

REPUBLIQUE FRANCAISE
**DEPARTEMENT
DU JURA**

Le Président certifie que la
convocation a été affichée le :

4 juillet 2025

et qu'elle a été faite le

4 juillet 2025

Que le nombre des membres en
exercice est de : 48

Présents : 32

Absents suppléés : 1

Absents excusés : 15

Exécution des articles L.5212-1 à
L.5212-34 du Code Général des
Collectivités Territoriales

Délibération n°

DCC2025_07_136

Objet :

Avis sur le projet de plan de
mobilité simplifié (PDMS) du
Territoire Loue Lison

**COMMUNAUTE DE COMMUNES DE JURA NORD
1 chemin du Tissage – 39700 DAMPIERRE**
EXTRAIT
***Du registre des Délibérations du Conseil Communautaire
Séance du Jeudi 10 juillet 2025***

Conseillers communautaires en exercice : 48

L'an deux mil vingt-cinq, le 10 juillet

Le Conseil Communautaire de JURA NORD s'est réuni à la salle
des fêtes à Gendrey après convocation légale, sous la présidence
de Monsieur le Président, Gérome FASSET.

Présents : Brans : M. Michael PERES **Dammartin Marpain** : M.
Antony BOURCET **Dampierre** : M. Alain GOUNAND, M. Anthony
FALCONNET **Evans** : M. François GRESET, M. Emmanuel
BARBERET **Fraisans** : M. Sébastien HENGY, M. Dominique JOLY,
Mme Sophie NIALON **Gendrey** : M. Gilbert TSCHAIKE **La Barre** :
M. Philippe GIMBERT **La Bretenière** : Mme Isabelle GUILLOT
Louvatange : M. Gérome FASSET **Montmirey-la-Ville** : M.
Eric PERTUS **Montmirey-le-Château** : M. Martin DAUNE
Mutigney : M. Eric DRUOT **Offlanges** : M. Jean-Claude
THABARD **Orchamps** : M. Olivier DEMANDRE, Mme Michèle
BOUCARD **Our** : M. Segundo ALFONSO **Pagney** : M. Michel
GANET **Plumont** : M. Christophe PERRET **Ranchot** : Mme
Séverine MARANO, M. Gérard ROBERT **Rans** : M. Raphaël
TEMPESTA **Romain** : Mme Aurélie CHANCENOTTE **Rouffange** :
Mme Marie-Hélène VACHET **Salans** : M. Yves COINCENOT
Saligney : M. Gilbert LAVRY **Sermange** : M. Michel BENESSIANO
Serre les Moulières : M. Claude TERON **Vitreux** : M. Alain
GOMOT

Suppléés : Thervay : M. Alain CHAMPONNOIS

Absents excusés : Courtefontaine : M. Jean-Noël ARNOULD
Dampierre : Mme Laure VALENTIN, Mme Nathalie HONORIO,
Mme Valérie BENDERITTER **Etrepigny** : M. Laurent CHENU
Fraisans : M. Hubert BACOT, Mme Marie-Anne LONGY
Monteplain : M. Luc BEJEAN **Orchamps** : M. Régis CHOPIN, M.
Nicolas JOLY, Mme Lucette NAEGELLEN **Ougney** : M. Cédric
IVANES **Rans** : M. Jean-Louis MORLIER **Salans** : M. Philippe
SMAGGHE **Taxenne** : M. Ludovic DUVERNOIS

Secrétaire de séance : M. Alain CHAMPONNOIS

Procurations de vote :

Mandants : Mme Laure VALENTIN (DAMPIERRE), M. Hubert
BACOT (FRAISANS), Mme Marie-Anne LONGY (FRAISANS), Mme
Lucette NAEGELLEN (ORCHAMPS), M. Jean-Louis MORLIER
(RANS), M. Philippe SMAGGHE (SALANS), M. Ludovic
DUVERNOIS (TAXENNE)

Mandataires : Mme Séverine MARANO (RANCHOT), M. Sébastien
HENGY (FRAISANS), Mme Sophie NIALON (FRAISANS), M.
Olivier DEMANDRE (ORCHAMPS), M. Raphaël TAMPESTA
(RANS), M. Yves COINCENOT (SALANS), M. Gérome FASSET
(LOUVATANGE)

Le quorum étant atteint, le Président ouvre la séance à 19h10 et le
Conseil Communautaire a pu délibérer valablement.

AVIS SUR LE PROJET DE PLAN DE MOBILITE SIMPLIFIE (PDMS) DU TERRITOIRE LOUE LISON

Le projet de Plan de Mobilité Simplifié (PDMs) du territoire voisin Loue Lison a été arrêté par délibération du Conseil Communautaire en date du 15 avril 2025.

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.

Le projet de PDMs Loue-Lison s'inscrit dans le prolongement de la prise de compétence mobilité par la Communauté de Communes Loue Lison en mars 2021, et s'articule avec les objectifs fixés par son PCAET. Lancé en janvier 2022, le PDMs est le fruit d'un travail de concertation mené avec l'ensemble des acteurs du territoire.

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.

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

COMMUNIQUER

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

INCITER LES COMMUNES

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

ANTICIPER LES BESOINS FUTURS

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

Le projet de Plan de Mobilité Simplifié (PDMs) est joint en annexe séparée (annexe 1).
cf. Vision synthétique du plan d'actions et de sa mise en œuvre, pages 177 et suivantes.

Conformément à l'article L1214-36-1 du Code des transports, à l'unanimité, le Conseil Communautaire émet un avis favorable sur ce projet arrêté dans un délai de trois mois.

Pour extrait conforme,
Le Président,
Gérome FASSENET

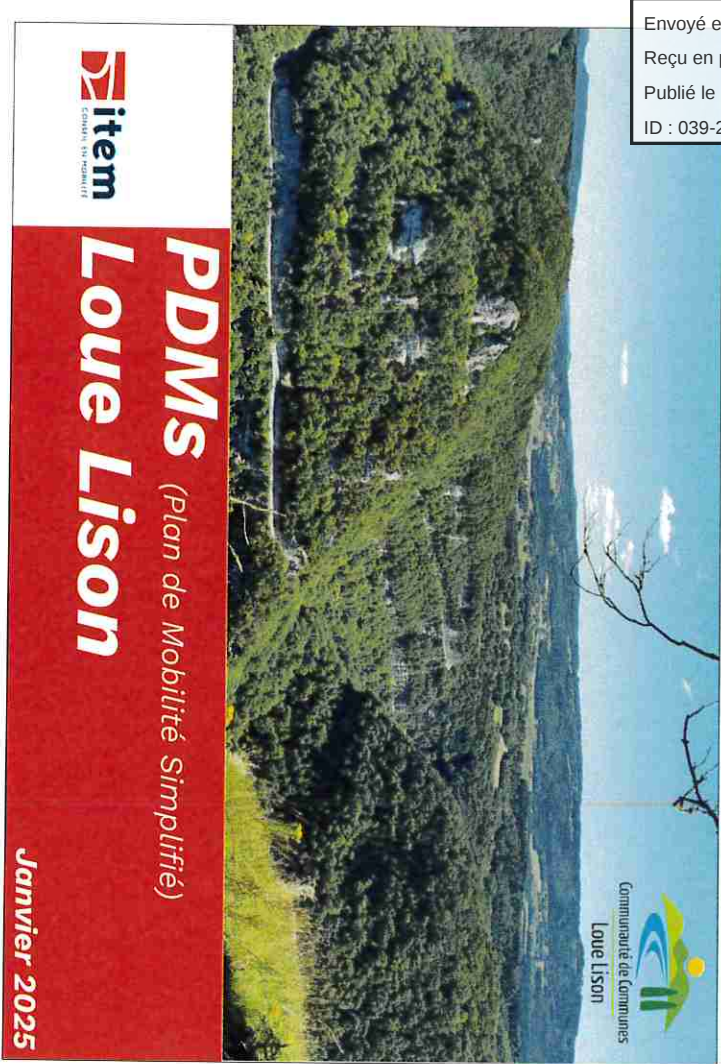
Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 40

Contre : 0

Abstention : 0





Sommaire		Communauté de Communes Loue Lison
Sommaire		2
Le PDMS, c'est quoi ? Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité Les liens entre les différents documents de planification Les objectifs du PDMS de la CCLL L'appui des outils de concertation		6 7 8 9 10
PARTIE A - Le diagnostic		15
1. Structuration du territoire et pratiques de déplacements		16
1.1 Le contexte territorial Une intercommunalité multi-pôle Le profil démographique L'organisation du territoire L'attractivité touristique		17 18 20 22 24
1.2 Les pratiques de déplacement La mobilité en France - données de référence Organisation des types d'usages touristiques Organisation des types des usages Les pratiques de déplacements des habitants Bilan : enjeux spécifiques en matière de mobilité sur la CCLL		25 27 27 28 29 29
2. Les offres de mobilité et la réponse aux besoins		43
2.1 Le réseau vélos et la circulation La gestion du réseau vélos L'écotourisme		44 45 47
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison		2

Sommaire		Communauté de Communes Loue Lison
2.2 Le stationnement	48	
Les stationnements réservés à Domicile & Covoiturage	49	
Les conditions de stationnement à l'usage d'un territoire rural	50	
2.3 Les infrastructures collectives et intermodalité	51	
Organisation de l'offre de TC	52	
L'offre au départ des gares	53	
L'offre scolaire	59	
La perception des TC	61	
2.4 Les modes actifs	64	
L'organisation du territoire avec des pistes cyclables	67	
Les aménagements sur les CCL pour une offre cyclable	69	
Les services autour du vélo	74	
La perception des modes actifs	79	
2.5 Les nouvelles mobilités et la mobilité solidaire	82	
Un premier pas pour favoriser une offre résidentielle pour automobile	83	
Des aménagements pour favoriser la cohabitation des CCL	86	
Des réalités possibles pour la cohabitation avec la mobilité solidaire	85	
Une ambition de offre de transport solidaire à l'usage	96	
3. Les enjeux pour la suite de la mission	87	
3.1 Les potentialités de développement de la pratique cyclable	88	
3.2 Les attentes et les enjeux évoqués par les élus et les répondants	94	
4. Conclusion	98	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison		3

Sommaire		Communauté de Communes Loue Lison
PARTIE B - La stratégie		100
1. Organisation de la démarche		101
1.1 Du diagnostic au plan d'actions	102	
1.2 Les indicateurs identifiés lors du premier atelier de travail	103	
1.3 Sonage du panel d'élus 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 retenues par 75 % des groupes lors de l'atelier n°2	107	
1.6 Les pistes d'actions retenues par 50 % des groupes lors de l'atelier n°2	108	
1.7 Les pistes d'actions retenues 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	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison		4

Sommaire

PARTIE C – Le plan d'actions

Axe 1 : AGIR SUR L'OFFRE DE TC

Action 1 : Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services
126

Axe 2 : LUTTER CONTRE L'AUTOSOLISME

Action 3 : Renforcer le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire
137

Axe 3 : COORDONNER

Action 5 : Identifier et aménager des points de rencontre mobile permettant d'apporter/collecter les offres de mobilité
148

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
152

Action 7 : Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'économie de mobilité à destination de leurs salariés
153

Axe 5 : INCITER LES COMMUNES

Action 9 : Développer la participation et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux
163

Axe 6 : ANTICIPER LES BESOINS FUTURS

Action 10 : Favoriser le travail, les services et/ou l'urgence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'habitat de la CCLL
169

Action 11 : En lien avec l'Agence d'Énergie et Développement, le réseau d'ÉVÉ accessible au public sur le territoire
172

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

Synthèse des aides liées à la mobilité
177

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison
180

Le PDMS c'est quoi ?

Le Plan de Mobilité Simplifié (PDMS) est un document qui définit 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 stratégie 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 dotée 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

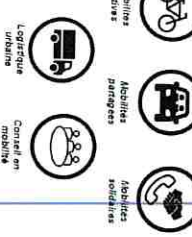
Le PDMS n'a pas de caractère obligatoire. Il s'agit d'une liberté d'action offerte aux acteurs du territoire. La volonté locale d'adopter et de mettre en œuvre le plan de mobilité est un élément clé de la réussite de la démarche. L'AOM locale devient l'acteur légitime pour l'organisation des services de mobilité à l'intérieur de son territoire de façon à améliorer les conditions de déplacement, les habitants tout en valorisant et développant les modes de déplacements alternatifs à l'automobile et en limitant sa dépendance.

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

- Démarche volontaire
- Souplesse : modalités à adapter et processus d'adaptation peu stricts
- Indépendant juridiquement : pas de lien juridique avec d'autres plans ou documents d'urbanisme
- Mutuelisable : le contenu du plan peut être partagé avec d'autres documents et se traduire dans différents documents abordant la mobilité (schéma de mobilité, PCAE...)
- Adapté au territoire : il reflète les enjeux et les actions en faveur des mobilités existantes et à venir sur un territoire précis
- Partenarial : il s'agit de rassembler acteurs publics, privés et usagers de la société civile concernés par son élaboration
- Participatif : il inclut la participation d'un large public mais sans enquête publique obligatoire

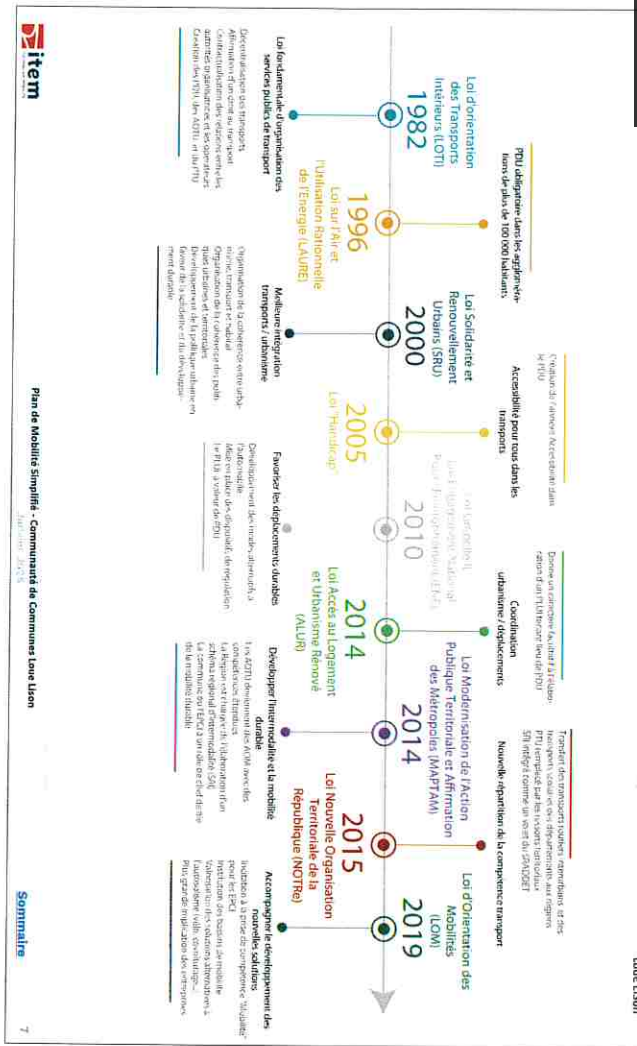
Le cadre juridique du plan de mobilité simplifié impose une étude importante aux AOM pour l'adapter aux besoins, aux enjeux, aux moyens et au territoire. Les PDMS de la CCLL se doivent de trouver un programme et d'orienter les réponses adaptées au territoire.

Compétences non prises par la CCLL

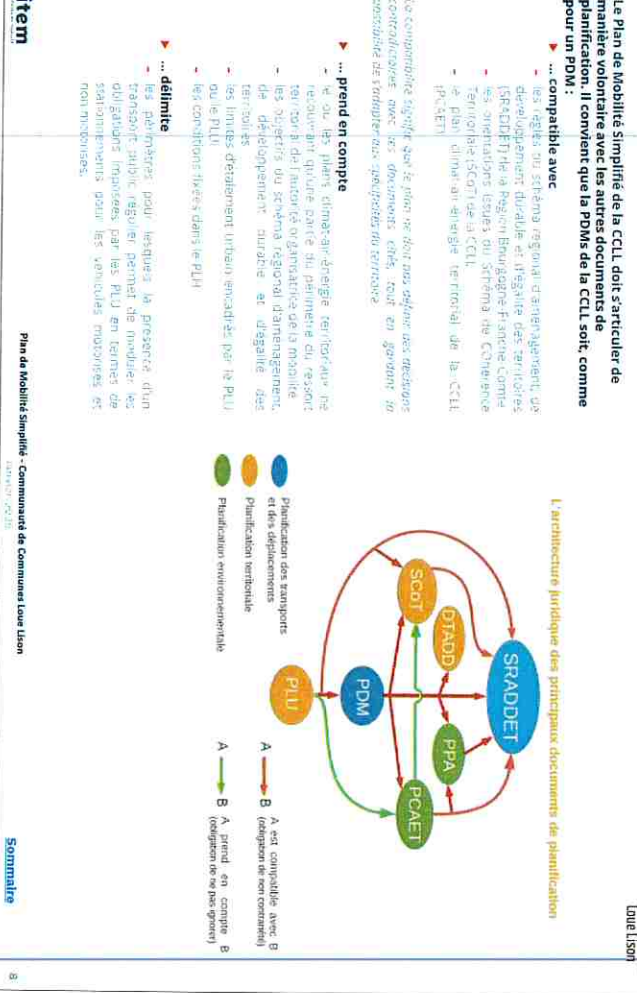


Les obligations du PDMS :
1/ Le plan arrêté doit être soumis pour avis aux personnes publiques associées (commune, département, région, AOM limitrophe...)
2/ Le comité des partenaires de l'AOM doit être consulté sur le projet de document
3/ D'autres organismes peuvent être consultés sur le projet s'ils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

Évolutions législatives sur la gouvernance organisation de la mobilité



Les liens entre les différents documents de planification



documents de planification de la CCLL



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**
 - Développer la politique et l'entretien de la mobilité au sein de la CCLL qui a été mise en place depuis
- **Elaborer un Plan de Mobilité Rural**
 - Depuis la loi 2017 les Plans de Mobilité Rural ont été remplacés au sein des CC pour être un PDMs, donc la rédaction du PDMs répond de facto à cette action.
- **Diminuer l'empreinte carbone des professionnels par la mise en œuvre de Plans de Déplacements Inter-Entreprises**
- **Répondre aux enjeux de mobilité « motorisée » sur le territoire**
 - Action qui est en lien avec avec l'entretien de la mobilité, donc la rédaction du PDMs répond de facto à cette action.
- **Répondre aux enjeux de mobilité « douce » sur le territoire**
 - Action qui est en lien avec avec l'entretien de la mobilité, donc la rédaction du PDMs répond de facto à cette action.

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 bisonnime que ce soit :
 - Par les infrastructures routières et ferroviaires
 - Par les flux en direction / depuis l'agglomération bisonnime
 - 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 courts trajets : Des transports collectifs sur les grands axes en utilisant les gares / Du vélo pour les courts trajets dans les zones de fort densité rurale

Les objectifs du PDMS de la CCLL



L'élaboration est structurée en 4 parties. La zone de direction 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 adaptés aux spécificités et besoins locaux :
 - A différentes échelles (Communes vers pôles de proximité, territoire, lien avec l'extérieur) ;
 - En fonction des publics cibles (actifs, capifs, ...).

Partie C - Le plan d'actions

Construire une feuille de route opérationnelle en matière de mobilité

- Traduire 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 diagnostic



Aujourd'hui, la rédaction d'un document de planification des mobilités ne peut être pensée de manière unitaire. Un collectif de professionnels des transports et autres locaux doit être mobilisé afin de ne pas se limiter à l'échelle communale, mais à l'échelle d'un territoire d'étude, pour répondre à une étude partagée de tous.

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

Ces outils ont été mis en place afin de disposer d'une vision large de la mobilité sur le territoire :

- 1. **enquête auprès des communes** pour les mobiliser dans la démarche et de disposer d'une vision affine des pratiques et des besoins ;
- 1. **enquête auprès de la population** pour connaître l'attente, les attentes des habitants de la CCLL.

