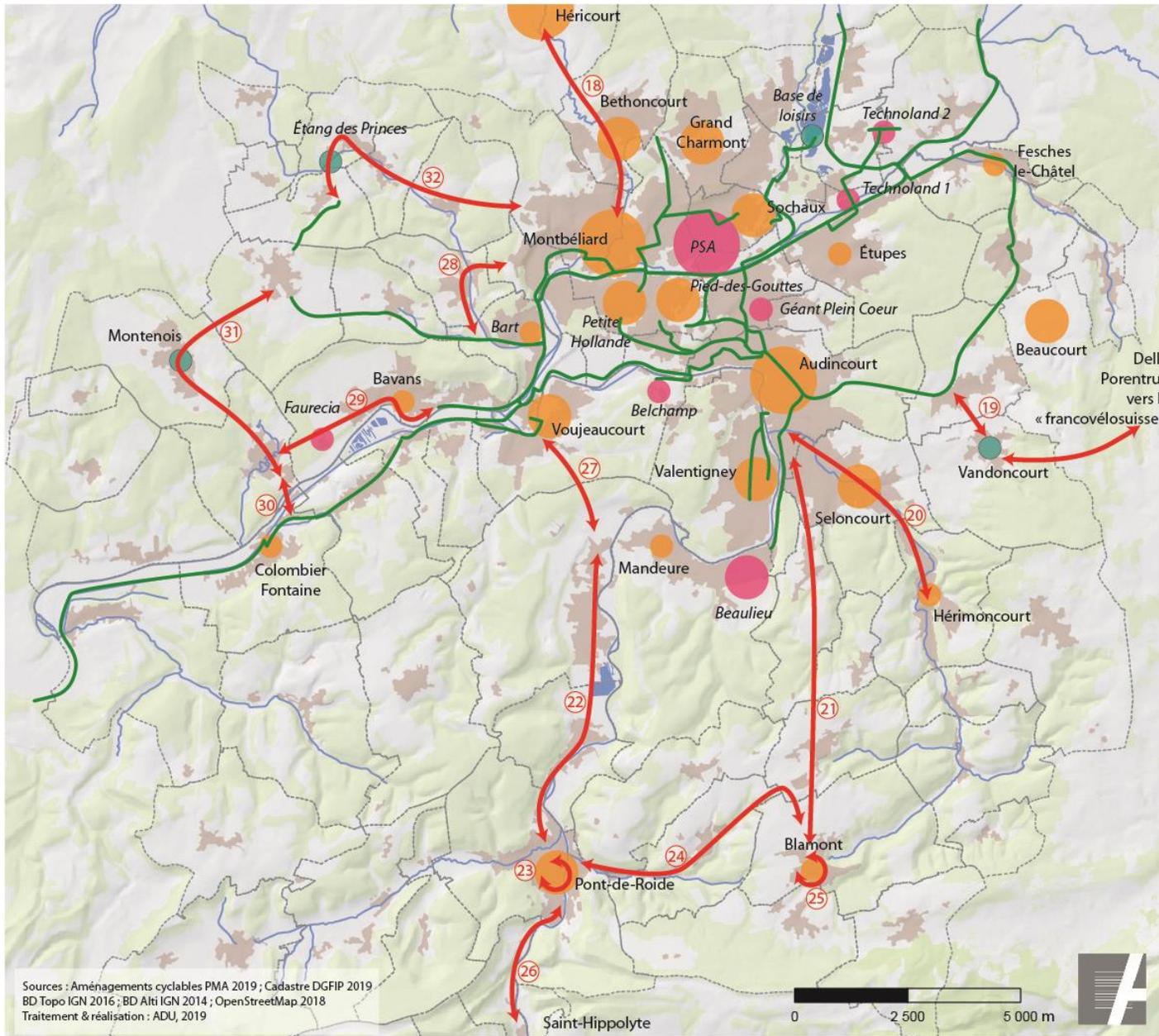
- Pôles mixtes
- Pôles d'emplois
- Pôles de loisirs / tourisme

Réseau cyclable

- Réseau cyclable existant
- Renforcement du réseau existant



Propositions d'extensions du réseau cyclable



Légende

Hiérarchie des pôles générateurs

-  Pôles principaux
-  Pôles intermédiaires
-  Pôles secondaires

Fonctions des pôles générateurs

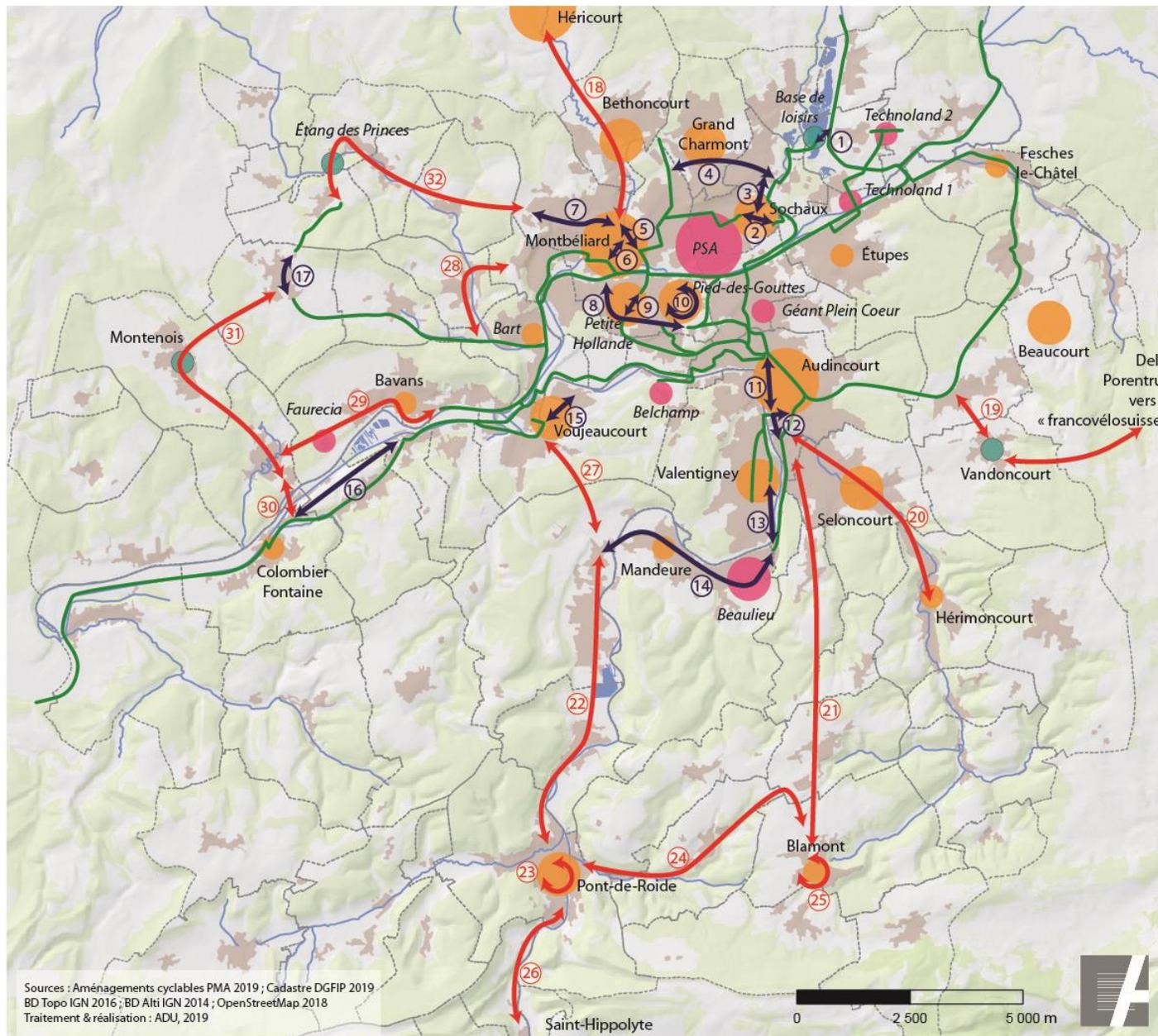
-  Pôles mixtes
-  Pôles d'emplois
-  Pôles de loisirs / tourisme

Réseau cyclable

-  Réseau cyclable existant
-  Extension du réseau existant

Sources : Aménagements cyclables PMA 2019 ; Cadastre DGFiP 2019
 BD Topo IGN 2016 ; BD Alti IGN 2014 ; OpenStreetMap 2018
 Traitement & réalisation : ADU, 2019

Réseau cyclable : liaisons manquantes et extension du réseau



Légende

Hiérarchie des pôles générateurs

- Pôles principaux
- Pôles intermédiaires
- Pôles secondaires

Fonctions des pôles générateurs

- Pôles mixtes
- Pôles d'emplois
- Pôles de loisirs / tourisme

Réseau cyclable

- Réseau cyclable existant
- ↔ Renforcement du réseau existant
- ↔ Extension du réseau existant



5. Synthèse : des critères pour une première priorisation ?

Les tronçons déjà actés

Plusieurs aménagements sont déjà programmés ou commencés :

- 5 : Gare de Montbéliard – Bethoncourt : la liaison complète est programmée entre 2020 et 2022 ;
- 20 : Audincourt – Hérimoncourt : 3 tronçons sont commencés ou programmés de 2019 à 2022 ;
- 16 : la finalisation de la vélo-route entre Dampierre-sur-le Doubs et Colombier-Fontaine est prévue pour 2020 ;
- 29 : une liaison jusqu'au centre de Bavans devrait être réalisée en 2020-2021. La suite de la liaison jusqu'à Lougres n'est pas programmée ;

- 30 : passerelle du Doubs Colombier-Fontaine – Lougres. La passerelle est déclarée d'intérêt communautaire et PMA a inscrit sa réfection au contrat métropolitain ce qui permettrait un financement partagé avec la Région ;
- 32 : la poursuite de la piste cyclable Sainte-Marie – Saint-Julien est programmée jusqu'à l'Etang des Princes.

Les autres critères à prendre en compte

Plusieurs autres critères peuvent être définis pour prioriser des aménagements :

- Finaliser des connexions au réseau déjà existant,
- Desservir des pôles de centralités, des pôles d'emplois, des pôles d'équipements, des pôles de loisirs structurants.

Sept tronçons apparaissent alors prioritaires pour leur aménagement. Ils sont décrits dans le tableau ci-dessous.

Tronçons prioritaires	Connexion	Centralité	Emploi	Equipement	Loisirs
1 : Brognard – base de loisirs – coulée verte	Tronçon manquant pour la connexion au réseau				Accès à la base de loisirs – sécurisation pour un public familial.
2 : Liaison Montbéliard – Sochaux – plaine des sports	Finalisation connexion réseau	Accès et sécurisation des centres de Sochaux et Montbéliard	Accès à l'usine PSA	Accès au collège Jouffroy d'Abbans et à la Citédo	
6 : Centre-ville de Montbéliard	Mieux connecter le centre par les ponts Bermont et Toussain	Traversée du centre, en particulier Est - Ouest	Desserte du pôle d'emplois du centre	Desserte des équipements du centre	Desserte des lieux culturels, de loisirs et touristiques du centre
8 et 9 : Petite Hollande	Finalisation des connexions vers le centre-ville, vers l'Axone Connecter les tronçons existants	Desserte de la centralité : emplois, services, équipements...	Emplois liés aux services administratifs, à l'enseignement	Campus, Numérica, Lycée Germaine Tillion, services administratifs, piscines	
12 : Audincourt Pont-de-Gland	Finalisation de la connexion Pont de la Bollardière – Pont de Gland (vers Valentigney, Seloncourt-Hérimoncourt...)				
19 : Vandoncourt	Connexion au réseau existant à Dasle Connexion vers réseau Belfortain et Suisse				Accès aux équipements de loisirs de Vandoncourt : Damassine, Pont Sarazin, Belvédère. sécurisation pour un public familial
29 : Bavans - Lougres	Connexion à la vélo route	Accès centre-ville de Bavans	Accès à Faurecia Bavans	Accès à la gare de Colombier-Fontaine	

6. Annexe – fiches détaillées par tronçon

Num	Nom	Km à aménager	page
1	Brognard : base de loisirs / coulée Verte	0,5 km	21
2	Sochaux : liaison Montbéliard / centre-ville / plaine des sports	0,9 km	22
3	Sochaux : liaison centre-ville / Vieux-Charmont	1 km	23
4	Grand-Charmont : liaison Grand-Charmont / Vieux-Charmont	0,9 km	24
5	Montbéliard : liaison gare / Gambetta : avenue des Alliés	0,6 km	25
6	Montbéliard : traversée du centre-ville	0,6 km	26
7	Montbéliard : Avenue Foch et liaison vers Mont-Chevis	1,7 km	27
8	Montbéliard : liaison centre-ville / Petite Hollande	0,8 km	28
9	Montbéliard : liaison Petite Hollande / campus / Axone / Arbouans	1,4 km	29
10	Montbéliard : Pied des Gouttes	1,2 km	30
11	Audincourt : liaison gare / temple / espace Japy / pont De Bollardièrre	1,6 km	31
12	Audincourt : liaison Pont de Bollardièrre / Pont de Gland	0,5 - 0,7 km	32
13	Valentigney : liaison centre-ville / Pont des Longines – parking relais	≈ 1,1 km	33
14	Mandeure : traversée de Mandeure	≈ 3 km	34
15	Voujeaucourt : centre-ville et liaison vers La Cray	1,1 km	35
16	Dampierre s/Doubs – Colombier-F. : liaison véloroute	4,4 km	36
17	Sainte-Marie : Centre-ville	1,5 km	37

Num	Nom	Km à aménager	page
18	Bethoncourt : liaison Bethoncourt / Héricourt	1,2 – 1,5 km sur le territoire de PMA	38
19	Vandoncourt : liaison Dasle / Vandoncourt	3,3 km	39
20	Seloncourt – Hérimoncourt : liaison Pont de Gland / Seloncourt / Hérimoncourt	≈ 5 km	40
21	Blamont : liaison Seloncourt / Hérimoncourt / Blamont	6,4 – 9,1 km	41
22	Mathay : liaison Mathay / Pont-de-Roide	≈ 5,3 km	42
23	Pont-de-Roide : desserte de la commune	3,7 km	43
24	Blamont : liaison Pont-de-Roide / Blamont	8,2 km	44
25	Blamont : desserte intercommunale proche	6,5 km	45
26	Pont-de-Roide : liaison Pont-de-Roide / Saint-Hippolyte	4,7 – 7,5 km sur le territoire de PMA	46
27	Mathay : liaison Voujeaucourt / Mathay	3,9 – 9,8 km	47
28	Bart : liaison Bart / Dung / Sainte-Suzanne	2,5 km	48
29	Bavans : liaison Bavans / Lougres	≈ 3,2 km	49
30	Lougres : passerelle Colombier-Fontaine / Lougres	≈ 1,5 km	50
31	Lougres : liaison Lougres / Montenois / Sainte-Marie	7,3 km	51
32	Saint-Julien : liaison Saint-Julien / Etang des Princes / Montbéliard	7,1 km	52





1. Brognard : base de loisirs / coulée Verte

Renforcement de réseau

Situation actuelle

La jonction entre la piste cyclable Vieux-Charmont – base de loisirs et la coulée verte Montbéliard-Belfort se fait actuellement par la RD 278 reliant Vieux-Charmont à Brognard. La montée jusqu'au pont au-dessus de l'autoroute peut être dangereuse en particulier pour des cyclistes non aguerris, nombreux à la base de loisirs.

Objectifs

Finaliser un tracé en site propre entre deux pistes cyclables structurantes (Exincourt, Sochaux, Vieux-Charmont, Base de Loisirs et coulée verte Montbéliard – Belfort).

Créer un cheminement sécurisé le long du parking de la Base de Loisirs permettant de monter au pont au-dessus de l'A36.

Motif principal de déplacements : loisirs - tourisme

Remarques

La distance est peu importante.

Sur le pont au-dessus de l'A36, il n'est pas possible de prévoir un cheminement séparé de la circulation, à moins d'élargir le trottoir pour faire un espace partagé cycles-piétons.

2. Sochaux : liaison Montbéliard / centre-ville / plaine des sports

Renforcement de réseau

Situation actuelle

Il manque une liaison lisible, rapide et sécurisée entre les aménagements de la rue de la Prairie et l'avenue du Général Leclerc.

L'accès depuis le centre-ville de Sochaux au collège et à la Citédo est inadapté au vu des usagers qui pourraient se rendre à ces équipements (collégiens, familles) en raison de la fréquentation importante de la RD 437.

Objectifs

Créer un itinéraire continu entre Montbéliard et Sochaux en passant par la rue de l'Église.

Sécuriser l'accès aux équipements et permettre un accès direct à la piste le long de la savoureuse.

