

Plan Local d'Urbanisme intercommunal valant Programme de l'Habitat

PLUI-H DU VAL DE MORTEAU

5.1 OAP Mobilité

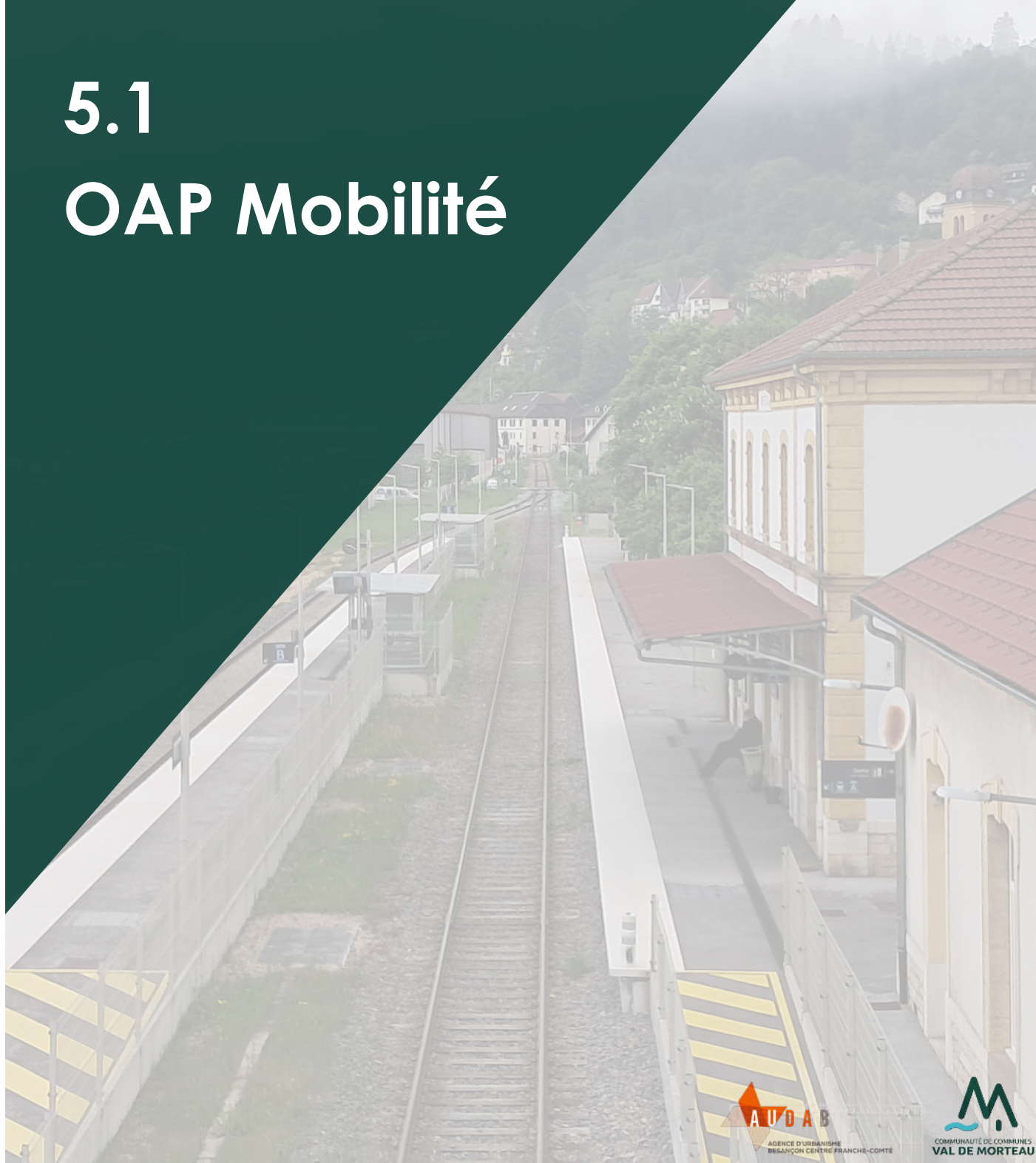


Table des matières

Introduction	4
OAP Mobilité - Définition et cadrage	4
Les grandes thématiques d'une OAP	4
Portée juridique	4
Enjeux et objectifs : Rappel du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)	5
Orientation 1 Mailler le Val de Morteau d'alternatives à la voiture individuelle	7
Intermodalité et multimodalité 	
1.1. Identifier des pôles de mobilité à créer ou à renforcer pour établir un maillage multimodal intercommunal	8
1.2. Définir des préconisations d'aménagement adaptées aux différents types de pôles de mobilité en tenant compte de leur hiérarchie et de leurs usages	10
1.2.1. Préconisations transversales	
1.2.2. Pôle structurant (Pôle de gare)	
1.2.3. Pôle secondaire (Pôle intercommunal)	
1.2.4. Pôle local (Pôle de proximité)	
1.3. Favoriser le rabattement vers les pôles de mobilité	13
Covoiturage 	
1.4. Structurer un maillage territorial d'aires de covoiturage en identifiant celles à créer, à structurer ou à améliorer	14
1.4.1. Recenser et qualifier les aires de covoiturage existantes	
1.4.2. Localiser de nouvelles aires à aménager	
1.4.3. Articuler les aires de covoiturage avec les autres modes de transport	
1.5. Hiérarchiser les sites à aménager en aires de covoiturage selon les priorités définies et garantir leur réalisation par l'inscription d'emplacements réservés	16
1.5.1. Aire structurante	
1.5.2. Aire secondaire (complémentaire)	
1.5.3. Aire locale	
1.6. Aménager les aires de covoiturage en respectant des préconisations adaptées, harmonisées et durables	18
1.6.1. S'appuyer sur un référentiel commun d'aménagement	
1.6.2. Définir des niveaux d'équipement et de signalétique adaptés	
1.6.3. Intégrer des principes de sobriété et de durabilité afin de limiter l'impact environnemental des aménagements	
1.6.4. Adapter les équipements aux contextes d'implantation	

Orientation 2 | Structurer les liaisons douces, ferroviaires et motorisées entre communes et les déplacements au sein des villes et villages..... 20

Mobilités douces |

2.1. Développer un réseau continu et sécurisé de liaisons douces..... 20

2.1.1. Aménagement d'une dorsale cyclable entre Morteau et Les Fins (puis vers Bief, hors CCVM)

2.1.2. Développement d'un réseau cyclable intercommunal

2.1.3. Aménager les centres-bourgs en faveur des mobilités douces

Transports en commun |

2.2. Soutenir l'attractivité de l'offre ferroviaire par la valorisation de la gare de Morteau... 22

2.3. Améliorer et compléter l'offre de transports en commun..... 23

Orientation 3 | Sécuriser les déplacements piétons, cyclables et motorisés dans les centralités..... 24

Réseau viaire |

3.1. Hiérarchiser et adapter le réseau viaire pour sécuriser les déplacements..... 24

3.1.1. Voie principale (structurante)

3.1.2. Voie secondaire (intermédiaire)

3.1.3. Voie de desserte locale

3.1.4. Cheminement doux

3.2. Sécuriser et apaiser la circulation dans les centralités par des aménagements adaptés favorisant la sécurité, le partage de l'espace public et la qualité d'usage..... 28

3.2.2. Entrée de commune

3.2.2. Péricentre

3.2.3. Centre-bourg

3.2.4. Zone de rencontre

3.3. Aménager les intersections dangereuses et sécuriser les traversées piétonnes et cyclables..... 32

Stationnement |

3.4. Optimiser et organiser l'offre de stationnement dans les centralités afin de sécuriser les usages et fluidifier les déplacements..... 33

3.4.1. Stationnement des véhicules motorisés

3.4.2. Stationnement des vélos

3.4.3. Livraisons et accès ponctuel

3.4.4. Schéma intercommunal et suivi

Orientation 4 | Promouvoir des projets de mobilité durable..... 34

Autopartage et mobilité électrique |

4.1. Développer des solutions d'autopartage sur le territoire..... 34

4.2. Favoriser le développement de la mobilité électrique..... 35

Introduction



OAP Mobilité - Définition et cadrage

Une OAP Mobilité (Orientation d'Aménagement et de Programmation Mobilité) est un volet thématique du PLU ou PLUi, visant à définir les grandes orientations en matière de déplacements et de connectivité sur le territoire. Elle joue un rôle stratégique dans l'aménagement durable en encourageant les mobilités douces, collectives et alternatives à la voiture individuelle.

Elle n'est pas obligatoire, il revient à la collectivité porteuse du document d'urbanisme de définir si elle souhaite se doter de principes complémentaires au règlement et au zonage du PLUi-H.

Il convient de rappeler que la mise en œuvre de ces orientations ne relève pas uniquement de la compétence de la Communauté de communes du Val de Morteau (CCVM). D'autres acteurs interviennent également dans le domaine de la mobilité et des transports : la Région pour les transports en commun interterritoriaux, le Département pour les voiries et aménagements routiers structurants, ou encore l'État pour certains axes et infrastructures. La réussite de ces orientations repose sur une coopération étroite entre ces différents acteurs afin d'assurer la cohérence, la continuité et l'efficacité du réseau multimodal.



Les grandes thématiques d'une OAP



La mobilité par rapport à l'organisation du territoire



Les transports collectifs et l'intermodalité



Les modes actifs (vélos, piétons, trottinettes)



Les usages partagés de la voiture



Le stationnement tous modes et l'écomobilité



La circulation, et l'aménagement du réseau routier



Portée juridique

Opposabilité : Les projets d'aménagement doivent tenir compte des orientations de l'OAP.

Compatibilité : Les permis de construire doivent être compatibles avec ces objectifs.

Enjeux et objectifs : Rappel du Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD)

L'OAP « Mobilité » constitue une déclinaison de l'objectif 10 du PADD du PLUi-H (plan local d'urbanisme intercommunal valant programme local de l'habitat), ainsi que de ses principales orientations, à savoir :

- **Mailler le Val de Morteau d'alternatives à la voiture individuelle.**
- **Structurer les liaisons douces, ferroviaires et motorisées entre communes et les déplacements au sein des villes et villages.**
- **Sécuriser les déplacements piétons, cyclables et motorisés dans les centralités.**
- **Promouvoir des projets de mobilité durable.**

Au-delà des enjeux définis par le PADD, des enjeux globaux doivent être intégrés afin de poser les bases d'une réflexion territoriale, qui sera ensuite traduite en orientations opérationnelles :

- Encourager le report modal vers les transports collectifs et les modes de déplacement alternatifs, notamment par le développement des aires de covoiturage et des dispositifs de rabattement vers les pôles de mobilité ;
- Poursuivre le déploiement d'un réseau cohérent et sécurisé de liaisons douces (piétonnes, cyclables, etc), en lien avec les pôles d'activités et les centralités ;
- Renforcer l'accessibilité et l'attractivité des transports collectifs, en veillant à leur maillage avec les différentes centralités du territoire ;
- Rechercher une meilleure continuité viaire entre les quartiers, qu'elle soit piétonne, cyclable ou motorisée, pour fluidifier les déplacements et renforcer la cohésion urbaine ;
- Adapter l'offre de stationnement aux besoins, en cohérence avec les dynamiques d'urbanisation et l'objectif de décongestion des centres-bourgs ;
- Réduire l'empreinte carbone des déplacements en favorisant des mobilités durables et inclusives ;
- Sécuriser et rendre plus attractif l'ensemble des cheminements pour tous les usagers, y compris les personnes à mobilité réduite (PMR).

Orientation 1 | Mailler le Val de Morteau d'alternatives à la voiture individuelle

Le Val de Morteau se caractérise par une forte dépendance à la voiture individuelle, liée à sa topographie, à la dispersion de l'habitat et aux déplacements pendulaires quotidiens, notamment en direction de la Suisse. Cette situation engendre des flux routiers importants, une pression accrue sur les stationnements et une vulnérabilité environnementale liée aux émissions de gaz à effet de serre et à la qualité de l'air.