Des questions sur les pratiques de déplacements, modes, motifs, les attentes, les attentes des habitants, les attentes des habitants de la CCLL.



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

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

4 grandes thématiques ont été abordées :

- Les pratiques de déplacements (véhicule, moyen de transport, etc.)
- La demande et l'offre de transport collectif (ajustement des lignes, horaires, fréquences, etc.)
- Les modes actifs et solutions alternatives (vélo, marche, covoiturage, etc.)
- 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 recueillir :



602 réponses

au questionnaire

2,4% de la population

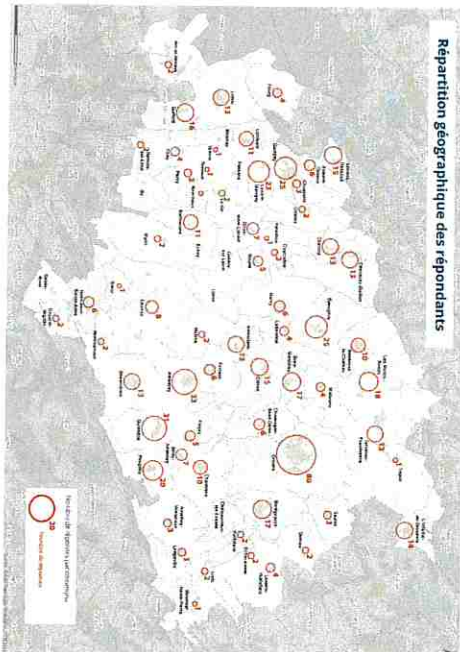
Réparties sur

64 des 72 communes

3 répondants

hors CCLL

(Bessancourt et Bessancourt)



L'apport des outils de concertation

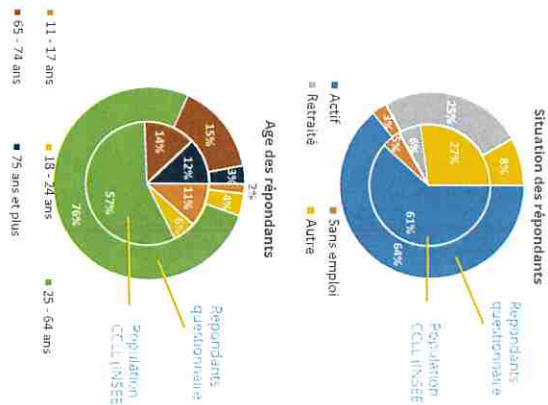
Le profil des répondants à l'enquête :

- ▶ Une surreprésentation des retraités (+15%) offre 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 2,4% de répondants ;
- ▶ Seulement 2,4% de répondants pour la commune d'Alcay-Saints.

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%
Épungney	25	4,2%
Lavans-Quingey	23	3,9%
Reugney	20	3,3%
Les Monts-Bonds	18	3%
Montgesoye	17	2,8%
Scay-Maisières	17	2,8%
Buffard	16	2,6%

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

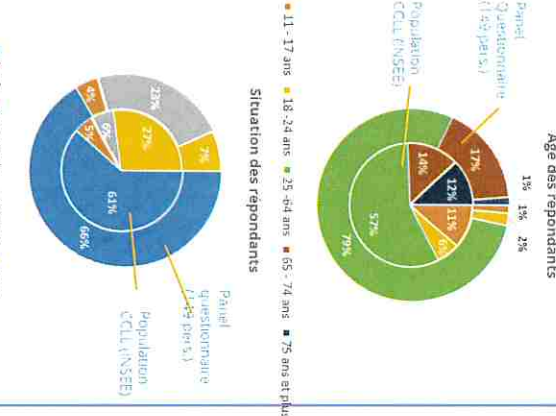
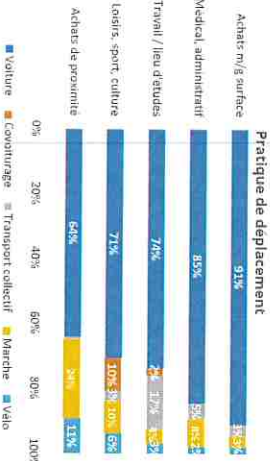


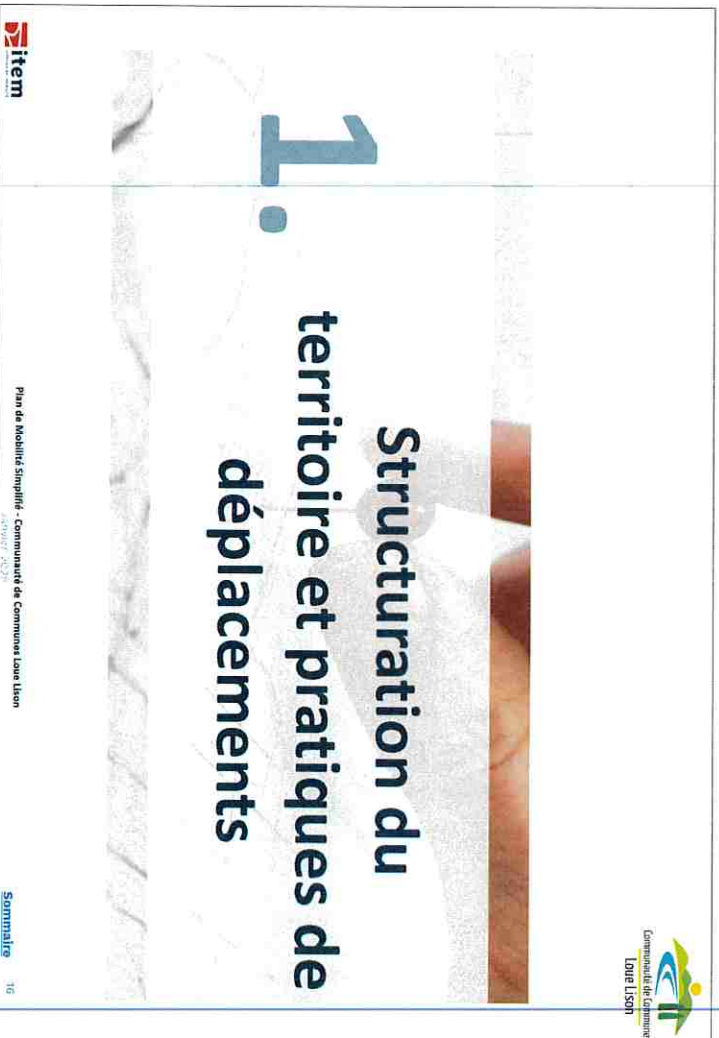
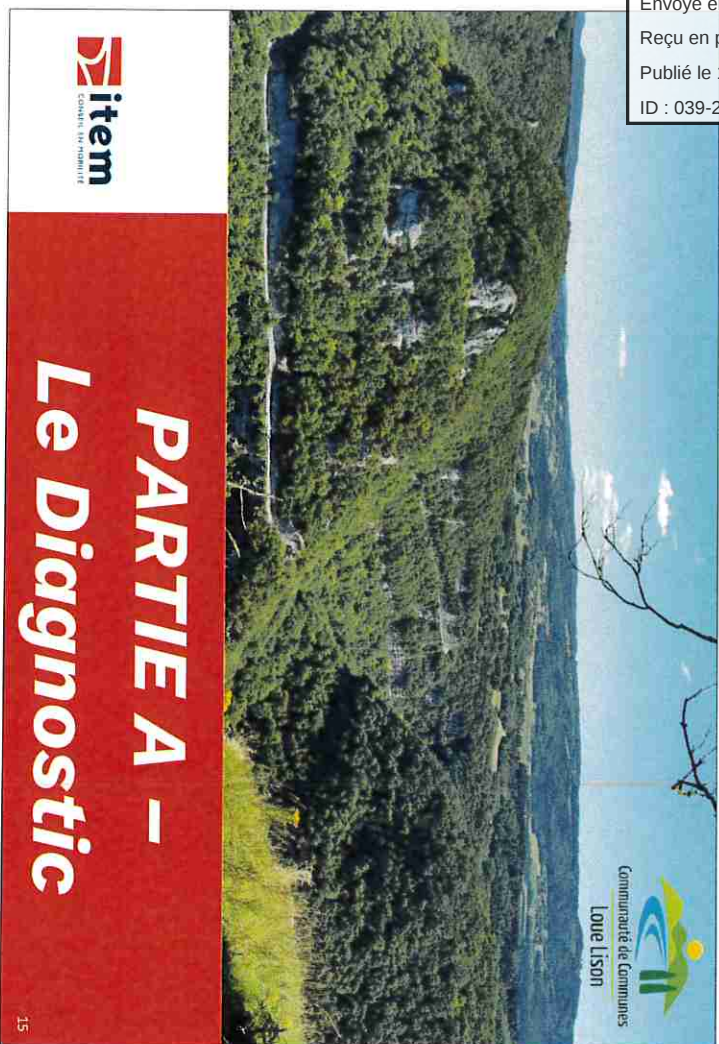
L'apport des outils de concertation

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

- ▶ Afin de co-construire la stratégie de mobilité en participant aux 3 ateliers, 4 pour la stratégie et 1 pour le plan d'action ;
- ▶ 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 (148 personnes) ont répondu sur les 2 sondages exprimés suite aux ateliers, 25 personnes ont exprimé su avis.





Le profil démographique

25 427 habitants

Selon les données annuelles de 2019 de l'INSEE en vigueur au 1^{er} janvier 2023, la CCLL compte 25 427 habitants, correspondant à 47 % de la population du département du Doubs. La commune d'Ornans, avec 4 423 habitants, son 17,20 % de la population du territoire.

Trois axes forts de population identifiés :

- Entre Ornans et Moutier-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 intense 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 des +1,2 %, aujourd'hui ce rythme se stabilise à 0,20 % entre 2013 et 2019. L'augmentation de la population du territoire a été limitée.

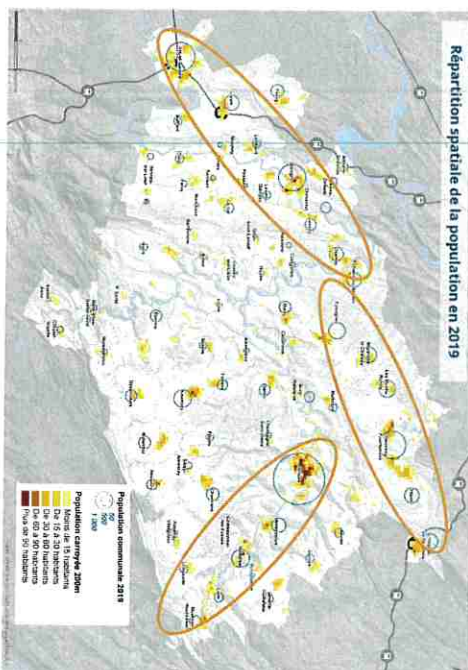
Ce rythme varie beaucoup entre les communes. Les plus fortes croissances sont observées dans les communes de moins de 100 habitants. Ainsi par exemple, les communes de Saint-Amand, 5,1 km², ont connu une croissance de 10,5 % dans les communes situées entre le pôle de Quingey et celui de la vallée de la Loue et de l'Isère, 2,8 % à Breuille, 2 % à Saint-Martin.

Données démographiques (INSEE 2019)	
Population permanente	25 427 hab.
Commune la plus peuplée	Ornans : 4 423 hab.
Evolution démographique (2013-2019)	CCLL : + 0,4 %/an Département : + 0,35 %/an Région : 0,08 %/an
Densité de population	CCLL : 381 hab/km ² Département : 138 hab/km ² Région : 55,7 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

Répartition spatiale de la population en 2019



Les 10 communes les plus peuplées

Ornans	4 423
Arc-et-Senans	1 819
Tarcey-Fouclerans	1 824
Quingey	1 441
Vallières	735
Amancey	704
Les Monts-Ronds	652
Épauval	584
L'Hôpital-de-Grisbols	592
Montredon-Château	586

Les 5 communes les moins peuplées

Châteauvieux-les-Fossés	11
Saraz	15
Saint-Anne	17
Berthierans	19
Goux-sous-Landet	44
Brières	67
Cedemine	69
Cusey-sur-Lison	70
Mesmay	71
Samson	74

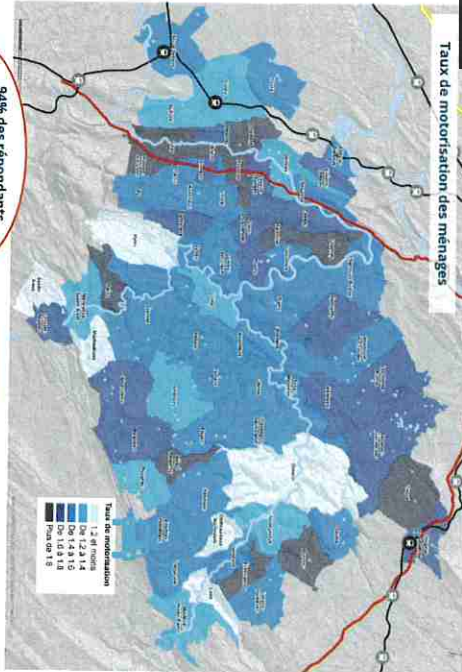
Une forte disparité en termes de population entre les communes, une caractéristique des territoires ruraux.



profil démographique une motorisation importante des ménages



Taux de motorisation des ménages



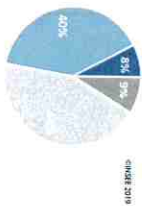
1,46 véhicule par ménage

Le taux de motorisation démontre le nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par un ménage. Il est de 1,46 à l'échelle de la CCCL, un taux inférieur à celui observé sur la CC Portes du Haut-Doubs (1,59) 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 CCCL 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 Lône avec un taux situé à 2 à Bieres, Palantine, Bernes-sous-Lône, Chay, Charnay.

Part des ménages possédant



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

CCCL	Taux de motorisation
CCCL	1,46
CCPD	1,49
GBM	1,14

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Lône Lison

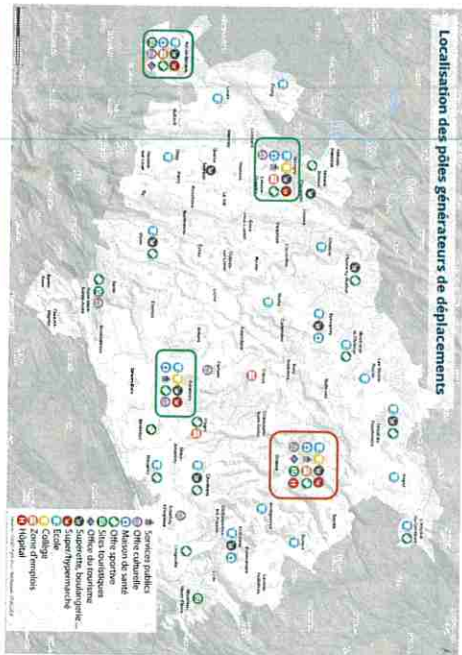
[Sommaire](#)

21

L'organisation du territoire une concentration des services située dans 4 pôles



Localisation des pôles générateurs de déplacements



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

La diffusion des pôles générateurs confirme cette multipolarité avec :

1 pôle structurant :
Orienté, la commune proposant une offre complète de services

3 pôles intermédiaires :
Amancey, Arc-et-Senans et Quingey proposant une offre de services moins complète et plus limitée

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.

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



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Lône Lison

[Sommaire](#)

22

Attractivité touristique

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 : 5 hôtels à Ornans : 1 à Moutier-Haute-Pierre et 1 à Lods ;
- ▶ Dans la basse vallée de la Loue avec 4 établissements : 2 à Arc-et-Senans, 1 à Chercey-Bulhon et 1 à Quingey ;
- ▶ En dehors de la vallée de la Loue deux établissements situés à Arancsey et Mison.

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, Moutier-Haute-Pierre, Villians et Lods) ;
- ▶ 2 dans la vallée Basse (Arc-et-Senans, Quingey) ;
- ▶ Dans la vallée du Lison à Nans-sous-Sainte-Anne (26,2 %), Sarah (34,5 %) ;
- ▶ Dans d'autres communes riveraines : que Ecey (45,8 % et Veermy (42,7 %).



7,8 % des résidences secondaires sur la CCL

Des parts de logements secondaires observées

- ▶ Dans la Haute-Vallée de la Loue à Chénalvièvettes-Fosses (13,6 % Lods (25,9 %), Moutier-Haute-Pierre (24,9 %),
- ▶ Dans la vallée du Lison à Nans-sous-Sainte-Anne (26,2 %), Sarah (34,5 %) ;
- ▶ Dans d'autres communes riveraines : que Ecey (45,8 % et Veermy (42,7 %).

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'activer 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 axes de priorités autour des différentes polarités doivent être déterminées afin d'offrir des stratégies de déplacements adaptées aux besoins de la population.

mobilité en France – données de cadrage

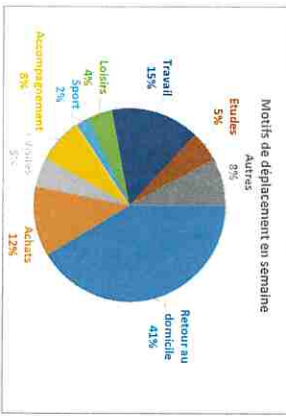


La CCLL étant dans l'aire d'attraction du Grand Besançon Métropole (métropole de 196 278 habitants), les résultats ont retracé les pratiques de mobilité dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 habitants. Ces résultats sont issus de l'enquête Mobilité des Personnes de 2019 (SPEX, INSEE 2019).

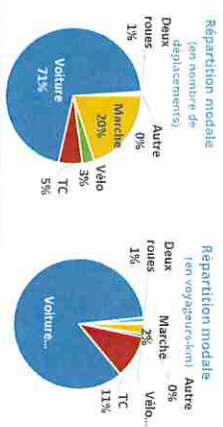
Données globales dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 hab.

- ▶ 3,1 : nombre de déplacements par personne et par jour
- ▶ 15,5 % : taux d'immobilité (un jour ne s'accompagne pas d'un déplacement) par semaine
- ▶ 16,5 km : distance moyenne d'un déplacement
- ▶ 8,8 km : distance moyenne d'un déplacement à 25 % fait
- ▶ 18 min : durée moyenne d'un déplacement à 25 % fait
- ▶ 10 min : durée moyenne d'un déplacement à 25 % fait

Motifs de déplacement (moyenne nationale)



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



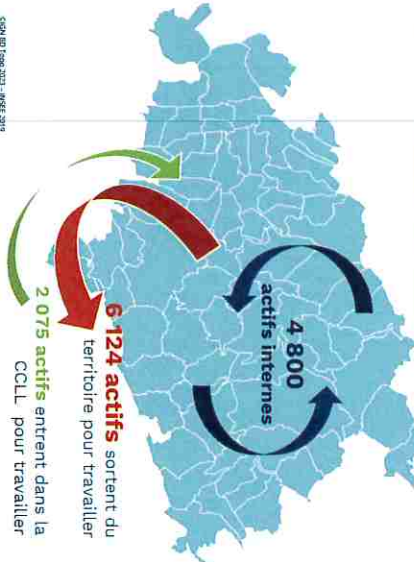
Équipement et usage du vélo (données nationales)



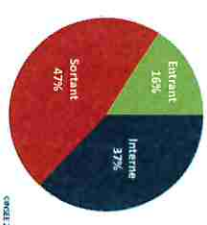
Organisation des trajets domicile travail

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 10 523 actifs, dont 5 973 sont des actifs résidents sur le territoire. Un indice de concentration de l'emploi de 0,55 (territoire 7,4 sur 10) indique qu'une part des actifs est contrainte de trouver un emploi en dehors de la CCLL.