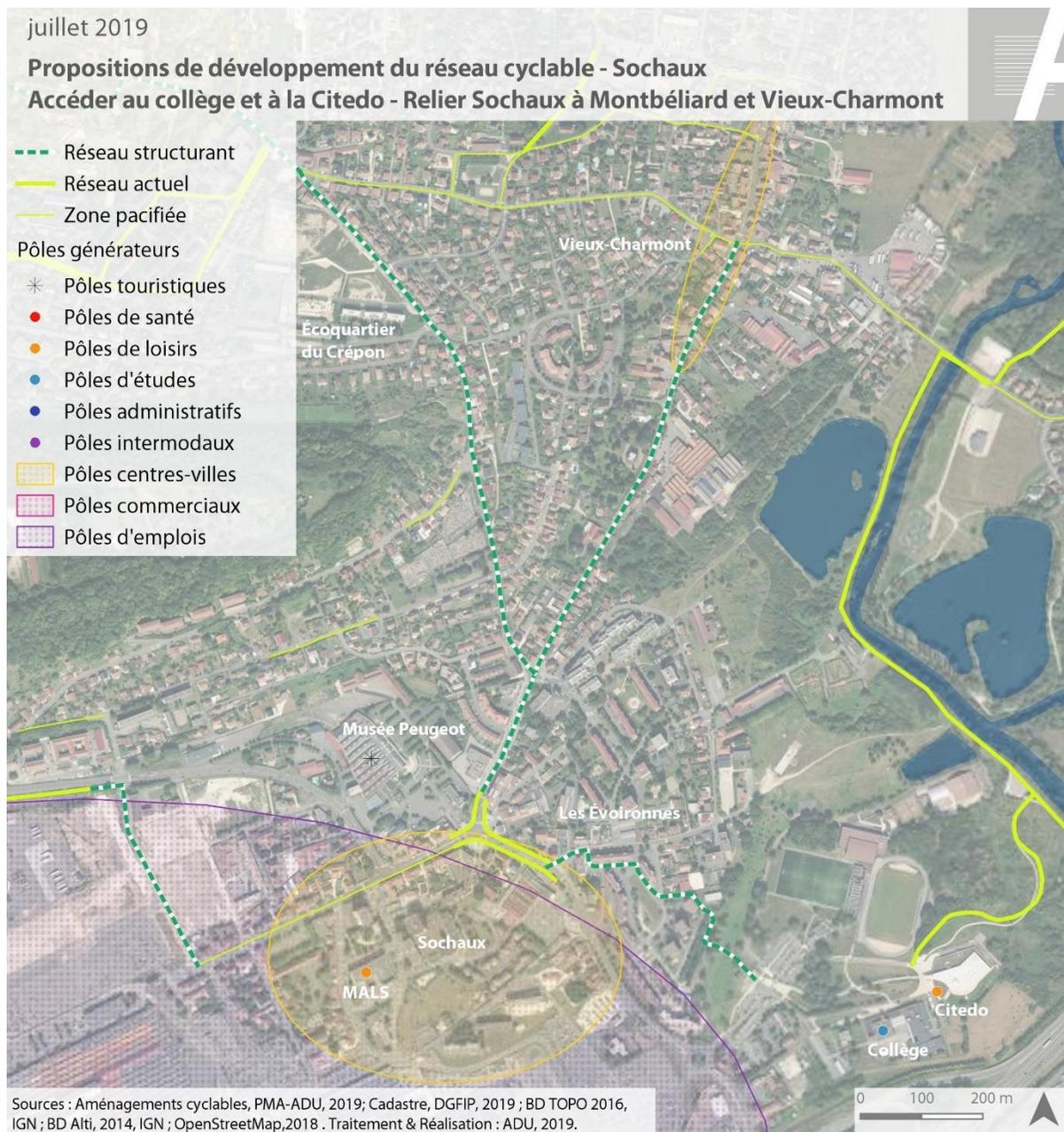
Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

L'aménagement de la rue de l'Église consiste surtout en de la signalétique.

Un aménagement cyclable du quartier des Évoironnes a été étudié dans le cadre du NPNRU.





3. Sochaux : liaison centre-ville / Vieux-Charmont

Renforcement de réseau

Situation actuelle

Le centre de Vieux-Charmont est très proche de celui de Sochaux mais la fréquentation et l'environnement urbain de la rue de Belfort ne permet pas une circulation cycliste apaisée.

L'éco-quartier du Crépon en développement, bien situé entre Sochaux, Vieux-Charmont et Grand-Charmont n'est pas desservi par des aménagements cyclables.

Objectifs

Relier Montbéliard et Sochaux au centre de Vieux-Charmont par la rue de Belfort afin de favoriser les déplacements quotidiens (en 2016, 13% des actifs de Vieux-Charmont travaillent à Sochaux).

Relier l'écoquartier du Crépon au centre de Sochaux.

Permettre une boucle Sochaux – Vieux-Charmont – Grand-Charmont – Bethoncourt / Montbéliard.

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

Les deux centres-villes sont relativement proches (950 m).

4. Grand-Charmont : liaison Grand-Charmont / Vieux-Charmont

Renforcement de réseau

Situation actuelle

La traversée est-ouest de Vieux-Charmont par la rue des Sources est bonne par la présence d'une zone limitée à 30 km/h. Cependant, celle-ci se termine lors du croisement avec la RD 390, jusqu'au début de Grand-Charmont.

La RD 390 bordant la partie est de l'éco-quartier du Crépon n'est pas favorable à la pratique cycliste (5 474 véhicules par jour tous sens en 2016).

Objectifs

Assurer une continuité d'itinéraire entre les aménagements existants.

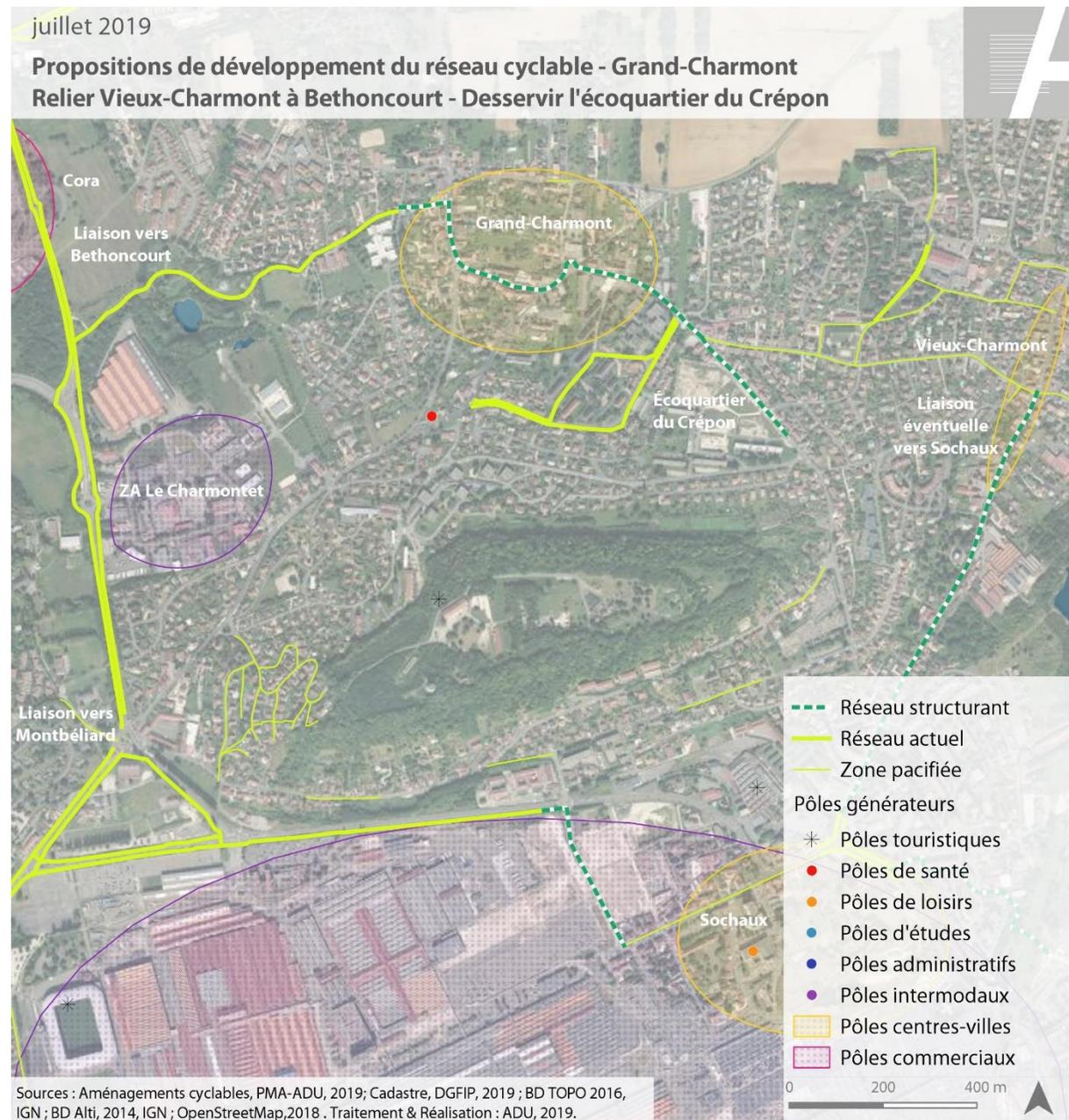
Permettre une boucle Sochaux – Vieux-Charmont – Grand-Charmont – Bethoncourt / Montbéliard.

Offrir une desserte en mode doux à l'éco-quartier du Crépon.

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

L'amélioration de la traversée au sein du centre de Grand-Charmont consiste surtout en de la signalétique au vu de l'environnement urbain.





5. Montbéliard : liaison gare / Gambetta : avenue des Alliés

Renforcement de réseau

Situation actuelle

La circulation sur l'avenue des Alliés est actuellement insatisfaisante : la majorité des cyclistes empruntent le trottoir, dans le sens nord-sud ou sud-nord. La circulation sur voie dans le sens nord-sud est impossible.

Une liaison cyclable devrait être réalisée en 2020 au nord de l'avenue des Alliés jusqu'à Bethoncourt. La piste cyclable arrivant à l'Acropole finit brusquement devant la gare.

Objectifs

Permettre la desserte de la gare, des pôles de bus, du centre des Alliés.

Offrir un aménagement continu entre la piste venant du sud, à côté de la voie ferrée et la future liaison vers Bethoncourt.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

La requalification de l'avenue des Alliés permettrait de diminuer son caractère routier et d'apaiser l'entrée au centre-ville.

La réalisation d'aménagements cyclables dans le centre de Montbéliard pourrait s'inscrire dans le cadre du projet Action Cœur de Ville.

6. Montbéliard : traversée du centre-ville

Renforcement de réseau

Situation actuelle

Le centre-ville de Montbéliard est en partie constitué d'une zone de rencontre limitée à 20 km/h et de zone limitée à 30 km/h. Cela permet une circulation relativement apaisée pour les cyclistes. Néanmoins, plusieurs points peuvent compliquer la traversée du centre-ville :

- des rues à sens unique sans contre-sens cyclable (rue Clémenceau) ;
- la rue Cuvier très fréquentée par les piétons à certains moments ;
- des passages ponctuels gênants (trottoirs rue Cuvier et place des Halles) ;
- centre entouré d'avenues très fréquentées par des voitures limitées à 50 km/h.
- accès et traversée des ponts Bermont et Toussain

Objectifs

Permettre une traversée rapide est-ouest en empruntant l'avenue de Lattre de Tassigny.

Réaliser des ajustements ponctuels (abaissement de trottoirs).

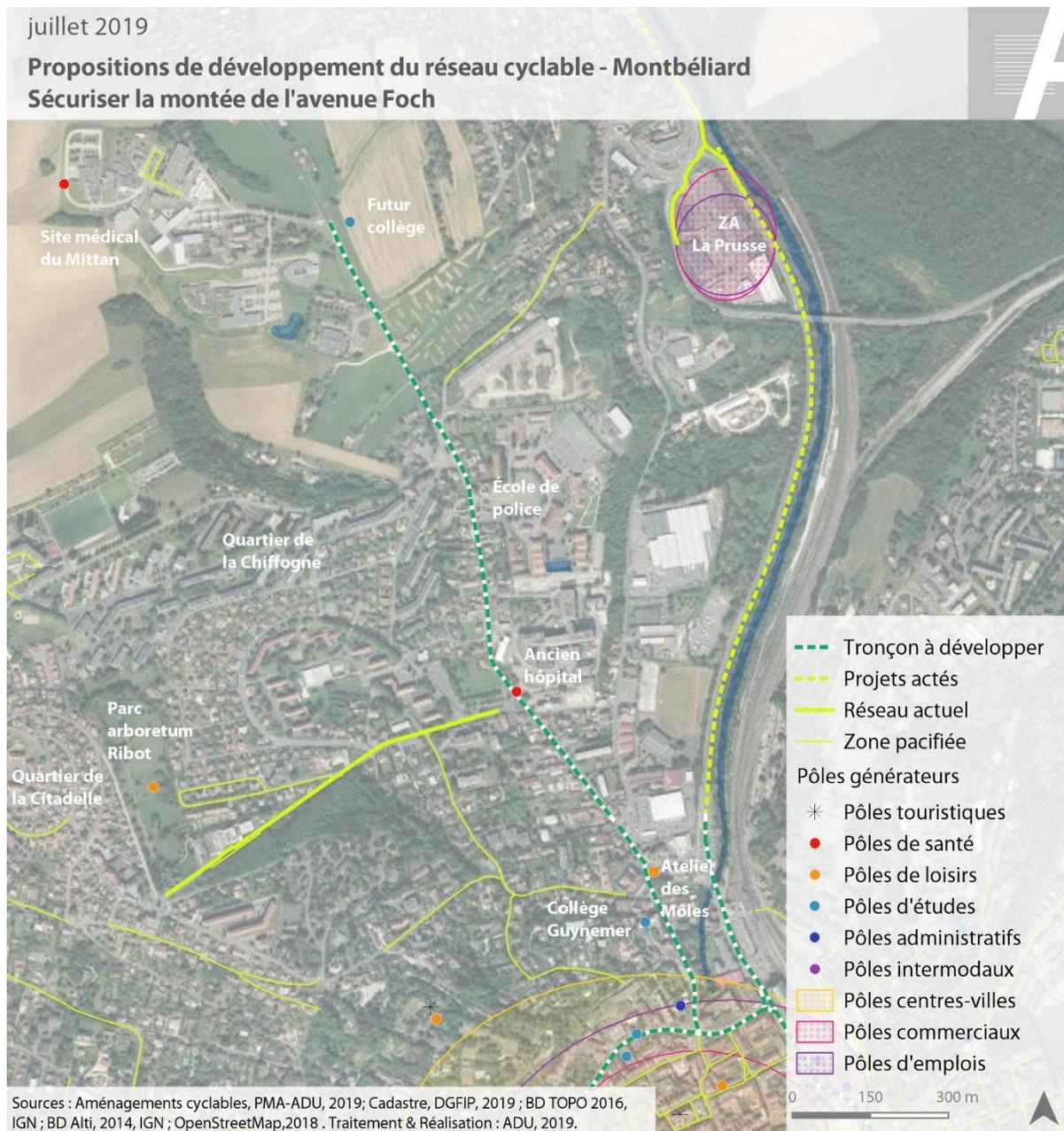
Desservir plusieurs pôles liés aux études.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

La voie de bus pourrait être ouverte aux cyclistes sur l'avenue de Lattre de Tassigny ou s'effectuer sur un trottoir partagé s'il était élargi.





7. Montbéliard : Avenue Foch et liaison vers Mont-Chevis

Renforcement de réseau

Situation actuelle

Le nord du centre-ville de Montbéliard concentre plusieurs pôles générateurs mais il n'y a pas d'aménagements facilitant l'accès des cyclistes à ces pôles.

Objectifs

Créer un axe sud-nord qui relie le centre-ville de Montbéliard au site hospitalier du Mittan.

Sécuriser la montée au collège Guynemer, à l'ancien hôpital Bouloche et à l'école de Police.

Relier le futur collège de Bethoncourt.

Favoriser la desserte des quartiers de la Citadelle et de la Chiffogne.

Créer une continuité d'itinéraire avec la bande cyclable de la rue Thourot.

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

La pente est assez forte entre l'intersection de la rue Thourot et l'école de police : un aménagement serait utile dans le sens sud-nord de la montée.

8. Montbéliard : liaison centre-ville / Petite Hollande

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Le quartier de la Petite-Hollande bénéficie de quelques rues limitées à 30 km/h et d'aménagements cyclables dans la rue de la Petite-Hollande (bandes, voie partagée piétons / cycles).

Néanmoins, les bandes cyclables de la rue de la Petite-Hollande s'arrêtent brusquement entre l'intersection avec la rue du Petit-Chenois, et celle avec la rue Oehmichen.

La liaison du quartier avec le centre-ville est problématique. Une bande existe seulement dans le sens de la descente et s'arrête au niveau de l'intersection permettant de rejoindre la D34. Dans ce sens, l'insertion sur le pont est compliquée. En montée, les cyclistes étant beaucoup plus lents que les voitures, ils sont peu en sécurité.

La circulation entre le canal et l'arrivée au centre-ville n'est pas favorable à la pratique cycliste en raison du caractère routier de l'axe.