Dans ce contexte, le territoire doit engager une transition vers un système de mobilité plus équilibré, offrant à chaque habitant et usager des alternatives attractives à l'automobile. L'objectif est d'organiser

un maillage multimodal cohérent, favorisant l'interconnexion entre les différents modes de déplacement, le développement du covoiturage et le renforcement de la desserte en transports collectifs. L'orientation 1 vise donc à structurer un réseau d'infrastructures et de services de mobilité, hiérarchisé et adapté aux besoins des habitants, afin de :

- **réduire l'usage de la voiture individuelle,**
- **améliorer l'accessibilité de l'ensemble du territoire,**
- **accompagner la transition énergétique et écologique des mobilités.**

Intermodalité et multimodalité |

Intermodalité : L'utilisation de plusieurs modes de transport au cours d'un même déplacement.

Multimodalité : La possibilité d'utiliser plusieurs modes de déplacement entre un point de départ et un point d'arrivée.

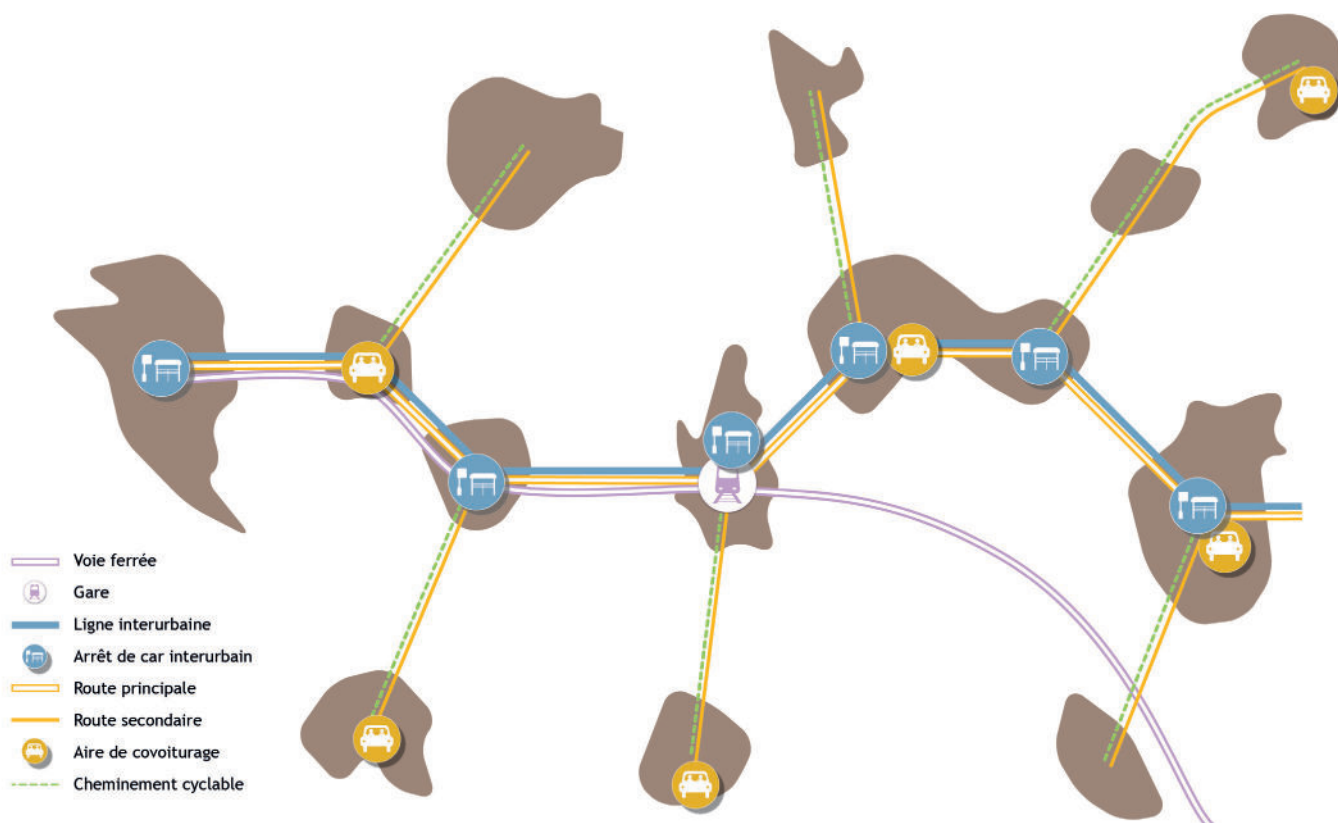


Schéma conceptuel d'un maillage intercommunal multimodal et intermodal.

1.1. Identifier des pôles de mobilité à créer ou à renforcer pour établir un maillage multimodal intercommunal



Pôle de mobilité : Lieu dédié à l'accueil de plusieurs solutions de mobilité (bus, vélo, train, covoiturage, ...) et situé dans un espace restreint, permettant aux usagers de changer de mode de transport facilement.



Rabatement : désigne le déplacement effectué par un usager depuis son point de départ (souvent son domicile) jusqu'à un point d'accès à un mode de transport, comme une gare, un arrêt de bus express, une aire de covoiturage ou un parking relais.

Afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle et d'organiser une offre de mobilité plus équilibrée, le territoire doit se doter d'**un réseau hiérarchisé de pôles de mobilité**.

Ces pôles, de typologie variée (gare ferroviaire, arrêt de transport en commun, aire de covoiturage, parking relais), constituent les points d'articulation indispensables entre les différents modes de déplacement.

Leur identification et leur localisation doivent répondre à une double exigence :

→ **Garantir une couverture équilibrée du territoire**, en prenant en compte les centralités, les zones d'emplois et les principaux axes de déplacement.

→ **Hiérarchiser les fonctions** afin de distinguer :

- Les **pôles principaux**, assurant une connexion au réseau ferroviaire et aux lignes interurbaines.
- Les **pôles secondaires**, liés aux centralités secondaires ou aux équipements collectifs ; intégrant notamment des aires de covoiturage ou des arrêts de transport en commun.
- Les **pôles locaux** ou de relais, liés aux centralités de proximité ou aux équipements collectifs.

La **gare de Morteau** constitue le pôle de mobilité structurant du Val de Morteau, la commune étant

identifiée comme pôle majeur. Elle concentre les flux les plus importants et assure l'articulation entre les déplacements quotidiens à l'échelle locale, intercommunale et transfrontalière.

Les pôles de mobilité de **Grand'Combe Châteleu** et des **Fins** sont identifiés comme pôles secondaires, en raison de leur desserte par la ligne routière régionale Mobigo et de leur situation sur l'axe routier de la RD431, leur conférant un rôle structurant pour les déplacements intercommunaux.

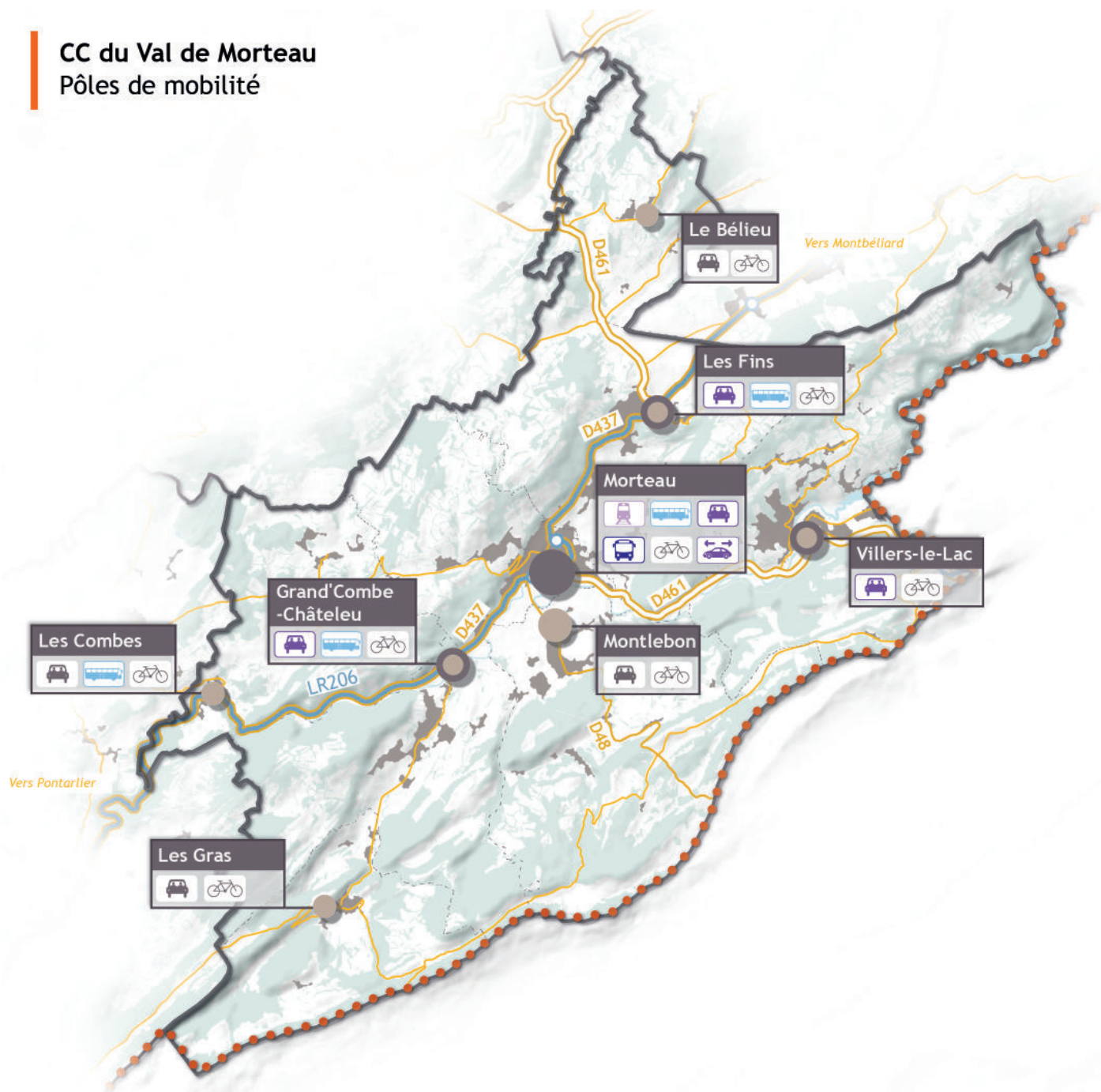
Les pôles de mobilité **Villiers-le-Lac** (sur la RD461) et de **Montlebon** (sur la RD8) sont également identifiés comme pôles secondaires en raison de leur position stratégique pour les déplacements transfrontaliers vers la Suisse.

Enfin, les pôles des **Combes**, des **Gras** et du **Bélieu** sont identifiés comme des pôles locaux, de proximité ou de relais, assurant principalement un rôle de rabattement à une échelle locale.

La mise en place d'un **maillage intercommunal cohérent** vise à renforcer l'attractivité du territoire, à répondre aux besoins de mobilité du quotidien. Ce maillage contribue également à réduire la dépendance à la voiture individuelle, en garantissant une articulation efficace entre les différents modes de déplacement et une **offre de mobilité lisible et durable**.

CC du Val de Morteau

Pôles de mobilité



Occupation du sol

- Tache urbaine
- Végétation
- Hydrologie

Administratif

- Limite EPCI
- Limite communale

Réseaux de mobilité

- Voie ferrée principale
- Ligne Mobigo routier
- Arrêt Mobigo routier
- Route principale
- Route secondaire

Pôles de mobilité

- Existant à améliorer
- À conforter
- À créer
- Local
- Secondaire
- Structurant

Offres de mobilité

- Mobigo ferroviaire
- Mobigo routier
- Ligne urbaine
- Covoiturage
- Covoiturage à créer
- Autopartage
- Aménagement cyclable à créer

1.2. Définir des préconisations d'aménagement adaptées aux différents types de pôles de mobilité en tenant compte de leur hiérarchie et de leurs usages

Le développement d'un maillage multimodal intercommunal repose sur l'aménagement cohérent de pôles de mobilité hiérarchisés (pôle de gare structurant, pôles secondaires, pôles locaux). Chaque catégorie de pôle doit répondre à des exigences spécifiques, en fonction de son rôle dans l'organisation spatiale du territoire et des usages attendus.