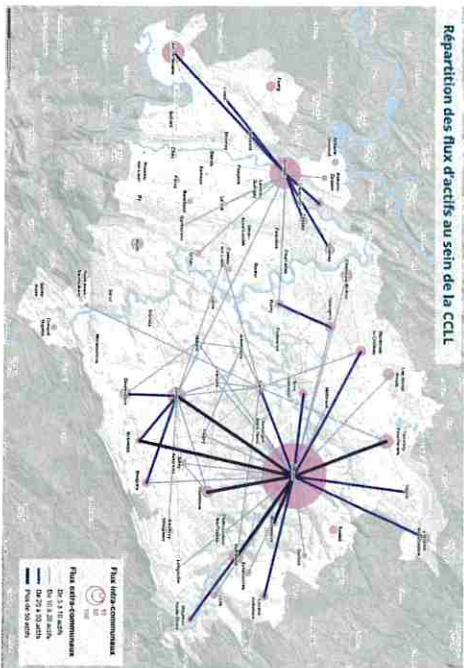
Territoire	Flux interne	Flux sortant	Flux entrant
CCM	65 %	10 %	25 %
CCMHD	43 %	39 %	18 %
CCLL	37 %	47 %	16 %

Organisation des trajets domicile travail

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



Répartition des flux d'actifs au sein de la CCLL



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-communautaires représentent 44 % des actifs internes et 19 % des actifs du territoire (internes + external).

Flux intra-communautaires des pôles	Nombre de flux
Ornans	902
Quingey	263
Arc-et-Senans	140
Amancey	92
Tarcey-sous-Fougeray	65

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

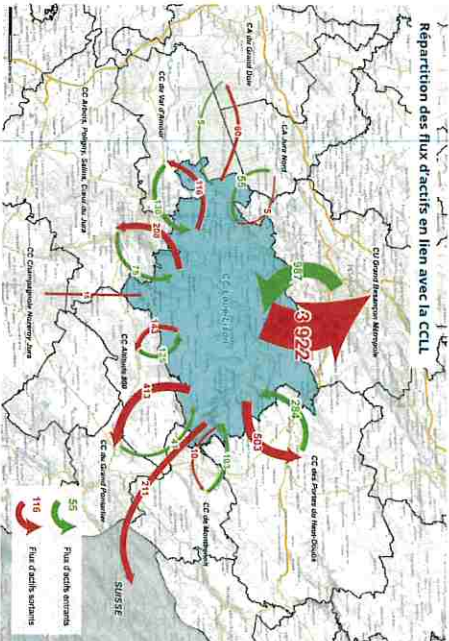
- 902 actifs travaillent et habitent à Ornans soit 18% des actifs internes ou 43% des flux internes intra-communautaires.
- 753 actifs vont y travailler représentant 28% des flux internes inter-communautaires.

Organisation des trajets domicile travail

des flux d'actifs en lien direct avec GBM



Répartition des flux d'actifs en lien avec la CCLL



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

64 % des actifs qui sortent du territoire pour travailler ont pour destination le GBM (soit 3 942 actifs, dont 2 700 à Besançon).

En termes d'origines de flux d'actifs :

- 48 % des actifs qui entrent dans le territoire pour travailler ont pour origine le Grand Besançon Métropole (dont 397 actifs).
- 14 % d'entre eux viennent de la CC des Portes du Haut-Doubs (1501-234 actifs).

A l'inverse, 36 % des actifs qui entrent pour travailler sur le territoire ont un emploi à Ornans (soit 902 actifs).

10 premières destinations des actifs de la CCLL	Flux
Besançon	2 706
Pontarlier	342
Vaudonnet	232
Mamirolle	197
Saignes	191
Dammars-sur-Crêt	108
Saint-Vit	96
Eclains	91
Levier	89
Eclains-Valentin	85

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

Organisation des trajets domicile travail

Flux d'actifs en direction de la Suisse



Une part non négligeable de frontaliers malgré la distance :

Le nombre de travailleurs Suisses dans le département du Doubs s'élève à 10 %. Avec l'augmentation du prix de l'immobilier sur les bords du Jura, les Suisses frontaliers (notamment à l'étranger) s'installent de plus en plus de l'autre côté de la frontière. Une distance de 55 km avec la frontière (Gougenot) 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	Chartans	5,1
Vuillafans	15,5	Lavans-Vuillafans	5,1
Éternoz	15,3	Longeville	5,1
Amathay-Vesigneux	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	Saulx	5
L'Hôpital-du-Grosbois	10	Lombard	4,9
Fertans	9,4	Montmoux	4,8
Mourthier-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 des territoires voisins (département et région).

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

- ▶ La pratique des modes actifs demeure faible (8,4 % pour la marche à pied et 1 % pour le vélo).
- ▶ L'utilisation des transports en commun est faible (7,4 % pour la navette pour un territoire où la distance entre pôles est importante).

Un réflex automobile même sur de courtes distances

À l'échelle intra-communale, la voiture reste le moyen de transport utilisé à hauteur de 87 %.

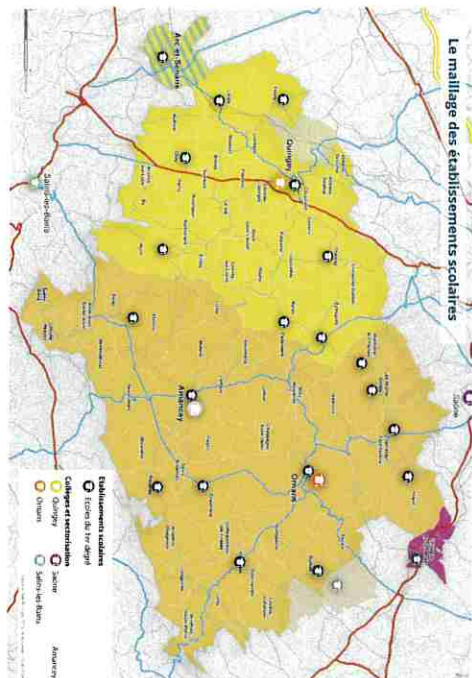
Les modes actifs sont également plus présents pour des trajets courts :

- ▶ 31 % pour la marche à pied et 2 % pour le vélo pour le trajet cyclable.
- ▶ Quant aux transports collectifs, leur utilisation est nulle (disponibilité effective de transport en commun limitée à l'échelle communale).
- ▶ Des pratiques modales similaires au territoire de la C.P.H.D.

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

Organisation des trajets des scolaires

territoire bien pourvu en établissements scolaires



Aucun lycée n'est présent sur le territoire. Les élèves sont donc majoritairement dans des établissements situés à Besançon.

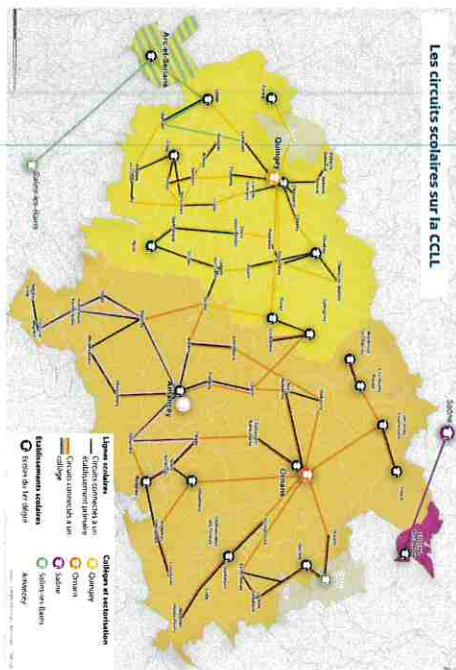
Un maillage scolaire structuré sur le territoire de la façon suivante :

- 21 communes disposent d'au moins une école élémentaire et/ou primaire.
- Quatre collèges, dont 2 qui maitient en quasi totalité le territoire :
 - 1 collège privé sœur Claire à Amancey
 - 1 collège public Frère Gabriel 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-en-Surire, tous les collèges se répartissent sur le territoire.

Organisation des trajets des scolaires

les circuits bien pourvus en lignes scolaires



Les circuits scolaires sont assurés par le réseau de transport interurbain, géré par la Communauté de Communes Loue Lison. Ils permettent de transporter les élèves vers leur établissement scolaire.

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

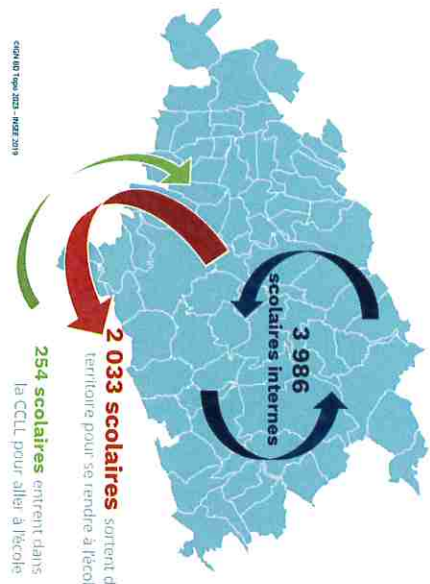
La bonne répartition de l'offre scolaire limite les grands déplacements et permet pour le plus grand nombre une mobilité de proximité.

A l'inverse la situation sur la CCLL est moins avérée pour les lycées et l'enseignement supérieur, les étudiants sont obligés de se rendre dans les villes de rang supérieur (Besançon, Portier, Dole...) et donc d'augmenter les distances de déplacement.

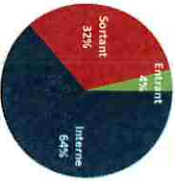
Les déplacements scolaires constituent un élément important de l'organisation de la mobilité sur le territoire. Sans être motorisés, ils dépendent directement de l'offre de mobilité en TC, des lignes scolaires et des modes doux présents sur le territoire.

Organisation des trajets des scolaires 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



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

- ▶ 39 % des scolaires de la CCLL résident sur le territoire
- ▶ 34 % sortent du territoire pour étudier
- ▶ 30 % qui étudient au sein de leur commune de résidence

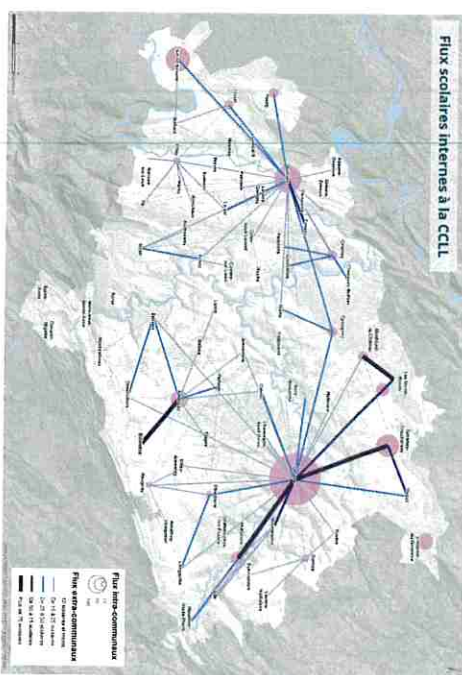
2 033 scolaires sortent du territoire pour étudier. La nécessité de sortir du territoire pour se rendre sur son lieu de secteur met un facteur explicatif de ces flux.

Seuls 254 scolaires entrent sur la CCLL pour étudier

- ▶ à titre de comparaison : la répartition des flux d'actifs des territoires voisins :
- ▶ GBM : 55 % de flux internes, 10 % de sortants et 35 % d'entrants
- ▶ CCPOD : 43 % de flux internes, 39 % de sortants et 18 % d'entrants

Organisation des trajets des scolaires des flux scolaires intercommunaux non négligeables

Flux scolaires internes à la CCLL

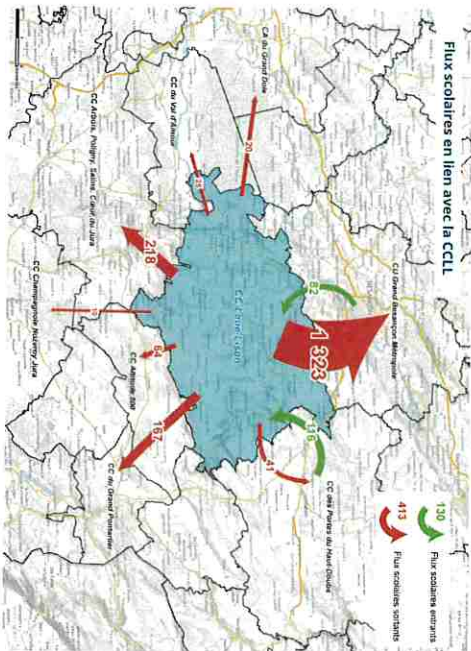


45 % des scolaires, internes à la CCLL, étudient sur leur commune de résidence : 789 scolaires

- ▶ Dont notamment, 645 scolaires à Chénans, 299 à Quingey, 176 à Arc-et-Senans

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

- ▶ Orans, 679 déplacements de scolaires, soit 31 % des flux intercommunaux ;
- ▶ Quingey, 299 déplacements de scolaires, soit 17 % des flux intercommunaux ;
- ▶ Amancey, 176 déplacements de scolaires, soit 11 % des flux intercommunaux ;



Une prédominance des flux en lien avec GBM

65 % des scolaires sortants de la CCLL vont en direction GBM soit 1 323 scolaires, dont 38 % en direction de Besançon.

Dans une moindre mesure, le 22 d'argent voit la CC Cœur du Jura avec 218 scolaires puis CC du Grand Pontarlier avec 167 scolaires.

La CC des Parres du Haut-Pondu envoie 116 scolaires en direction de la CCLL et GBM, 32 enfants sont scolarisés avec les autres territoires limitrophes sont scolarisés.

Les pratiques de déplacements des habitants



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 Ormans 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 :

De manière plus secondaire **Amancey et Quingey**

Deux logiques de déplacement identifiées

- ▼ Besançon pour les déplacements extérieurs (21% du total des déplacements)
▼ Plus d'un tiers (33%) à Quingey (24) pour les déplacements internes à la CCL.

Principales destinations par motif énoncées lors de l'enquête population



Achats de base



Médical



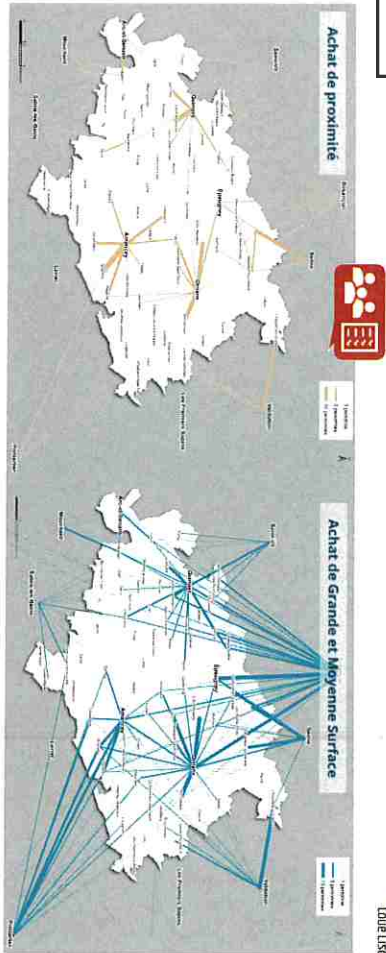
Grande surface



Loisirs / Sport

- Besançon
- Ornans
- Amancey, Pontarlier, Quingey
- Besançon
- Ornans
- Amancey, Pontarlier, Quingey

Pratiques de déplacements des habitants des bassins de vie pour les achats de proximité et en grande et moyenne surface



Des distances limitées pour les achats de proximité :

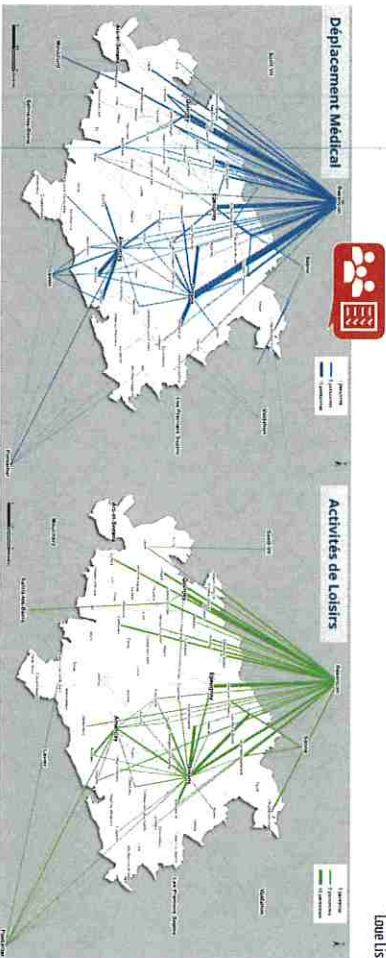
Amancey (19%), Quingey (17%) et Ornans (21 %) constituent un tissu de commerces et services du proximité intéressant et permet donc de limiter les distances de déplacements des habitants.

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

Si à l'échelle intercommunale, Amancey (18%), Quingey (14%) et Ornans (17%) sont toujours des destinations privilégiées, d'autres logiques se dessinent pour ce motif. Besançon (22%), Saignes (10%), Valentin (5%) et Pontarlier (9%) sont également cibles. Ces déplacements peuvent s'organiser en fonction du lieu de travail.



Les pratiques de déplacements des habitants des bassins de vie pour la santé et les loisirs



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

Besançon (18%), Ornans (19%) et Amancey (10%) sont les principales destinations cibles. Pontarlier (4%) et Quingey (5%) apparaissent comme des secteurs secondaires.

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



pratiques de déplacements des habitants

des utilisés dans leurs trajets selon les motifs de déplacements



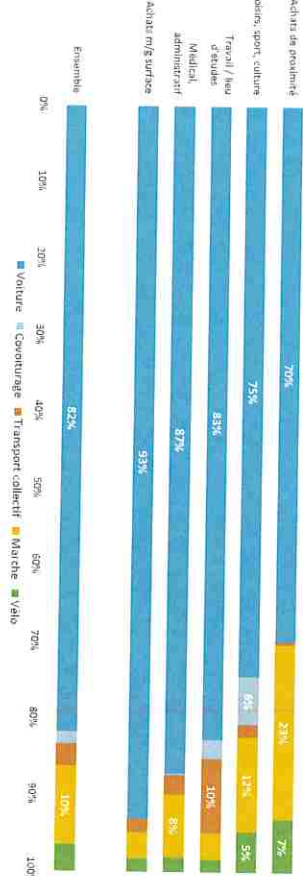
Il a été demandé aux répondants du questionnaire de préciser leurs modes de déplacement en fonction de différents motifs.

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

Sur des arrivés de proximité, le maillage des commerces au sein des communes limite le recours à l'automobile (70 % au profit de la marche (23 %), vélo (17 %). Néanmoins, pour les déplacements liés aux loisirs/sport et culture, la présence d'équipements permet un recours intéressant aux modes actifs (marche 31 %, vélo 15 %).

Le secteur au couloirage (5 %) concerne essentiellement le motif Loisirs, sport et culture. Les déplacements liés aux déplacements professionnels d'élites, à la santé et l'administratif ainsi qu'aux achats en grand surface sont les motifs où l'automobile reste prépondérant (73 %).

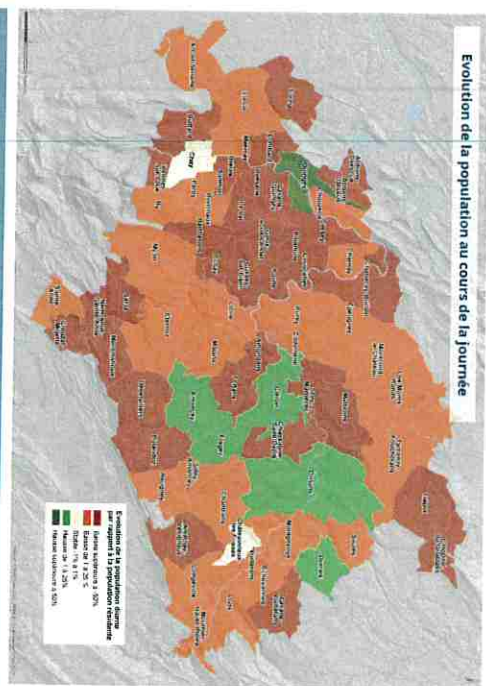
Parts modales selon les motifs déclarés par les répondants



Bilan démographique en période diurne sur la CCL



Evolution de la population au cours de la journée



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 et les actifs (flux entrants et sortants) et de connaître les flux entrants et sortants pendant la journée.