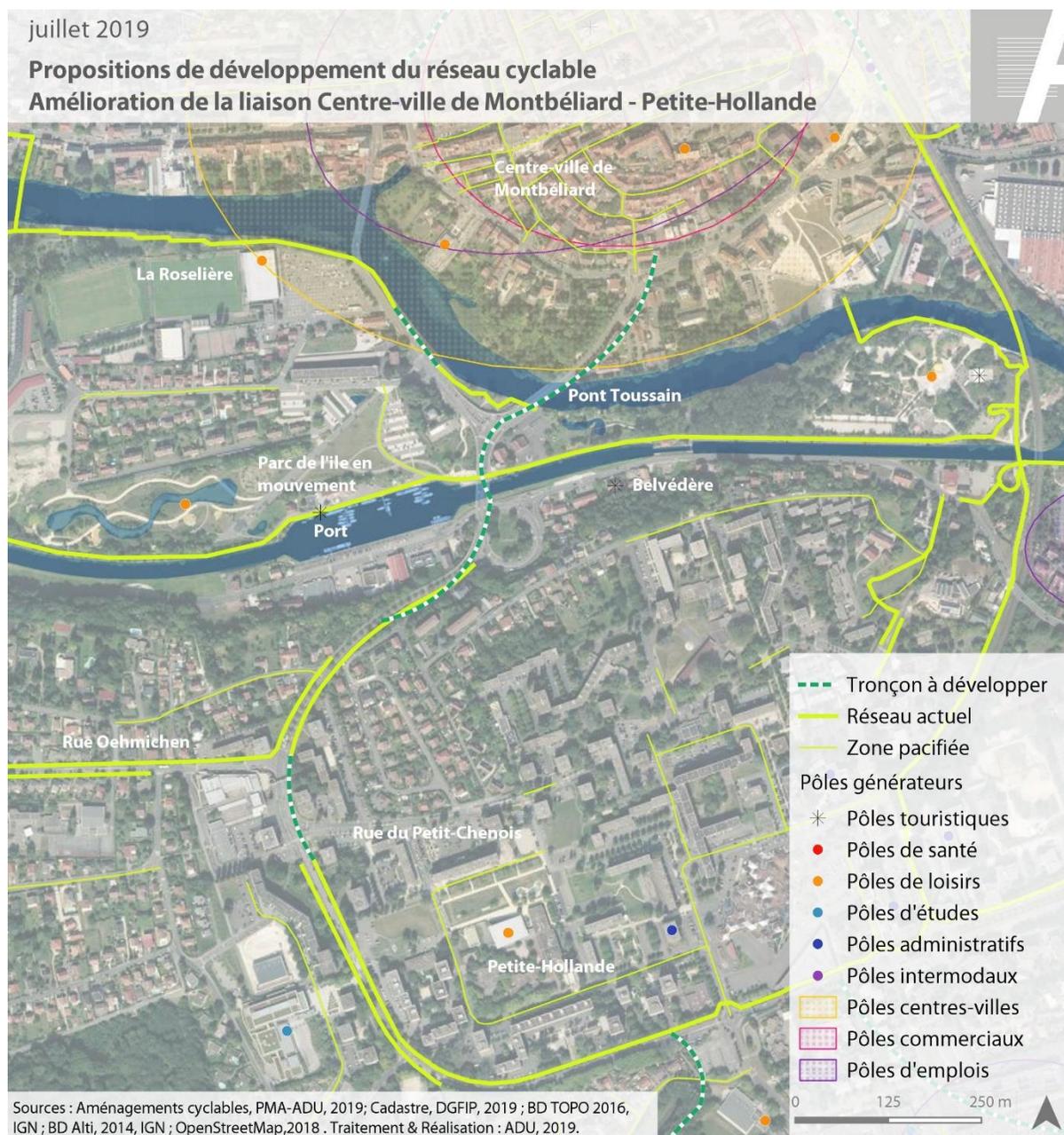
Objectifs

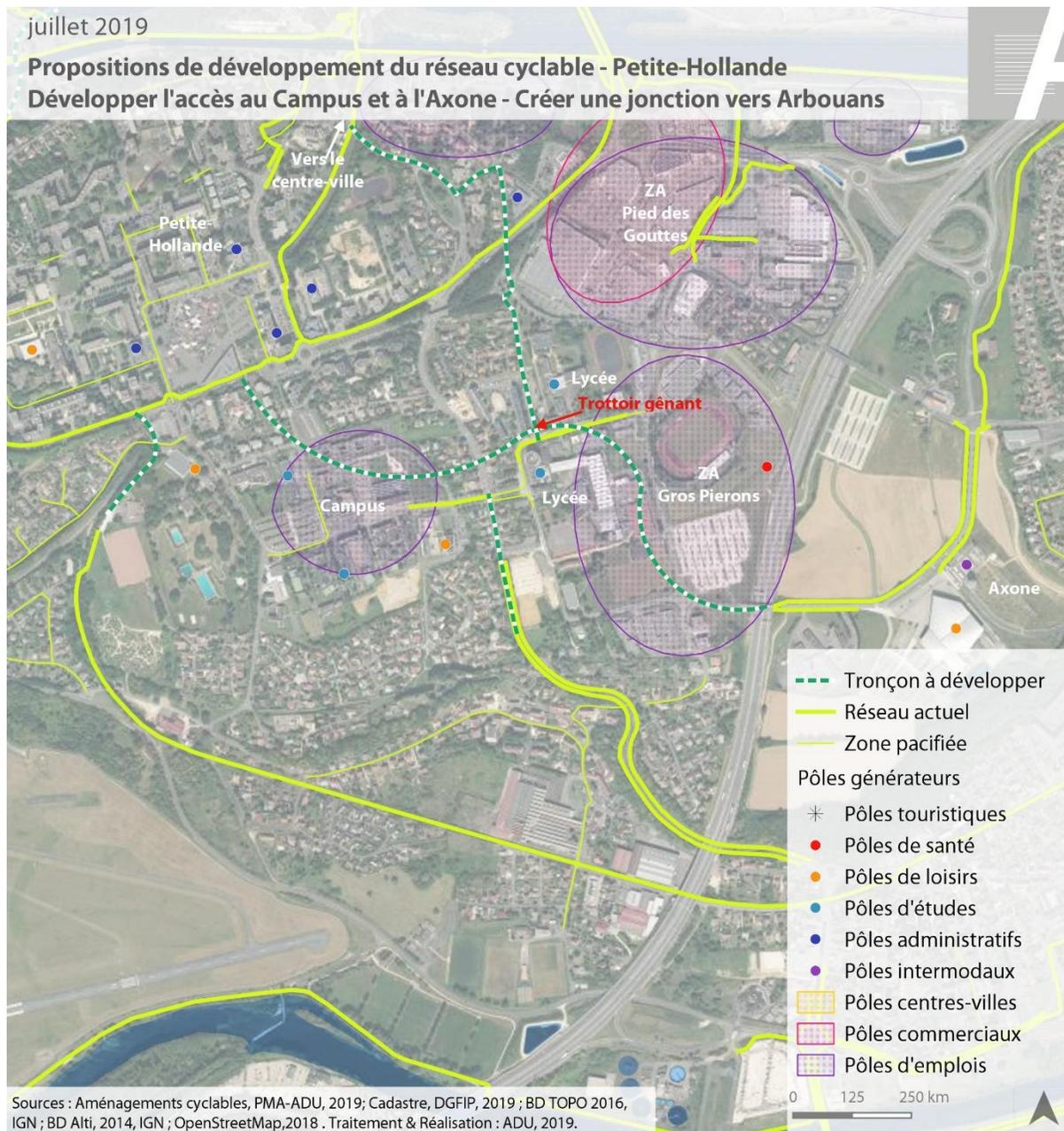
Sécuriser la liaison vers le centre-ville

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

La signalétique sur le partage de la voie piétons / cycles dans la rue de la Petite-Hollande pourrait être améliorée par des pictogrammes et panneaux.





9. Montbéliard : liaison Petite Hollande / campus / Axone / Arbouans

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Le réseau cyclable pourrait être développé au sud et à l'est de la Petite-Hollande.

Il y a actuellement peu d'aménagements permettant de relier le campus, l'axone qui sont des pôles générateurs majeurs.

Objectifs

Signaler un itinéraire qui permet de relier le lycée et le campus en passant par l'est de la petite Hollande (rue du Grand-Chenois).

Développer une liaison Petite-Hollande / Axone qui desservirait le campus et le lycée et permettrait une continuité du réseau vers la piste qui descend vers la véloroute.

Matérialiser des jonctions vers la piste menant à Arbouans.

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

Les bandes cyclables existantes sur la D34 vers Arbouans sont peu sécurisantes en raison du trafic (plus de 10 000 véhicules / jour tous sens en 2018).



10. Montbéliard : Pied des Gouttes

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Des aménagements cyclables permettent l'accès à la zone du Pied des Gouttes depuis le centre-ville de Montbéliard (via le Pont du Ludwigsburg ou la passerelle du chemin de fer) et la Petite-Hollande.

La circulation au sein de cet important pôle générateur de déplacements reste cependant très difficile, en raison de l'importance du trafic et de la configuration conçue pour l'usage de l'automobile (beaucoup de carrefours à sens giratoire).

La fin des aménagements cyclables finit parfois brusquement.



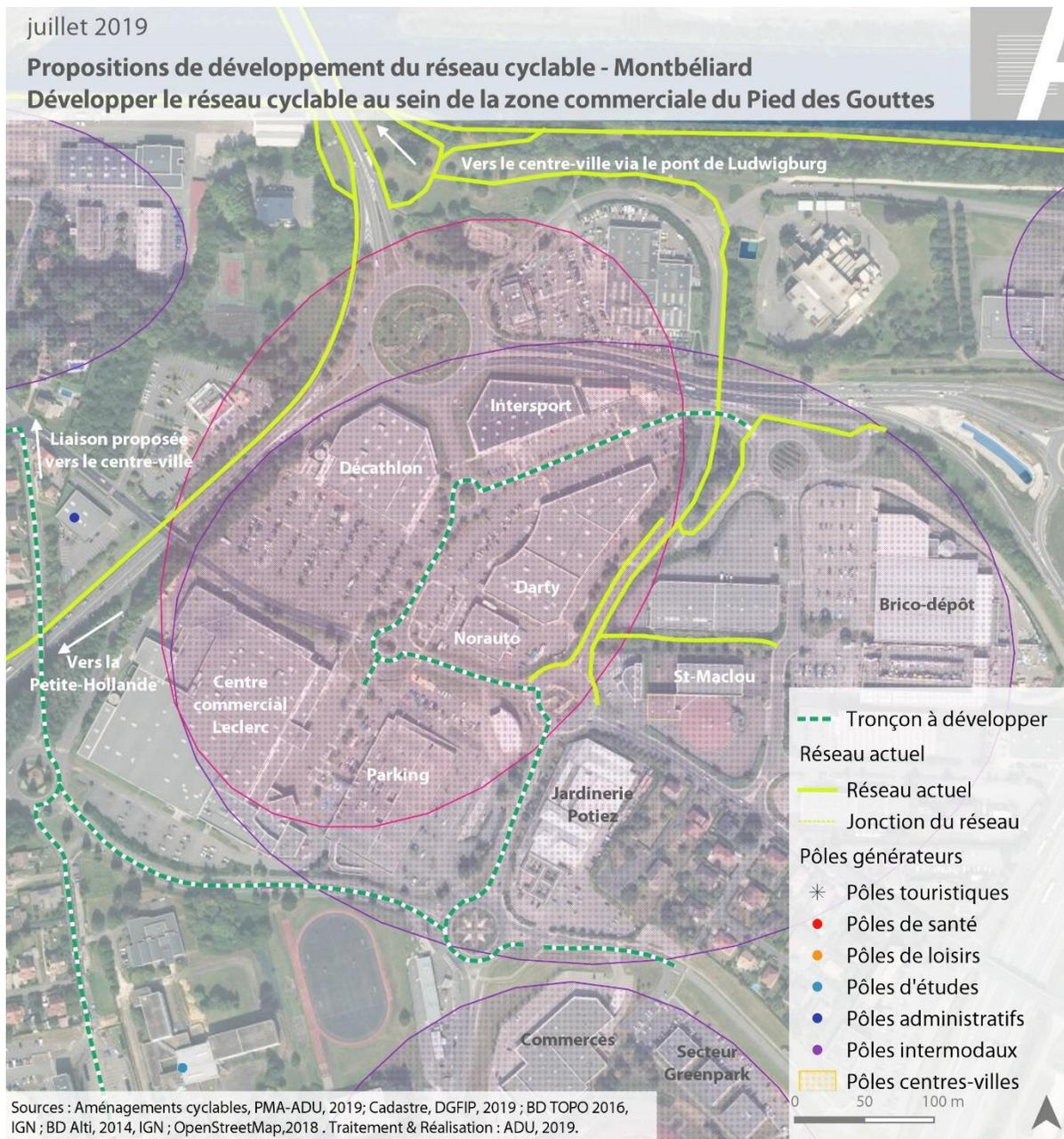
Objectifs

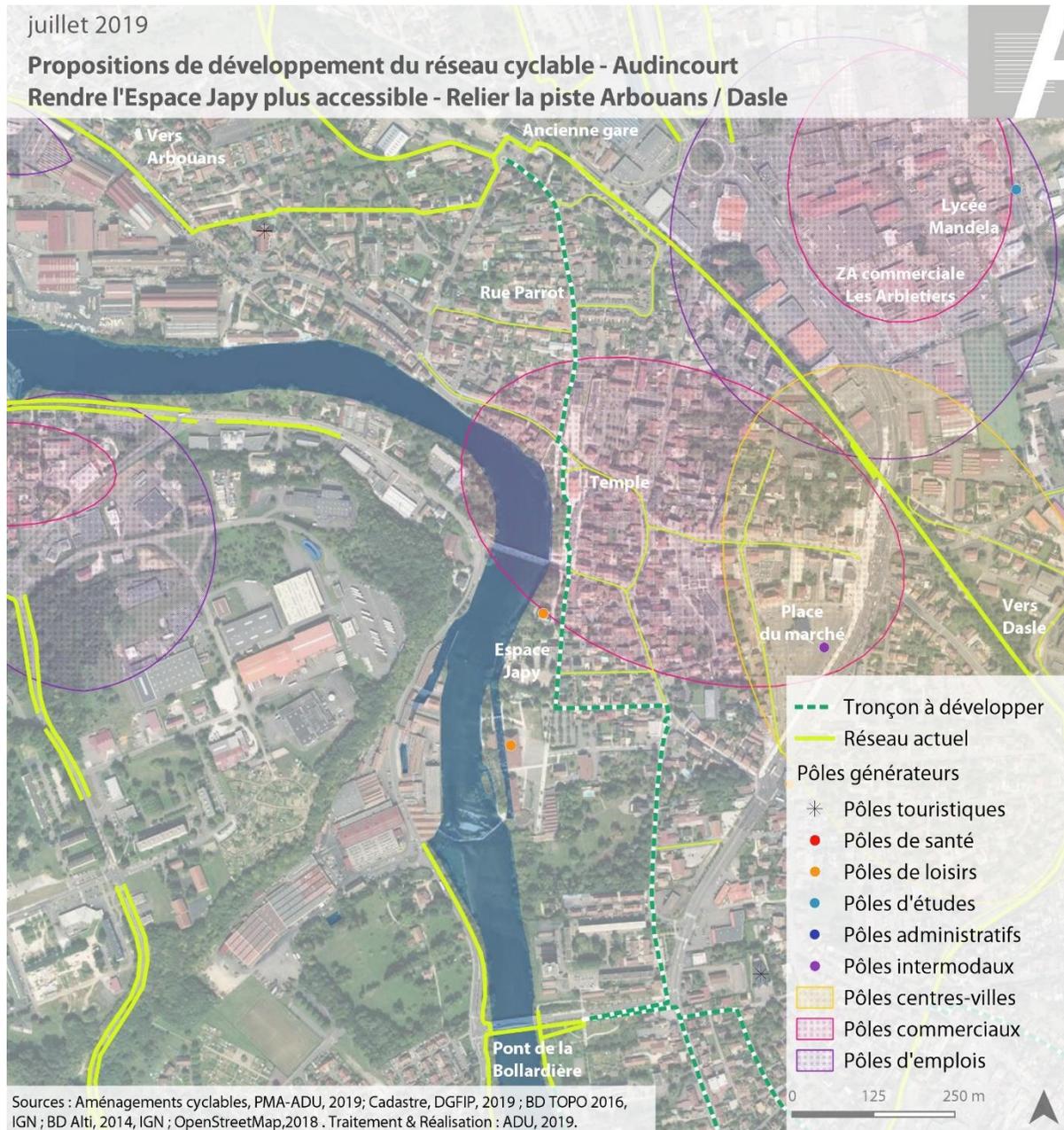
Sécuriser la circulation au sein de la zone commerciale.

Motif principal de déplacements : quotidien, loisirs

Remarques

D'une manière générale, les ronds-points constituent un danger pour les cyclistes.





11. Audincourt : liaison gare / temple / espace Japy / pont De Bollardière

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Des aménagements cyclables sont déjà présents sur le secteur, avec notamment du partage de voie avec des piétons au niveau du temple.

Plusieurs rues proposent des contre-sens cyclables, souvent bien signalés.

Le principal maillon manquant est la jonction entre le pont de Bollardière et la rue de Valentigney.

Objectifs

Favoriser l'accès à l'Espace Japy.

Relier la piste Arbouans / Dasle depuis Valentigney et le centre d'Audincourt.

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

La signalétique mériterait d'être renforcée au niveau des espaces partagés avec les piétons.



12. Audincourt : liaison Pont de Bollardière / Pont de Gland

Renforcement du réseau

Situation actuelle

La jonction entre les ponts de Bollardière et du Gland s'effectue naturellement par la rue de Valentigney qui n'a pas d'aménagement cyclable.



Objectifs

Mettre en relation deux portions du réseau structurant de PMA.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

Le passage par la rue résidentielle de la Chapelle nécessite surtout de la signalétique et un aménagement près du rond-point du Gland. Il valoriserait l'accès à l'Église du Sacré-Cœur.



Le passage par la rue de Valentigney permettrait de requalifier cet axe.

L'aménagement des berges présente un intérêt paysager et récréatif important.





13. Valentigney : liaison centre-ville / Pont des Longines – parking relais

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Ce secteur présente plusieurs pôles générateurs : la salle et le stade des Longines (lieu culturel et sportif), ainsi que le terminus de la ligne 1 du THNS qui est couplé à un parc-relais.

La traversée du pont des Longines n'est actuellement pas sécurisée.

Les aménagements cyclables existants au sud du centre-ville sont partagés avec les piétons.



Objectifs

Relier le centre de Valentigney à la piste en site propre de l'ancien tramway qui mène à Mandeure et Audincourt.