L'aménagement de ces pôles doit être pensé dans une perspective de long terme, en **prévoyant les réserves foncières nécessaires** dans les secteurs soumis à de fortes pressions afin d'en garantir la réalisation, ainsi que leur capacité d'évolution et d'extension.

1.2.1. Préconisations transversales

Indépendamment de leur typologie, il est recommandé que l'ensemble des pôles de mobilité intègrent les principes suivants :

- une **implantation lisible et accessible des arrêts** de transports en commun, avec des aménagements conformes aux normes d'accessibilité piétonne, cyclable et pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ;
- une **connexion directe avec les cheminements doux** (piétons, cycles) et une continuité vers les centralités et quartiers d'habitat ;
- des **stationnements adaptés et sécurisés pour les vélos**, lorsqu'un itinéraire cyclable existe ou est prévu à proximité, afin d'élargir l'aire de chalandise du pôle ;
- un nombre de **places de stationnement pour les voitures** cohérent avec la fréquentation des axes routiers à proximité ;
- une **qualité renforcée des espaces d'attente** (abris, mobilier, éclairage, information voyageurs).

Leur conception doit également viser une intégration paysagère soignée et un traitement qualitatif des espaces publics, afin de renforcer l'attractivité des lieux et leur appropriation par les usagers.

Dans ce cadre, deux niveaux de préconisations sont définis :

- des **préconisations transversales**, communes à l'ensemble des pôles de mobilité, quel que soit leur rang dans la hiérarchie ;
- des **préconisations spécifiques**, propres à chaque catégorie de pôles tenant compte de leur hiérarchie, de leur rôle dans le réseau multimodal et de leur offre de mobilité.

L'aménagement de ces pôles doit pouvoir bénéficier d'une emprise suffisante pour offrir l'ensemble des services nécessaires à leur fonctionnement.

Pour chaque projet, une analyse préalable doit être réalisée afin de faciliter les cheminements piétons vers ces pôles (dans un périmètre de moins de 300 m) et cyclables (dans un rayon de 750 m).



Schéma conceptuel de l'aménagement d'un pôle de mobilité

1.2.2. Pôle de gare de Morteau

Le pôle de gare de Morteau constitue un **nœud multimodal structurant**, combinant l'offre ferroviaire, les lignes de bus interurbains et urbains, les modes actifs (piétons, vélos, trottinettes) ainsi que les espaces de stationnement, afin de faciliter le rabattement vers les transports collectifs et d'assurer une articulation fluide entre les différents modes de déplacement.

Les préconisations suivantes viennent compléter les principes transversaux applicables à tous les pôles, en tenant compte de la fréquentation élevée et du rôle structurant de la gare :



• Aménagement qualitatif du parvis de la gare :

Des espaces de circulation piétonne dégagés et sécurisés, une signalétique claire, ainsi que du mobilier urbain et des points d'information (dont des informations en temps réel), permettront d'assurer la lisibilité immédiate du pôle et la sécurisation des circulations et des traversées. Ces aménagements contribueront également à mettre en valeur le patrimoine bâti et paysager.

• Stationnements et équipements pour vélos :

La création de box individuels sécurisés, dimensionnés pour répondre à la demande des usagers quotidiens et des flux pendulaires. La mise en place d'une station de gonflage en libre-service pour faciliter l'usage des vélos.

• Aménagements et accessibilité renforcés :

Des cheminements piétons et cyclables sécurisés et continus permettent de relier efficacement le pôle aux zones d'habitat, d'emplois et d'équipements. Le site doit intégrer des aménagements adaptés et accessibles à tous les usagers.

• Jalonnement et signalétique :

Mise en place d'une signalétique multimodale claire, avec jalonnement des arrêts, parkings et cheminements vers les équipements de la commune et les lieux de centralités (Mairie, place de l'Eglise, Musée de l'Horlogerie, etc) permettant une orientation fluide des usagers.

La valorisation de la gare comme point d'accès aux itinéraires touristiques cyclables, notamment dans le cadre de la stratégie touristique de la communauté de communes. Le jalonnement de ces itinéraires depuis la gare peut encourager l'usage du train et renforcer son rôle dans le développement de l'offre touristique locale.

• Organisation du stationnement voitures :

Gestion mutualisée et régulée du stationnement pour voitures, avec un parking relais accessible sur présentation d'un titre de transport (train ou bus) et dimensionné pour les flux quotidiens et transfrontaliers. Des places doivent également être prévues pour les usagers de la centralité, conciliant l'usage local et le rabattement. Le projet d'un parking silo en gare permettra également de répondre à ces besoins.

1.2.3. Pôle secondaire (Pôle intercommunal)

Les **pôles secondaires** jouent un rôle complémentaire au pôle gare structurant. Ils constituent des points d'interface de moyenne échelle, destinés à organiser le rabattement (vers les transports en commun ou offres alternatives) et à renforcer l'intermodalité à l'échelle intercommunale.

Chaque pôle secondaire dispose généralement d'un arrêt de cars Mobigo et/ou d'une aire de covoiturage connectés aux axes structurants. Les aménagements à privilégier concernent :

- Une **aire de covoiturage aménagée**, directement connectée aux axes routiers, avec signalétique claire et accès sécurisés.
- Un **arrêt de car** aménagé, comprenant abris, assises et information voyageurs.
- **Des traversées piétonnes sécurisées**
- Du **stationnement vélo sécurisé**, sous forme de racks/arceaux, ou box, dimensionné à la fréquentation, avec possibilité d'extensions futures pour accompagner l'essor des mobilités actives.
- L'organisation adaptée du stationnement voitures, conciliant l'usage lié au covoiturage et le besoin de rabattement des usagers de transports en commun.

1.2.4. Pôle local (Pôle de proximité)

Les **pôles de proximité** constituent des points de desserte locale, intégrés à l'échelle du quartier ou du village. Leur rôle est d'assurer un accès simple et lisible aux transports collectifs et aux mobilités partagées, avec des aménagements légers mais fonctionnels :

- Arrêt de bus clairement identifié et sécurisé, avec un abri et un simple point d'information.
- Stationnement vélo et quelques places dédiées au covoiturage.
- Intégration discrète et qualitative dans l'espace urbain ou villageois (mobiliers, éclairage, signalétique).
- Évolutivité des aménagements, permettant d'accompagner une hausse de la fréquentation.

Ces pôles assurent ainsi une desserte de proximité tout en renforçant le maillage multimodal à fine échelle.



Porte d'Argeles © Pyrénées Orientales Tourisme



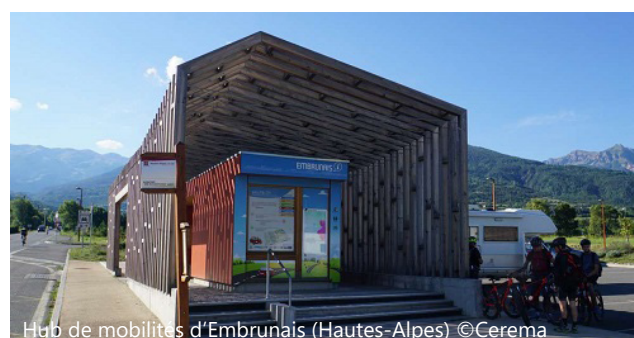
Cavaillon © LMV



Esquisse du pôle d'échanges multimodal de Roc'h Kerezen (Ouest) à Plougastel-Daoulas. © L'œil mobile



ONIVA - La mobilité en Pays de Lumbres © Cerema



Hub de mobilités d'Embrunais (Hautes-Alpes) © Cerema

1.3. Favoriser le rabattement vers les pôles de mobilité

L'efficacité du réseau multimodal repose à la fois sur la diversité de l'offre de mobilité, la qualité des aménagements des pôles et leur capacité à capter puis redistribuer les flux quotidiens. Dans ce cadre, le PLUi-H doit poser les conditions nécessaires à l'aménagement des périmètres de rabattement et de diffusion.

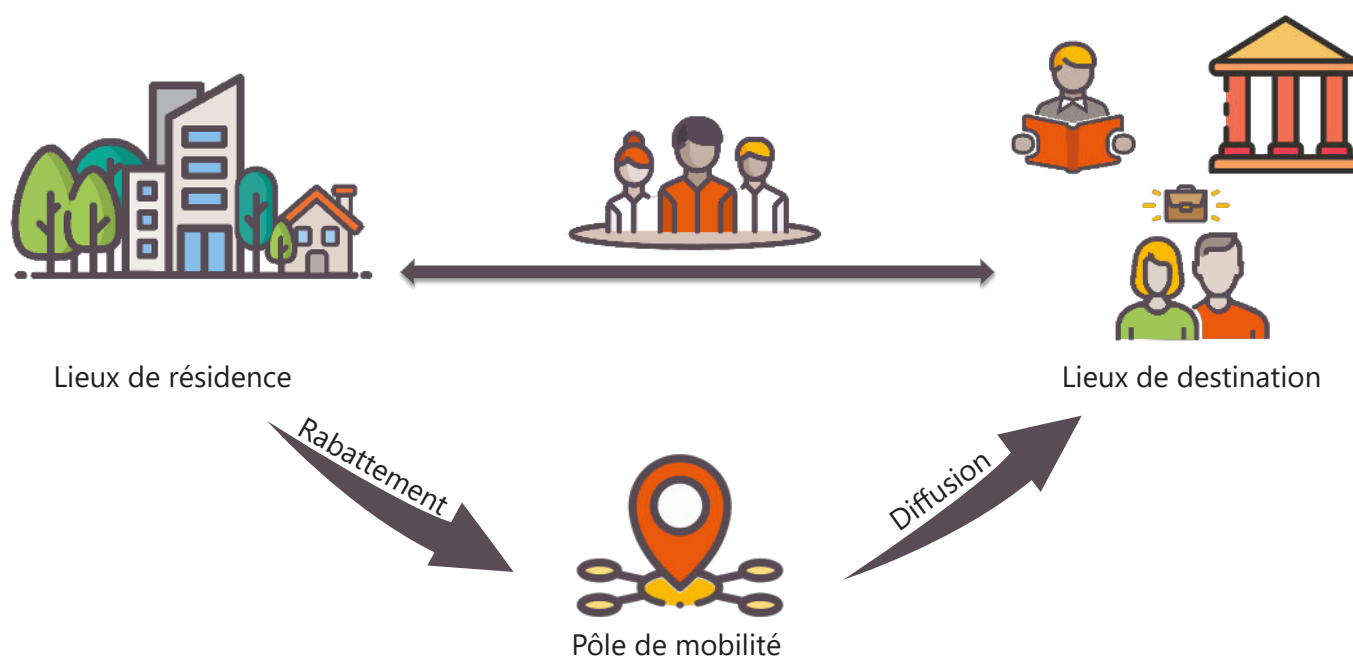
Cette orientation vise à **favoriser le rabattement** depuis les lieux de résidence vers les pôles de mobilité, ainsi que la **diffusion des déplacements** depuis ces pôles vers les principales destinations du territoire (zones d'activités, établissements scolaires, équipements publics et commerciaux).

Pour atteindre cet objectif, il est recommandé de :

- Identifier les zones d'habitat et d'activités stratégiques qui peuvent converger vers les pôles et orienter les projets d'aménagement en conséquence.
- Renforcer la visibilité et l'accessibilité des pôles depuis les quartiers environnants, notamment via des parcours piétons et cyclables attractifs et directs, ainsi qu'un jalonnement adapté.
- Mettre en cohérence les cheminements piétons et cyclables avec la hiérarchie des pôles afin d'assurer une accessibilité claire, directe et lisible depuis les quartiers d'habitat.