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

En cumulant les différents flux et de scolaires, la perte de population diurne sur la CCL représente 23 % de la population totale. Certaines communes perdent la quasi-totalité de leur population comme Saraz, Palandrie et Goux-sous-Landet.

A l'inverse, 6 communes voient leur population augmenter en journée : Quingey (+55 %), Durnes (+42 %), Amancey (+35 %), Cléron (+32 %), Dyrans (+25 %) et Flagey (+5 %).



Communauté de Communes
Loire Lison



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'identification 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.



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Annexe 2025

Sommaire 43



Communauté de Communes
Loire Lison

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 axes 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 à privilégier sur les axes où une conurbation modale est possible.



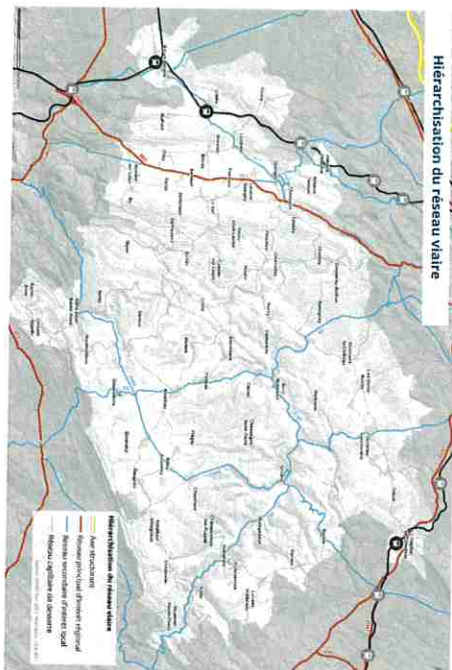
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Annexe 2025

Sommaire 44

Organisation du réseau viaire

Absence de liaison ouest/est structurante



La hiérarchisation du réseau viaire définit les fonctions, attribuées, aux axes, et les logiques de trafic qu'ils véhiculent.

Le réseau viaire est structuré autour de 3 niveaux hiérarchiques

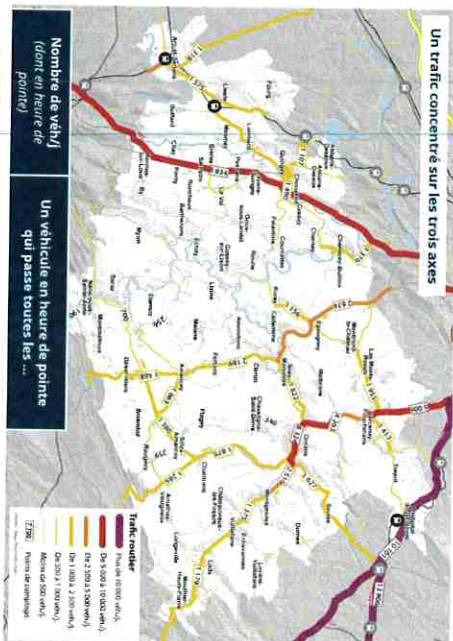
- ▶ Deux axes nationaux permettant la connexion aux pôles externes : La N83 structurante sur la frange ouest du territoire en direction de Besançon (Poissy) ; La N57 au nord-est traversant une seule commune de la CCU en direction de Besançon ou Pontalier.
- ▶ Des axes secondaires (D13, D17, D9, D67) organisés en étoile des principaux pôles (Quingey et Ormans) de la CCU.
- ▶ 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 dessus et en direction d'Ormans et/ou Quingey.

Organisation du réseau viaire

Deux axes de concentration du trafic routier



Nombre de véh/ (donc en heure de pointe)

13 000 (1 560)

8 000 (960)

3 500 (420)

1 500 (180)

Un véhicule en heure de pointe qui passe toutes les ...

2,3 sec

3,8 sec

8,6 sec

20 sec

Des charges de trafic qui coïncident avec la hiérarchisation du réseau viaire : Les flux routiers correspondent à la hiérarchie du réseau et les routes structurantes remplissent leur fonction.

Des flux importants concentrés autour

- ▶ Des deux tangentes, la RN83 et RN57, structurées en étoile autour de Besançon (avec une charge de trafic entre 2 500 et 13 000 véh/h) ;
- ▶ De la D7, entre Sabot et Ormans principalement avec plus de 8 000 véh/h sur Ormans.

Des flux intermédiaires en étoile autour de Quingey et Ormans

Ce réseau secondaire reçoit un trafic compris entre 1 500 et 2 500 véh/h. Par exemple, c'est le cas de la D492 entre Ormans et Salines-les-Bains, de la D9 entre Besançon et Levet, de la D67 entre Ormans et Quingey, de la D17 entre Quingey et Arc-vaux.

En dehors de ces axes, les routes du réseau capillaire accueillent des trafics plus modestes : des flux intermédiaires à 1 500 véh/h jour.

tationnement 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 répondre aux visiteurs de tout le réseau de stationnement à proximité des principaux commerces et services proposés (poste centrale de sortie) dans les zones urbaines.

L'application d'une zone bleue :

- **A Quingy de 9 h à 12 h et de 14 h à 18 h** : les diachnites se jouent (et se font) sur la place de la mairie. A noter que des adultes influents sont également présents.
- **A Oromas de 9 h à 12 h et de 14 h à 19 h** : leur diachnite se joue (et se fait) pour les patrons (l'association des services, Saint-Vernier, Place d'Alsace Lorraine, du Champ de Foire) et d'une durée de 2 h et est pour la rue Pierre Verrier, avec une initiation à 30 minutes.

Quelques problématiques observées ponctuellement lors de la période estivale

des franciscains de saintement qu'évoque sur la place, à l'angle de la rue (Mauricie, Haute Pierre, Lods) du fait de l'étrange et de certaines voies et de l'effluve des
coulées.

- ▼ Moulins-la-Chapelle a pris un air de circulation tout nouveau, grâce au réseau de chemin de fer 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 Lou Lison, l'offre est suffisante pour absorber la demande.



Place Pierre Vernier - Ormans



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 » (nomade, mobile...) traduisant des pratiques architecturales avec du stationnement sur trottoir, piétonniers et automobilistes (véhicule).

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

Les dépendants du
questionnaire de base 1 à 35 se
situent le long du véhicule au du
stationnement privé et 12 se situ
la sorte publique



Stationnement sur accotement - Bolandoz



Parking réglementé sur trottoir - Ormans



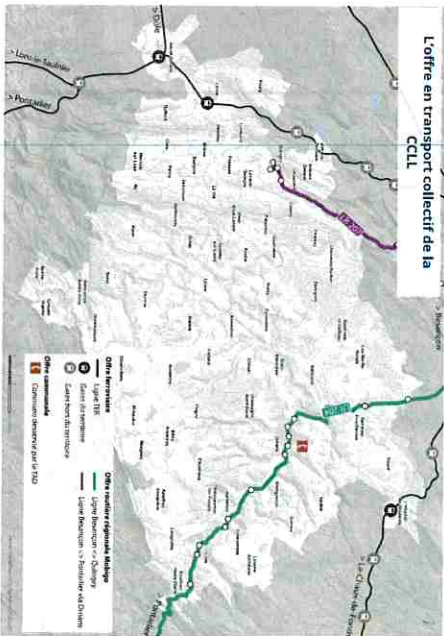
2.3 Les transports collectifs et intermodalité

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

L'offre en transport collectif de la CCLL



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 n'offre d'une situation aux portes de l'agglomération d'Orléans.

Une offre ferroviaire régionale

Grâce aux trois lignes TER avec la ligne St Rambert Beaugency -> Lyon via Lons la ligne Dole -> Pontailler & la ligne des Houlgères Beaugency -> La Chaux-de-Fonds.

Ces trois lignes TER desservent le territoire au niveau de 3 gares situées à Arc-en-Senois, l'Hôpital-du-Froidos et Lons.

Une offre routière régionale

Grâce aux deux lignes Mobigo avec la ligne Beaugency -> Quincy et la ligne Beaugency -> Pontailler via Ormains.

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

Une offre de transport collectif en marge du territoire

Enfin, on dispose que ces lignes relient les communes sur la frontière avec les routes départementales. Seule la ligne Beaugency -> Quincy via Ormains, permet de desservir la CCLL.

Fre au départ des gares

re TER limitée, se situant aux portes du territoire



Une offre répondant partiellement aux besoins des habitants

La ligne d'arrêt se situe à la fin du territoire ou le nombre de services est le plus important. La ligne du Revenant reprend aux heures gaspées. Deux services sur le chemin de la pause matinale permettent de voyager à destination de la ligne Dôle + Pontarlier possède quant à elle l'offre la plus élevée.

La messagerie de la gare à l'hôpital du G. d'Adh'a permet aux agents d'effectuer leurs déplacements domicile-travail (travaux de bureau, L'été est plus importante à destination de Besançon. On note également un primat de services présent tout au long de la journée, proprio aux

La gare de Leval avec un remorque de 12 axes, c'est une offre limitée d'attention pour 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 :

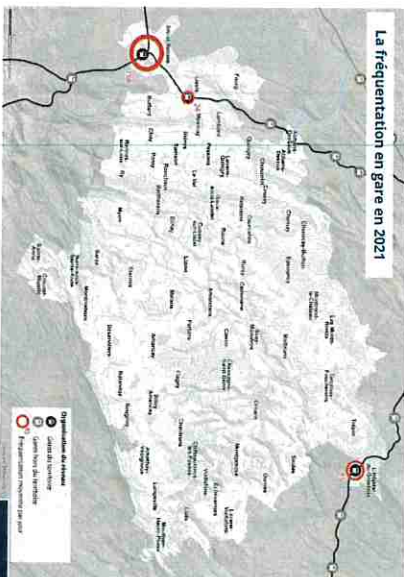
Gare	L'Hôpital-du-Grosbois	Lesail	Arceet-Semans	
Ligne	Ligne des Horlogers	Ligne du Reversmont	Ligne du Reversmont	Ligne Dole <- Pontarlier
Nombre service journalier (semaine)	24 dont 2 car TER	12 dont 1 car TER	33 dont 1 car TER	11 dont un car TER
Services en HPM*	5	3	5	4
Services en HPS**	6	1	5	3 (dont 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



La fréquentation en gare en 2021



Des gares TER localisées aux portes du territoire

Une fréquentation en gare très faible

Avec 154 voyageurs en gare soit 3,3 piers par train, Arc-en-Sans est la gare la plus fréquentée du territoire. La relation gare la plus fréquente est celle de l'hôpital du Grosbois avec 15 voyageurs en gare soit 1,9 piers par train. Puis la gare de Besle avec en moyenne soit 2 piers par train.

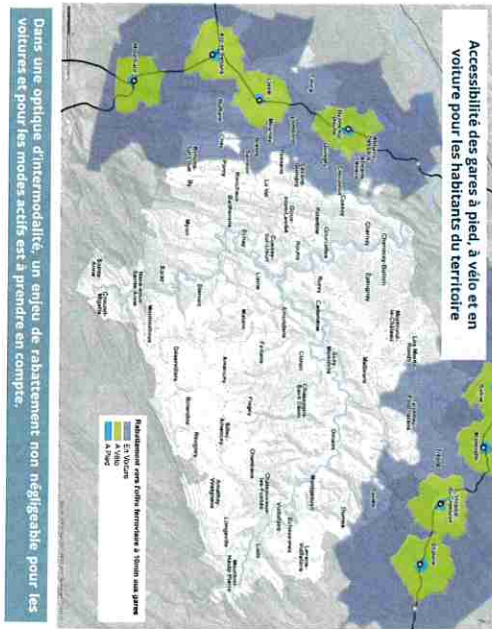
Mais une fréquentation similaire aux gares à proximité

A titre de comparaison, les gènes cellulaires les plus riches de la ICCL ont enregistré une fréquence moyenne journalière similaire à la fréquence de la gène de Muc2, mais possèdent une fréquence plus élevée que celle observée avec celle d'Atc et de Sema.

Fréquentation moyenne journalière 2021 (à l'arrêt SNCV)	
Gare	17
Byans-sur-Doubs	138
Eclans	33
Marniréole	360
Mouthard	39
Sabire	

L'offre au départ des gares Le chalandise des gares

A partir des données communiquées de l'INSEE (gile 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 VÉLO

Soit 13 % de la population du territoire. Bien que ne possédant pas de gare, les communes d'Abbans-Desous, Abbans-Dessus, Buffard, Mesmay et Tarcenay-Fouchères 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. Sous les habitants des communes qui possèdent une gare sont concernés.

Accessibilité des gares externes au territoire

Quelques communes (Tarcenay-Fouchères, Suire, Treppe, Remenay-Laux, Loue, Quincy-Lombard, Chaboussol, Abbans-Dessus, Abbans-Desous) sont concernées par un rabattement nécessitant 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 +/- 25 places de parking voiture	16 493 voyageurs / an 45 voyageurs / jour en moyenne 9 places de vélo (support guidon abrité)
--	--

Une gare excentrée par rapport aux zones d'habitation.

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

L'espace devant la gare n'est pas aménagé (places pour piétons, places pour vélos, places pour voitures non motorisées).

Aucun aménagement cyclable n'est présent de part et d'autre de la gare. Une continuité piétonne est constatée pour rejoindre la gare avant le croisement de la rue du Soudier et la rue de la Gare.

On note également l'absence des zones de stationnement de véhicules au niveau de la gare. Elles sont concentrées au niveau du centre-ville, 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, cycables et de zones de modération de vitesse présent à proximité de la gare en continuité avec la D12.

Devant le départ de la gare n'est pas aménagé proprement en sauto secoute (traques d'ou) et places non marquées.

L'offre au départ des gares

Zoom sur la gare d'Arc-et-Senans



**44 services**
TER / jour / en semaine

**56 289 voyageurs / an**
154 voyageurs / jour en moyenne

**40 places de stationnement**

**9 places de vélo**
(support guidon abrité)

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

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

Des aménagements piétons sont présents le long de la D12 et cette continuité est assurée jusqu'à l'entrée de la gare. On note également une absence de zone de modération de vitesse sur la D12, seul un indicateur pédagogique est présent à proximité.

Une gare saturée en stationnement automobile

Lors des rayons de terrain, nous avons observé une saturation du parking, aucune place n'est disponible.

'offre au départ des gares
ne offre quasi similaire sur les gares voisines à la CCLL

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

La gare de Meudon possède une offre TV avec la ligne Paris - Lausanne mais avec une offre limitée à un aller-retour par jour. Seule la ligne du Roissy-Montparnasse offre plus importante avec 36 services en gare contre 24 en gare d'Arles-Cézanne.

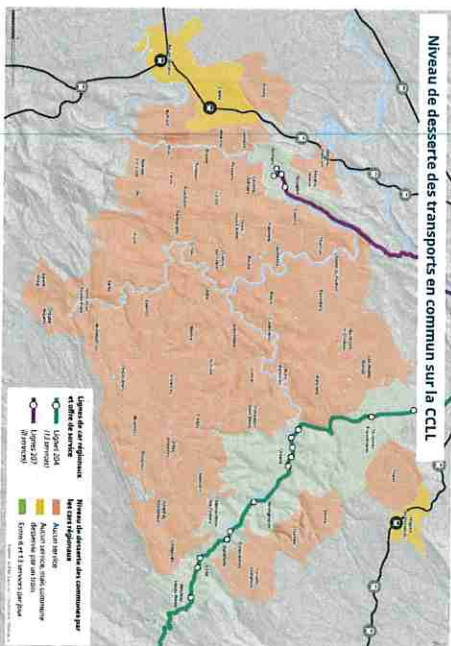
Concernant la ligne des Horloges, la ligne Dôle - Pontarlier, le niveau de services est similaire à ceux présents dans les gares du territoire.

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

Gare	Mouchard	Byans-sur-Doubs	Etiéans	Mamillrotte / Sâone
Lignes	Ligne du Revermont	Ligne Orléans ⇌ Pontarlier	Ligne Paris ⇌ Lausanne	Ligne des Hortégers
Services journalier en semaine	36 dont 1 car TER	13 dont 1 car TER	2	24 dont 2 cars TER
Services le samedi	8	9	2	11
Services le dimanche	11 dont 1 car TER	9	2	11
Services en HPM*	3	6	1	5
Services en HPS**	4	5	-	6
Amplitude horaire	06h36 / 20h15	05h06 / 20h38	08h43 / 20h15	05h30 / 19h21
*Heure de pointe du matin : 06h30 - 09h00				05h41 - 20h12
**Heure de pointe du soir : 16h30 - 19h00				05h53 - 23h36 / 06h02 - 23h27



L'offre routière



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

La ligne Besançon - Pontarlier passe dans sur la rive est de l'intercommunalité. La ligne Besançon - Quingey, à l'opposé, suit la rive 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 viatique puisqu'un ancien 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 :

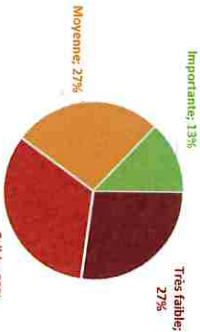
Origine <-> Destination	L204	L207
Communes du territoire desservies	Besançon <-> Portarlier/Levia Ormans Tarcenay, Ormans, Montgeoyé, Vullafans, Lods, Moutier-Haute-Pierre	Besançon <-> Quingey Quingey, Chouzelet
Nombre de services en semaine	13	8
Nombre services (samedi)	8	0
Nombre services (dimanche)	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 - 1 aller-retour en direction de Portarlier ; - 1,5 en direction de Besançon (7h30 et 9h et après 17h) - Possibilité de voyager à la demi-journée ou à la journée Moyenne - Possibilité de voyager à la journée et à la demi-journée tous les jours	Actifs - 1 aller-retour (7h30 et 9h et après 17h) ; - Possibilité de voyager à la journée, en semaine seulement
Capôts		

La perception des TC

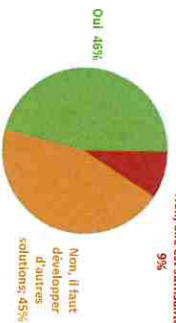
L'amélioration des transports en commun n'est pas identifiée comme prioritaire pour les élus



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



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



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 Loire 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, Châteauneuf-les-Fossés, L'Hôpital-du-Grosbois, Pesans, Remercœur-Loire, Le Sarah (9 %). L'hôpital d'une offre de TC suffisante et qui n'est pas nécessaire de la développer.

Perception des TC

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, presque 62 % l'utilisent plusieurs fois par semaine.

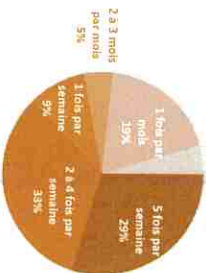
Beaugon est la destination jugée la plus adaptée au départ du lieu de résidence

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

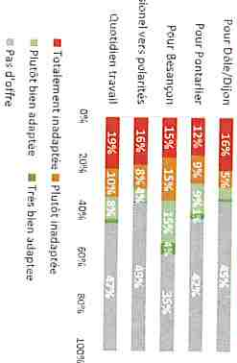
Les raisons d'utilisation et non-utilisation des transports en commun sur la CCL

- 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 inadaptes
 - 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 (voies / bandes cyclables, voies vertes ou clausurées à voie centrale banalisée) soit en milieu urbain par de la pacification au moyen de zone 30, zone de rencontre, vélovoie.