Desservir des pôles générateurs de déplacements.

Améliorer les aménagements existants (trottoirs trop étroits, graviers).

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

Le quartier Beaulieu-Mandeure, au sud du parc-relais génère également beaucoup de déplacements au vu de son nombre d'emplois.

14. Mandeure : traversée de Mandeure

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Des aménagements existent sur entre le centre-ville et le site de Beaulieu à l'est de la ville.

Une partie d'entre eux est à améliorer en raison de l'importance de la circulation routière et de l'étroitesse des bandes cyclables.



La traversée du centre n'a pas d'aménagements dédiés aux cycles.

Objectifs

Sécuriser les cyclistes sur la RD 437 entre le centre de Mandeure jusqu'à Beaulieu.

Apaiser la circulation au niveau du centre-ville.

Motif principal de déplacements : quotidien

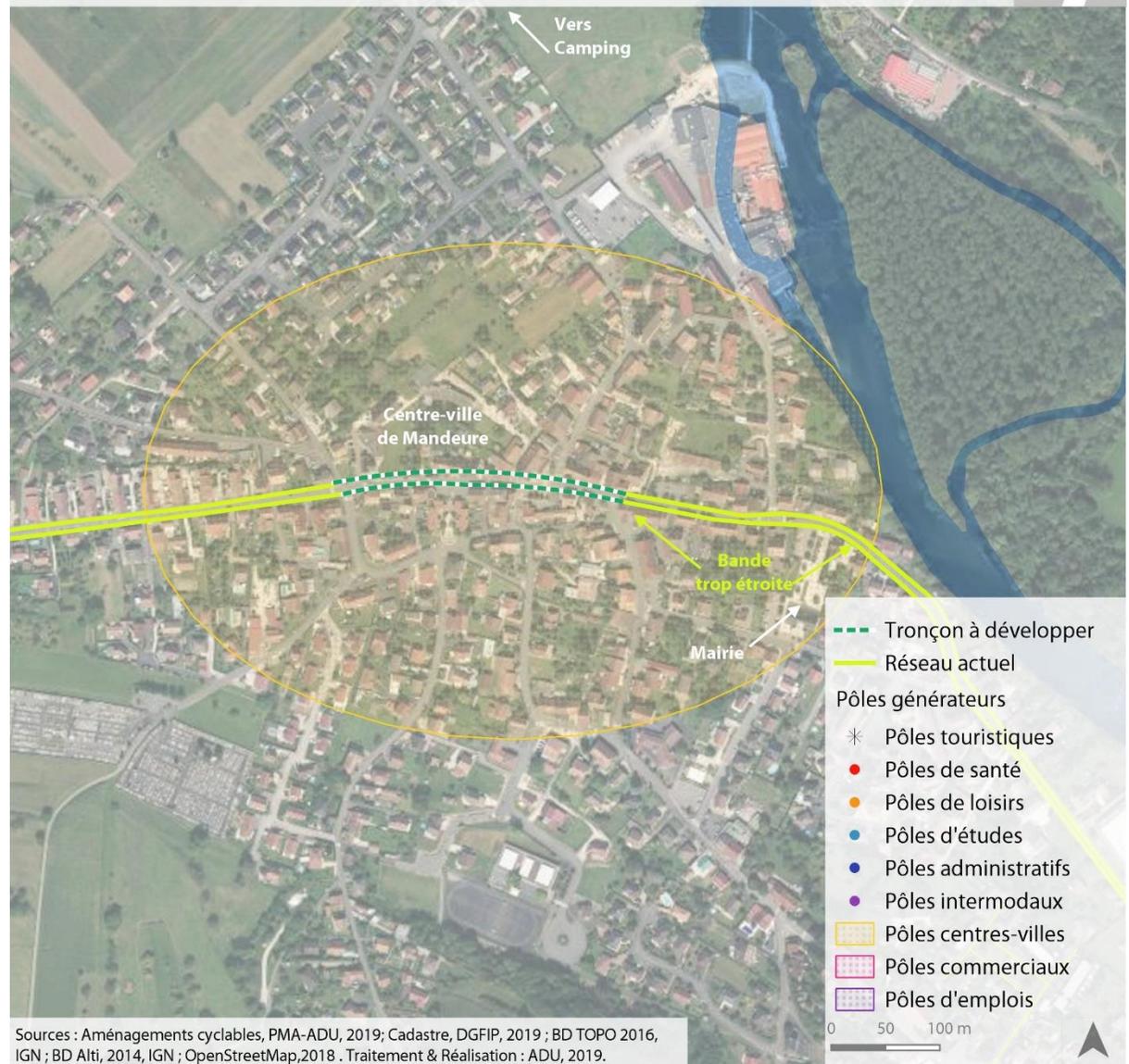
Remarques

On compte plus de 10 000 véhicules / jours dans les 2 sens en 2018 sur cet axe dont 4,3% de poids lourds, qui peuvent chevaucher la bande cyclable étroite.



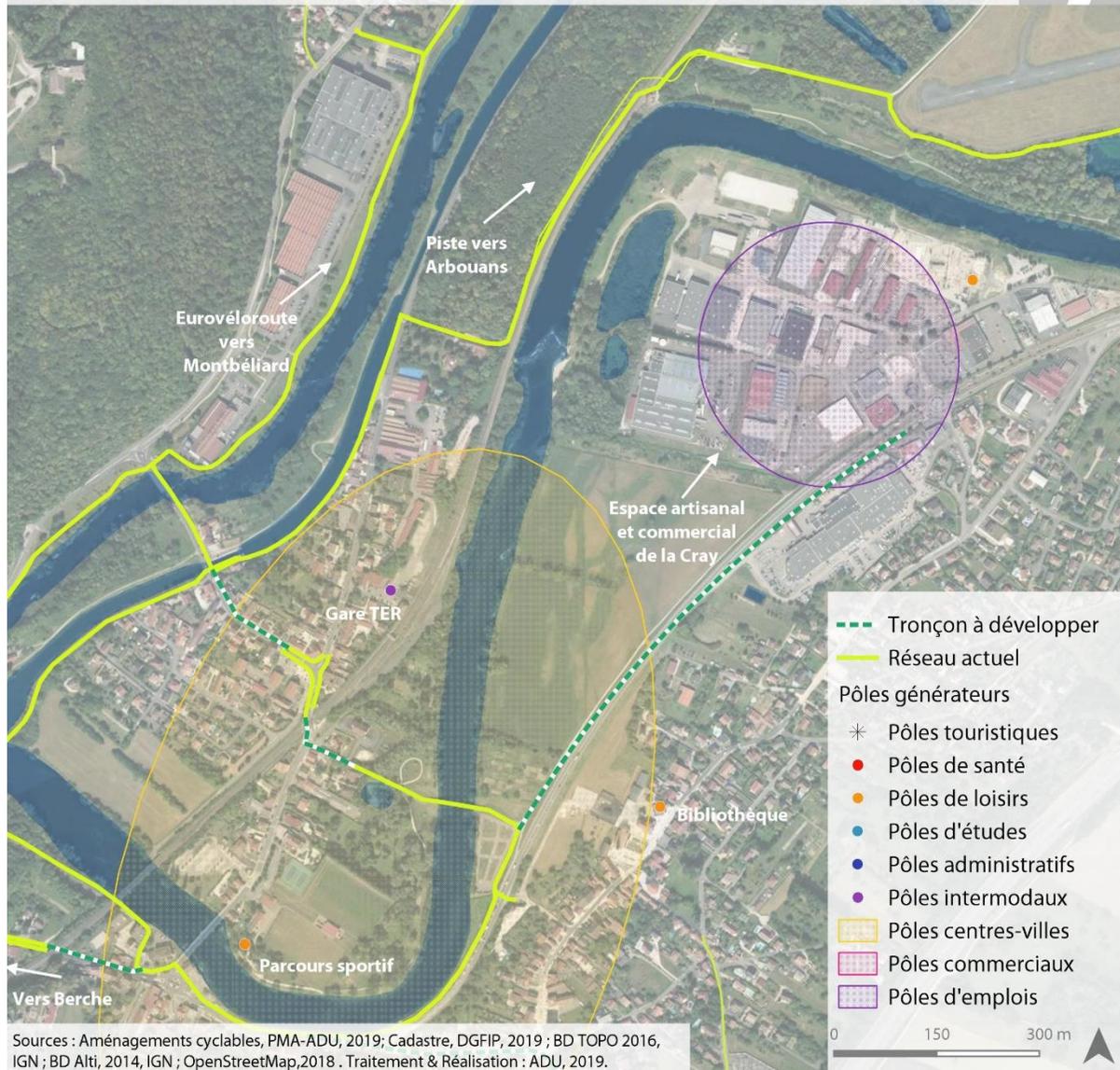
juillet 2019

Propositions de développement du réseau cyclable - Mandeure Créer un continuum d'aménagements et élargir les bandes cyclables existantes



juillet 2019

Propositions de développement du réseau cyclable - Voujeaucourt
Donner de la cohérence à la traversée du centre - Desservir la zone de la Cray



15. Voujeaucourt : centre-ville et liaison vers La Cray

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Voujeaucourt est à proximité de l'eurovéloroute 6 et de la piste qui mène à Arbouans.

Il est possible de se rendre à la zone de la Cray au nord-est du centre par une voie verte puis en empruntant un chemin en contrebas de la RD 126, mais l'arrivée dans la zone est inadaptée (au niveau d'une station-service).



La traversée du centre-ville est aménagée à l'intersection rue du Mont-Bart / rue de la Gare : l'utilisation de cet aménagement n'est pas évidente en l'absence de signalétique cyclable.

Objectifs

Desservir la zone de la Cray en prolongeant la voie verte et en créant une entrée adaptée.

Améliorer la signalétique et l'articulation des aménagements dans le centre-ville.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

/

16. Dampierre s/Doubs – Colombier-F. : liaison véloroute

Renforcement du réseau

Situation actuelle

L'euro vélo-route 6, est un itinéraire qui suit la vallée du Doubs ou le canal. Entre Dampierre-sur-le-Doubs et Colombier-Fontaine, l'itinéraire actuel quitte la vallée pour monter sur le coteau en passant à Etouvans. Les cyclistes empruntent la D257 dont le trafic est 1 568 véhicules / jour dans les deux sens en 2018.

Le Conseil Départemental du Doubs a programmé la finalisation de l'EV6 en longeant le canal et en site propre pour 2020-2021.

Objectifs

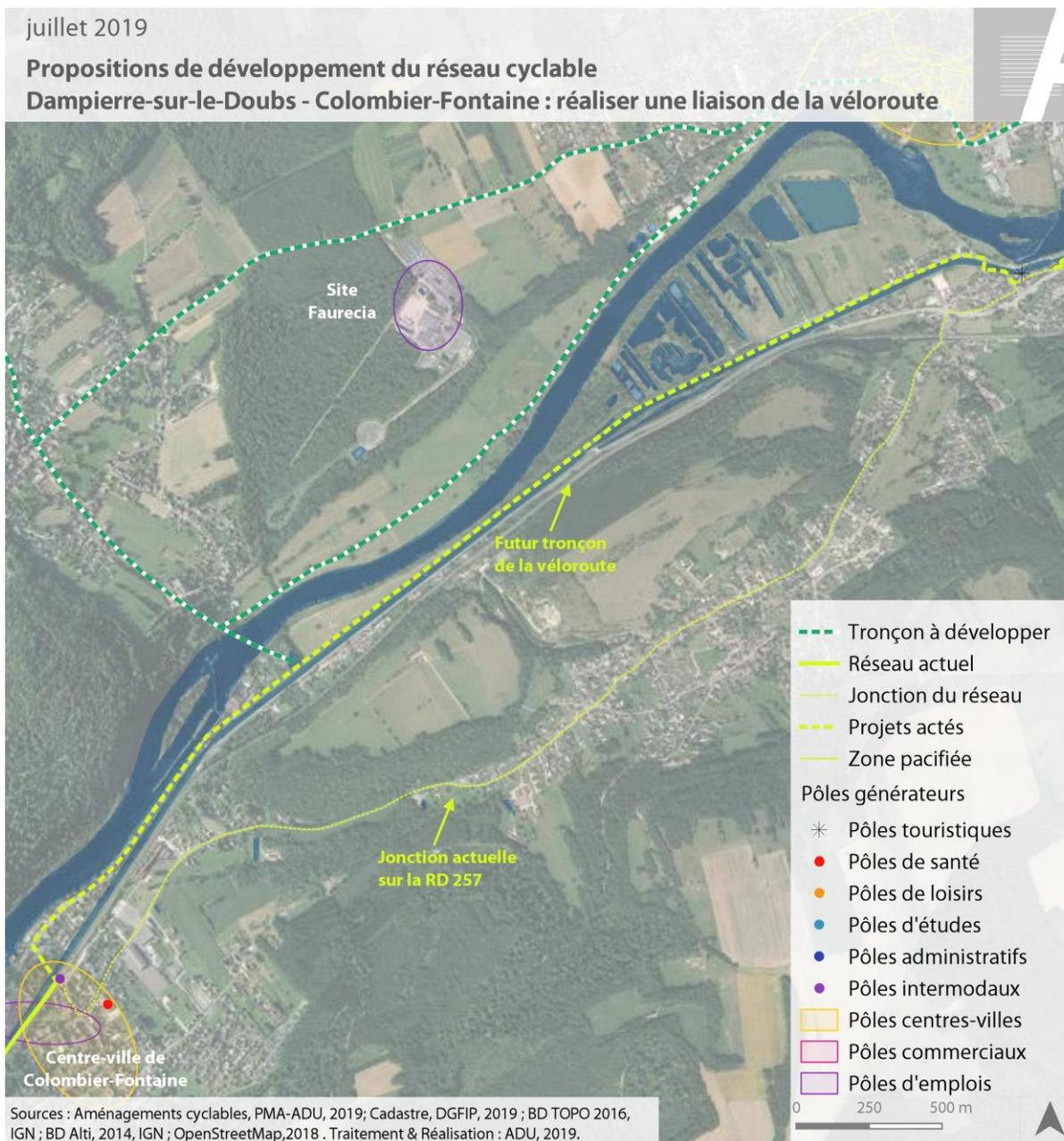
Finaliser l'itinéraire EV6 en site propre, pour un usage principal de tourisme et de loisirs.

Connecter facilement le pôle générateur de déplacement de Colombier-Fontaine au reste de l'agglomération.

Motif principal de déplacements : tourisme, loisirs, quotidien

Remarques

La finalisation du tronçon permettra de connecter la véloroute à la passerelle au-dessus du Doubs et de rejoindre Lougres, Bavans.





17. Sainte-Marie : Centre-ville

Renforcement du réseau

Situation actuelle

Une piste cyclable existe entre Présentevillers et Saint-Julien-lès-Montbéliard, à l'exception de la traversée de ces villages et de celui de Sainte-Marie.

La traversée du centre villageois de Sainte-Marie pose problème lorsque les cyclistes arrivent à l'intersection avec la RD 33, en raison de son trafic important (5 491 véhicules dans les deux sens en 2018) et de l'insertion qui s'effectue dans un virage.

Un panneau de signalétique cyclable indiquant la direction vers la piste menant à Saint-Julien-lès-Montbéliard pourrait être installé.

Objectifs

Sécuriser la traversée de Sainte-Marie.

Améliorer la signalétique cyclable.

Motif principal de déplacements : loisirs

Remarques

Une étude est en cours pour aménager la dent creuse située au centre du village : il serait intéressant d'y intégrer les liaisons douces nécessaires au renforcement du réseau cyclable existant.



18. Bethoncourt : liaison Bethoncourt / Héricourt

Extension du réseau

Situation actuelle

Les aménagements actuels ou programmés permettent une desserte de Montbéliard jusqu'à Bethoncourt.

Aucun aménagement existe pour relier le département de la Haute-Saône et la commune d'Héricourt (plus de 10 000 habitants en 2016).

La RD 438 est peu adaptée aux cyclistes en raison de la forte fréquentation automobile (10 432 véhicules / jour en 2018 dans les 2 sens, 4% de poids lourds), dont la vitesse est réglementée à 70 ou 90 km/h.

Le passage par la route de Bussurel, beaucoup moins fréquentée, offre une alternative agréable aux cyclistes mais il conviendrait de mieux signaler leur présence.