- Implanter des stationnements vélos sécurisés aux points d'origine (quartiers existants, zones à urbaniser) et aux points de destination (pôles, établissements, zones d'activités), de manière à favoriser l'usage du vélo comme mode de rabattement quotidien.
- Renforcer la fonction des pôles comme nœuds de redistribution des flux, en veillant à ce que les trajets vers les lieux de destination soient assurés par des liaisons continues, identifiées et sécurisées.
- Favoriser l'implantation, à proximité immédiate des pôles, de services, commerces et équipements de proximité (ex. épicerie, relais colis, conciergerie, bornes de recharge, services vélos, établissements de petite enfance), afin de renforcer leur attractivité et de répondre aux besoins quotidiens des usagers tout au long de la chaîne de leurs déplacements.

Ainsi, les pôles de mobilité deviennent de véritables points d'articulation entre habitat, réseaux de transport, bassins de vie, bassins d'emploi et services de proximité, garantissant une mobilité plus efficace, partagée et durable à l'échelle intercommunale.



Représentation conceptuelle du rôle d'un pôle de mobilité : rabattement et diffusion

Covoiturage |



Covoiturage : Le covoiturage consiste à partager son véhicule personnel avec d'autres usagers de la route pour effectuer tout ou partie d'un trajet en commun.

1.4. Structurer un maillage territorial d'aires de covoiturage en identifiant celles à créer, à structurer ou à améliorer

Les aires de covoiturage contribuent à sécuriser cette pratique, à la rendre plus visible dans l'espace public et à lui conférer une légitimité accrue. Il est recommandé que ces espaces soient situés à proximité immédiate des points de départ des trajets ciblés, sur les axes routiers structurants ou à proximité de grands carrefours, afin de capter un maximum de flux de circulation.

Certains lieux peuvent déjà être utilisés de manière informelle pour le covoiturage (accotements, parkings non dédiés, etc.), bien qu'ils ne soient ni aménagés ni signalés à cet effet.

Un recensement des sites potentiels, accompagné d'une planification concertée, permettrait de mieux structurer le maillage territorial, de renforcer la visibilité du covoiturage au quotidien et d'assurer la sécurisation des points de rencontre les plus fréquentés.

Dans une logique de mobilité durable et partagée, l'aménagement d'aires de covoiturage constitue un levier stratégique pour renforcer l'offre de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Afin d'accompagner cette dynamique, plusieurs actions sont à engager dans le cadre du PLUi-H :

1.4.1. Recenser et qualifier les aires de covoiturage existantes

Dans une logique de gestion économe de l'espace, il est essentiel de privilégier des sites déjà artificialisés et propices à accueillir une aire de covoiturage, avant d'en envisager l'implantation dans des espaces non urbanisés. À ce titre, il est recommandé de :

- Identifier les sites informels actuellement utilisés pour le covoiturage (bords de route, parkings non dédiés, etc.), afin d'évaluer leur potentiel d'aménagement, de signalisation ou de sécurisation.

- Analyser l'usage des parkings publics ou privés existants pouvant être mobilisés pour le covoiturage (parkings de stades, de places de village, de centres commerciaux...), en lien avec les communes compétentes en matière de voirie.
- Améliorer les sites existants afin de renforcer leur confort, leur sécurité et leur lisibilité.

1.4.2. Localiser de nouvelles aires à aménager

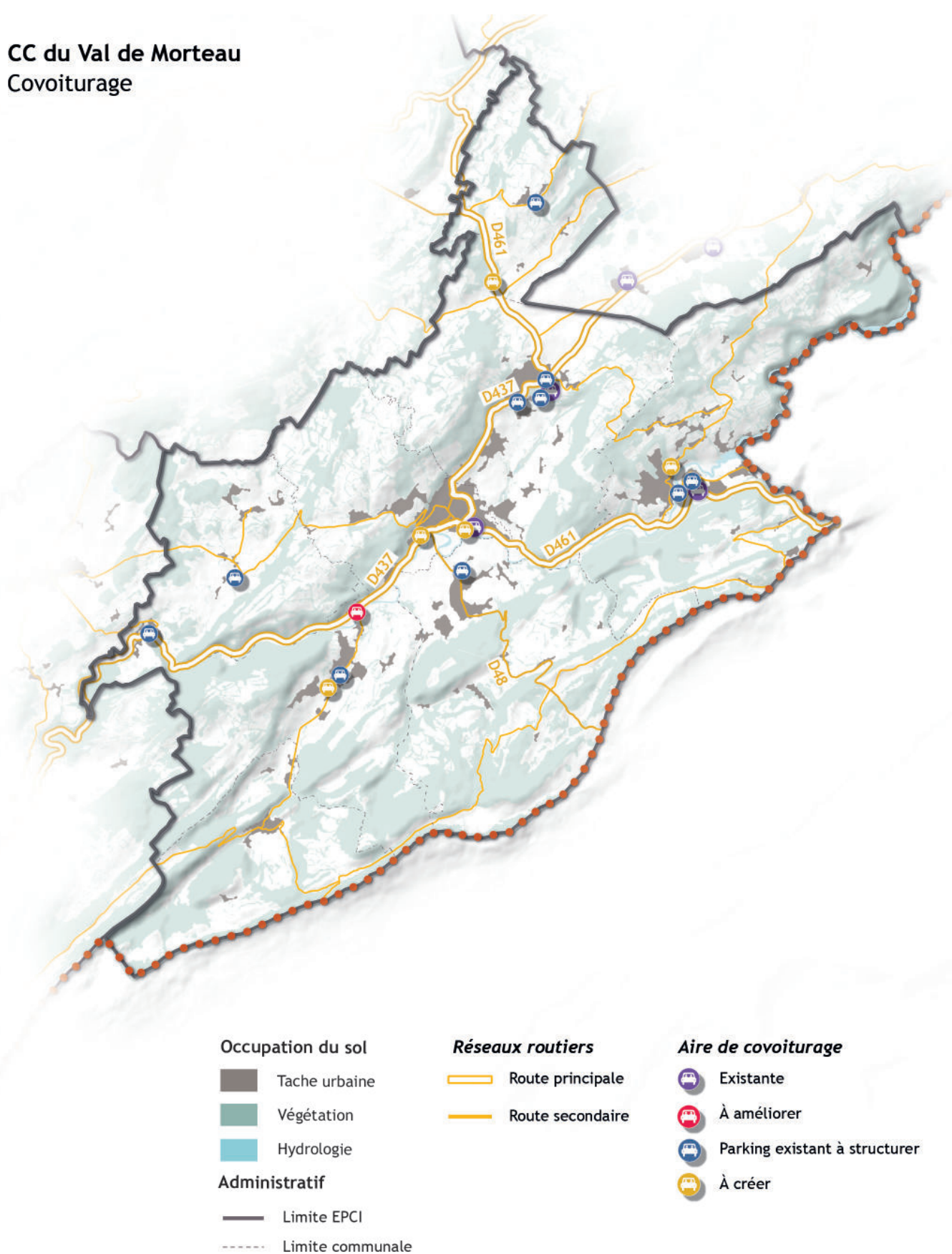
La localisation des nouvelles aires peut s'appuyer sur un schéma intercommunal, afin de créer un maillage cohérent et fonctionnel. Les sites devront être choisis en fonction de :

- La proximité des pôles générateurs de trafic (zones d'activités, établissements scolaires, centralités) ;
- Les grandes intersections routières et les axes structurants, pour garantir un accès rapide et pratique aux covoitureurs ;
- Les entrées de bourgs ou de zones d'activités, permettant de capter efficacement les flux locaux et intercommunaux ;
- La proximité des services et commerces, afin de concilier les usages quotidiens et dynamiser les centres-bourgs.

1.4.3. Articuler les aires de covoiturage avec les autres modes de transport

La complémentarité avec le réseau de mobilité existant (gare ferroviaire, arrêts de cars interurbains et bus urbains, itinéraires piétons et cyclables) est essentielle pour renforcer l'intermodalité et offrir aux usagers une alternative sûre et pratique à l'usage systématique du véhicule individuel.

CC du Val de Morteau Covoiturage



1.5. Hiérarchiser les sites à aménager en aires de covoiturage selon les priorités et les capacités définies

Pour assurer un déploiement cohérent et progressif du réseau des aires de covoiturage à l'échelle du Val de Morneau, une hiérarchisation des sites à aménager doit être établie sur la base de leur potentiel d'usage, de leur position par rapport aux flux de déplacements et de leur connexion aux autres modes de transport.

Cette démarche menée à partir du recensement des lieux potentiels, permettra de **définir les priorités d'aménagement à court, moyen et long terme**, tout en précisant la fonction de chaque aire dans le maillage territorial.

Les sites peuvent être hiérarchisés selon trois niveaux, conformément au Schéma des aires de covoiturage en Bourgogne-Franche-Comté qui distingue trois catégories d'aires de covoiturage selon leur capacité :

- Structurante (> 20 places),
- Complémentaire ou secondaire (10 à 20 places),
- Locale (< 10 places).

Cette classification constitue une base de référence. Elle peut être adaptée localement en fonction des besoins spécifiques du territoire et des usages.

Les orientations d'aménagement à suivre pour les nouvelles aires seront précisées dans l'orientation 3.6. Ces directives établissent un cadre global, tout en confiant la mise en œuvre opérationnelle à une échelle plus locale, propre à chaque commune, notamment pour l'aménagement opérationnel des sites.

1.5.1. Aire structurante

Les aires structurantes, situées à proximité d'échangeurs, de gares ou de parkings relais, sont prioritaires. Elles nécessitent des aménagements complets et qualitatifs. Elles assurent la captation et la redistribution des flux majeurs au sein du maillage intercommunal.



1.5.2. Aire secondaire (complémentaire)

Les aires secondaires, implantées le long d'axes routiers intermédiaires, viennent compléter le réseau en offrant des aménagements adaptés à un usage régulier mais de moindre intensité, avec des équipements plus légers et fonctionnels.



Montreverd © montreverd.fr



Les Ancises ©Vichy Communauté



© CC Bretagne Romantique



Morre © plus.besancon.fr

1.5.3. Aire locale

Les aires locales correspondent à des emplacements identifiés sur des parkings publics, à proximité de commerces ou d'autres sites mobilisables ponctuellement pour le covoiturage. Leur aménagement est simple et fonctionnel : signalétique minimale (panneau ou marquage au sol), arceaux ou racks vélos, et intégration discrète dans l'espace urbain. Elles répondent à des besoins locaux ou occasionnels et viennent compléter le maillage existant.



©iDVROOM



Lésigny ©actu.fr



©Cerema



Herblay-sur-Seine ©La Gazette du Val d'Oise



©Arnaud Bouissou - TERRA



Sévérac ©mairie-severac.fr

1.6. Aménager les aires de covoiturage en respectant des préconisations adaptées, harmonisées et durables

Le développement du covoiturage repose sur la lisibilité, l'attractivité et la qualité des aires qui lui sont dédiées. Historiquement informelle, cette pratique doit aujourd'hui s'appuyer sur des aménagements normalisés, identifiables et respectueux de l'environnement, afin d'encourager l'adhésion de nouveaux usagers et d'inscrire durablement le covoiturage dans les habitudes de déplacement.

L'aménagement des aires doit ainsi être conduit selon un référentiel partagé, qui s'appuie sur le Schéma régional du covoiturage Bourgogne-Franche-Comté, lequel définit les principes et critères d'aménagement suivants :

- une **gradation des niveaux d'équipements** en fonction de la taille et du rôle de l'aire ;

- une **harmonisation de la signalétique** à l'échelle intercommunale, en cohérence avec les projets régionaux ;
- des **principes d'aménagement sobres et durables** (revêtements perméables, végétalisation, ombrières photovoltaïques) ;
- une prise en compte des contextes locaux (urbains ou ruraux, proximité des pôles de mobilité, articulation avec les réseaux cyclables et les Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques (IRVE)).