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 la 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

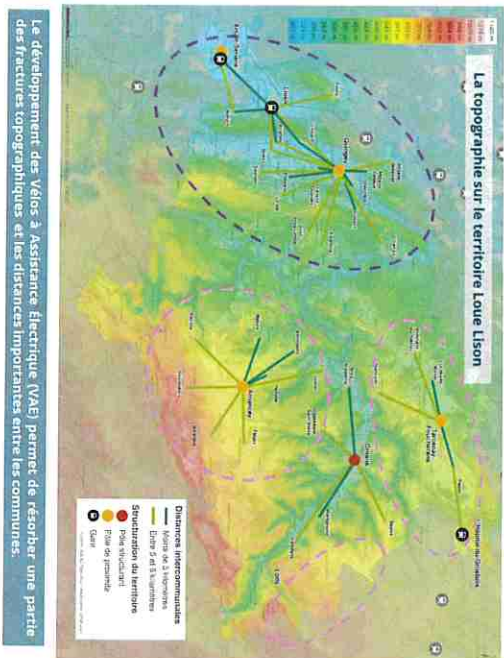
- ✓ Coût annuel d'une voiture de 5 300 à 7 000€/an tandis qu'un vélo coûte en moyenne une centaine d'euros/an.
- ✓ Collectivité / entreprises : diminution du trafic routier induit une diminution sur la consommation foncière (stationnement, voirie).
- ✓ Le vélo est aussi un moyen de déplacement qui apporte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



Organisation du territoire vis-à-vis des modes actifs



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

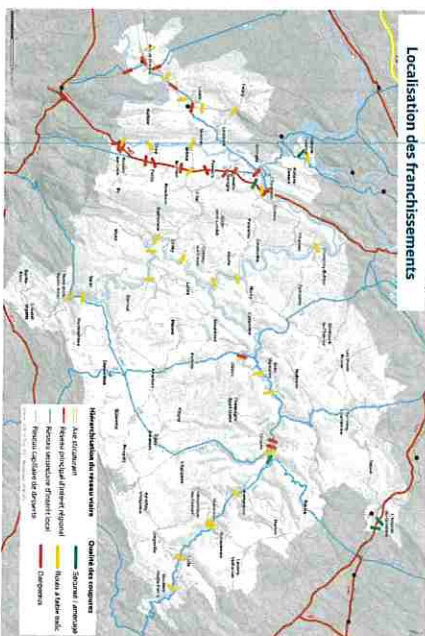
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Sommaire

67

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.

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Sommaire

68

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 coupures pour le développement de la pratique cyclable.

La N83, avec une charge de trafic de 8 000 véhicules par jour, est identifiée comme la principale rupture du territoire. Aucun aménagement n'est prévu pour les cyclistes, rendant sa traversée dangereuse.

Quelques franchissements délicats de la Loue localisés à Arc-et-Senans, Quingey et Curans : la faible largeur des ponts associés 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.

Aménagements sur la CCL favorables aux cycles



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 35 kilomètres) et les aménagements cyclables (de l'ordre de 29 kilomètres).
Sur le 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 Ormains et l'Hôpital-du-Grèsbois en site propre (7,13 km),
- Des liaisons entre Ormains et Vulliafians, Quingey et Lombard, Lisle et Arc-et-Reason via des aménagements sur chaussée (bande cyclable 7,3 km),
- Parcours ailleurs, seuls des aménagements à modération de vitesse ont été mis en place (7,35 km).

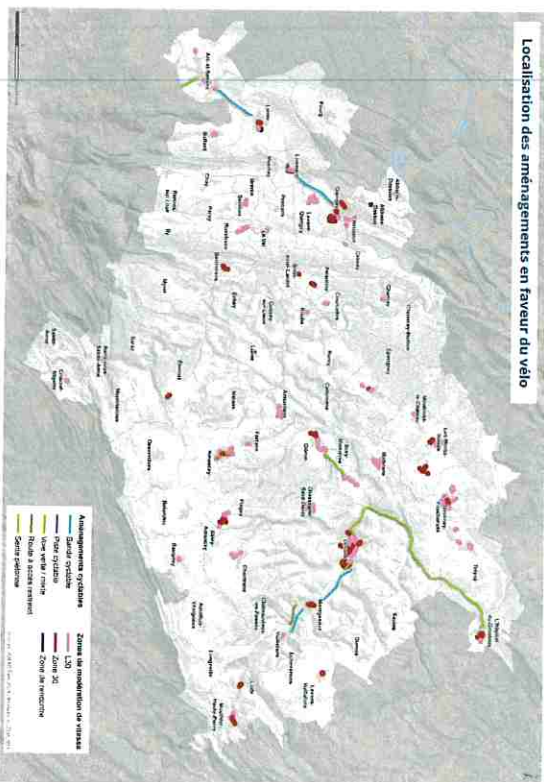
Linéaire d'aménagements favorables aux cycles	
Type	Linéaire (km)
Aménagements cyclables	
Voie verte et assimilée	17,10 km
Bande cyclable	9,40 km
Route à accès restreint	1,48 km
Piste cyclable	0,22 km
Sens piétonne	0,91 km
Total aménagements cyclables	29,11 km
Zones à vitesse modérée	
Zone 30	11,30 km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

Les aménagements sur la CCL favorables aux cycles

Spatialisation des aménagements



Localisation des aménagements en faveur du vélo



Aménagements sur la CCL favorables aux cycles



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

Les aménagements sur la CCL favorables aux cycles



Des aménagements cyclables présents majoritairement pour des liaisons extra-communales

34 sur la majorité du linéaire les aménagements cyclables sont de bonne qualité. Les bandes cyclables révoquées par le CC25 manquent de largeur (1,30 mètres (largeur minimum requise) et parfois d'entretien. Une bonne qualité observable sur les cycles vertes existantes.



ménagements sur la CCLL favorables aux cycles

aires vélos à la découverte du territoire

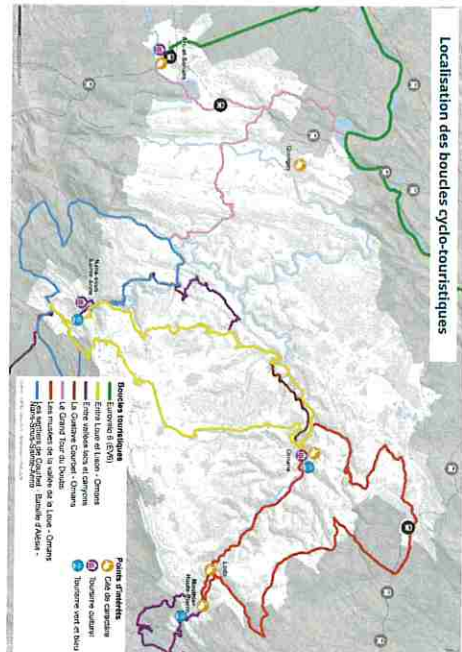


Une armature cyclable tournée vers une pratique sportive et touristique

Un itinéraire d'intérêt européen EuroVelo 6 (E6) est un itinéraire cyclotouristique reliant la mer Noire à l'Atlantique. Un circuit depuis Randon permet de découvrir la Saline Royale. L'aménagement en itinéraire se propose à la limite intercommunale.

Des itinéraires d'intérêt départemental 6 boucles cyclotouristiques d'intérêt départemental maillent le territoire reliant les principaux points touristiques principalement du jallonnement.

Globalement le jallonnement est bien présent pour des boucles touristiques.



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



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Sommaire



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 fait est une crainte majeure : l'absence de parking sécurisé de vélo après un vol. Ainsi, le manque de places de stationnement est un frein à la pratique du vélo. En ce sens, le stationnement vélo est un enjeu de rapport modal.

Emplacements publics de stationnements cyclables			
Communes	Arcueil	Support guidon abrité	Racks
Amboise	3		13
Arçay-Saint-Hippolyte	15	9	48
Chambray			14
Chassagne-Saint-Denis	1		
Epeugney			4
Quincy	9		5
Lavaurville			5
Lezay	5	9	8
L'Hopital-du-Grobis			5
Mayet			12
Nainville-Saint-Amand	10		31
Orléans	24		9
Reugny			6
Sully			5
Tarcey-Neuvy			5
Tarcey-Neuvy			9
Trocy			9
TOTAL CCLL	67 places	27 places	174 places

58 % stationnement vélo sous la forme de racks

Au total 52 emplacements de stationnement vélos ont été créés sur le territoire public, répartis sur 15 communes.

Une somme de 288 places recensées sous la forme de racks, racks ou support guidon (au niveau des parkings qui vont de 12 places pour 1 000 habitants).

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

- Les stationnements racks peuvent encombrer les vélos en volant la route.
- De plus, ils sont plus visibles pour les usagers.

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

Si les ne sont pas encore généralisés, des dispositifs existent permettant de faciliter la circulation des cycles : en dédiant sur le territoire les racks, le passage cyclistes aux feux, les sas vélos aux feux, les by-pass vélos dans les églises et châteaux, les doubles sens cyclable.



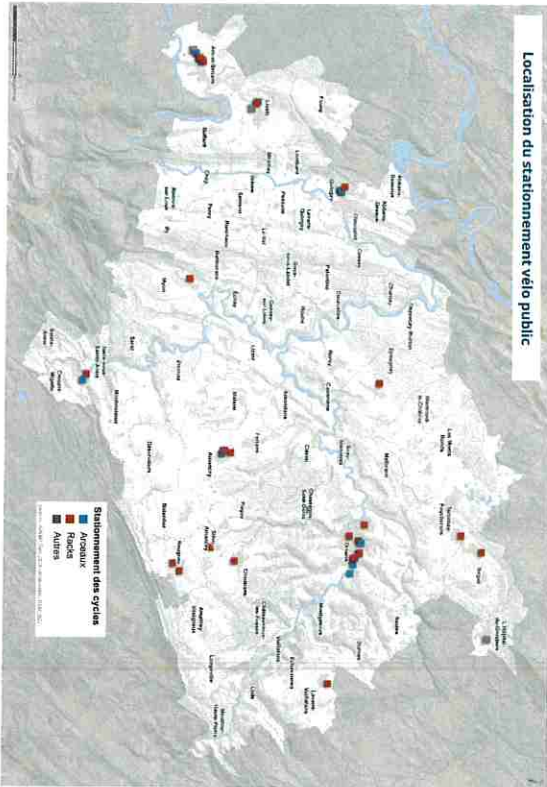
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Sommaire

Les services autour du vélo Localisation du stationnement des cycles



Localisation du stationnement vélo public



Les services autour du vélo Les différents types de stationnement des cycles



Racks abrités à Trépot devant l'école



Arceaux devant la mairie à Quincy



Des supports guidon abrités dans chaque gare



Racks à Ornans devant le skate-park



Racks vieillissants devant l'école à Chantreaux



Racks devant commerces à Arc-et-senans

services autour du vélo



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 bords de la Loue, l'EV6 l'admettent vélos en direction de l'EV6 à la Saine Royale.

En dehors, des panneaux directionnels sont opérationnels, indiquant les communes et les lieux d'intérêt touristiques. Lorsque des aménagements cyclables sont existants mais ne développent de véritable logique cyclable utilisatoire.



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



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

La plateforme Doubs Travel est un site web dédié pour les itinéraires touristiques, d'activités, du Département, pour toutes les activités de pleine nature. Le descriptif des boudes (l'été, l'automne, l'hiver, l'été) est présent ainsi que les équipements associés à la pratique (l'été, l'automne, l'hiver, l'été).

La palette de services privés disponibles :

Des vélocistes privés proposent divers services (location, vente de neuf et d'occasion) à l'été et l'automne. Boudes et Ornans.

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

L'organisation annuelle de l'événement sur Loue orientée sur la pratique sportive.

Des aides à l'achat pour les VAE

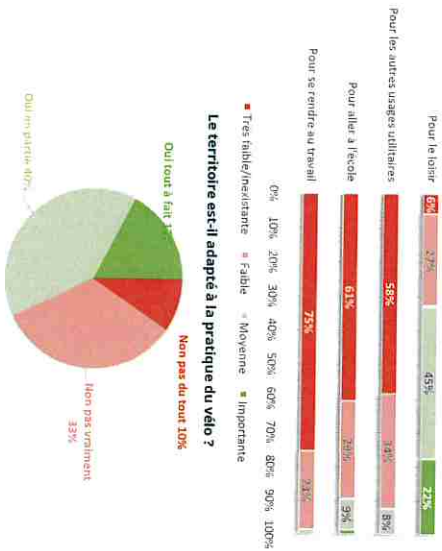
En vigueur depuis 2022, la CCL propose une aide de 200 € pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) sans condition de revenus. Cette aide est limitée à une fois par foyer fiscal et dans la limite de l'enveloppe budgétaire allouée.



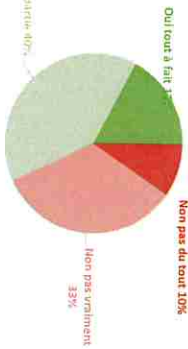
La perception des modes actifs

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 CCL 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 inexistante 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

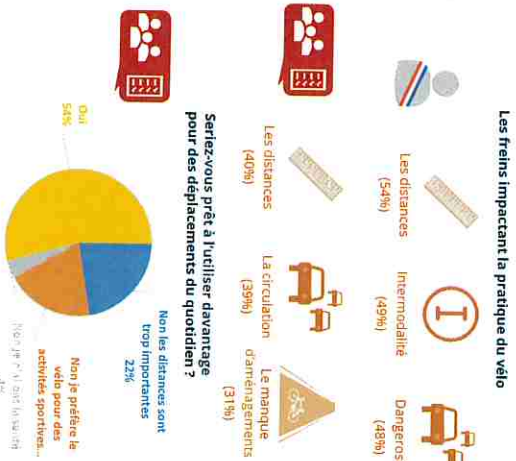
Les distances, 1er frein évoqué par les élus et les répondants

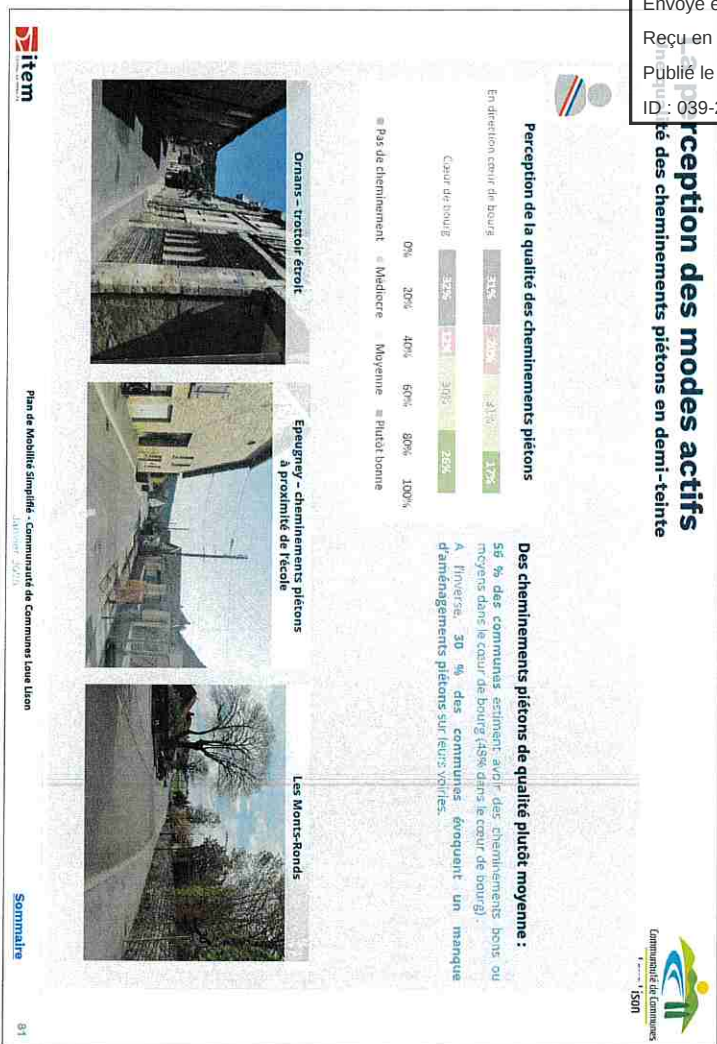
La distance, entre origine et destination, est évoquée comme le 1^{er} frein à la pratique cyclable à plus de 40 % chez les élus comme chez les répondants.

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 3^{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.

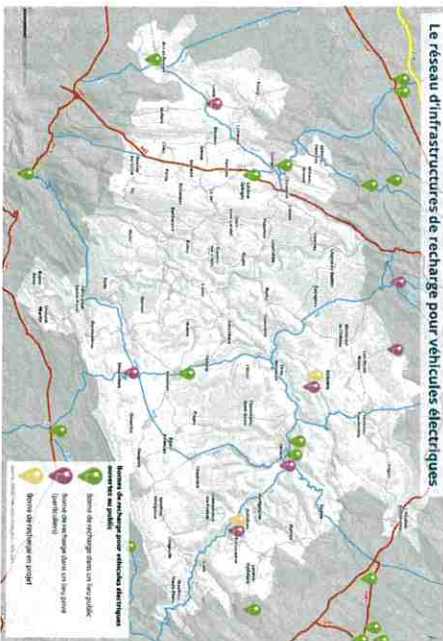




Premier pas pour favoriser une électrification du parc automobile



Le réseau d'infrastructures de recharge pour véhicules électriques



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

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Lône Lison
Juin 2023

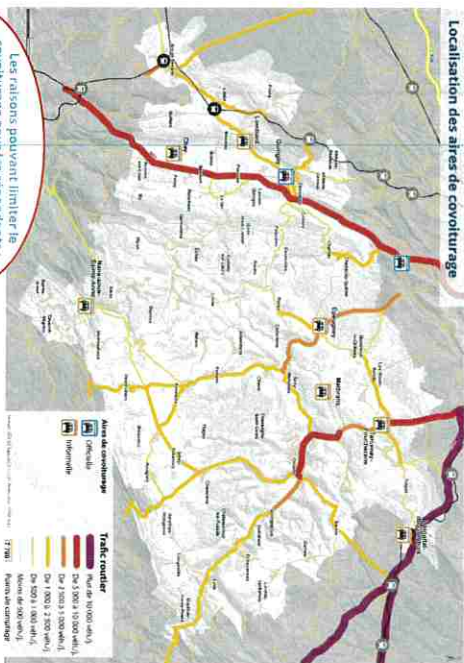
Sommaire

63

Peu d'aménagements pour favoriser le covoiturage sur la CCLL



Localisation des aires de covoiturage



Les raisons peuvent limiter la covoiturage pour les répondants :
▶ 35% : manque de places disponibles ;
▶ 35% : manque de temps ;
▶ 35% : manque de véhicules adaptés ;
▶ 35% : manque de temps ;
▶ 35% : manque de véhicules adaptés ;
▶ 35% : manque de temps ;
▶ 35% : manque de véhicules adaptés ;

item

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Lône Lison
16/06/2023

Sommaire

84

Seule une aire de covoiturage officielle de recensée sur la CCLL

L'aire de Quingy est, simplement signalée par un panneau pas de journement ni de recensement aux places. Néanmoins, 7 aires de covoiturage informelles ont été recensées sur les communes à Cray, Esmangy, L'hopital-Grosbois, Lonsard, Maizy, Noy, Noy-Saint-Anne & Tarcenay-Fourvières.

Des aires structurantes aux portes de l'intercommunalité

En parallèle des aires dédiées aux portes de la CCLL avec :
- La D104
- Les Premiers Sapins, au carrefour de la N57 & de la D32



Quingy - Aire de covoiturage

Des réalités pour le télétravail avec la couverture numérique



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

Améliorer les conditions de mobilité c'est aussi améliorer la qualité de vie des habitants. Les communes desservies en fibre optique ont un taux interne compris entre 50% et 80%.

Toutes les communes sont desservies en fibre optique.

70 communes possèdent un taux de locaux raccordés supérieur à 80%. Seules Chassagne-Saint-Denis et Ornans ont un taux interne compris 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 ;



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 adapté, isolées avec ou sans enfant ou encore les personnes à mobilité réduite.