Objectifs

Développer une liaison vers Héricourt.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

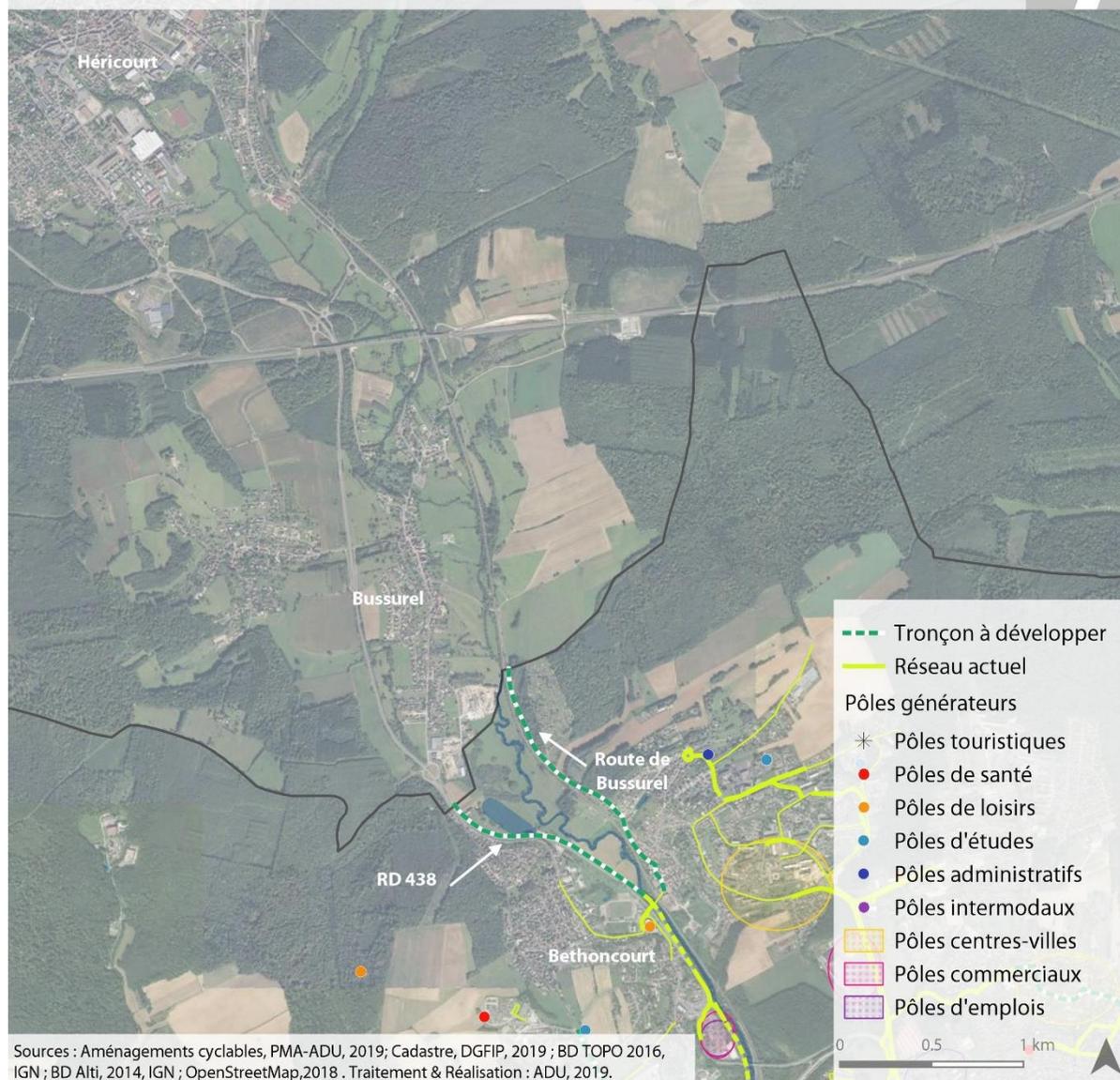
Remarques

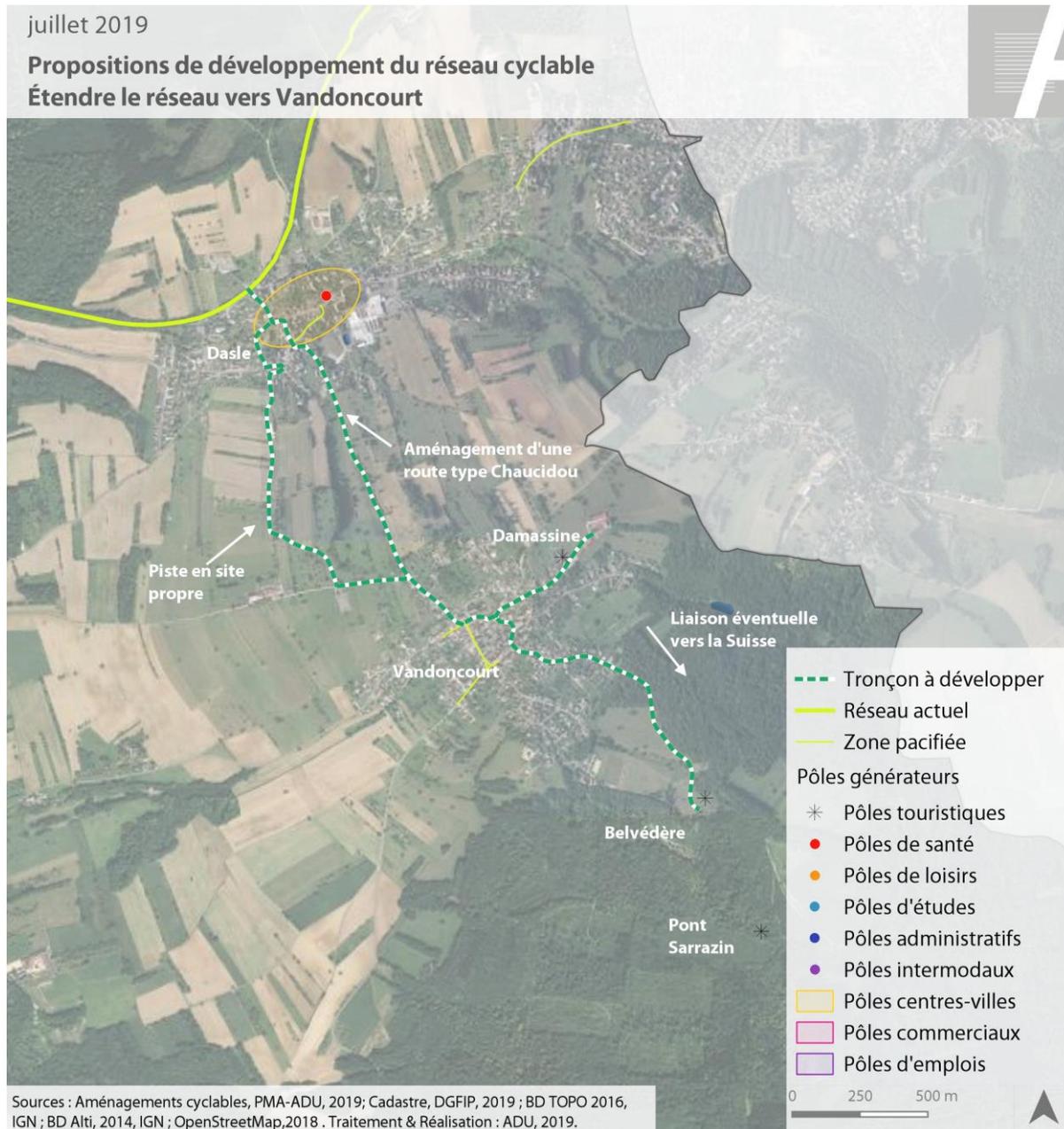
L'aménagement de la route de Bussurel consiste surtout en de la signalétique et pourrait être constitué d'une « Chaucidou » (chaussée à circulation douce).

La réalisation de la liaison nécessite un partenariat étroit avec différents acteurs (CD70 et 25, CCPH).

juillet 2019

Propositions de développement du réseau cyclable - Relier Héricourt





19. Vandoncourt : liaison Dasle / Vandoncourt

Extension du réseau

Situation actuelle

La commune de Vandoncourt constitue un pôle de loisirs grâce à ses points d'intérêt naturels et le site de la Damassine.

Une piste sur l'ancienne voie ferrée permet d'aller jusqu'à Dasle depuis le cœur de l'agglomération. Le trajet s'effectue ensuite sur la RD 480 (1 985 véhicules en tous sens en 2017) qui est assez étroite et vallonnée.

Objectifs

Permettre un itinéraire adapté aux familles.

Motif principal de déplacements : loisirs

Remarques

La sécurisation des cyclistes pourrait s'effectuer soit par une piste en site propre (chemin de terre actuellement), soit par un aménagement de la RD en signalant fortement la présence de cyclistes (aménagement type Chaucidou).



Étendre la liaison vers Vandoncourt permettrait également d'offrir un raccordement vers la Francovélosuisse.

20. Seloncourt – Hérimoncourt : liaison Pont de Gland / Seloncourt / Hérimoncourt

Extension du réseau

Situation actuelle

Trois phases de travaux sont prévues pour réaliser un itinéraire cyclable entre Hérimoncourt et Audincourt, en passant par Seloncourt.

À ce jour, la fin de l'itinéraire pour rejoindre Audincourt n'est pas programmée. Cette étape est indispensable en raison de l'importance d'Audincourt (pôle d'emploi et services, ainsi que porte d'entrée à des aménagements cyclables structurants).

La circulation cycliste sur la rue de Seloncourt est peu adaptée en raison de la fréquentation élevée de la route, avec une présence de poids lourds.

Objectifs

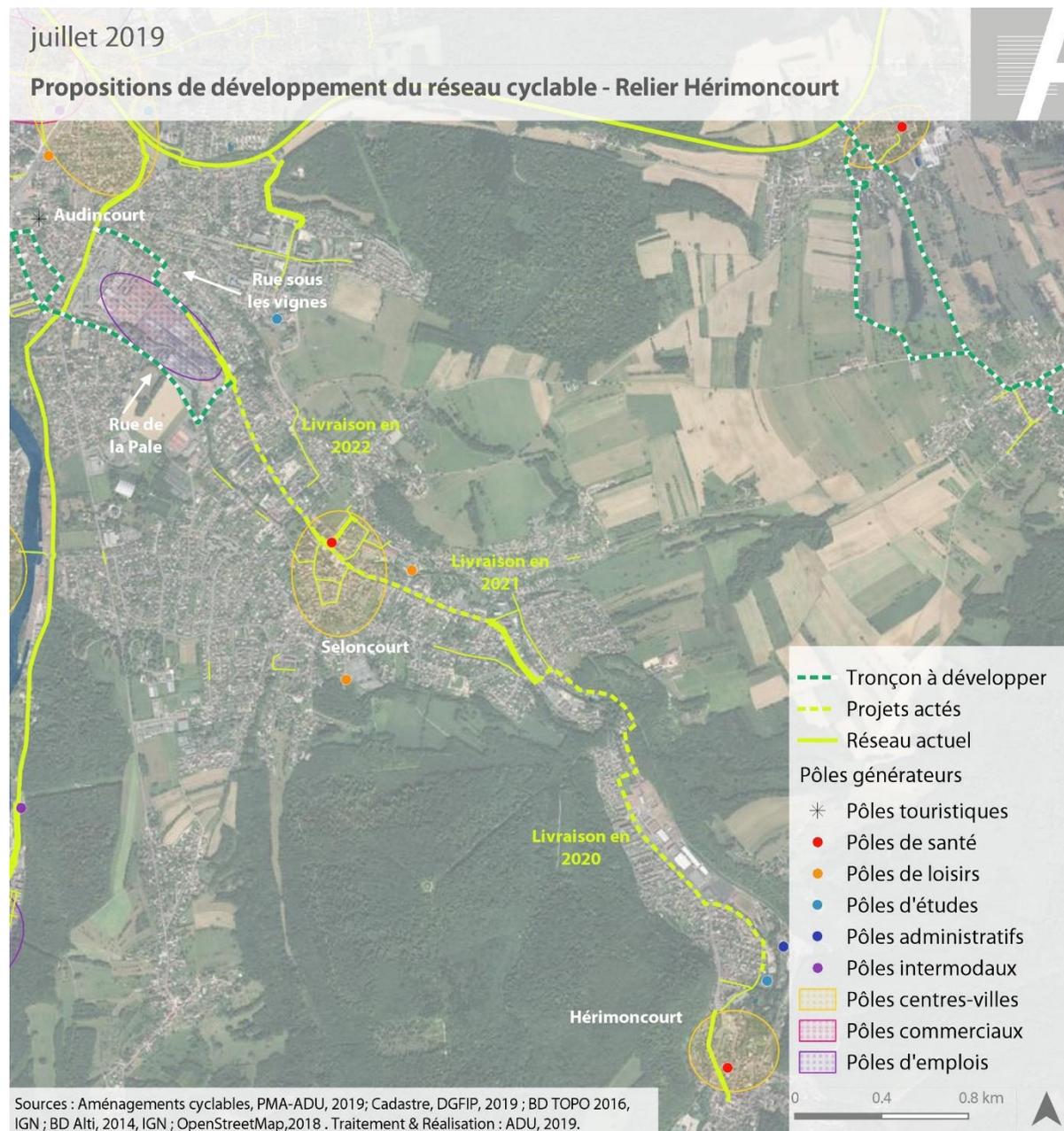
S'assurer d'un raccordement vers Audincourt

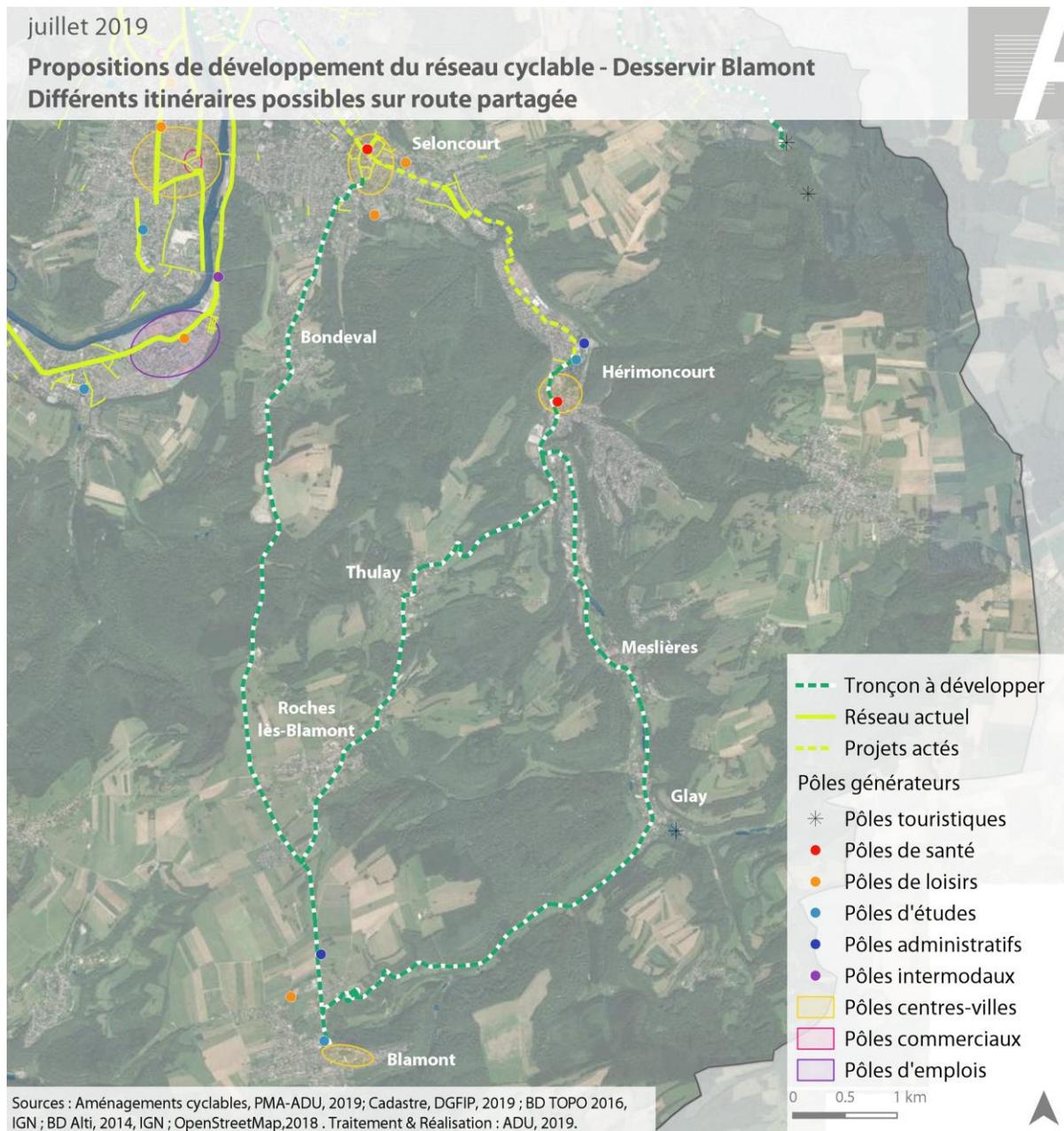
Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

Le passage par la rue sous les vignes permettrait de relier le centre-ville d'Audincourt et d'utiliser les aménagements existants de la RD 34.

Le passage par la rue de la Pale est assez étroit et fréquenté, l'environnement peu agréable.





21. Blamont : liaison Seloncourt / Hérimoncourt / Blamont

Extension du réseau

Situation actuelle

Blamont est un bourg recensant plus de 1 200 habitants au 1^{er} janvier 2016.

Son accès en vélo depuis l'agglomération est malaisé : longues distances et fort dénivelés.

Blamont et Roches-lès-Blamont sont situés sur l'itinéraire cyclotouristique de la Grande Traversée du Jura.

Objectifs

Relier Blamont au réseau cyclable existant

Développer une nouvelle destination cyclable

Motif principal de déplacements : loisirs

Remarques

La liaison entre Blamont et la vallée du Gland est difficile (dénivelés) et longue. La fréquentation ne sera jamais très importante. Une signalisation peut être mise en place pour l'orientation des cyclistes et pour sensibiliser les automobilistes au partage de la route.

22. Mathay : liaison Mathay / Pont-de-Roide

Extension du réseau

Situation actuelle

La liaison vers Pont-de-Roide est importante dans la mesure où Pont-de-Roide est l'un des pôles urbains de l'agglomération. De plus, la commune présente un potentiel de loisirs avec la plage en été et le fort des roches.

Les bandes existantes, ainsi que l'accotement qui est large, ne garantissent pas la sécurité des cyclistes.

En effet, on compte plus de 9 100 véhicules / jours dans les 2 sens en 2018 sur cet axe dont 5% de poids lourds et la vitesse est limitée à 80 km/h.

