

## Schéma Directeur Cyclable d'Agglomération

**Rapporteur : M. Jean-Claude ROY, Vice-Président**

AVIS		
Commission n°4		Validation du Vice-Président
séance du 22/02/05	Favorable	Le 25/05/05
séance du 24/05/05	Favorable	
Bureau		
séance du 02/06/05	Favorable	

Inscription budgétaire	
Budget Principal Transport 2005 Imputation : 2314.815	Montant de l'opération 2005 : 300 K€ TTC PPIF 2006 : 300 K€ TTC PPIF 2007 : 300 K€ TTC PPIF 2008 : 400 K€ TTC

### **I. Contexte**

Le schéma directeur des itinéraires cyclables constitue l'une des actions à mettre en œuvre dans le cadre des PDU de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon et ce au titre du développement des circulations douces.

L'objectif principal du schéma directeur cyclable est de constituer un véritable réseau maillé structurant couvrant l'agglomération afin de développer les pratiques quotidiennes et de loisir de façon à présenter une alternative attractive aux autres modes de transport tout en s'inscrivant dans une logique d'intermodalité.

### **II. La méthode d'élaboration du réseau cyclable d'agglomération**

La conception du réseau cyclable a été définie à partir de la démarche suivante :

#### **Phase I :**

- identification des contraintes (relief, densité du tissu urbain, coupures, niveau de trafic, accidentologie ...etc)
- identification des opportunités : itinéraires existants ou à l'étude, projets d'aménagements, foncier disponible...etc
- analyse des déplacements, localisation des pôles générateurs (ou émetteurs) : établissements d'enseignement, entreprises et zones d'activités, commerces, services publics, structures culturelles ou sportives, bases de loisirs, éléments de patrimoine...etc.

Cette analyse de l'état des lieux a permis de mettre en évidence les liaisons à établir, qualifiées en terme de demande des usagers. Cette phase se synthétise sous la forme d'un schéma de principe des liaisons à établir entre les pôles identifiés se déclinant selon la typologie suivante :

- les liaisons de type utilitaire entre pôles de proximité : centre ancien de Besançon et quartiers relais périphériques, pôles tels que Palente ou Planoise avec les communes proches,
- les liaisons de rabattement vers les bourgs centres ou les pôles TER d'agglomération,
- les liaisons de type « véloroute » conjuguant les fonctions utilitaires et loisirs pour les contextes urbains et périurbains,
- les axes de type loisir-tourisme avec outre les « véloroutes » précitées, une liaison forte vers la forêt de Chailluz (véritable pôle de proximité pour l'agglomération), 2 liaisons « parallèles » à la véloroute du Doubs au nord depuis Thise jusqu'à Montferrand-le-Château, Boussières en aval de Besançon.
- les connexions avec les axes du schéma départemental cyclable à rechercher afin d'assurer une indispensable continuité des réseaux respectifs.

Une concertation sous forme de réunions par secteurs de l'agglomération a permis de valider ces orientations.

### **Phase 2 :**

Dans un second temps l'élaboration plus fine du réseau à proprement parler s'est effectuée en plusieurs étapes :

- Travail de pré-identification cartographique des itinéraires et scénarii possibles pour matérialiser ces liaisons à établir
- Prise en compte « des retours » du questionnaire liaisons douces développé par la CAGB en direction des communes,
- Reconnaissances de terrain à pied, à vélo et en auto
- Validation ou invalidation des itinéraires pré-identifiés
- 6 réunions de concertation.

### **Le résultat de ces investigations :**

- Cartographie des divers scénarii par liaison à établir
- Constitution d'une base de données intégrant les caractéristiques des itinéraires (découpés par segments homogènes) et des photos numériques
- Tableau analyse comparative des scénarii par liaison et préconisation d'un itinéraire
- Cartographie d'ensemble par type d'itinéraires et des itinéraires préconisés (+ atlas détaillé au 1/25000ème)
- Ce travail a ensuite donné lieu à une seconde série de réunions de concertation plus une réunion technique avec les partenaires institutionnels concernés (Conseil Général, DDE, etc)

Enfin les communes, après un temps d'analyse détaillée des propositions de liaisons, ont fait « remonter » auprès de la CAGB leurs remarques et propositions, projets locaux.