Le fonctionnement du TAD est organisé avec :

Un service propose :

- Le mardi de 09h30 à 12h30 pour les bénéficiaires du 1er au 31 mai ;
- Le mercredi de 13h30 à 15h30 ;
- Le jeudi toute la journée de 9h à 18h ;

Un coût de 60€/an pour une personne âgée pour un couple, 30€/an pour les jeunes de 14 à 18 ans et 15€/an pour les moins de 14 ans accompagnés d'un adulte. 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, Mairie, 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 (voir l'annexe - chiffres année 2023) :

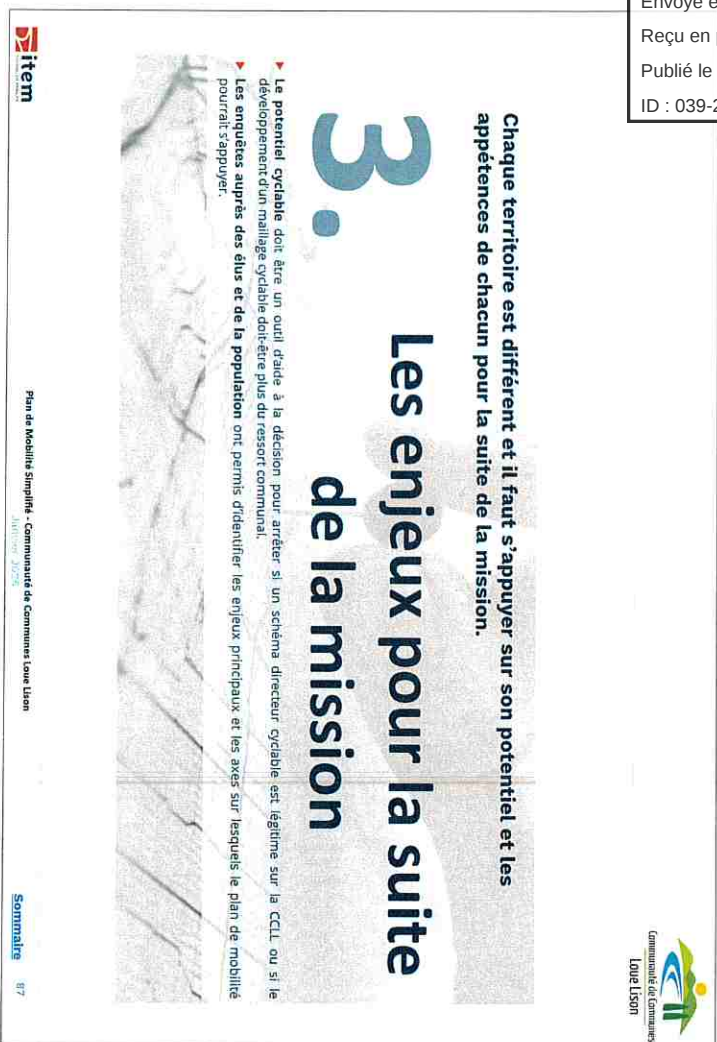
49 personnes étaient inscrites en janvier 2023, contre 55 pour toute l'année 2022. En moyenne entre 4 et 8 personnes étaient transportées par demi-journée, le jeudi jusqu'à 23 personnes sur la journée (du 3^{ème} au 1^{er} mai).



Ornans et Bessans 14-18 ont mis en place un service de transport à la demande (TAD) pour les personnes âgées, isolées ou à mobilité réduite. Comment ça marche ?

55% des habitants d'Ornans utilisent le service de transport à la demande.





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 utilisatrice
Distance de moins de 5 km	1 540	2 578	Vélo classique Jusqu'à 5-8 km
Distance compris entre 5 et 8 km	490	740	Avec un vélo électrique Jusqu'à 10-12 km

Analyse du report modal sur la CCLL

Sur ces flux sont appliquées des parts modales cibles pour le vélo afin d'obtenir le 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 l'origine et la destination. La prise en compte de la contrainte du relief (plus la distance est importante plus la part modale appliquée est faible car le potentiel recour au vélo sera faible).

Aujourd'hui, il n'existe aucune référence sur des règles fixes concernant l'application du potentiel captable cyclable. D'après l'INSEE, la pratique cyclable croît jusqu'à 4,1 km, puis baisse. La plupart des trajets scolaires en France ont des distances < 5 km et les distances entre 5 et 8 km comme des trajets 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

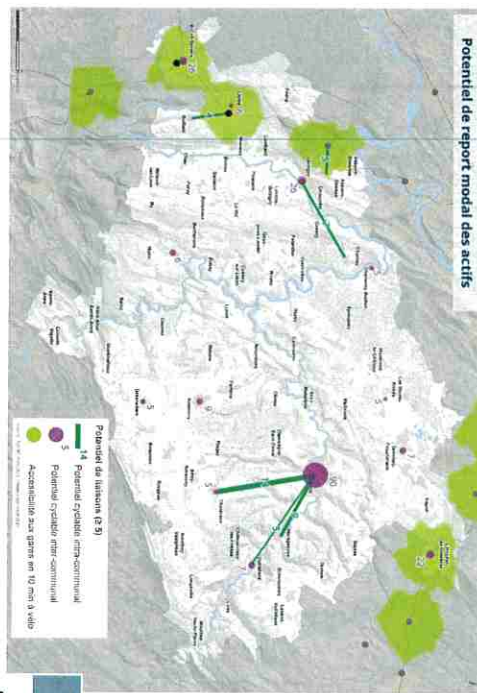
Type de trajet	Actifs		Scolaires	
	Sans relief	Avec relief	Sans relief	Avec relief
Intra-communal*	10 %	5 %	15 %	5 %
Intercommunal < 5 km	10 %	5 %	15 %	5 %
Intercommunal entre 5 et 8 km	5 %	2 %	5 %	2 %

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

Un potentiel de près 400 actifs



Potentiel de report modal des actifs



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

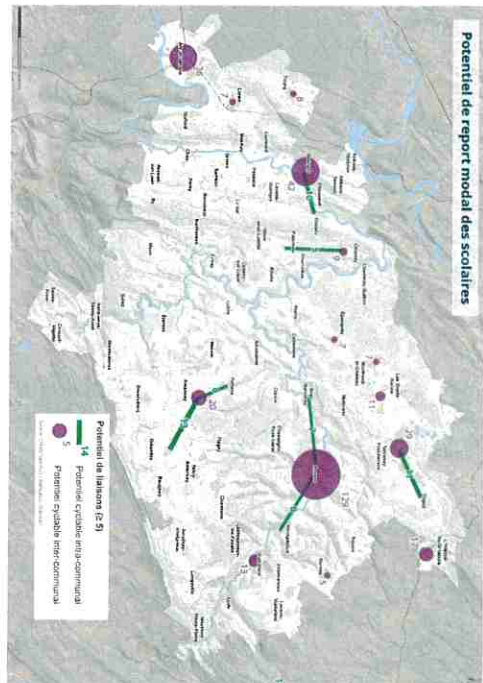
Des potentiels cyclables principalement liés à des liaisons intra-communales avec 270 actifs. Principalement localisés à Châtenoy, Arc-et-Senans et Quingry.

Un potentiel de 85 actifs pour des déplacements inter-communaux (distance > 8 km) avec des faibles parts modales identifiées autour d'Ornans en lien avec Morgey, Villafraus & Châtigny.

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

Gare	Flux cyclistes captables (t/h)
Arc-et-Senans	25
Byans-sur-Doubs	6
L'Hôpital-du-Grosbois	18
Lisle	9

Flux de 650 flux scolaires identifiés

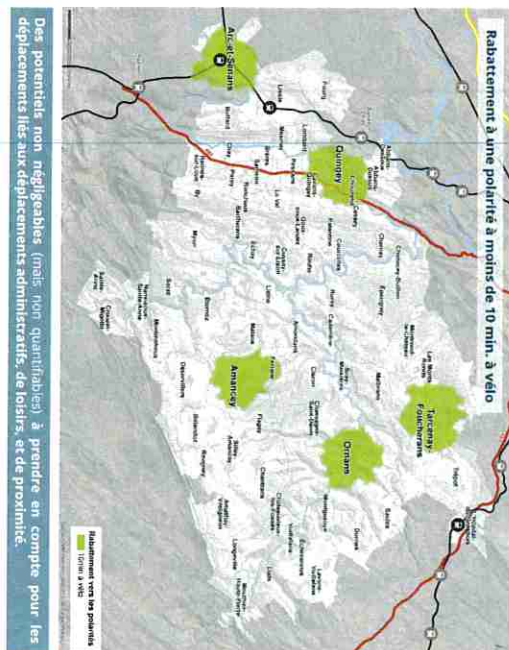


413 actifs sont potentiellement capables pour effectuer tout ou partie de leur déplacement domicile-travail à vélo.

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

Des potentiels inter-communaux (distance > 5 km) plus marqués que ceux des actifs avec 136 scolaires. Des potentiels identifiés entre Boindoux et Amancey (13), Quinçay et Cassey (10), Trépot et Tarcenay-Foucherans (11).

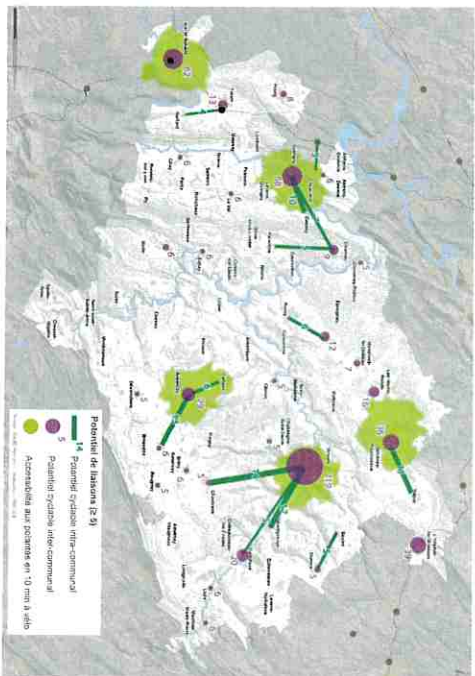
40% de la population à moins de 10 minutes d'une polarité à vélo



40 % de la population est à moins de 10 minutes d'une polarité. Une portée qui reste communale puisque 88 % des concernés sont les habitants des pôles. Seules 10 communes en plus (hors 4 communes concernées).

Communes	Nombre d'habitants à moins de 10 minutes
Ornans	4 130
Arc-en-Ciel	1 629
Tarcenay-Foucherans	1 349
Quinçay	1 149
Amancey	692
Abbans-Dessus	300
Chouzelot	297
Fertans	281
Livans-Quinçay	198
Cassey	83
Trépot	44
Liesle	6
Malbrans	3
Lombard	2
Total général	10 160

thèse 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 déplacements 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'animation, 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

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 limitait leurs déplacements, les répondants sont d'accord à 7 sur 10 traduisant un manque d'offre. En revanche, 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



Pour les élus et les citoyens, améliorer la qualité de la

Installation de bornes de recharge

Favoriser l'usage de l'automobile dans les écoles

Développement de l'information

Mobilité partagée

Favoriser les mobilités actives

Information

Mobilité active

Mobilité solidaire

Intérêt fort Intérêt moyen Intérêt limité Solution prioritaire Solution existante



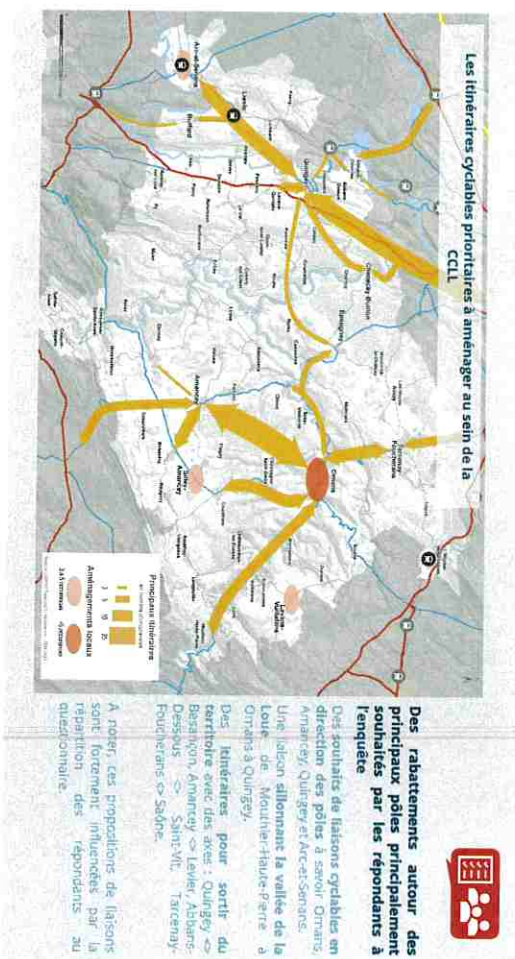
Un constat global : il n'y a pas de consensus fort qui se dégage entre les deux cibles sur les solutions à développer :

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

Les répondants, eux, favorisent 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.

maillage tel que imaginé par la population



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 vraie 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



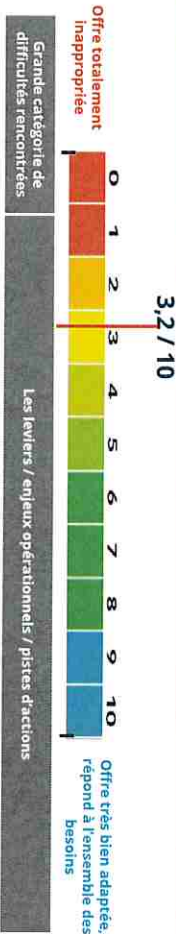


1.2 Les difficultés identifiées lors du premier atelier de travail (1/2)



Perception de la qualité de l'offre de mobilité sur le CCL 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 (Loire Lison). Il en ressort que l'offre actuellement présente sur le territoire est insuffisante pour répondre aux besoins de déplacement.



Méconnaissance de l'offre / absence de communication (4 groupes / 4)

- Renforcer la communication sur l'offre de mobilité, et plus particulièrement l'offre régulière Mobigo
- Mettre en place une plateforme de covoiturage et un référent par commune
- Développer des initiatives communales ou associatives

Faciliter la mise en relation des covoitureurs avec des groupes WhatsApp pour favoriser le covoiturage au sein des bassins de vie

- Bien expliquer les différents types d'aménagements et leurs fonctionnements aux usagers

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

103

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)

- Privilégier des pistes cyclables au lieu de bandes cyclables moins sécurisées
- Utiliser les anciennes emprises ferroviaires pour réaliser des voies vertes
- Développer les chaucous sur les axes à trafic modéré ou faible
- 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
- Pérenniser l'aide à l'achat d'un VAE sur le territoire

Les aspects financiers / coûts (2 groupes / 4)

- Développer l'autopartage / mutualisation des véhicules
- Mettre en location une flotte de véhicules (voitures et vélos)

Développer l'électromobilité (2 groupes / 4)

- Renforcer le maillage de bornes de recharge sur le territoire, en particulier dans les communes les plus isolées

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

104

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

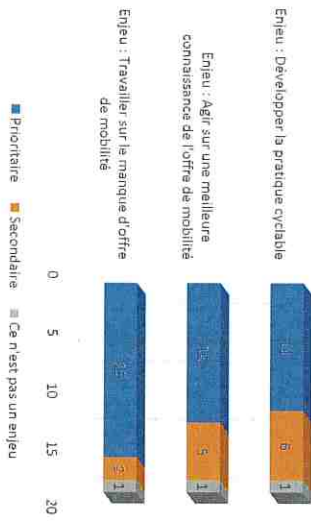
Communauté de Communes
Loire Lison

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'automobile (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.



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

Communauté de Communes
Loire Lison

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 robotisme 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 (MVA 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.



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 centres-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.

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



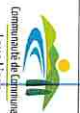
7. Développer un réseau d'ambassadeurs bénévoles de la mobilité pour faire découvrir l'offre sur le territoire
8. Organiser des événements (fête de la mobilité, slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité
15. Expérimenter la mise en place de véhicules en autopartage à l'échelle des gares et/ou certains pôles
16. Développer l'autopartage à destination des collectivités et des entreprises pour limiter les flottes automobiles
17. En lien avec Territoire d'Énergie 25, développer le réseau d'AYVE accessible au public sur le territoire
23. Mettre en place un garage solidaire avec un service de location de véhicules à vocation sociale à l'échelle du territoire

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.

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..

Enfin, sur les bornes de recharge électrique, il est rappelé la nécessité d'uniformiser les moyens de paiement et de réguler le coût.

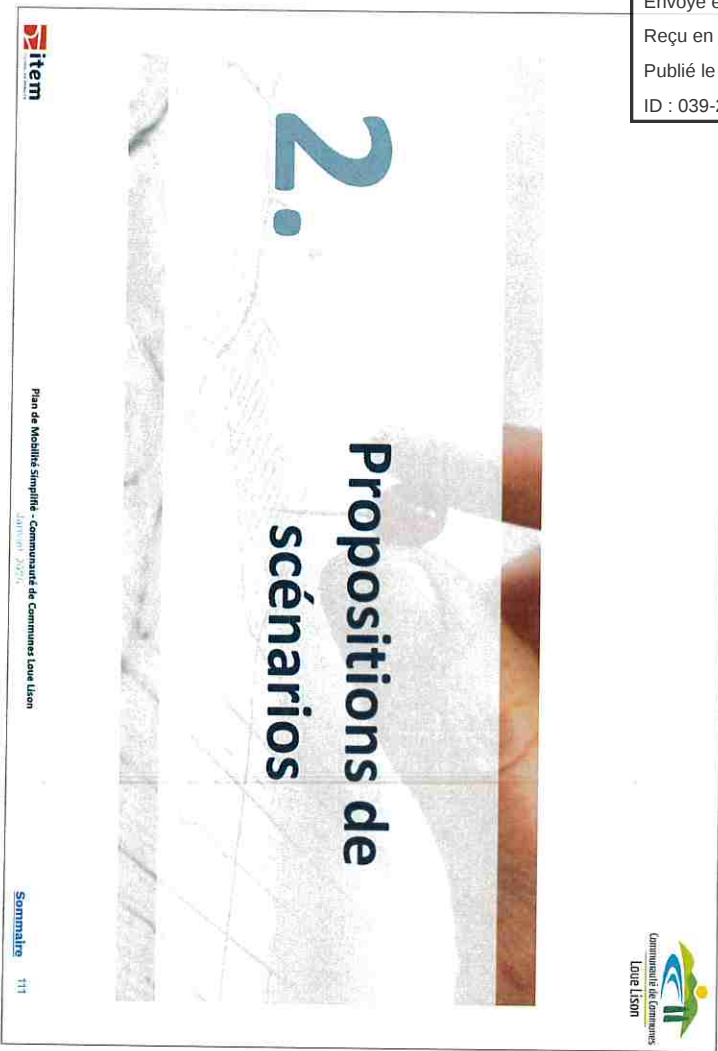
1.8 Les pistes d'actions non retenues lors de l'atelier n°2



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.



2.1 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
	Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible
	Développer l'offre de déplacements alternatifs à l'automobile (covoiturage, autopartage, ...)
	Développer les aménagements cyclables et les services vélos
	Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires

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

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

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

Communauté de Communes Loue Lison

item

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'automobile (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

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

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

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

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

113



Sommaire

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 événements (Jée de la mobilité, Slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité
 Développer l'offre de déplacements alternatifs à l'automobile (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 l'entreprise d'énergie 25, développer le réseau d'IVE 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

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

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

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

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

114



Sommaire

Scénario préférentiel du bureau d'études Commune de communes Loue Lison	
 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 CCIL 2. En relation avec la Région, expérimenter l'ouverture des lignes scolaires aux autres usagers (solution de rabattement vers les points pour des trajets occasionnels) 3. Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin de renforcer l'offre de services (COP et TER) 4. Créer 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 événements (Jée de la mobilité, Slow-up, ...) pour promouvoir et sensibiliser aux solutions alternatives de mobilité
 Renforcer la communication sur l'offre de mobilité pour la rendre plus visible	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'Énergie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire
 Développer l'offre de déplacements alternatifs à l'automobile (covoiturage, autopartage, ...)	9. Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public 10. Développer la pécification (Zone 30, Zone de Rencontre) pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux dans les centres-bourgs 16. Développer un service de location de vélo / vélo à assistance électrique de moyenne-longue durée à destination des habitants
 Développer les aménagements cyclables et les services vélos	11. Encourager et accompagner le développement des services itinérants sur le territoire pour limiter les besoins de déplacements des populations et l'immobilisation subie (M544 mobile, camion itinérant médicalisé, bus, forçette, ...) 12. Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCIL
 Développer des services de mobilité à destination des publics vulnérables ou précaires	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison Annexes 2025 Sommaire 115	

Contour opérationnel de quelques actions Commune de communes Loue Lison	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison Annexes 2025 Sommaire 116	

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 Quincy/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 visiter 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 covoiturages 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.