Objectifs

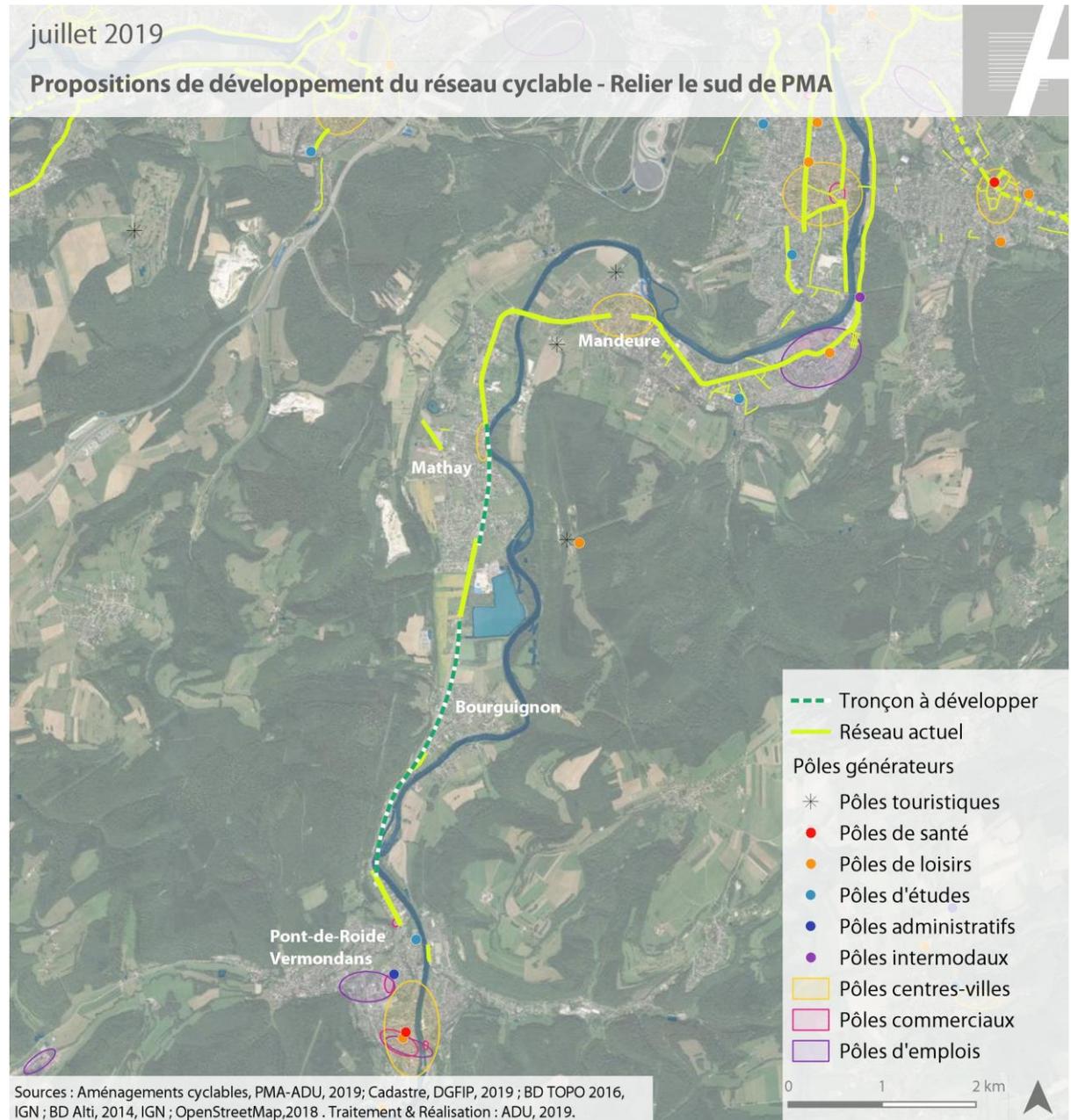
Relier le sud du territoire au réseau cyclable en comblant les parties non aménagées.

Sécuriser la pratique cycliste sur les aménagements existants.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

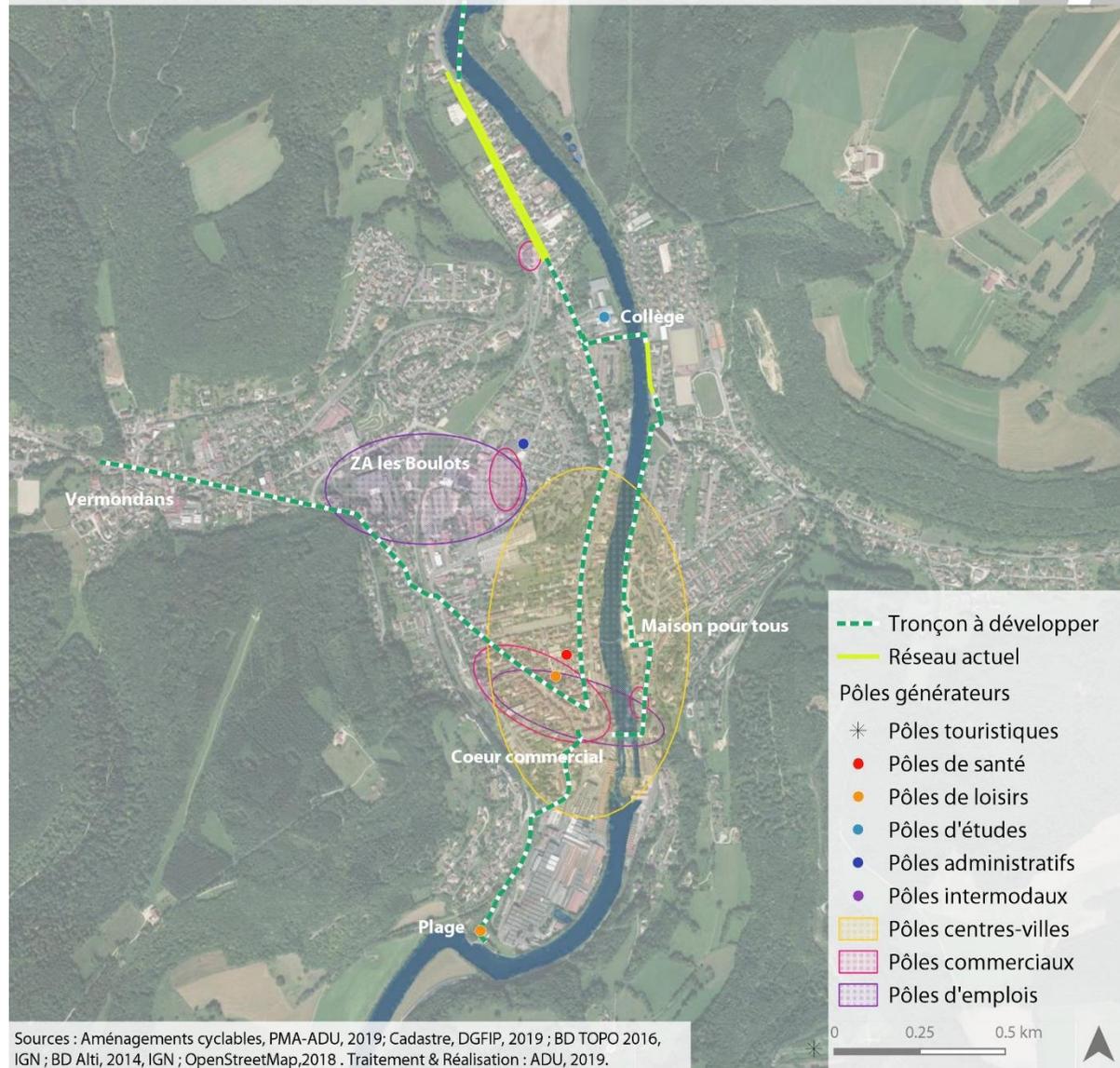
Remarques

La largeur de la route pourrait permettre la création de pistes cyclables de chaque côté, séparées de la chaussée par une barrière, et qui offriraient une réelle sécurité aux cyclistes.



juillet 2019

Propositions de développement du réseau cyclable - Pont-de-Roide



23. Pont-de-Roide : desserte de la commune

Extension du réseau

Situation actuelle

Le centre de Pont-de-Roide est un pôle d'emplois, de commerces et de services important au niveau du sud de l'agglomération.

La plage, située au sud du bourg, est également un pôle générateur de déplacements lors de la période estivale. La route qui y mène est relativement peu fréquentée.

La route qui rejoint le hameau de Vermondans depuis le centre est peu sécurisante en raison de son caractère routier (limitation à 50 km/h et voie large favorisant la vitesse).

L'accès au collège peut se faire par la rive gauche (RD 437 très fréquentée) ou par la rive droite, plus apaisée et reliée par une passerelle dédiée aux modes doux.

Objectifs

Connecter le centre-ville et les services / équipements éloignés.

Connecter Vermondans au centre-ville.

Offrir un accès signalé et sécurisé à la plage.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

Les cyclistes pourraient rester sur la chaussée en augmentant la vigilance des automobilistes et en abaissant éventuellement la vitesse réglementaire de la circulation.

24. Blamont : liaison Pont-de-Roide / Blamont

Extension du réseau

Situation actuelle

Le trajet s'effectue par la RD 73. Sa fréquentation est de 4 178 véhicules / jours dans les 2 sens en 2018 entre Pont-de-Roide et Autechaux, 15 92 entre Autechaux et Blamont.

Entre Autechaux et Blamont, la pente est conséquente et nécessite deux virages en lacet.

Objectifs

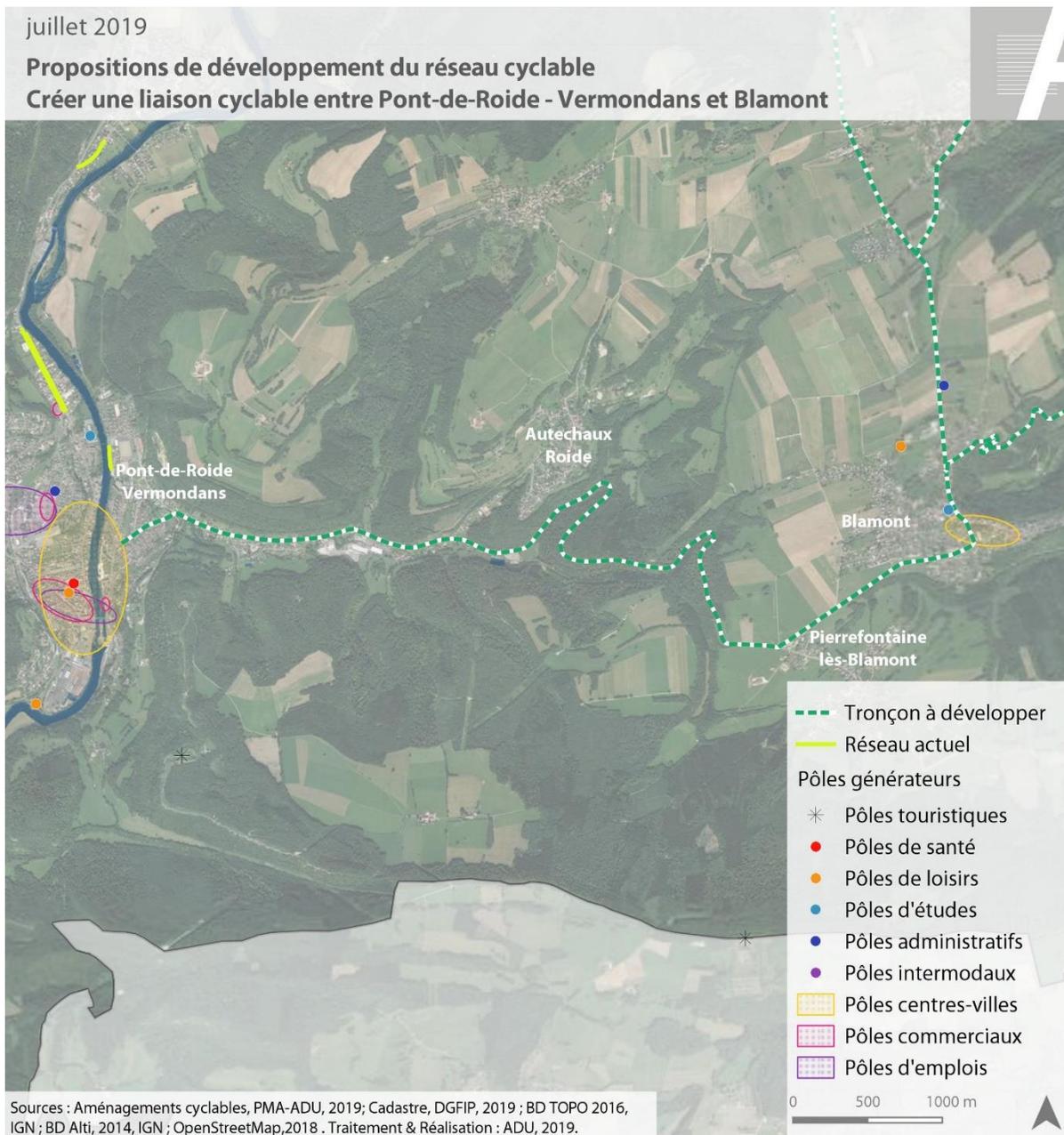
Relier Blamont à Pont-de-Roide

Développer une nouvelle destination cyclable

Motif principal de déplacements : loisirs

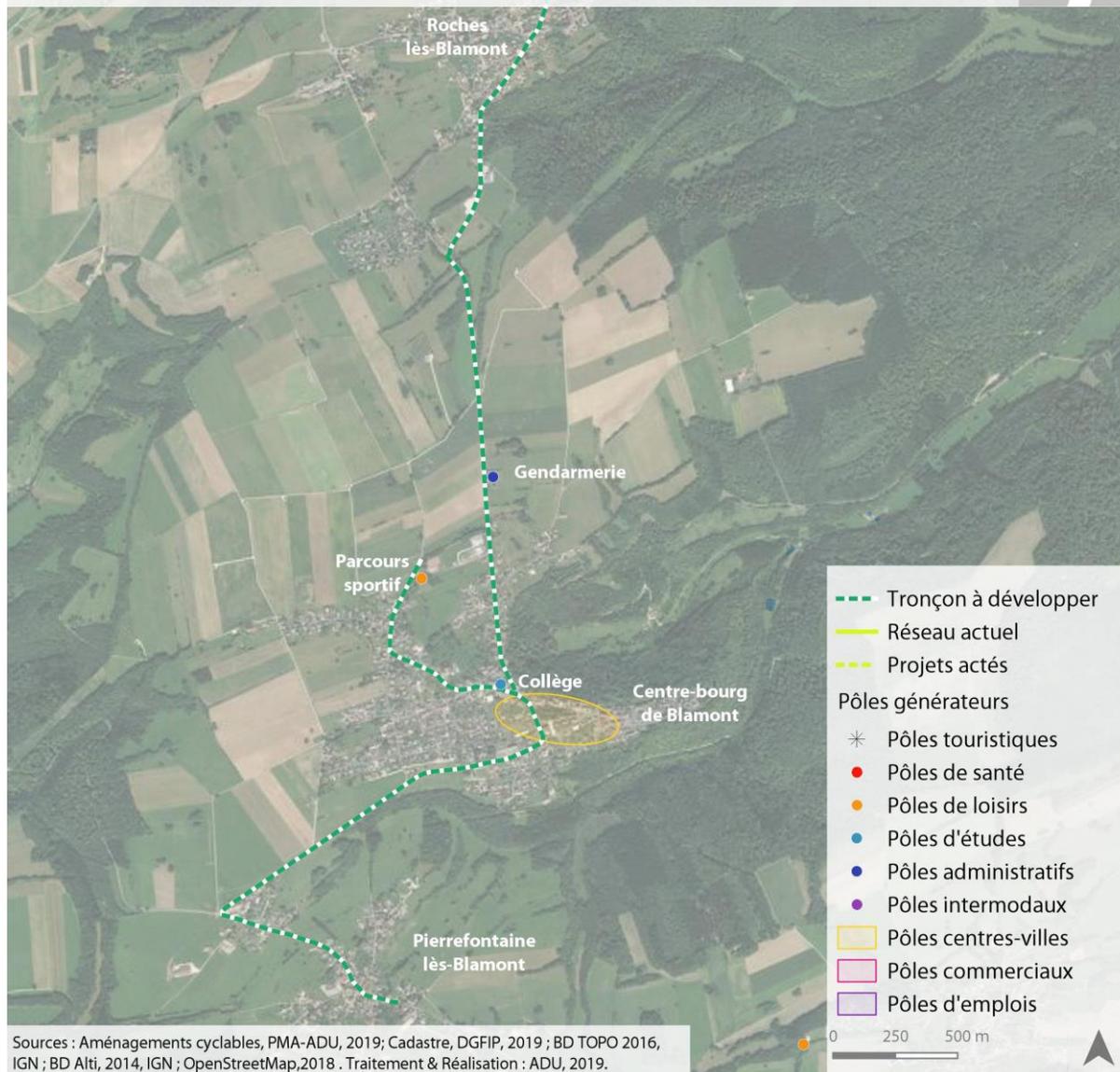
Remarques

La liaison entre Blamont et la vallée du Doubs est difficile (dénivelés) et longue. La fréquentation ne sera jamais très importante. Une signalisation peut être mise en place pour l'orientation des cyclistes et pour sensibiliser les automobilistes au partage de la route.



juillet 2019

Propositions de développement du réseau cyclable
Créer un réseau cyclable autour de Blamont



Sources : Aménagements cyclables, PMA-ADU, 2019; Cadastre, DGFIP, 2019 ; BD TOPO 2016, IGN ; BD Alti, 2014, IGN ; OpenStreetMap, 2018 . Traitement & Réalisation : ADU, 2019.