Cette démarche vise à créer des repères communs pour les usagers, à structurer l'offre de covoiturage à l'échelle du Val de Morteau, et à renforcer sa compatibilité avec les initiatives régionales.

	A Aires structurantes	B Aires complémentaires	C Aires locales
Nombre de places	> 20 places	10 à 20 places	< 10 places
Revêtement et accès			
Enrobé avec marquage au sol	x	x	x
Cheminement piétons sécurisé	x	x	x
Signalisation			
Panneaux directionnels	x	x	x
Totem d'entrée	x		
Panneau covoiturage	x	x	x
Confort/Sécurisation			
Abri	x		
Mobilier (poubelle, banc)	x	x	
Portique limite d'accès	x		
Borne de recharge électrique	Parking < 40 places : 10% des places équipées avec minimum 1 borne Parking > 40 places : 20% de places équipées		
Eclairage	x	x	
Sanitaire	Optionnel		
Intermodalité			
Abri vélo sécurisé	x		
Arceaux vélos		x	x
Quai bus/car	Si présence d'une ligne de car sur l'axe		

Préconisations pour l'aménagement d'aires de covoiturage issues du Schéma des aires de covoiturage en Bourgogne-Franche-Comté

1.6.2. Définir des niveaux d'équipement et de signalétique adaptés

Les aires devront intégrer des équipements homogènes afin d'offrir une expérience fluide à l'utilisateur :

- une **signalétique harmonisée et visible**, conforme à la réglementation nationale ;
- des **supports d'information physique et numérique** (panneaux, QR codes, affichage dynamique) ;
- des **accès piétons et cyclables sécurisés**, connectés aux cheminements existants ;
- un **jalonnement clair** depuis les axes routiers structurants et les centralités.

1.6.3. Intégrer des principes de sobriété et de durabilité afin de limiter l'impact environnemental des aménagements

Pour limiter l'impact environnemental des aménagements, il est recommandé de privilégier :

- des **revêtements perméables** permettant l'infiltration des eaux pluviales ;
- la **préservation et le renforcement de la végétation** existante, pour améliorer l'intégration paysagère et le confort d'usage ;
- le recours à une **alimentation solaire** pour l'éclairage et la signalétique ;
- le respect des obligations de la **loi APER¹** pour les aires de plus de 1 500 m² (ombrières photovoltaïques ou végétalisation).

¹ Loi relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables

1.6.4. Adapter les équipements aux contextes d'implantation

Les choix d'aménagement et d'équipements doivent tenir compte des spécificités du site :

- en contexte urbain, privilégier la compacité, l'intégration dans l'espace public et la complémentarité avec les services et commerces de proximité ;
- en contexte rural, assurer la visibilité, la facilité d'accès depuis les axes routiers et la connexion aux pôles de mobilité ;
- prévoir, selon les besoins identifiés, l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques (IRVE) en cohérence avec le schéma régional.

Orientation 2 | Structurer les liaisons douces, ferroviaires et motorisées entre communes et les déplacements au sein des villes et villages

Mobilités douces |

2.1. Développer un réseau continu et sécurisé de liaisons douces

Le développement d'un réseau cohérent et continu de liaisons douces constitue un levier essentiel pour favoriser des déplacements quotidiens durables, en complément des autres modes de déplacement.

L'objectif est de répondre à la fois aux besoins utilitaires (trajets domicile-travail, accès aux services et établissements scolaires) et aux usages récréatifs ou touristiques (boucles locales, circuits d'intérêt patrimonial ou paysager), aussi bien entre les communes qu'au sein des centralités.

Dans ce cadre, le projet « Marche du quotidien », porté à l'échelle de Morteau, développe une approche centrée sur les déplacements piétons de proximité et conditionne la cohérence des nouvelles orientations du réseau de mobilités douces.

À une échelle plus large, ce réseau de liaisons douces devra s'appuyer sur le **Plan Doux Horloger**¹ afin d'assurer la cohérence et la continuité du réseau à l'échelle intercommunale et territoriale. Il devra être mis à jour régulièrement, en lien avec les acteurs locaux et les communes.

Les orientations se déclinent à partir de trois actions clés du **Plan Doux Horloger** pour aménager le territoire en faveur des mobilités douces :

2.1.1. Aménagement d'une dorsale cyclable entre Morteau et les Fins (puis vers Bief, hors CCVM)

L'itinéraire entre Morteau et Bief constitue l'axe structurant principal du réseau cyclable à l'échelle du périmètre SCoT du Pays Horloger. Les priorités d'aménagement portent sur :

- la continuité et la sécurisation des parcours le long de la RD437, en tenant compte des zones inondables (dossiers « loi sur l'eau » à anticiper) ;
- le franchissement des infrastructures (ponts, voie

ferrée) et l'adaptation aux contraintes techniques (RD47 surélevée, zones humides) ;

- la mise en place d'alternatives lorsque la piste cyclable séparée n'est pas envisageable (chaussée à voie centrale banalisée (CVCB), voies partagées).

Cet axe, dont la maîtrise d'ouvrage revient au Département du Doubs, devra constituer une colonne vertébrale du réseau, assurant une connexion directe avec les autres communes et avec la gare de Morteau.

2.1.2. Développement d'un réseau cyclable intercommunal

Autour de la dorsale, un maillage doit être mis en place, à l'échelle de la CC du Val de Morteau, afin d'assurer la **desserte intercommunale** des centralités et des pôles générateurs de flux (zones d'activités, pôles d'équipements et de services). Les aménagements à prévoir suivent deux niveaux de priorité, en mettant particulièrement l'accent sur le renforcement des itinéraires structurants :

Priorité 1 :

- Grand'Combe-Château - Les Gras : création d'une piste cyclable séparée le long de la RD47 jusqu'Au-Dessus de la Fin (chaussée à voie centrale banalisée renforcée, le cas échéant), puis aménagement d'une voie verte sur une piste forestière communale jusqu'aux Gras.
- Morteau - Grand'Combe-Château : aménagement d'une voie verte en milieu urbain (le long de la D437), dans le prolongement de l'aménagement existant jusqu'au Bois Robert (avec la sécurisation du passage sur pont au-dessus du Doubs).
- Morteau - Les Fins : jalonnement par les Suchaux et sécurisation de la traversée de la D437.

¹ Pour consulter le Plan Doux Horloger

- Les Fins - Le Bélieu : Création d'une voie verte en milieu urbain à la sortie des Fins, ensuite connectée à une piste cyclable séparée le long de la RD461 jusqu'à la zone d'activités intercommunale, avec jalonnement jusqu'au Bélieu.

Priorité 2 :

- Morteau - Grand'Combe-Châtelet : création progressive d'une voie verte par les chemins (itinéraire de loisirs).
- Morteau - Villers-le-Lac : franchissement du Doubs et du pont ferroviaire, encorbellement le long de la D461, avec jalonnement continu, sous réserve des contraintes techniques et réglementaires.

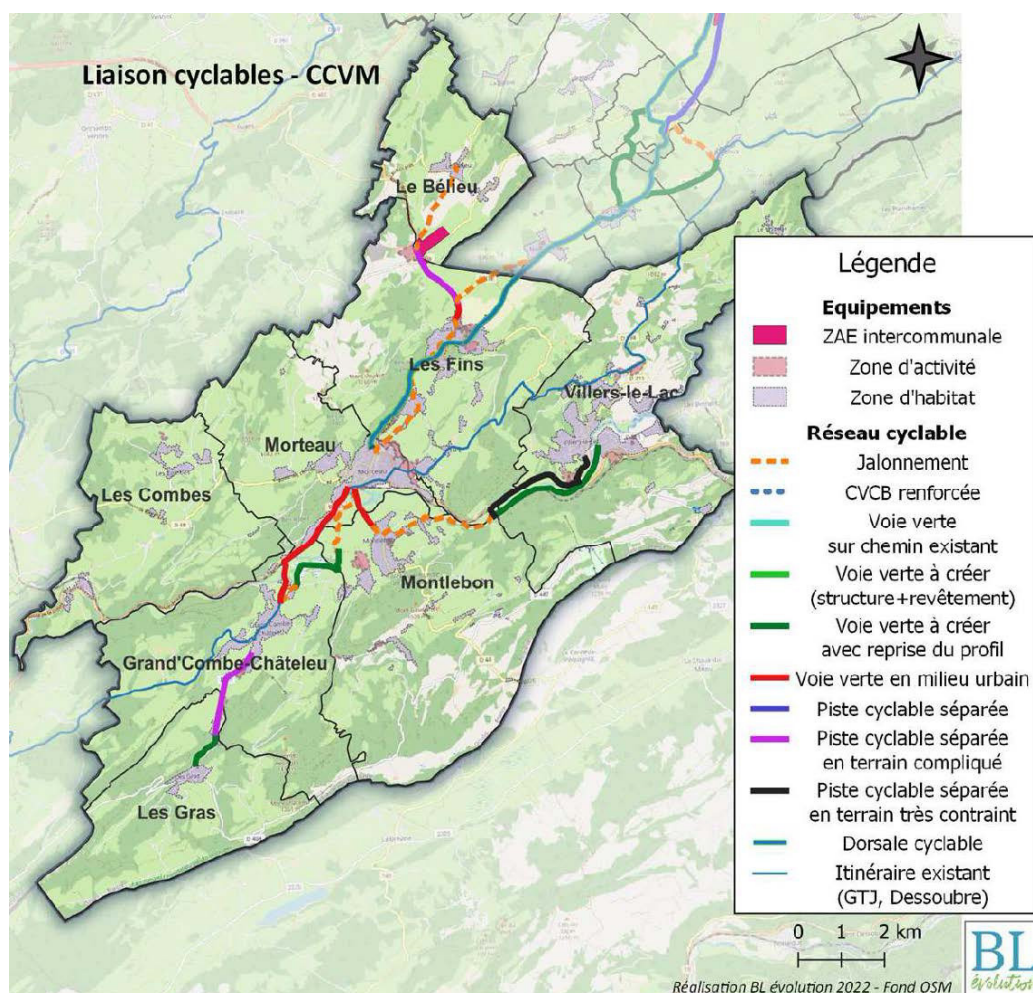
Ce maillage doit garantir continuité, lisibilité et sécurité, grâce à :

- une signalétique homogène et visible ;
- des dispositifs de sécurisation aux intersections (îlots, passages protégés) ;
- des cheminements adaptés au contexte (pistes dédiées en urbain, voies partagées en rural).

2.1.3. Aménager les centres-bourgs en faveur des mobilités douces

Les centralités constituent des lieux stratégiques pour favoriser la pratique quotidienne des mobilités actives. L'aménagement du centre-bourg de **Morteau** est une priorité, afin d'assurer son rôle de polarité centrale dans le réseau intercommunal. Les aménagements doivent permettre :

- la sécurisation des traversées piétonnes et cyclables dans les centres-bourgs, en particulier sur les axes structurants ;
- la création de liaisons piétonnes continues et accessibles, notamment dans le cadre du projet « Marche du quotidien » vers la gare, l'école et les équipements publics ;
- l'intégration des aménagements cyclables dans l'espace public (bandes cyclables, stationnements vélos sécurisés, jalonnement clair) ;
- une meilleure articulation entre les réseaux doux, les pôles de mobilité et les services de proximité.



Transports en commun |

2.2. Soutenir l'attractivité de l'offre ferroviaire par la valorisation de la gare de Morteau

La ligne ferroviaire desservant Morteau représente un atout majeur pour le territoire. La gare de Morteau constitue un pôle structurant, jouant un rôle stratégique dans les liaisons régionales et transfrontalières vers la Suisse. Le PLUi-H veille au confortement de la gare, tout en encadrant le développement et l'aménagement de ses abords. Ces mesures visent à renforcer son attractivité, favoriser l'intermodalité et soutenir les mobilités actives et partagées autour de ce nœud central.