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)

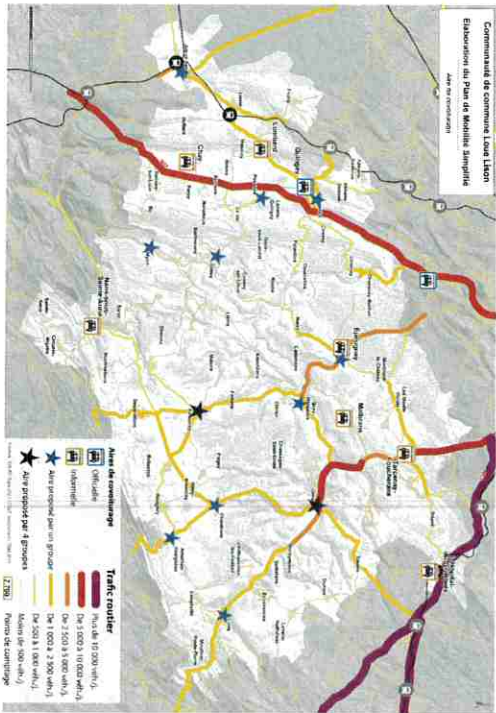
Les bornes sollicitées s'adressent à un public en transit sur la CCLL (borne à recharge rapide) avec une localisation au niveau u des commerces (centralités ou parking de supermarché) dans les principales communes du territoire.

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.



Travaux sur le contour opérationnel sur les pistes cyclables.



Communauté de Communes
Loue Lison

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 inclut 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



Communauté de Communes
Loue Lison

Plans 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

COMMUNIQUER

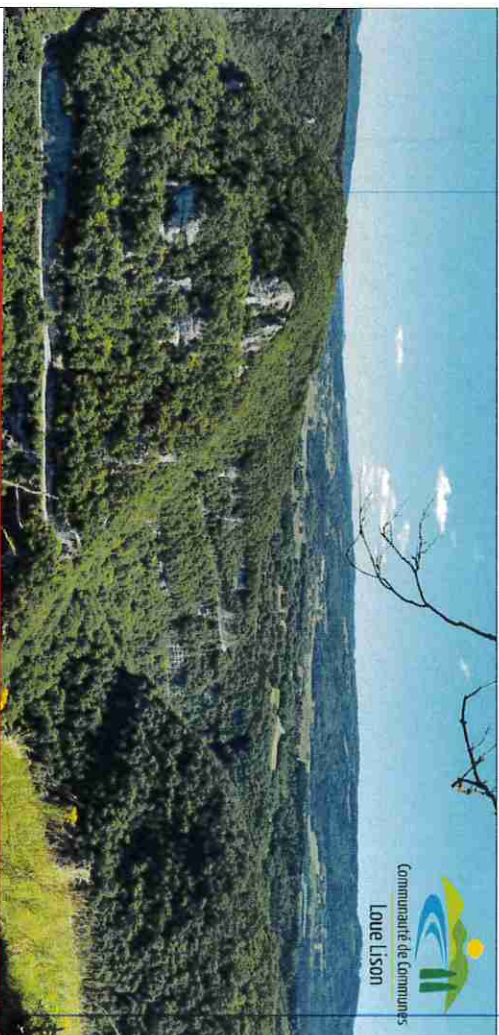
6. Créer un guide numérique / plateforme de la mobilité sur le territoire pour rassembler et faire connaître les offres de mobilité
7. Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écobilité à destination de leurs salariés
8. Structurer un programme d'écobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie

INCITER LES COMMUNES

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

ANTICIPER LES BESOINS FUTURS

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'Énergie 25, développer le réseau d'IRVE accessible au public sur le territoire



Communauté de Communes
Lône Lison

Les actions pour accompagner le nécessaire changement des modes de déplacement

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

item

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Lône Lison

125

Sommaire

Communauté de Communes
Lône Lison

Axe 1 : AGIR SUR L'OFFRE DE TRANSPORT COLLECTIF

item

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Lône Lison

125

Sommaire

Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'améliorer l'offre de transport collectif sur le territoire (1/4)			
Communité de Communes Loue Lison			
Constats du diagnostic		Rôle des acteurs	
- 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.		CC Loue Lison Région BFC Réaliser du lobbying auprès de la Région - Communiquer sur l'offre scolaire AOI régionale, qui définit les services de TC sur la CCIL	
Objectifs		Faisabilité technique	
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. Measures à mettre en place		Faibles Elevés	
1/ Inclure 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		Faisabilité financière	
		Simple Complexe	
		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.	
		Evolution de la LR 207 : 5 k€ supplémentaire / an	
		+/- 30 k€ pour 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	
Sommaire		127	

Engager des discussions avec la Région Bourgogne Franche-Comté afin d'améliorer l'offre de transport collectif sur le territoire (2/4)			
Communité de Communes Loue Lison			
Détail des mesures à mettre en place		Piste de travail avec la Région	
1/ Inclure 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 : 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, 37/4 scolaires des communes de la CCIL 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 environs 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 Charnais (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, Foug et Lombard vers Besançon (INSEE 2021).		Sommaire	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison		128	

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)

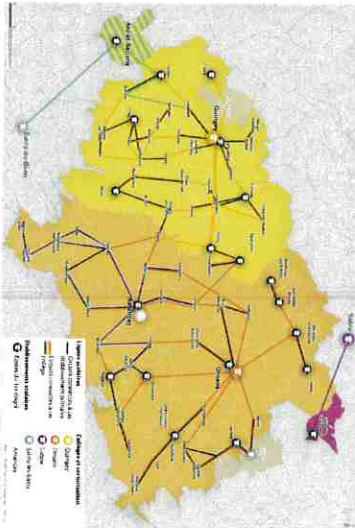
- L'ouverture des lignes concernerait les circuits à destination des collèges d'Ormans, Amancey et de Quingey, les lignes à destination des écoles élémentaires restant exclusivement à usage des scolaires.
- Il s'agira de communiquer sur l'offre scolaire en cas d'ouverture des lignes

Piste de travail avec la Région

- **Après 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



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Laine Lison

Sommaire

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



Détail des mesures à mettre en place

3/ 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 fliaux 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 (000 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

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Laine Lison

Sommaire



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

(1/6)



Impacte report modal

Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complexe

Faisabilité financière

Simple Complexe

Pistes de travail avec la Région

Simple Complexe

Estimation financière

- ▶ Selon la forme choisie (hors recettes) :
- ▶ En fourchette minima : 4/- 52 K€ à 238 K€/an
- ▶ En fourchette maxima : 4/- 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 ...

Sommaire

131

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

(2/6)



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 :

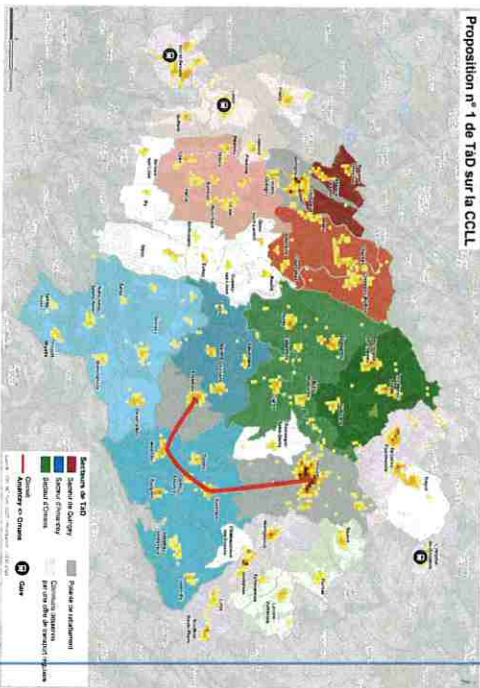
- Bassin de Quingey : le lundi et le vendredi

- 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.



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Document 02/25

Sommaire

132

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

(3/6)



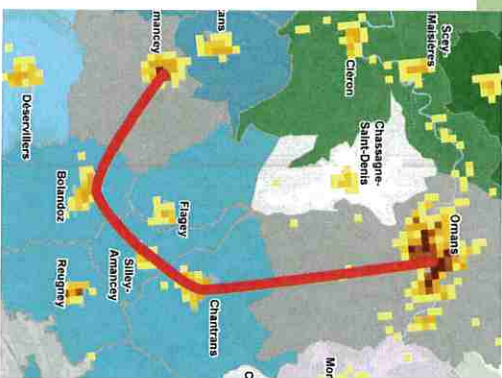
Détail des mesures à mettre en place

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

Piste de travail avec la Région

- Un potentiel pour les actifs :
 - Ormans // Amancey – 49 actifs
 - Ormans // Bolandoz // Silley-Amancey ou Chantrans – 122 actifs
 - Amancey // Bolandoz // Silley-Amancey ou Chantrans – 26 actifs
- Des besoins de déplacements notamment à destination d'Ormans pour la population couverte (6,5 % de la pop. de la CCLL avec plus de 1 600 hab. en dehors d'Ormans sur cette ligne virtuelle TAD).

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



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

(4/6)



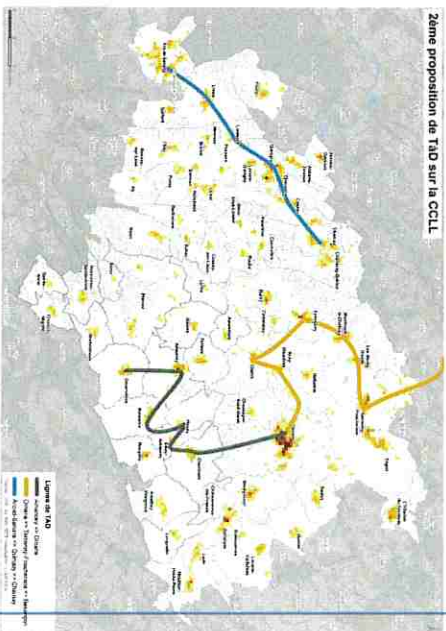
Détail des mesures à mettre en place

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 :
 - Ormans // Amancey – 297 actifs & 6 520 hab.
 - Ormans // Tarcenay-Fouchereux – 297 actifs & 8 351 hab.
 - Arc-et-Senans // Quingey // Charnay – 154 actifs & 4 777 hab.

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



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

(5/6)



Préciser des mesures à mettre en place

Estimation des coûts :

- 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

Pistes de travail avec la Région

	TAD Zonal	TAD Actifs Ormains / Amancey	TAD lignes virtuelles
Coût	De 140 à 279 K€	De 52 à 138 K€	De 238 à 834 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



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Janvier 2025

Sommaire

135

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 :

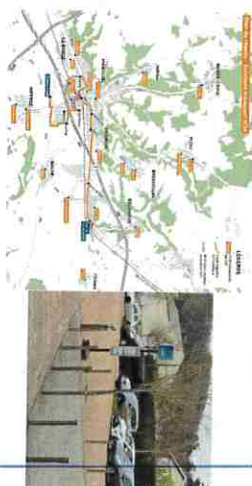
- Près de 4 900 trajets
- 16 trajets / jour
- 21,8 € / trajet en moyenne
- 21,8 € / trajet et un reste à charge de 13,5 € / trajet pour la collectivité

Année	2019	2021	2022
Voyages Km	4 538	4 048	4 898
Dépenses	79 008	93 615	115 426
Recettes	63 K€	94 K€	107 K€
Subventions	13 K€	18 K€	25 K€
Reste à charge CCCPI	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 €

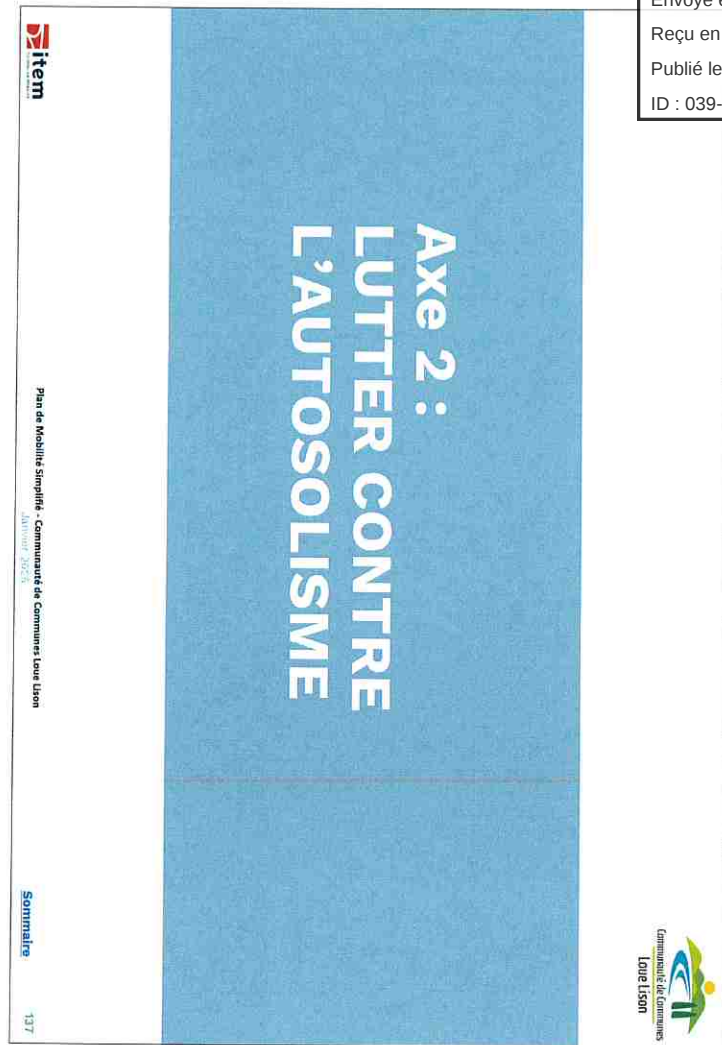


Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Janvier 2025

Sommaire

136



Action

3

Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire

(1/6)

► Constats du diagnostic

- 1 seule aire de covoiturage officielle identifiée sur le territoire à Quinçay
- 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

Visible
Située à un point de convergence des trafics

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 module pour des flux supérieur à 2 500 véhicules / jour), la R067 pouvant générer plus de 40 covoitureurs entre Orlans et Besançon avec un trafic compris entre 4 250 et 8 320 véhicules / jour).

Court terme

Moyen terme

Long terme

Impact report modal

Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complète

Faisabilité financière

Simple Complète

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 / réponses aux besoins

Communauté de Communes Loire Lison

item

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Adopté le 22/05/2020

Sommaire

138

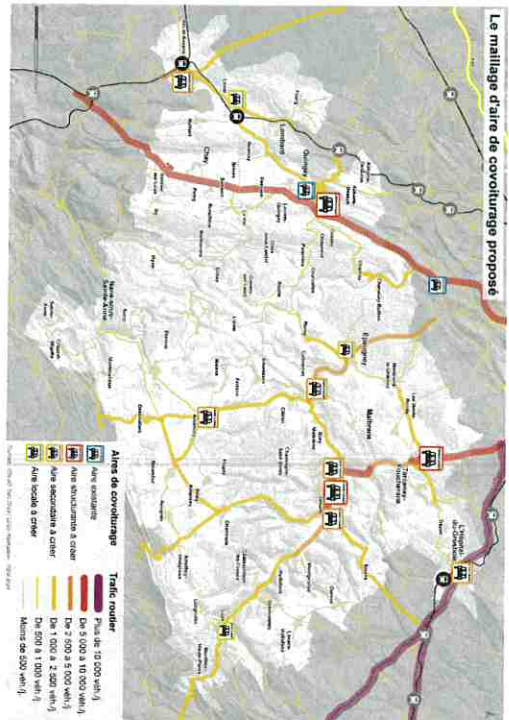
Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire (2/6)

- 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.



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Sommaire

Action 3 Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire (3/6)

- 2/ Aménager les aires de covoiturage

N°	Aire	Localisation	Type d'aire	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Omans Parking du Centre d'animation et de Loisirs		Structurante	14 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 2 000 € 5 arceaux vélos abîmés : 2 000 € Total estimé : +/- 4 000 €
2	Chouzot Aire à créer sur la RD77		Structurante	20 places	A aménager	Matérialisation des places : +/- 3 500 € / place Jalonnement de l'aire : 2 000 € Total estimé : +/- 120 000 €
3	Tarcenay-Fouchereux 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 €



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Sommaire

Reçu en
Publié le
ID : 039-

Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire (4/6)

Communauté de Communes
Loue Lison

2/ Aménager les aires de covoiturage

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

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

item

Version 2023

Sommaire

141

Action

3

Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire (5/6)


 Communauté de Communes
Loue Lison

2/ Aménager les aires de covoiturage

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	Seey-Maisières Aire à signaliser le long de la RD9		Secondaire	15 places	A signaler	Marquage des places : +/- 150 € 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 €

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

142

Sommaire

142

Reçu en
Publié le
ID : 039-

Densifier le maillage d'aires de covoiturage sur le territoire (6/6)

Communauté de Communes
Lure 15 km

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 signaler	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 signaler	Jalonnement de l'aire : 1 000 € 5 arceaux vélos abrités : 2 000 € Total estimé : +/- 3 000 €

item
Communauté de Communes

Plan de Mobilité simplifié - Communauté de Communes Lure Liou

juillet 2023

Sommaire

Action 4 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs (1/4)

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 sappuyant sur les principaux flux routiers pour offrir une solution structurée de mobilité limitant l'automobile.

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, Taxibo) 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.

Rôle des acteurs

Choix des lignes de covoiturage dynamiques, choix du prestataire, interlocuteur avec les différentes collectivités et financeur.

Région

Porter la technique : informer sur les différents supports sur cette offre disponible

Grand Besançon Métropole

Porter la technique : participer à la définition des arrêts nécessaires sur son territoire et à l'intégration du dispositif Ginko

Communes

Favoriser la mise à disposition du foncier nécessaire à l'installation des points d'arrêts des lignes de covoiturage

Prestataire

Gestionnaire des lignes par contrat avec la CCIL

Impacts report modal

Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complète

Faisabilité financière

Simple Complète

Estimation financière

➤ +/- de 75 à 155 K€ en investissement dans les points d'arrêts selon 1 et 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 possibilités

➤ Temps moyen d'attente avant prise en charge

➤ Evolution de la part modale du covoiturage

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Liane Liane

Sommaire 14-15

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

(2/4)



Détail de la mise en œuvre

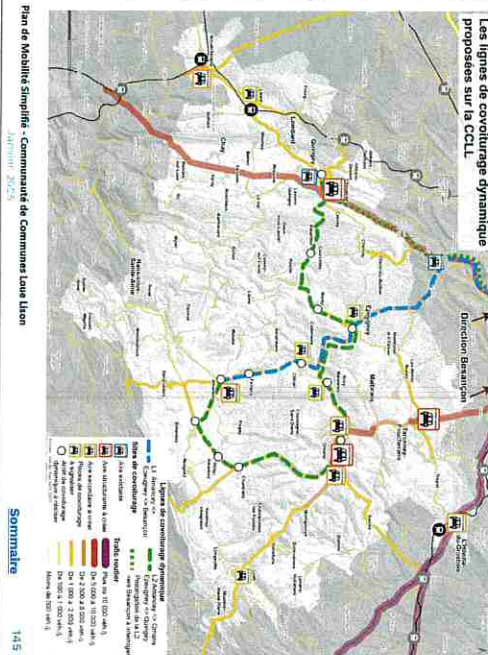
1/ Les lignes de covoiturage dynamique sur la CCLL

- 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 doublement de la ligne LR 207, et d'un doublement 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.



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Année 2025

Sommaire

145

Action 4 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs

(3/4)



Détail de la mise en œuvre

Détails des coûts des lignes de covoiturage dynamique proposées :

Postes de dépenses	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 estimée à 20 000 €) sur la première année	+/- 130 000 € (hors garantie de retour estimée 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 cotiserait à l'ANOM 1 760 € sur une année (déduction d'un mois de congo).
- 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.