25. Blamont :
desserte intercommunale proche

Extension du réseau

Situation actuelle

Blamont est un bourg recensant plus de 1 200 habitants au 1^{er} janvier 2016.

Son centre-bourg concentre plusieurs commerces, ainsi que différents services (collège, maison pour tous, médiathèque).

La commune est située sur l'itinéraire cyclotouristique de la Grande Traversée du Jura.

Objectifs

Rendre accessible ce pôle de services et commerces pour les communes alentour.

Faciliter la pratique cycliste au sein de Blamont.

Motif principal de déplacements : quotidien

Remarques

Les aménagements consisteraient surtout en améliorant la vigilance des automobilistes pour signaler la présence éventuelle de cyclistes sur la route.

Blamont est en train de réviser son PLU : des projets de liaisons douces permettant d'améliorer la desserte cyclable au sein de la commune et de ses alentours seront peut-être intégrés dans ce document.

26. Pont-de-Roide : liaison Pont-de-Roide / Saint- Hippolyte

Extension du réseau

Situation actuelle

L'itinéraire actuel le plus adapté aux cyclistes est rouler en rive gauche du Doubs entre Pont-de-Roide et Bief, sur des routes de desserte très locales ; puis de rejoindre la RD 437 entre Bief et Saint-Hippolyte.

La RD 437 est relativement fréquentée (plus de 5 500 véhicules / jour dans les 2 sens en 2018), avec près de 6% de poids lourds.

Un chemin existe entre Bief et Saint-Hippolyte, mais celui n'est pas goudronné sur plusieurs kilomètres.

Objectifs

Développer un itinéraire touristique entre Pont-de-Roide et Saint-Hippolyte.

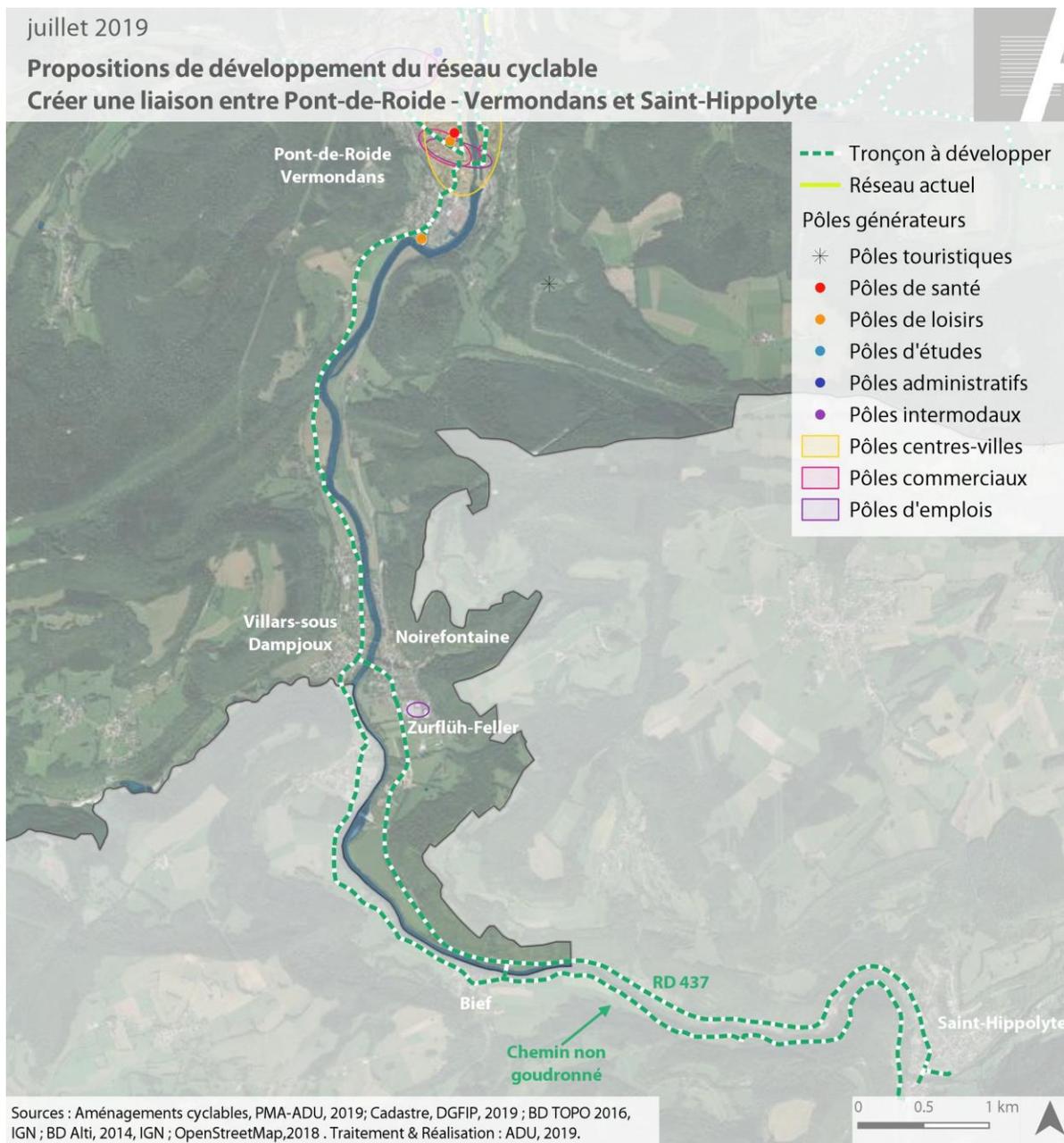
Motif principal de déplacements : loisirs - tourisme

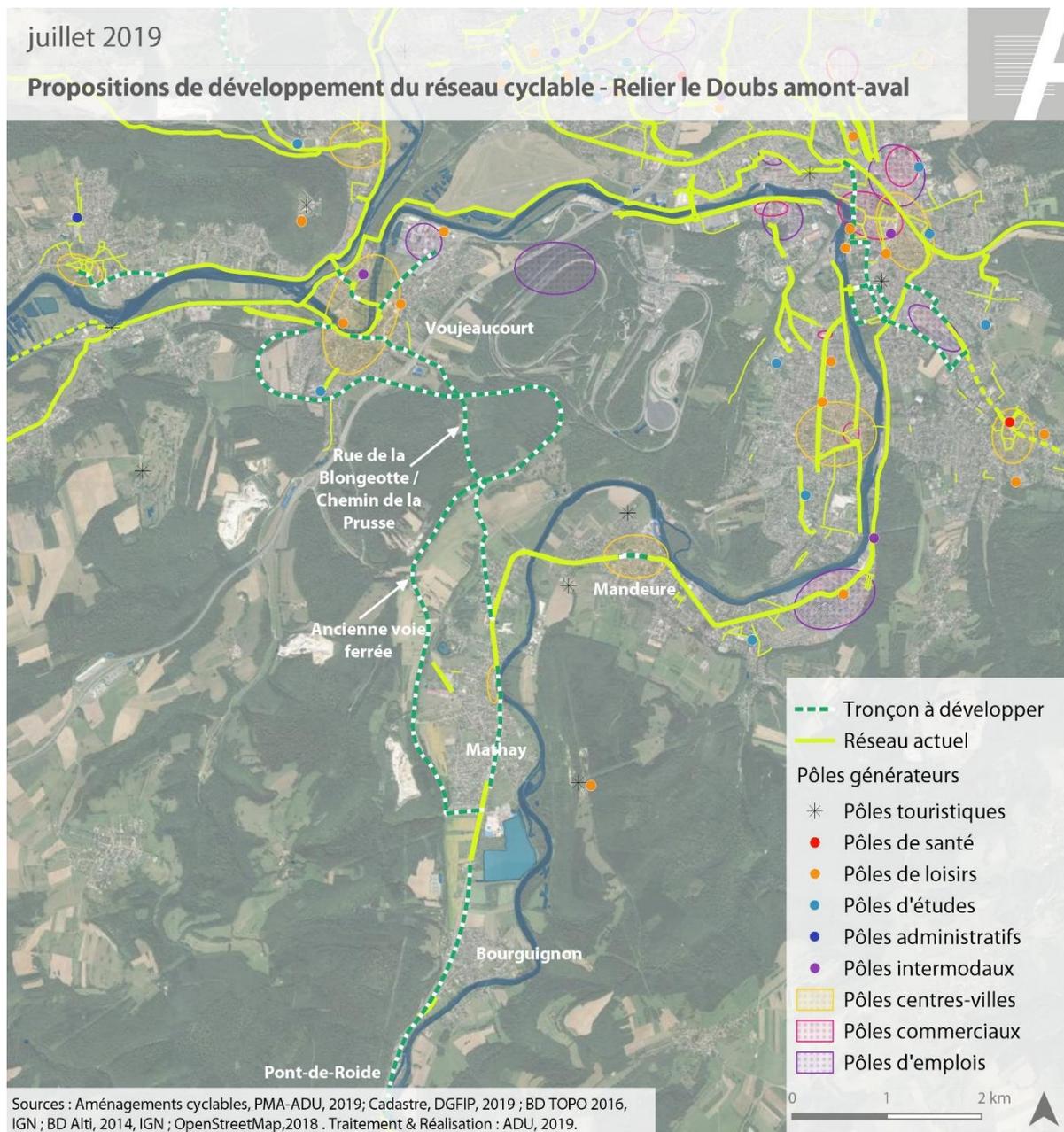
Remarques

Une ancienne voie ferrée pourrait être reconvertie en voie verte.

L'itinéraire entre Pont-de-Roide et Bief par la rive gauche nécessiterait seulement de la signalétique.

Le passage par la RD 437 dès Noirefontaine permettrait de desservir l'entreprise Zurflüh-Feller.





27. Mathay : liaison Voujeaucourt / Mathay

Extension du réseau

Situation actuelle

Il n'y a actuellement pas d'aménagement cyclable facilitant la liaison entre le sud de la vallée du Doubs de PMA (Pont-de-Roide, Mathay) et Voujeaucourt.

Ainsi, l'accès au camping de Mandeuve qui constitue un hébergement touristique très attractif pour des cyclotouristes provenant de la vélo route ou la gare de Voujeaucourt n'est pas aisé.

Objectifs

Relier le sud de PMA à la vélo route.

Faciliter l'accès au camping depuis la vélo route.

Motif principal de déplacements : loisirs - tourisme

Remarques



Le passage par l'ancienne voie ferrée offrirait des possibilités de coulée verte et de valorisation du patrimoine paysager mais nécessite des investissements importants.



Un itinéraire par le chemin de la Prusse, peu fréquenté, serait moins sécuritaire mais nécessiterait seulement la mise en place d'une signalétique (directionnelle et panneaux de route partagée).

28. Bart : liaison Bart / Dung / Sainte-Suzanne

Extension du réseau

Situation actuelle

La commune de Dung n'est actuellement pas reliée aux différents aménagements cyclables qui sont à proximité.

La RD 326 qui relie Bart et Dung n'est pas très fréquentée (moins de 1 500 véhicules / jour en 2016) et la portion limitée à 80 km/h est relativement courte.

La RD 479 entre Sainte-Suzanne et Dung a un trafic assez faible également (moins de 2 300 véhicules / jour en 2014) mais une montée ralentit les cyclistes : le différentiel de vitesse de ces derniers avec les voitures génère de l'insécurité.

Objectifs

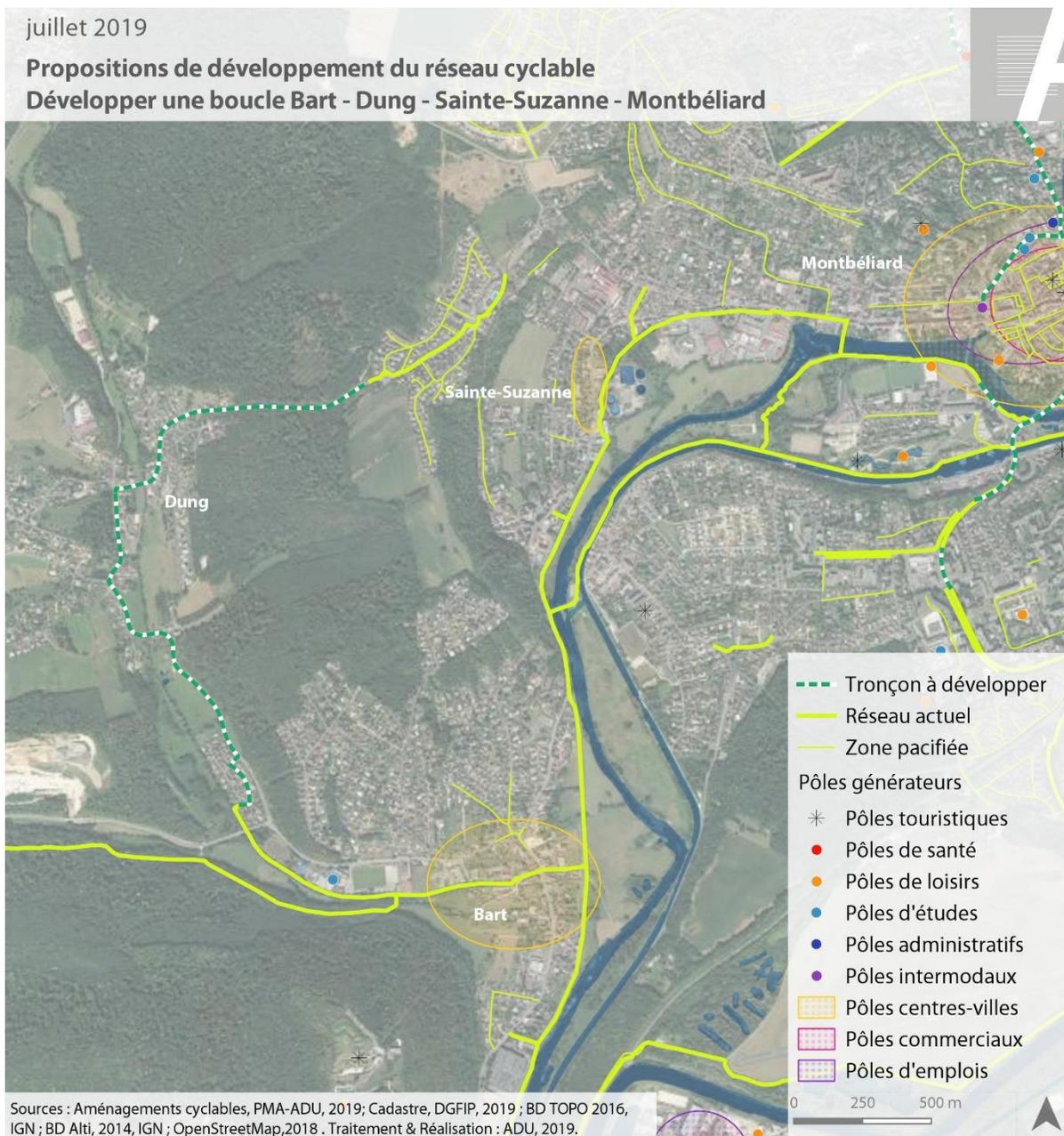
Créer une boucle cyclable entre Bart et Sainte-Suzanne puis Montbéliard.

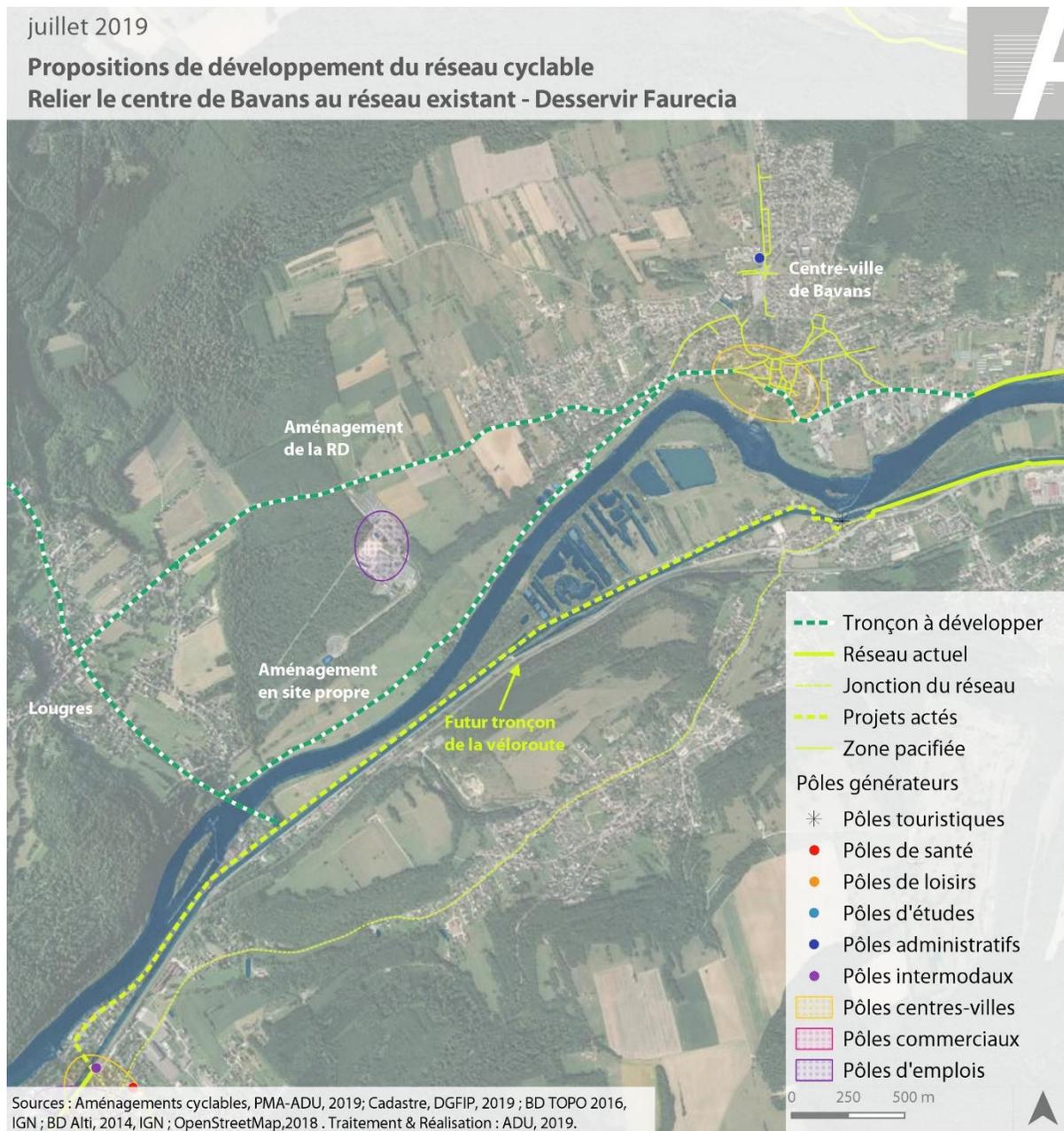
Accéder aux services et équipements de Bart (en particulier le collège) depuis Dung.