Les orientations principales sont :

- **Accompagner les projets de modernisation de la ligne des Horlogers pilotés par la Région en permettant voire en réservant les emprises nécessaires** pour :
 - **améliorer l'accueil des voyageurs** (valorisation du bâtiment voyageurs, commerces et services liés aux déplacements, espaces de coworking ou conciergerie) ;
 - **aménager le parvis et les espaces publics** pour renforcer la lisibilité, l'accessibilité et la qualité de l'accueil ;
 - **garantir des accès sécurisés** pour tous

les modes afin de favoriser le rabattement multimodal (chemins piétons et cyclables, stationnements voitures et vélos, transports en commun, taxis, autopartage, covoiturage) ;

- permettre les aménagements nécessaires à un changement éventuel de motorisation du matériel roulant sur rail (aménagements techniques, stockage, locaux, etc.)

- **Développer des services pour les mobilités actives** : intégrer des services vélo (location, réparation) à proximité immédiate de la gare afin de favoriser le rabattement cyclable et le cyclotourisme.
- Prévoir des réserves foncières pour le développement futur de quartiers d'habitation ou d'espaces mixtes.

Ces orientations s'inscrivent en cohérence avec l'**OAP sectorielle autour de la gare et l'OAP thématique sur les centralités de Morteau**. Celles-ci portent notamment sur le développement urbain, la revitalisation et l'attractivité des centralités, ainsi que sur le renforcement des mobilités actives et de l'intermodalité.



La gare de Morteau dans son environnement. Source : AUDAB.

2.3. Améliorer et compléter l'offre de transports en commun

La valorisation et le renforcement de l'offre de transport en commun constituent un levier essentiel pour favoriser les déplacements durables et l'intermodalité.

Dans ce cadre, les dispositions du PLUi-H doivent permettre :

- L'amélioration et le renforcement de la ligne régulière Mobigo LR-206 (Pontarlier - Montbéliard), desservant Les Combes, Grand'Combe-Châteleu, Morteau et Les Fins, afin d'adapter son offre aux besoins des usagers.
- La création et la sécurisation des aménagements induits par de nouveaux services, notamment des arrêts hors chaussée, pour garantir confort et sécurité.
- La mise en place de connexions efficaces entre l'offre interurbaine (Mobigo routier), le réseau de transport urbain et la gare ferroviaire de Morteau, afin de favoriser le rabattement multimodal.
- La définition d'itinéraires stratégiques, connectant les centralités, pôles services ou d'équipements, gares et zones d'activités, pour orienter le développement futur des services de transport.
- Le développement éventuel de services complémentaires :

- de transport à la demande (TAD), à usage social ou grand public, pour améliorer la desserte locale et renforcer le rabattement vers la gare ;

- de liaisons en cohérence avec les services existants ou à venir, intégrant notamment une connexion entre le futur pôle sportif des Fins et la commune de Morteau.

- de nouvelles lignes en lien avec les territoires voisins, en cohérence avec les services existants.

La création de nouveaux transports en commun publics devra tenir compte des autres services de transport existants (transports scolaires, TAD, etc.).

L'aménagement des arrêts doit intégrer :

- Des dispositifs pérennes pour les arrêts les plus fréquentés (abris, stationnement bus hors chaussée, zones de dépôt, stationnement vélos, barrière de protection, etc.).
- Des dispositifs temporaires sécurisés pour les arrêts ponctuels ou non pérennes, permettant une adaptation progressive aux besoins du territoire.

Cette orientation vise à garantir une offre de transport public fiable, sécurisée et connectée aux autres modes de déplacement, favorisant une mobilité partagée et durable sur le territoire.

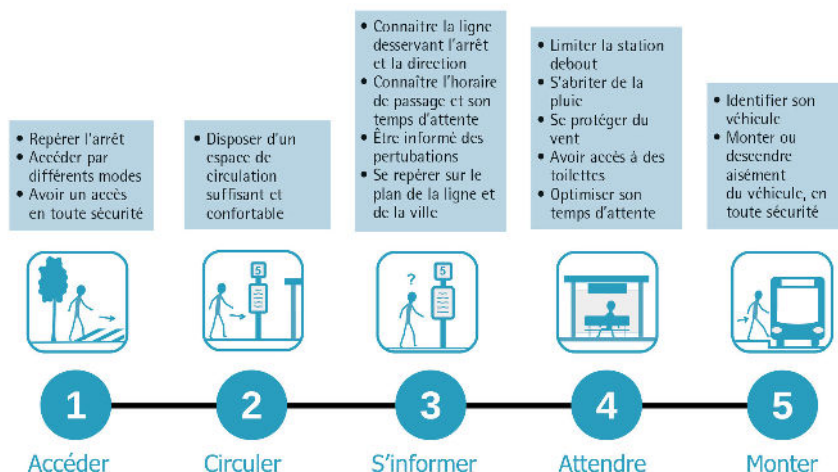


Illustration des étapes d'utilisation d'un point d'arrêt et des attentes des usagers associées.
Source : CEREMA - Points d'arrêt de bus et de car accessibles à tous : de la norme au confort.

Orientation 3 | Sécuriser les déplacements piétons, cyclables et motorisés dans les centralités

Réseau viaire |

L'organisation et la sécurisation des déplacements dans les centralités constituent un enjeu central pour la qualité de vie, la mobilité et l'accessibilité du territoire. Cette orientation vise à garantir des circulations sûres et fluides pour tous les usagers – piétons, cyclistes et véhicules motorisés – tout en favorisant le partage de l'espace public, la promotion des mobilités actives et la convivialité des espaces urbains et villageois. Elle s'appuie sur des principes de hiérarchisation des voiries, de maîtrise des vitesses et d'aménagements adaptés aux contextes, afin de créer des centralités sécurisées, accessibles et attractives.

3.1. Hiérarchiser et adapter le réseau viaire pour sécuriser les déplacements

Dans un objectif de cohérence territoriale et de sécurité des déplacements, il est nécessaire de structurer le réseau viaire à l'échelle intercommunale et communale en fonction des usages, des contextes traversés et des besoins des différents usagers.

Cette hiérarchisation doit permettre d'adapter les aménagements à chaque type de voie afin de garantir la sécurité et le confort de l'ensemble des modes de déplacement : piétons, cyclistes, transports en commun et véhicules motorisés.

L'enjeu est d'assurer une meilleure prise en compte des mobilités actives (piétonnes et cyclables), de renforcer la sécurité routière, et d'orienter les futurs projets de requalification ou de création de voiries vers des solutions plus équilibrées et inclusives.

Les grands principes sont les suivants :

- **Sécuriser les déplacements pour tous les usagers, en particulier les plus vulnérables**, par la généralisation des traversées protégées, l'élargissement des trottoirs et l'instauration de zones apaisées (zones 30, zones de rencontre) dans les centralités et les nouveaux quartiers.
- **Garantir un partage équilibré de la voirie**, en tenant compte des différents usages, des vitesses pratiquées et des contextes urbains ou ruraux, afin de renforcer la place des mobilités actives (piétons, personnes à mobilité réduite, cyclistes).
- **Assurer la fluidité et la régulation de la circulation** sur les axes stratégiques et desservant

les pôles de services ou d'équipements, par des aménagements adaptés tels que carrefours sécurisés, voies dédiées ou stationnements régulés.

- **Hiérarchiser le réseau viaire** en distinguant clairement les voiries structurantes, secondaires ou locales, en fonction de leur rôle dans l'organisation des déplacements quotidiens et dans la desserte du territoire à différentes échelles.
- **Définir des préconisations adaptées à chaque typologie de voie**, précisant les gabarits, continuités piétonnes et cyclables, gestion des vitesses, végétalisation, éclairage et signalisation. La création de nouvelles voies (dans chaque typologie) devra intégrer des plantations, et tout stationnement prévu sur la voirie devra être perméable.

Cette démarche de classification du réseau viaire, fondée sur une hiérarchisation claire et un corpus de préconisations d'aménagement adaptées à chaque typologie de voie, vise à sécuriser durablement les déplacements pour l'ensemble des usagers, tout en renforçant le confort d'usage et le partage équilibré de l'espace public.

Elle permet également d'accompagner les projets de requalification urbaine ou de création de voirie grâce à des grilles de lecture partagées, assurant ainsi une cohérence d'ensemble dans le traitement des espaces publics à l'échelle intercommunale.

3.1.1. Voie principale (structurante)

Les voiries structurantes sont des axes principaux assurant la liaison entre les centralités, les pôles d'activités et les équipements majeurs. Pour garantir la sécurité, la fluidité et la lisibilité de ces axes structurants, les préconisations suivantes peuvent être mises en œuvre :

- **Gabarit** : emprises larges, adaptées aux flux importants et à l'accueil des transports en commun.
- **Piétons** : trottoirs continus et sécurisés, traversées protégées aux carrefours.
- **Cyclistes** : pistes ou bandes cyclables séparées si possible, connectées aux réseaux doux.
- **Circulation** : vitesse régulée, avec dispositifs ponctuels de sécurisation (plateaux traversants, carrefours aménagés, ronds-points).
- **Signalisation et éclairage** : homogénéité et visibilité renforcées, marquages clairs et éclairage public continu, dispositifs sécurisés aux intersections.
- **Végétalisation et convivialité** : plantations linéaires, aménagements paysagers et traitement qualitatif pour confort et lisibilité.



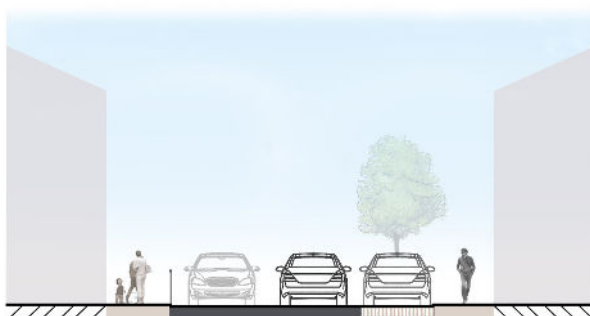
Configuration 1 : Emprise ≈ 16 m, circulation en double sens (avec passage de bus), piste cyclable bidirectionnelle, trottoirs bilatéraux, stationnement unilatéral.



Configuration 2 : Emprise ≈ 13 m, circulation en double sens, bandes cyclables bilatérales, trottoirs bilatéraux, sans stationnement



Configuration 3 : Emprise ≈ 12 m, circulation en double sens (avec passage de bus), sans aménagement cyclable, trottoirs bilatéraux, stationnement unilatéral.



Configuration 4 : Emprise ≈ 9 à 11 m, circulation en double sens, sans aménagement cyclable, trottoirs sécurisés, avec ou sans stationnement unilatéral.

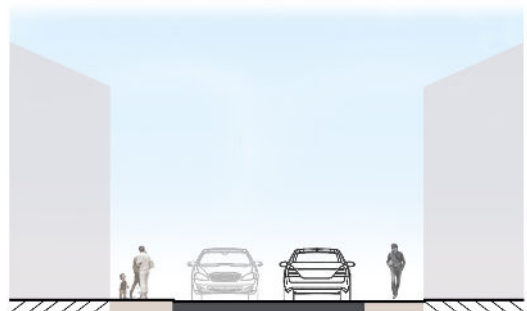
3.1.2. Voie secondaire (intermédiaire)

Les voies secondaires sont des voies de desserte intermédiaire assurant les liaisons entre les centralités et les voies de desserte locale.

- **Gabarit** : chaussées adaptées au trafic modéré.
- **Piétons** : trottoirs ou cheminements bilatéraux, sécurisés selon le contexte.
- **Cyclistes** : bandes cyclables ou voies partagées, selon le besoin de continuité vers les axes structurants.



Configuration 1 : Emprise $\approx$ 10m, circulation en double sens bande cyclable unidirectionnelle, trottoirs bilatéraux.