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Année 2025

Sommaire

145

Expérimenter des lignes de covoiturage dynamiques en direction des principales destinations des actifs			
			
onCovoit' CC Cœur de Savoie		Exemple :	
- 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 passage) 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.		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	
	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison	
148	
	

Identifier et aménager des points de rencontre mobilité

permettant d'interconnecter les offres de mobilité

(3/3)



PRM	Localisation	Information multimodale
Ormans	Arrêt de car LR 204 Ormans 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 covoiturages dynamiques...
Lisle	Gare SNCF	
L'Hôpital-du-Grésbols	Gare SNCF	
Tarcey-Foucharans	Intersection Chemin des Vignes // Rue de Besançon	
Cléron	Grande Rue // Place de l'Eglise	
Coût total		3 k€ par PRM 24 000 €

Axe 4 :

COMMUNIQUER



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

(3/6)

Exemple présentation synthétique de l'offre de TC régional sur le guide de la CC du Chironais



Le train, c'est :

- C'est un mode de transport sûr et fiable, qui permet de se déplacer facilement.
- C'est un mode de transport qui permet de se déplacer facilement.
- C'est un mode de transport qui permet de se déplacer facilement.

Le train, c'est :
 C'est un mode de transport sûr et fiable, qui permet de se déplacer facilement.

Zoom : Accès plus

- Accès plus : un service gratuit d'accueil en gare pour les personnes à mobilité réduite.
- Accès plus : un service gratuit d'accueil en gare pour les personnes à mobilité réduite.
- Accès plus : un service gratuit d'accueil en gare pour les personnes à mobilité réduite.

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Sommaire

185

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

(4/6)



LA VOITURE POUR TOUS

Exemple présentation des offres de la CC du Chironais

ACQUISITION D'UN V.A.L.

La CC du Chironais propose une aide financière pour l'acquisition d'un véhicule électrique. Cette aide est destinée à encourager l'achat d'un véhicule électrique et à réduire les émissions de CO2.



LANDONNÉES ET SENTIERS PÉDESTRES



La CC du Chironais propose une aide financière pour l'acquisition d'un véhicule électrique. Cette aide est destinée à encourager l'achat d'un véhicule électrique et à réduire les émissions de CO2.



ADN À L'OBTENTION DE PERMIS DE CONDUIRE



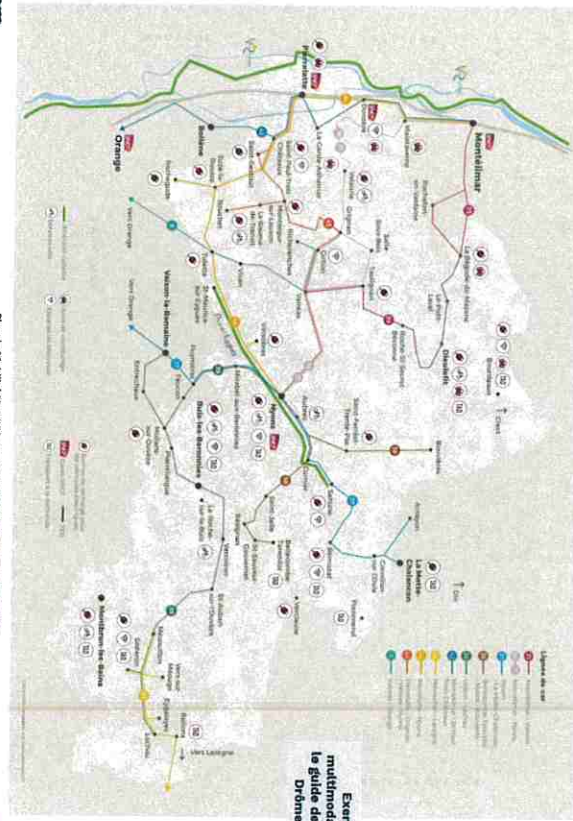
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Sommaire

185

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

(5/6)



Exemple carte multimodale détaillée sur la guide de la Baronnies en Drôme Provençale

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

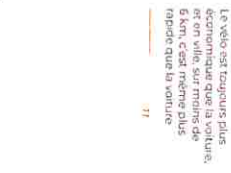
(6/6)



4 Je me déplace à pied

6 Je me déplace à vélo

Détail des mesures à mettre en place



TRAJETS VÉLO

Noyon

Verrières

La Roche

Baronnies

St Paul Trois Châteaux

La Roche

Baronnies

St Paul Trois Châteaux

La Roche

Baronnies

St Paul Trois Châteaux

La Roche

Baronnies

St Paul Trois Châteaux

La Roche

Baronnies

St Paul Trois Châteaux

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

Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écobilité à destination de leurs salariés			
Constats du diagnostic	Un intérêt notable pour les élus d'améliorer la communication sur l'offre de mobilité	CC Loue Lison	Structure et organisa les différents événements
	6 entreprises du territoire emploient plus de 100 salariés	Communes	Relevé de l'information et du renseignement
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			
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.			
Ce programme propose un accompagnement sur mesure par des experts, comprenant un autodiagnostic et des conseils personnalisés pour améliorer la politique cyclable de l'entreprise. Les employeurs peuvent ensuite utiliser une prime pour mettre en œuvre des services disponibles dans le catalogue du programme, offrant ainsi une quinzaine d'actions éligibles à des financements.			
Plan de communication	Mise en place des événements	Long terme	
Court terme	Moyen terme		
Impacts report modal			
Faibles	Élevés		
Falsabilité technique	Simple	Complexe	
Falsabilité financière	Simple	Complexe	
Estimation financière	0,2 €TP pour la CC soit +/- 12 K€ pour une action sociale (peut être externalisée à une association...)		
Des aides à développer 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€, 20 K€ pour un plan inter-entreprises/ administrations			
Suivi des mesures	Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés		
Nombre d'actions menées	159		
Sommaire			

Action 7 Accompagner les entreprises dans leurs programmes d'écobilité à destination de leurs salariés			
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.			
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			
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 ».			
Club Climat Unis pour agir !			
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison			
Sommaire			

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)



Rôle des acteurs

Structure et organise les différents événements en s'appuyant sur les associations locales

CC Loire Lison

Communes

Programme

Génération Vélo

Porteur financier
Comme le Vélo Club Omnis (VCO) adhère aux dispositifs Savoir Rouler à Vélo

Associations

Impacts report modal

Faibles Elèves

Faisabilité technique

Simple Complexe

Faisabilité financière

Simple Complexe

Estimation financière

+/- 10 K€ support

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

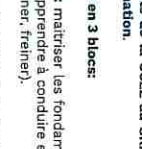
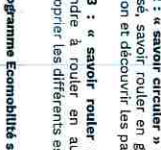
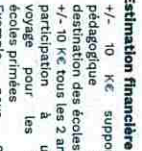
+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans

+/- 10 K€ tous les 2 ans



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'agit 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 labélisés 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'Ile-Audigné (19 communes – 37 492 habitants)

Dans le cadre du programme « Savoir Rouler à Vélo », destiné aux enfants de 6 à 11 ans, la CCVIA propose 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.

item

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

Sommaire

161



Bloc 1 et 2 en milieu sécurisé



Bloc 1 et 2 en milieu sécurisé

Action 9 Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux			
(1/5)			
► Constats du diagnostic		Rôle des acteurs	
- 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 208 places vélos mesurées 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.		CC Loire Lison <i>note par le PDIs les communes à développer les dispositifs de pacification et stationnement vélo</i>	
► 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 Loire Lison		Communes <i>Mise en place des dispositifs de pacification/stationnement vélo</i>	
► Mesures à mettre en place		Région <i>Partenaire pour la réalisation du stationnement aux abords des arrêts de TC et en gare</i>	
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'Ormans, d'Amancey et, dans une moindre mesure, de Quincy, 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.		Impacts report modal Faibles ☒ Elevés ☐	
2/ Favoriser une meilleure co-visibilité aux traversées piétones		Faisabilité technique Simple ☒ Complexe ☐	
En lien avec les obligations de la loi LOM		Faisabilité financière Simple ☒ Complexe ☐	
3/ Dimensionner le stationnement vélo sur l'espace public		Estimation financière Action de communication : +/- 5 K€ Pacification à définir par les communes. Stationnement : coût interne +/- 100 K€ pour l'installation de 370 arceaux, 15 abris-velos, 1 module de 3 box vélos. Possibilité de bénéficier de subventions (CEE Alvéole +, jusqu'à 40 % de l'investissement)	
Densifier le stationnement vélo, notamment aux principaux pôles générateurs de déplacement, sécuriser les cycles et limiter le stationnement sauvage sur la voie publique.		Suivi des mesures Evolution du linéaire de vitesse (en km/h) Réduction des accidents de la route dans les agglomérations Evolution du nombre de stationnement vélo et taux d'équipement pour 100 hab.	
Court terme - Information relayée dans les différentes informations de la CCLL à destination des communes - Dès 2025, poursuite des aménagements de pacification par les communes - Installation progressive du stationnement vélo		Moyen terme	
Long terme		Sommaire	
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison		164	
item		Janvier 2025	

Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux (2/5)



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 contraignant physiquement les vitesses sur des tronçons à enjeux :

- En fonction du mode cible à sécuriser et du lieu, différentes réglementations de vitesse existent :
 - Les **aires piétonnes**, comme son nom l'indique, dédient l'espace aux piétons et à l'animation urbaine (accès motorisé restreint) ;
 - Les **zones de modération de vitesse à réglementation de vitesse à 20 km/h**, appelées **Zone de rencontre**, donnent la priorité aux modes actifs sur la chaussée et favorise la vie locale (rue commerçante en centre-bourg par exemple) ;
 - Les **zones de modération de vitesse à réglementation à 30 km/h**, L30 ou Z30, établissent un équilibre entre circulation et vie locale.
- Il existe un **large panel** de dispositifs d'apaisement des vitesses à réaliser selon les configurations locales, les **contraintes techniques** et **financières** et les **opportunités de travaux**. Ces dispositifs se distinguent en 3 types :

Exemple de colts :

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



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Liane Lison
Annexes 2025

Exemples de zones de modération de vitesse
Sommaire

Action 9 Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux (3/5)

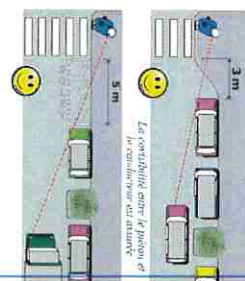
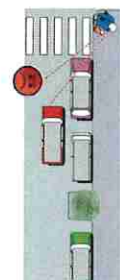


Détail de la mise en œuvre

2/ Favoriser une meilleure co-visibilité aux traversées piétonnes

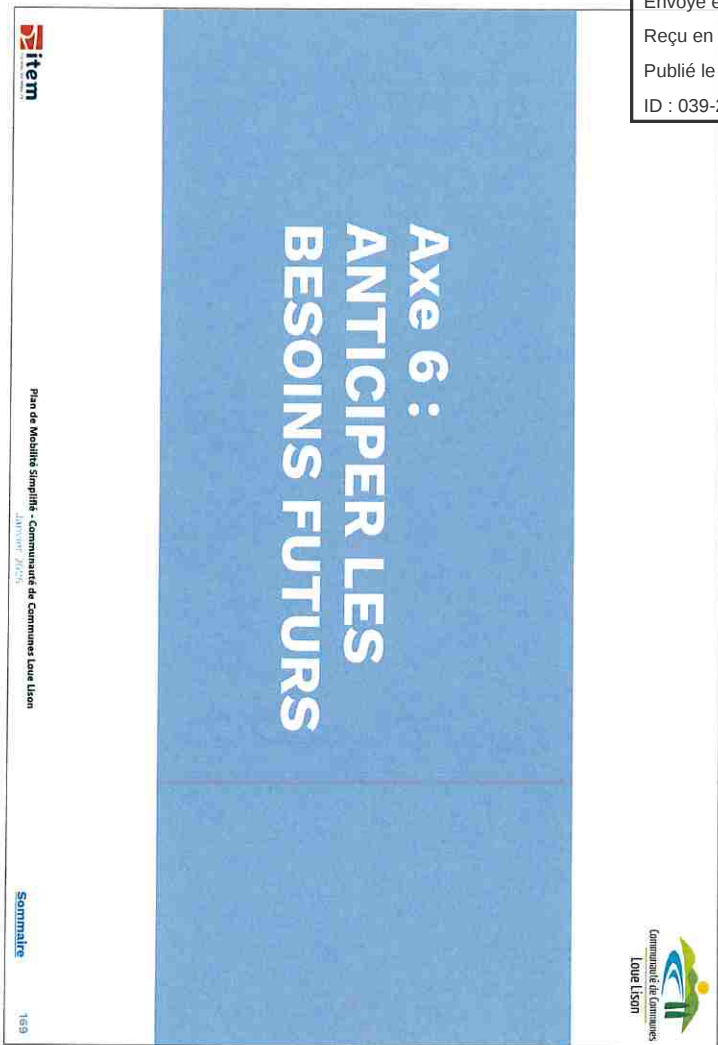
Rappel de la loi d'orientation des mobilités (LOM)

- 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)



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Liane Lison
Annexes 2025

Sommaire



Action Favoriser le télétravail, les tiers-lieux et/ou l'émergence d'espaces de coworking aux abords des principaux lieux d'intermodalité de la CCL			
10			
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 communale 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			
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.			
Promouvoir ces espaces/lieux auprès des employeurs et des actifs			
Intervenir en entreprises pour promouvoir le télétravail et le travail par visioconférence.			
Communiquer et identifier les porteurs de projets			
CC Loire Lison			
Communales			
Chambre de Commerce et d'Industrie			
Club			
d'entreprises et entreprises			
SNCF			
Communiquer et identifier les porteurs de projets			
Veille sur le foncier disponible au niveau des PRM			
Porteurs, porteurs de projets			
Porteurs, porteurs de projet			
Porteurs en tant que propriétaire des locaux des gares			
Impacts report modal			
Faibles			
Elevés			
Faisabilité technique			
Simple			
Complexe			
Faisabilité financière			
Simple			
Complexe			
Estimation financière			
Coût interne pour la CCL			
Suivi des mesures			
Réalisation des tiers-lieux			
Nombre d'usagers dans les services			
Satisfaction usagers / réponses aux besoins			
Court terme			
Moyen terme			
Long terme			
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison			
170			
Sommaire			

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



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 l'Action 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 véhicules électriques.

► 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 Mobilités 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 (17 % sur la CCLL actuellement).

- La 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.

Court terme

Moyen terme

Long terme

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

Rôle des acteurs

CC Loire Usson

Etat avec TE 25 et le SYDED la ventilation des bornes IRVE

Syndicat auquel les communes ont délégué la compétence IRVE
Gestionnaire du réseau des bornes publiques

Financement des bornes

Impacts report modal

Faibles Elevés

Faisabilité technique

Simple Complexe

Faisabilité financière

Simple Complexe

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



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

(2/5)



- La territoire de la CCLL compte au 30 juin 2024, environ 512 véhicules électriques, soit 172 % 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 Loire 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 (SD(IRVE)) 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
20 % des places publiques à équiper	34
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 ADM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SD(IRVE)) et de bénéficier d'une réduction 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 2032) et le renouvellement des flottes publiques et des grandes entreprises :
- Pour les services de l'état 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 2028 ;
 - 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 nécessaires pour remplir cette obligation) situé sur un emplacement accessible aux personnes à 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.

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

(3/5)



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.

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

Type de logement	Repartition 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
- La collectivité peut communiquer sur l'installation d'une prise en maison individuelle. Cette installation est accessible à des coûts raisonnables, moins de 1 000 € pour une installation haut de gamme, quelques centaines d'euros pour des prises plus simples.
- Concernant les copropriétés existantes, la CCLL peut renseigner sur les aides disponibles.
- Les obligations législatives issues de la loi LOM :
- 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 ;
- 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 privée. La CCLL, les communes et Territoire 25 doivent donc impulser une dynamique de développement de bornes sur voiries publiques.

- Logement collectif** 18,9 % Oui

Non

- 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 (achats, RDV,...), les professionnels, 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.**



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 covoiturage sur le territoire	Réalisation & financement des aires de covoiturage	Communes : Favoriser la mise à disposition du foncier	Long Terme	+/- 300 k€ pour la réalisation des 12 aires de covoiturage	
4 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique en direction des principales destinations des actifs	Réalisation & financement des lignes de covoiturage 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 jointonnement des PRM	Court Terme	+/- 124 k€	

item

Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison

Mars 2025

Sommaire

178

Actions	Rôle CC	Rôle Acteurs	Temporalité	Coûts d'investissement	Coûts de fonctionnement annuel
6 Aide 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'écobonobilité à destination de leurs salariés	Structure et organise les différents événements	Communes : Diffusent l'information	Court et Moyen Terme	0,2 ETP pour la CC	
8 Structurer un programme d'écobonobilité scolaire autour du programme « Savoir Rouler à Vélo » pour apprendre les bonnes pratiques et se déplacer en toute autonomie	Structure et organise les différents événements 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 +/- 20 K€/an pour « Savoir Rouler à Vélo » pour 25 classes en tenant compte de la participation à 50 % par Génération Vélo	+/- 10 K€ tous les 2 ans participation à un voyage pour les 3 écoles primées
9 Développer la pacification et le stationnement vélo pour faciliter et sécuriser la circulation des modes doux	Inclure 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	Communiquer et identifie les porteurs de projets	Communes : Veille sur le foncier disponible au niveau des PDM	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	Etablir 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



Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loire Lison

180



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	Dotations annuelles
	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	(ex. DSIL en Normandie : entre 100 et 200 k€ / projet et 2 k€ opérations depuis 2016)	
	Les dotations politique de la ville (DPV) ou subventions pour travaux divers d'intérêts local (TIDL)	Aides financières pour les projets urbains divers (d'avantage axés sur les travaux urbains)		
	Le fonds national d'aménagement et de développement du territoire (FNAADT)	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 FNAADT	Subvention annuelle
Programme certificats d'économies d'énergie (CEE)		Une dizaine de programmes CEE Transport développée dans le tableau suivant: bus électriques, achat / location / retrofit, vélo, logistique urbaine durable, éco-mobilité (programme TMS), bornes de recharge...		
Offres de la Banque des territoires		Trois dispositifs de soutien : offre de crédits d'ingénierie, mobili-prêts pour les infrastructures et équipements pour les mobilités propres, investissement financier dans des partenariats public-privés , pour permettre le décollage de services de mobilité non rentables à leur démarrage.		
Petites Villes de Demain (PVD) / CITE		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	Charge de mission : 30 k€ / an / EPT + 3k€ max d'équipements Com. / animation / formation : 50 % d'aide (montant max de 20 k€ / an)	8 ^{ème} 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 place aux 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 : ■ 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 : ■ (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)	Inclure 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 / EPT + 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 covoiturage » pour les collectivités	Schéma covoiturage, études pré-opérationnelles, travaux d'aires de covoiturage ou de voies réservées, réalisation de lignes de covoiturage ou d'auto-stop organisé, animation, communication, campagnes d'incitations financières à la pratique.	Montant de l'aide attribuée selon le préféré 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 2025
Vélo	Le fonds mobilités actives (collectivités)	Financer des projets d'aménagements cyclables en site propre ainsi que des programmes de maillage : • AAP « Aménagement cyclable » • AAP « territoires cyclables »	Montant de subvention : >100 k€, taux d'aide entre 15 et 60 % selon les cas	AAP régulières 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 ETPPI : 29 k € Taux d'aide : 50 %	Pas de certitudes de reconduction en 2025
	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 SAV 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 (à remiser en sèlle «... »)	Pas de certitudes de reconduction en 2025
Mon vélo de A à Z (AMI)		Accompagner de « A à Z » des personnes précieuses vers la mobilité à vélo et ancrer durablement une expertise autour des politiques de marche et de vélos pour les prescripteurs d'aide sociale (CfAs, mission locale, associations...)	Forfait de lancement : 5 k€ (1 ^{re} année) Part fixe : 35,5 k€ / an Part variable : 100 € / personne	2026
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison				
Annexes 2025				Sommaire
				183

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 2025
	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
Plan de Mobilité Simplifié - Communauté de Communes Loue Lison				
Annexes 2025				Sommaire
				184