### **La détermination des itinéraires**

Sur la base des orientations en terme de liaisons préalablement définies, le réseau a été élaboré en fonction des possibilités offertes par le réseau des voies et de chemins, des opportunités de création de voies nouvelles ou de requalification de voiries en secteurs urbains. Ce réseau tient également compte des contraintes naturelles et d'infrastructures auxquelles il faut pallier ainsi que du besoin de desserte des générateurs.

### **Les critères de choix des itinéraires**

- Attractivité / pôles à desservir
- Sécurité et rapidité du parcours (notamment pour les déplacements de type utilitaire)
- Confort, lisibilité, cohérence du réseau
- Adaptation aux usagers « grand public », cible principale de ce schéma
- Contraintes, opportunités
- Faisabilité technique des aménagements
- Maîtrise du foncier.

Le résultat de l'identification sur carte et sur le terrain des itinéraires destinés à matérialiser les liaisons entre les divers pôles a abouti dans un premier temps à plus de 500 km de cheminements.

La phase suivante a consisté à pré-sélectionner via un tableau multicritères, la liaison techniquement la plus pertinente entre 2 pôles ; ces propositions ont été soumises à la concertation locale et pour la plupart retenues, d'autres options ont été mises en avant à partir d'enjeux locaux.

L'ensemble des liaisons ainsi affiné a permis de préconiser un réseau d'environ 300 km.

### **Phase 3 :**

La troisième phase de l'étude a permis de définir les typologies, le coût et le phasage des aménagements à réaliser. Les différents modes d'aménagement proposés sont les suivants :

- Piste cyclable : Chaussée uniquement réservée aux cycles à deux et trois roues.
- Bande cyclable : Voie uniquement réservée aux cycles à deux et trois roues sur une chaussée à plusieurs voies.
- Voie verte : Voie en site propre réservée aux usagers non motorisés (cycles, piétons, rollers, joggers, personnes à mobilité réduite, cavaliers).
- Route partagée : Basée sur le concept de la mixité, la route partagée propose aux cyclistes une circulation générale « apaisée » compatible avec l'ensemble des différents types d'utilisateurs.
- Route sans transit : Route partagée qui se termine en impasse pour les véhicules motorisés.
- Contresens cyclable : Voie réservée à la circulation des cycles, en sens inverse de la circulation générale.
- Zone 30 : Ensemble d'aménagements destinés à réduire la vitesse des véhicules à 30 km/h sur une section de voirie.
- Aire piétonne : Espaces réservés aux piétons où la circulation des cycles à l'allure du pas est autorisée

Précisons que le linéaire de la véloroute du Doubs, même s'il figure comme axe structurant sur les cartes, n'est pas comptabilisé comme linéaire à aménager par la C.A.G.B.

Les coûts d'aménagement sont estimés sur la base de ratios kilométriques avec un revêtement très roulant de type enrobé ; il est fort probable que certains axes seront traités de façon plus rustique de par leur localisation et /ou leurs usages. L'ordre de grandeur des coûts pour l'aménagement de 300 Km de réseau est d'environ 14,5 millions € HT : ce montant est donc à relativiser puisque le chiffrage a été établi sur la base d'une généralisation sur l'ensemble du réseau des revêtements de type enrobé.

Cette étude a fait l'objet d'une validation en Comité de Pilotage, début 2005, qui a cependant émis quelques remarques

### **III. Point sur les remarques du Comité de Pilotage**

La présentation de la troisième et dernière phase de cette étude a soulevé quelques remarques de la part du comité de pilotage :

- ✓ Le coût global de réalisation des 300 Km d'itinéraires cyclables représente (14 520 000 € HT), mis en regard du budget alloué par la CAGB à la réalisation d'infrastructures cyclables (300 000 € TTC/an), implique une nécessaire priorisation des réalisations.
- ✓ La création d'itinéraires cyclables fait l'objet d'une attente forte de la part des communes de la CAGB. Il apparaît donc important de lancer rapidement les premiers aménagements.
  