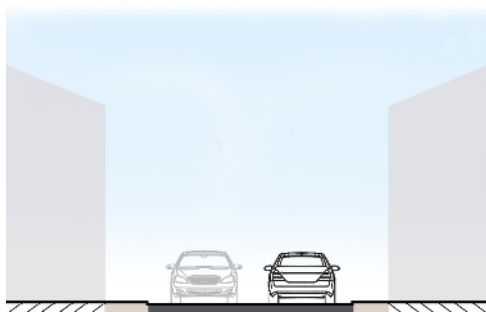


Configuration 2 : Emprise $\approx$ 9m, circulation en double sens trottoirs bilatéraux.

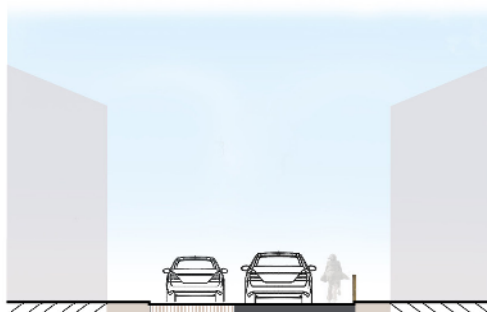
3.1.3. Voie de desserte locale

Les voiries locales sont des voies de desserte fine et assurent l'accès aux quartiers résidentiels et aux commerces de proximité.

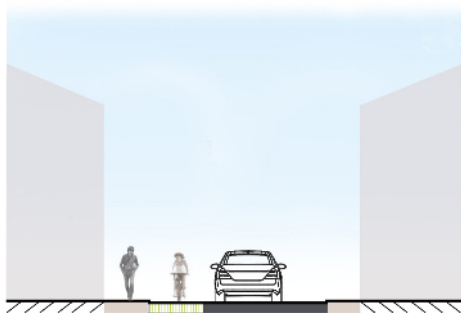
- **Gabarit** : chaussées étroites favorisant le partage et la circulation apaisée, possibilité de voie partagée.
- **Piétons** : cheminements intégrés à l'espace public, priorité aux traversées sécurisées.
- **Cyclistes** : sens unique cyclable ou marquage au sol sur voie partagée.



Configuration 1 : Emprise $\approx$ 8 m, circulation en sens unique, marquage cyclable, trottoirs bilatéraux, stationnement unilatéral.



Configuration 2 : Emprise $\approx$ 8 m, circulation en double sens, trottoirs bilatéraux, sans stationnement.



Configuration 3 : Emprise ≈ 7 m, circulation en sens unique, bande cyclable, trottoirs bilatéraux.



Configuration 4 : voie partagée ≈ 5 m, circulation en sens unique, marquage cyclable, marquage piéton.

3.1.4. Cheminement doux

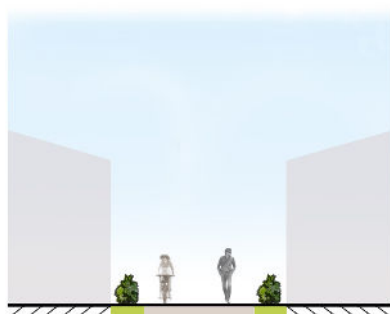
Les cheminements doux assurent les liaisons piétonnes et cyclables hors circulation motorisée.

- **Gabarit** : largeur adaptée aux usages (≥ 3 m pour partagés, $\geq 1,50$ m pour unidirectionnels).
- **Piétons** : continuités piétonnes dédiées, accessibles aux personnes à mobilité réduite.
- **Cyclistes** : pistes dédiées ou voies vertes sécurisées, séparées du trafic motorisé.

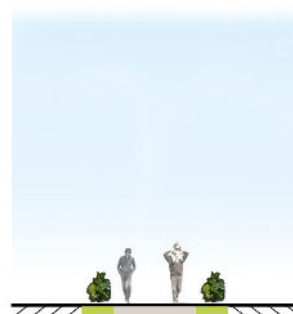
- **Circulation** : priorité piétonne et cyclable, sécurisation aux croisements avec les voiries.
- **Signalisation et éclairage** : jalonnement clair, éclairage adapté et sécurisant.
- **Végétalisation et convivialité** : ombrage, mobilier (bancs, fontaines), stationnements vélos et aménagements favorisant la pratique du cyclotourisme.



Configuration 1 : Voie verte comprenant un aménagement cyclable bidirectionnel en site propre, un cheminement dédié aux piétons et un aménagement paysager.



Configuration 2 : Emprise ≈ 5 m
Cheminement doux mixte piétons/cycles



Configuration 3 : Cheminement piéton

3.2. Sécuriser et apaiser la circulation dans les centralités par des aménagements adaptés favorisant la sécurité, le partage de l'espace public et la qualité d'usage

L'apaisement de la circulation constitue un enjeu central pour renforcer la sécurité, améliorer la qualité de vie et favoriser le partage de l'espace public.

Cette orientation s'appuie sur une approche progressive d'aménagement, combinant différents moyens – régulation des vitesses, requalification des voiries, aménagements paysagers et équipements adaptés – afin de réduire l'impact de la circulation automobile et promouvoir les modes actifs. Elle vise à transformer les espaces publics en lieux sûrs, conviviaux et adaptés à la diversité des usages.

Les orientations générales pour guider les aménagements à l'échelle communale et intercommunale sont les suivantes :

Circulation routière

- Réduire la vitesse des véhicules et faire respecter la signalisation routière.
- Réduire le caractère routier des espaces publics, en limitant la part des emprises dédiées à la voiture, en favorisant les modes doux et en végétalisant les aménagements, pour créer des zones de circulation apaisée.
- Constituer une interface entre les chaussées du cœur des bourgs et les voiries qui le desservent (entrées/sorties de bourg).
- Harmoniser les limites de vitesse, avec des zones 30 au niveau des centralités identifiées dans l'OAP thématique Centralités.

Espaces publics

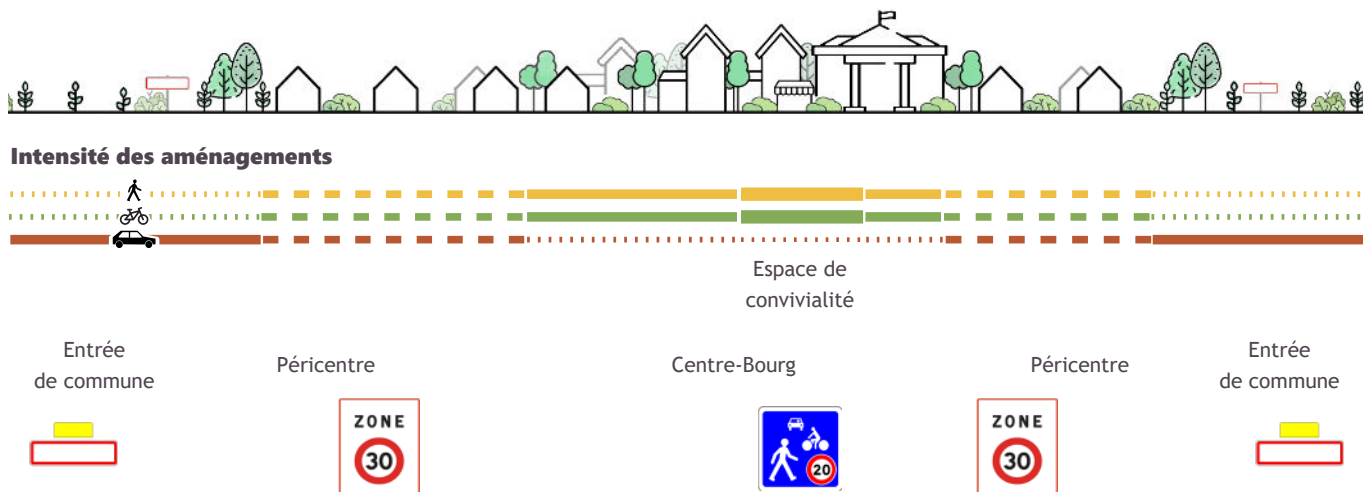
- Sécuriser et améliorer les cheminements pour les piétons et les cyclistes.
- Végétaliser et ombrager les espaces publics pour renforcer leur attractivité et développer leur usage.
- Développer une cohérence paysagère et esthétique à l'échelle communale dans l'aménagement et la matérialité des espaces publics (mobilier urbain, textures de sols, etc.).

Circulation cyclable

- Développer les marquages au sol sur les axes partagés avec les véhicules.
- Généraliser les contre-sens cyclables sur les rues en sens unique.
- Installer des équipements favorisant les pratiques cyclables (stationnements vélos, espaces de pause ombragés, fontaines, etc.).

Convivialité et vie de quartier

- Développer des espaces publics paysagers au sein des centralités communales pour renforcer la vie de quartier.
- Développer la relation entre petits commerces et espaces publics pour valoriser l'ambiance du cœur de bourg.
- Favoriser de nouvelles pratiques de l'espace public et promouvoir la vie en extérieur.



Représentation conceptuelle de l'approche d'aménagement progressif de l'espace public.

3.2.2. Entrée de commune

Conformément aux préconisations du « Guide pour l'aménagement et la valorisation des entrées de ville et village du PNR Doubs Horloger »¹, les entrées de commune doivent faire l'objet d'un traitement spécifique, cohérent et lisible, venant compléter la signalisation réglementaire.

Le guide recommande notamment de :

- assurer une transition paysagère et urbaine claire, par la végétalisation, le traitement des abords et la mise en scène de l'entrée dans le bourg ;
- intégrer des dispositifs de modération de vitesse (rétrécissements de chaussée, plateaux, chicanes, carrefours aménagés) favorisant un ralentissement naturel des véhicules ;
- renforcer la qualité urbaine par l'aménagement de trottoirs continus, de cheminements piétons

et cyclables sécurisés, de mobilier et d'un éclairage adaptés ;

→ soigner la cohérence des matériaux, du mobilier et des plantations, pour affirmer l'identité locale et améliorer la qualité du cadre de vie ;

→ végétaliser entrées de commune, pour renforcer l'intégration paysagère et améliorer la qualité du cadre de vie ;

→ mettre en place des aménagements à caractère urbain tels que trottoirs continus, mobilier urbain et éclairage public ;

→ créer des aménagements routiers et paysagers favorisant une circulation apaisée et une perception claire de la transition entre le bourg et son environnement.



3.2.2. Péricentre

Le péricentre doit être aménagé avec des dispositifs routiers et paysagers homogènes pour marquer l'espace communal et faciliter le repérage de la signalétique pour les usagers.

- Limitation de la vitesse.
- Rétrécissements ponctuels de la voirie.

→ Aménagement de pistes cyclables.

→ Aménagement des bandes végétalisées pour renforcer la trame verte et assurer sa continuité vers les cœurs de bourgs.

→ Plantation d'alignements d'arbres.

¹ Pour consulter le guide pour l'aménagement et la valorisation des entrées de ville et village du PNR Doubs Horloger



La Chapelle-des-Marais ©Observatoire CAUE



Saint-Lô-D'ourville ©Observatoire CAUE



Département Bas-Rhin © Cerema

3.2.3. Centre-bourg

Chaque centre-bourg doit inclure une zone de circulation apaisée, aménagée pour favoriser la pause, les activités et les rencontres.

→ Installation de mobilier urbain (Barrière de ville avec bacs à fleurs, jardinières urbaines, banc,...).

→ Signalisation pédagogique zone 30 (totem, radar pédagogique, marquage de sol).

→ Aménagement de plateaux surélevés (différenciés de la chaussée).



Cabourg



Abrest ©Tabl-trai



Quimperlé ©quimperle.bzh



3.2.4. Zone de rencontre

La mise en place de zones de rencontre permettra de réaménager les centralités et de créer des lieux de convivialité au cœur des communes.

→ Renforcement de la signalisation pédagogique (pancarte, marquage de sol).