Motif principal de déplacements : loisirs

Remarques

La montée entre Dung et les hauts de Sainte-Suzanne dispose d'un chemin goudronné séparé de la chaussée : une amélioration du revêtement et la mise en place d'une signalétique permettrait de créer une piste cyclable.





29. Bavans : liaison Bavans / Lougres

Extension du réseau

Situation actuelle

Une piste en site propre, rejoignant Sainte-Suzanne et Montbéliard, se termine actuellement à l'entrée de Bavans. Il est nécessaire de la terminer pour desservir le centre commercial de la commune.

L'entreprise Faurecia, employant plus de 400 salariés, est actuellement difficilement accessible à vélo, que ce soit depuis Lougres ou le centre de Bavans (2 839 véhicules / jour dans les 2 sens en 2018, limitation majoritairement à 80 km/h).

Objectifs

Relier le centre de Bavans au réseau existant à l'est, et à Lougres via le site de Faurecia.

Créer liaison cyclable Faurecia – gare de Colombier-Fontaine.

Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

Remarques

Le tronçon manquant de la véloroute au nord-est de Colombier-Fontaine devrait être livré en 2021.

La reconstruction d'une passerelle dédiée aux modes doux est également prévue entre Colombier-Fontaine et Lougres.

La création d'un aménagement en site propre le long des berges serait plus sécuritaire et agréable mais présente des contraintes liées au risque d'inondation.

30. Lougres : passerelle Colombier-Fontaine / Lougres

Extension du réseau

Situation actuelle

L'entreprise Faurecia à Bavans emploie plus de 450 salariés, dont une partie descend du train à Colombier-Fontaine et rejoint le site à vélo via la RD 663. Cette dernière a un trafic et une vitesse permise assez importants (4 285 véhicules / jour dans les 2 sens en 2018, limitation à 80 km/h) pour représenter un danger pour les cyclistes.

Lougres, pourtant proche de la véloroute, ne bénéficie pas d'un accès sécurisé pour s'y rendre.

Objectifs

Créer liaison cyclable Faurecia – gare de Colombier-Fontaine.

Relier Lougres et Bavans à la véloroute.

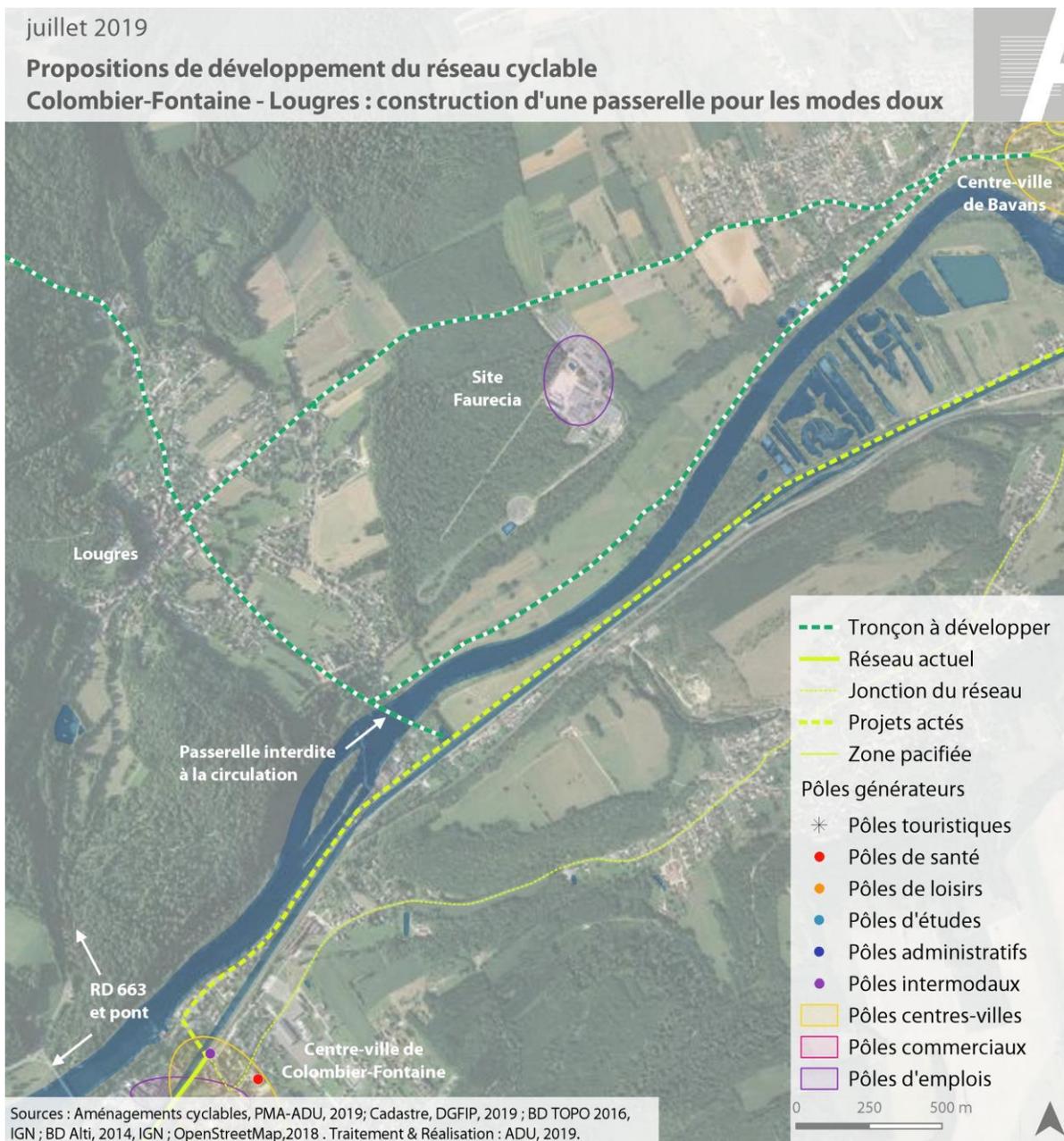
Motif principal de déplacements : quotidien - loisirs

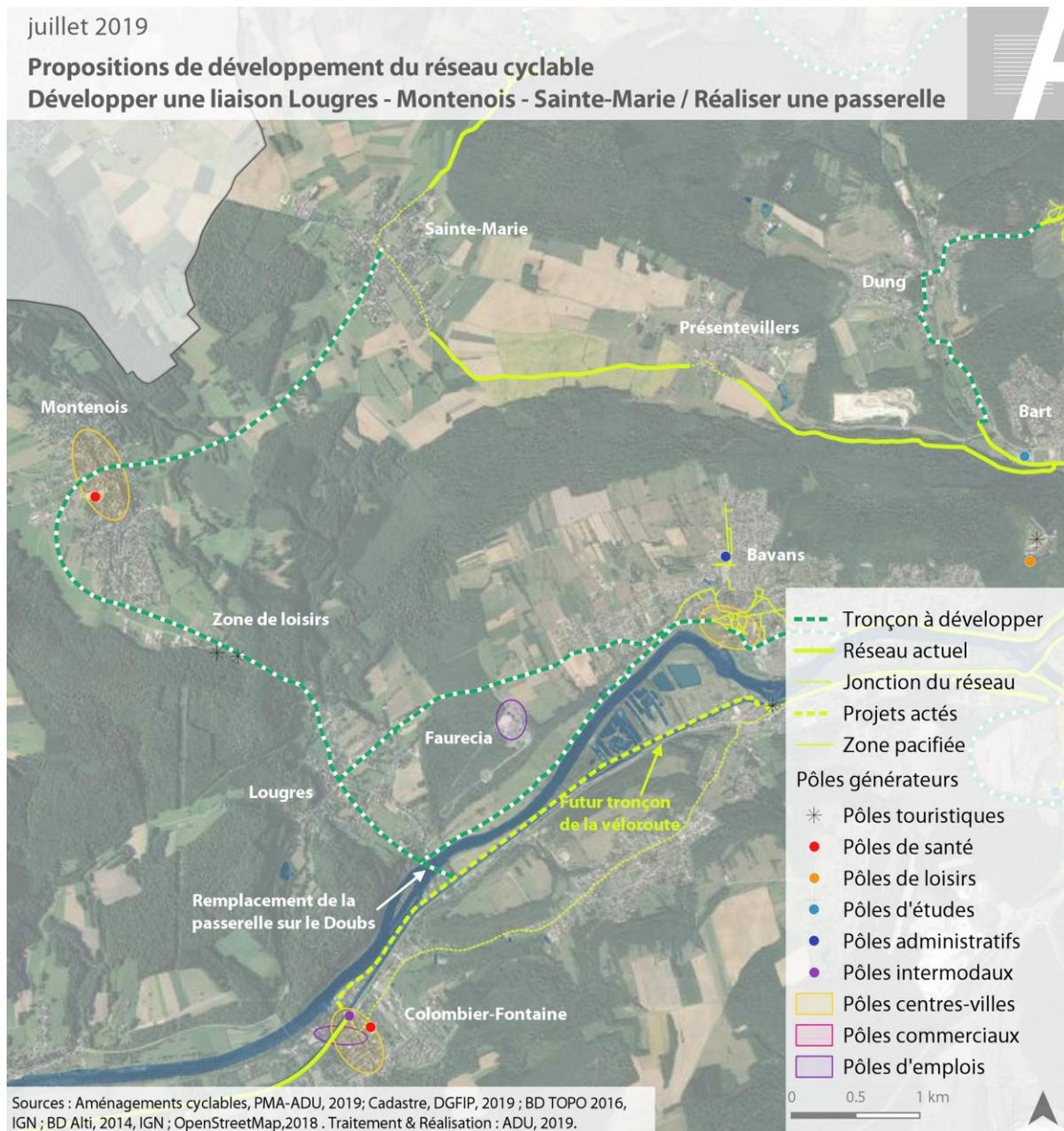
Remarques

Le tronçon manquant de la véloroute au nord-est de Colombier-Fontaine devrait être livré en 2021.

La reconstruction d'une passerelle dédiée aux modes doux est également prévue entre Colombier-Fontaine et Lougres.

Cette liaison permet également l'accès à l'extension du réseau vers Montenois et Sainte-Marie qui est proposée à la page suivante.





31. Lougres : liaison Lougres / Montenois / Sainte-Marie

Extension du réseau

Situation actuelle

Montenois n'est actuellement pas reliée aux différents aménagements cyclables qui sont à proximité (piste à Sainte-Marie, liaison proposée vers Lougres).

La commune concentre plusieurs équipements de loisirs (accrobranche, swingolf): leur accès, pourrait s'effectuer à vélo depuis la gare de Colombier ou les pistes existantes.

La RD 298 entre Lougres et Montenois est très peu fréquentée (moins de 600 véhicules dans les 2 sens en 2014), de même que la RD 317 entre Montenois et Sainte-Marie (480 véhicules dans les 2 sens en 2017).

Objectifs

Créer une nouvelle boucle à usage récréatif.

Desservir la zone de loisirs de Montenois.

Motif principal de déplacements : loisirs

Remarques

Le trafic faible des routes permet d'envisager une circulation sur la chaussée, en augmentant la vigilance des automobilistes (signalétique) et en abaissant la vitesse.

Le relief sera un frein à la fréquentation du tronçon.

32. Saint-Julien : liaison Saint-Julien / Etang des Princes / Montbéliard

Extension du réseau

Situation actuelle

Le réseau cyclable actuel se termine à Saint-Julien au niveau du temple. L'itinéraire pour terminer la boucle de la vallée du Rupt doit passer par l'Étang des Princes, pôle touristique et rejoindre Montbéliard en desservant les villages de Raynans, Issans, Allondans.

Objectifs

Finaliser une nouvelle boucle à usage récréatif.

Desservir un lieu touristique à mettre en valeur.

Raccorder les villages de la vallée du Rupt à Montbéliard.

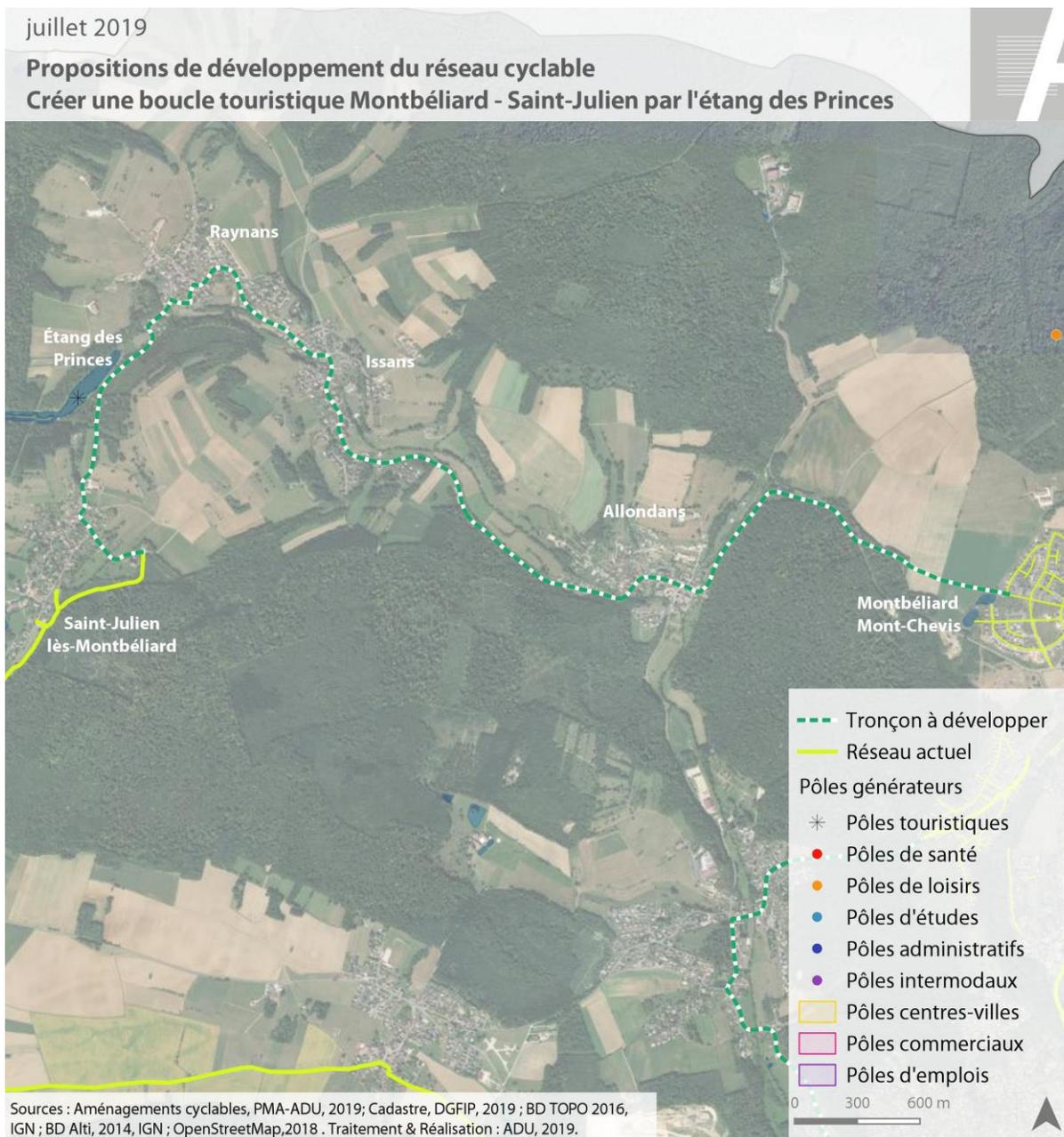
Motif principal de déplacements : loisirs - tourisme

Remarques

Un jalonnement d'itinéraire entre Allondans et Issans par les chemins agricoles à flanc de coteau peut être envisagé pour éviter la circulation de la D37.



Chemin entre
Allondans et Issans



Président de l'ADU : **Philippe Gautier**

Directeur de publication : **Charles Bergounioux**

Réalisation : **Sophie Mollard, Elisabeth Schmitt** avec la participation de **Cécile Bercegeay** et **Philippe Bozon**

Crédits photo : **ADU**

Cartographie : **ADU**

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard

8, avenue des Alliés – BP98407

25 208 Montbéliard Cedex

www.adu-montbeliard.fr

décembre 2019