- ✓ 85 Km d'itinéraires ont été définis comme prioritaires :
  - Liaison Doubs aval – Doubs amont sur le plateau en parallèle à la véloroute du Doubs,
  - Liaison forêt de Chailluz – Marchaux (secteur est),
  - Liaison Serre-les-Sapins – Les Tilleroyes (Besançon ouest),
  - Liaison St-Claude - Ecole-Valentin – Miserey-Salines –Auxon – Dessus – Devecey,
  - Boucle cyclotouristique + antennes vers haltes TER d'agglomération (secteur ouest)
  - Liaison Besançon Roche lez Beauré
- ✓ Néanmoins, il est demandé d'établir un second niveau d'itinéraires appelé « structurants » se plaçant entre les 300 Km totaux et les 85 Km d'itinéraires prioritaires. Après étude ce dernier représente 150 Km.

La configuration du réseau cyclable de la CAGB deviendrait donc la suivante :

- 300 Km d'itinéraires d'intérêt communautaire
  - dont 150 Km d'itinéraires structurants
  - dont 85 Km d'itinéraires prioritaires
- ✓ Le comité de pilotage a également défini qu'il était particulièrement important de présenter ce schéma cyclable aux communes après une validation en Bureau. Cette présentation pourrait prendre la forme d'un événementiel réunissant les représentants des communes de l'agglomération, les partenaires de cette étude et les associations représentatives des usagers du vélo.

### **IV. Suites à donner**

#### **A. La prise de compétence**

Les compétences actuelles de la C.A.G.B ne permettant pas d'engager dès à présent la réalisation d'aménagement pour le développement des modes doux, il sera nécessaire d'étendre prochainement ses compétences à :

« En matière d'itinéraires cyclables, circuits pédestres et VTT :

- création ou aménagement et entretien d'itinéraires ou de circuits d'intérêt communautaire
- participation au financement d'itinéraires connexes »

La définition de l'intérêt communautaire ne se fera pas forcément en terme d'itinéraires devenant « d'intérêt communautaire » et d'autres restant d'intérêt communal, mais peut-être plutôt en termes de répartition des missions.

Afin d'être réactif et de pouvoir engager la réalisations d'aménagement dans les plus brefs délais, il est proposé d'identifier dans les 85 Km d'itinéraires prioritaires définis ci-dessus, les itinéraires offrant les possibilités de réalisations rapides et pertinentes en regard du budget alloué dans le PPIF et des opportunités offertes (déclassement de voies, continuité avec un réseau existant, jonction intermodale, subventionnement...).

Dans ce cadre, les 4 tronçons suivants sont proposés pour une réalisation à court terme. Ils représentent 13,5 Km pour un coût de réalisation global estimé à 600 000 € TTC sur 2005 et 2006.

#### **SECTEUR NORD-EST :**

- ✓ Palente ⇨ Roche-lez-Beaupré via Thise (identification d'une attente importante et possibilité de réalisation relativement simple).
- ✓ Forêt de Chailluz ⇨ Brailans (première pierre de la liaison Besançon Marchaux).

#### **SECTEUR OUEST**

- ✓ Serre-les-Sapins ⇨ Les Tilleroyes (opportunité liée à la fermeture de la route traversant la forêt de la Ménère et jonction avec les itinéraires bisontins).

#### **SECTEUR PLATEAU :**

- ✓ Gare de Saône ⇨ Saône (objectif intermodal assurant un rabattement sur la gare de Saône et première pierre du grand itinéraire du plateau).

Pour chacun de ces itinéraires, un descriptif et un chiffrage détaillé des travaux à engager ont été réalisés. Ce travail permettrait de lancer un appel d'offre rapide et fiable pour la maîtrise d'oeuvre de ces aménagements.

**A l'unanimité, le Conseil de Communauté valide le Schéma Directeur Cyclable de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon dans ses principes et dans sa priorité de réalisation des 4 premiers tronçons définis dans le présent rapport.**

Pour extrait conforme,

Le Président

Rapport adopté à l'unanimité :

Pour : 98

Contre : 0

Abstention : 0