→ Revêtement de route marquant pour les zones de rencontre.

→ Installation de mobiliers urbains plus imposants (Jardinière, banc).



3.3. Aménager les intersections dangereuses et sécuriser les traversées piétonnes et cyclables

Le réseau routier du Val de Morneau présente globalement une bonne desserte, mais certains points sensibles peuvent nécessiter des interventions pour renforcer la sécurité des usagers et fluidifier la circulation.

Cette orientation vise à prioriser les aménagements aux intersections, identifiées comme dangereuses, et à sécuriser les traversées pour les piétons et cyclistes.

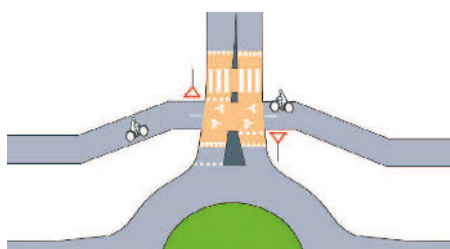
Dans le cadre du PLUi-H, les aménagements prévus visent :

- La restructuration des carrefours et des intersections à risque pour améliorer la visibilité et réduire les conflits entre véhicules, piétons et cyclistes, en particulier à proximité

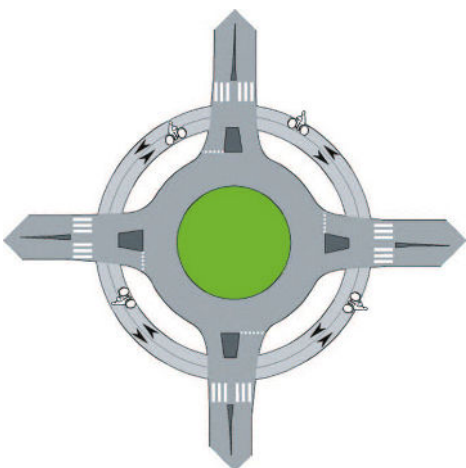
des écoles, pôles de services et zones d'activités.

- La création et la sécurisation des traversées piétonnes et cyclables : dispositifs de ralentissement, bandes cyclables, passages protégés.
- L'aménagement de voies partagées et des aménagements cyclables en site propre sur les axes structurants pour assurer une circulation sécurisée des mobilités douces.
- Une signalétique claire et lisible pour orienter et protéger l'ensemble des usagers.

L'objectif est d'offrir des parcours sûrs et continus, favorisant la pratique quotidienne de la marche et du vélo tout en réduisant les risques d'accidents.



Giratoire : franchissement d'une seule branche



Giratoire : contournement complet

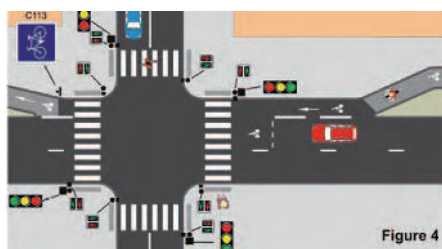


Figure 4

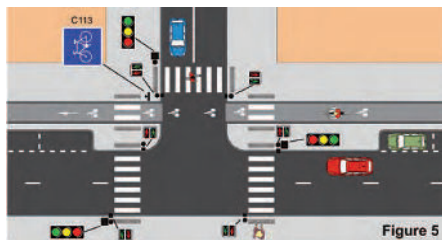


Figure 5

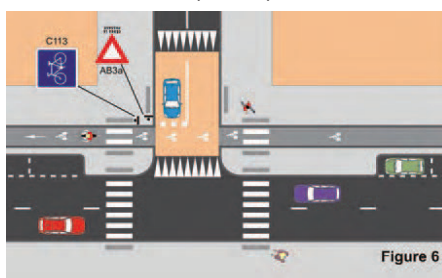


Figure 6



Figure 7

Traversée de voies

Les principes de sécurisation des traversées cyclables et piétonnes peuvent varier selon la configuration des giratoires, des carrefours et des traversées.

Les recommandations CEREMA permettent d'illustrer les différents cas de figures en veillant à :

- Maintenir la visibilité du cycliste : positionnement clair au feu, bandes d'accès.
- Régler la priorité selon le type de traversée : adapter la signalisation aux pistes directes, aux contournements ou aux franchissements de branches.
- Limiter la vitesse et les conflits pour ralentir les véhicules aux traversées.
- Simplifier la signalisation
- Mettre en place un marquage au sol lisible et cohérent.

Source : CEREMA - Savoirs de base en sécurité routière

Stationnement |

3.4. Optimiser et organiser l'offre de stationnement dans les centralités afin de sécuriser les usages et fluidifier les déplacements

Adapter l'offre de stationnement aux besoins des centralités, tout en contribuant à la décongestion des centres-bourgs, à la sécurité des déplacements et au développement des mobilités actives et intermodales, constitue un enjeu majeur.

Les dispositions et prescriptions du PLUi-H portent sur :

3.4.1. Stationnement des véhicules motorisés

Le PLUi-H prévoit le maintien et l'adaptation de l'offre de stationnement en fonction de l'urbanisation et des flux dans les centralités.

Les créations ou requalifications de stationnements devront favoriser la lisibilité, la sécurité et la fluidité de la circulation.

Des poches de stationnement ponctuelles sont à recréer ou à maintenir dans les cœurs de bourg afin de faciliter l'accès aux commerces et aux services.

Le stationnement devra être organisé selon une logique de gestion du temps et de priorisation des usages (places courtes durées, résidents, livraisons), tout en favorisant la mutualisation des espaces entre les usagers diurnes (commerces, services) et nocturnes (habitants) dans les centralités.

3.4.2. Stationnement des vélos

La réalisation de parkings vélos sécurisés et couverts est obligatoire à proximité des pôles de mobilité, des équipements publics et des commerces.

Les cheminements cyclables devront être continus et connectés aux points de stationnement vélo.

La création de liaisons douces devra s'accompagner d'une création de stationnements cycles sécurisés.

3.4.3. Livraisons et accès ponctuel

Des zones de livraison dédiées, réglementées par horaires, sont à aménager dans les centres-bourgs pour réduire les conflits avec les piétons et la circulation générale.

La signalétique et l'accessibilité de ces zones doivent être clairement définies et adaptées aux contraintes locales.

3.4.4. Schéma intercommunal et suivi

Un schéma global de l'offre de stationnement est à établir dans l'ensemble des communes, priorisant les pôles structurants et les centralités.

Ce schéma est à actualiser régulièrement pour tenir compte des évolutions urbaines et des pratiques de mobilité.

Le schéma doit prévoir l'articulation avec l'intermodalité, notamment le rabattement vers la gare et les transports en commun, ainsi que la continuité des modes actifs.

3.4.5. Préconisations d'aménagement

Les espaces de stationnement doivent être conçus pour limiter l'imperméabilisation, sécuriser les circulations et s'intégrer harmonieusement dans le paysage.

Stationnement voitures :

- Revêtements perméables (dalles engazonnées, pavés drainants).
- Bandes et îlots végétalisés avec trois strates (couvre-sols, arbustes, arbres).
- Organisation en entités réduites séparées par noues, haies ou talus.
- Allées de circulation larges et dégagées (≥ 3 m), hauteur libre ≥ 2 m.
- Cheminements piétons sécurisés, $\geq 1,20$ m de largeur, libres de tout obstacle.

Stationnement vélos :

- Arceaux robustes, fixes et espacés.
- Zones couvertes et éclairées pour protection et confort.
- Emplacements adaptés aux vélos spéciaux (cargos, rallongés), libres de mobilier au sol.
- Intégration paysagère et sol perméable.
- Signalétique claire pour indiquer l'accès et les types d'emplacements.

Orientation 4 | Promouvoir des projets de mobilité durable

Autopartage et mobilité électrique |

4.1. Développer des solutions d'autopartage sur le territoire



Autopartage : Formule qui consiste à faire partager à une communauté d'utilisateurs une même flotte de véhicules. Le principe repose sur un abonnement et un coût d'utilisation à l'heure. L'intérêt pour le client est d'être dispensé des coûts liés à la propriété d'une voiture (assurance, frais d'entretien) et de ne payer que le prix lié à son utilisation.

L'autopartage représente un levier efficace pour limiter la dépendance à la voiture individuelle et mieux utiliser les espaces de stationnement. Complémentaire aux transports en commun et au covoiturage, il contribue à réduire le trafic, la demande en stationnement ainsi que les émissions de gaz à effet de serre. Son déploiement renforce l'attractivité des centres urbains et favorise une offre de mobilité plus optimisée.

Les orientations consistent à :

- **Identifier les secteurs prioritaires pour l'implantation de stations d'autopartage :** centralités, pôles d'activités, zones d'habitat dense, proximité des gares et arrêts structurants de transport collectif.

- **Prévoir des emplacements réservés** au sein des opérations d'aménagement ou les nouvelles opérations immobilières, afin de faciliter l'accès aux véhicules partagés.
- **Encourager les partenariats** avec des opérateurs privés et les acteurs de la mobilité pour assurer la mise en place et la gestion des services d'autopartage.
- **Développer des synergies avec les autres modes :** rabattement vers le transport collectif, stationnements vélos et bornes de recharge électrique intégrées aux stations.
- **Informier et sensibiliser** les habitants et usagers sur les avantages de l'autopartage (réduction des coûts, accessibilité, gain d'espace public).



©Est Républicain



©www.morteau.org

Offre d'autopartage à la gare de Morteau.

4.2. Favoriser le développement de la mobilité électrique



Le Schéma de Cohérence de déploiement des bornes électriques accessibles au public (SCIRVE)¹ a été élaboré par la Région Bourgogne-Franche-Comté en partenariat avec l'État (DREAL), les syndicats départementaux d'énergie et des acteurs privés de la mobilité électrique. Il constitue un cadre stratégique régional pour accompagner la montée en puissance de l'électromobilité.

Le PLUi-H encourage le développement progressif des infrastructures de recharge pour accompagner la transition énergétique des mobilités. Cette démarche s'inscrit en cohérence avec le Schéma de Cohérence de déploiement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Électriques accessibles au public (SCIRVE), élaboré par la Région Bourgogne-Franche-Comté.

Les orientations portent sur :

- Une étude préalable : engager une réflexion territoriale pour **identifier les secteurs les plus pertinents pour l'implantation de bornes de recharge** (centres-villes, parkings liés aux équipements publics, zones d'activités, nouveaux quartiers, pôles intermodaux).
- **Le déploiement des bornes de recharge électrique** : Conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, les projets d'aménagement et de construction doivent anticiper les besoins liés à l'électrification des véhicules.
 - **Nouvelles constructions et rénovations importantes** :
 - Les parking ≥ 10 places doivent être pré-équipées pour l'installation future de bornes de recharge (fourreaux, câblage, alimentation).

→ 20 % des places doivent être préparées, dont au moins 2 % accessibles aux personnes à mobilité réduite PMR (minimum 1 place).

→ Pour les parkings ≥ 20 places, il y a obligation d'installer les bornes selon des quotas précis (une borne par tranche de 20 places, PMR, etc.).

- **Parkings non résidentiels ouverts au public** (entreprises, commerces, cinémas, bâtiments tertiaires et industriels) :

→ Au moins une borne pour chaque tranche de 20 places de stationnement, dont au moins une accessible aux personnes à mobilité réduite (PMR).

→ Pour les parkings ≥ 40 places, l'application de quotas spécifiques selon la taille et l'usage du parking (exemple: 10 à 20% pour les activités tertiaires, 5 à 10 % pour commerces et cinémas).

Cette orientation impose l'intégration systématique d'emplacements réservés, de pré-équipements et de bornes dans les projets urbains, logements collectifs, zones d'activités et grands équipements, afin d'assurer une montée en puissance progressive des infrastructures de recharge.

¹ Pour consulter le Schéma de Cohérence de déploiement des bornes électriques accessibles au public - Région Bourgogne-Franche-Comté

