

Transformons la Ligne N°123 en Voie Verte Un chemin vers l'avenir



Voujeaucourt – Pont-de-Roide – Saint-Hippolyte :
Réinventons la Ligne 123

Préface

Depuis plusieurs années, le vélo est devenu pour moi bien plus qu'un simple moyen de transport : c'est une véritable passion, un symbole de liberté, et une manière unique de redécouvrir les paysages et les territoires autrement.

À travers mes nombreux voyages à vélo – dont un périple de 3 400 km en 2017, et plus récemment 1 000 km jusqu'aux Pays-Bas en septembre 2024 – j'ai expérimenté autant les joies que les obstacles du cyclotourisme.



Parmi ces obstacles, l'absence d'infrastructures adaptées demeure l'un des principaux freins au développement du vélo, qu'il soit utilisé au quotidien ou pour le loisir. Les routes sont de plus en plus dangereuses, saturées de circulation rapide, et rarement pensées pour les cyclistes, relégués à une position secondaire dans l'espace public. Pourtant, des solutions efficaces existent : les voies vertes, véritables corridors sécurisés et conviviaux, répondent pleinement aux besoins d'une mobilité douce, sûre et accessible.

C'est à mon retour de ce grand voyage en 2017 qu'est née une idée simple, mais profondément ancrée : et si l'on redonnait vie à l'ancienne ligne ferroviaire de Pont-de-Roide, laissée à l'abandon depuis 2010? En 2019, j'ai décidé de lancer une pétition pour sensibiliser la population et les élus à ce potentiel inexploité. Ce modeste appel a trouvé un large écho: près de 2 500 personnes ont signé, partageant cette vision d'un aménagement plus sûr, plus doux, plus respectueux de notre territoire.

Ce soutien populaire m'a conforté dans l'idée qu'il ne s'agissait pas d'une lubie personnelle, mais d'un besoin partagé. C'est ainsi qu'a germé la volonté de structurer la démarche, de rassembler les données, les cartes, les exemples, les arguments, pour en faire un véritable dossier de projet.

Transformer cette ancienne voie ferrée en voie verte, c'est bien plus qu'un projet local : c'est une réponse concrète aux enjeux de sécurité, de mobilité et de qualité de vie. Ce dossier a pour but d'en démontrer toute la pertinence. Car s'il y a une chose que mes voyages m'ont apprise, c'est que chaque itinéraire cyclable sécurisé est une invitation à explorer autrement, à respecter davantage son environnement et à redécouvrir le plaisir simple de pédaler en toute sérénité.



Note au lecteur

Ce dossier propose une étude approfondie sur la transformation d'une ancienne voie ferrée en voie verte, en s'appuyant sur des données techniques, des observations de terrain, des cartes et des documents d'archives.

Il contient également, à certains endroits :

- des **visuels de sensibilisation**,
- des **illustrations critiques ou humoristiques**,
- ainsi que des **QRcodes menant à des contenus sonores ou artistiques**, pensés pour accompagner la lecture de manière originale.

Ces éléments ne remettent pas en cause la rigueur du travail présenté.

Ils visent à rendre la lecture plus vivante, à sensibiliser un public large, et à encourager la réflexion sur les enjeux de mobilité, de sécurité et d'aménagement du territoire.

Une version allégée et purement technique pourra être transmise aux collectivités et institutions si nécessaire.

Merci de votre attention et bonne lecture.



Sommaire

1. Introduction	1
2. Contexte et enjeux	2
2.1. L'essor du vélo comme solution durable.....	2
2.2. Dangers actuels pour les cyclistes et les trottinettes électriques	2
2.3. L'opportunité qu'offre l'ancienne voie ferrée.....	4
2.4. Des reconversions déjà engagées dans le Pays de Montbéliard	5
2.5. Des modèles inspirants : Allemagne et Pays-Bas	6
3. Une mobilisation citoyenne dès 2019	7
3.1. Une pétition pour initier le débat	7
3.2. Un projet nourri par l'expérience du terrain	7
4. Histoire de la ligne ferroviaire n°123	9
4.1. Un tracé au cœur du Doubs	9
4.2. Origines et développement	10
4.3. Déclin progressif et abandon	11
4.4. Héritage et potentiel de reconversion	12
4.5. Ouvrages d'art et croisements	14
5. État des lieux de la situation actuelle	32
5.1. Conditions de circulation actuelles	32
5.2. Points noirs identifiés	37
5.3. Chaucidous et aménagements récents : quelle place pour les cyclistes ?	56
5.4. Reconnaissance institutionnelle : un potentiel déjà identifié.....	60
5.5. L'absence de réglementation contraignante sur les aménagements cyclables.....	61
6. Proposition de reconversion de la voie ferrée en voie verte.....	63
6.1. Tronçon 1 : Voujeaucourt → Croisement D438	64
6.2. Tronçon 2 : Croisement D438 → Bourguignon	67
6.3. Tronçon 3 : Bourguignon → Pont-de-Roide.....	69
6.4. Avantages techniques et environnementaux	73
6.5. Intégration dans le réseau cyclable local.....	75
6.6. Bénéfices attendus pour les usagers et le territoire	76
6.7. Conclusion	77
7. Les modalités de financement du projet	79
7.1. Coût estimé d'une voie verte et exemples comparables	79
7.2. Collectivités et aides publiques	81
7.3. Un atout majeur : l'absence de coût foncier grâce à l'AOT	81
7.4. D'autres financements publics nationaux sont possibles.....	82
7.5. Subventions européennes	82
7.6. Contribution de mon auto-entreprise.....	84



8. Impacts attendus et pérennisation du projet	85
8.1. Impact environnemental et écologique	85
8.2. Développement économique et attractivité du territoire	85
8.3. Bénéfices sociaux et qualité de vie.....	86
8.4. Suivi et évaluation de l'impact du projet	86
8.5. Entretien et pérennisation de la voie verte.....	86
9. Cadre administratif et réglementaire du projet	87
9.1. Étude de faisabilité technique et juridique.....	87
9.2. Concertation locale	87
9.3. Études réglementaires et environnementales	87
9.4. Autorisations et procédures administratives	88
9.5. Passation des marchés publics	88
9.6. Conclusion	88
10. Foire Aux Questions (F.A.Q.)	89
10.1. La voie verte ne va-t-elle pas coûter trop cher à la collectivité ?.....	89
10.2. Est-ce qu'il y aura vraiment des gens pour l'emprunter ?	89
10.3. L'emprise ferroviaire appartient à l'État / SNCF / armée : est-ce réalisable ?.....	89
10.4. Et si un jour le train revient ?	89
10.5. N'y a-t-il pas un risque d'insécurité, de nuisances ou de dégradations ?	90
10.6. La voie ferrée n'est-elle pas trop éloignée des centres-villes ?	90
10.7. Est-ce qu'il ne faudra pas tout démonter un jour ? Ce serait une perte d'argent... ..	90
10.8. Le vélo, ce n'est qu'une mode. Est-ce vraiment un investissement d'avenir ?.....	90
10.9. Les riverains ne vont-ils pas être dérangés ?	90
10.10. Ne vaudrait-il pas mieux refaire les routes existantes ?	90
10.11. Pourquoi ne pas simplement peindre une bande cyclable sur la route ?	90
10.12. Les agriculteurs ne vont-ils pas être gênés dans leur activité ?	91
10.13. Est-ce vraiment la priorité dans le contexte actuel ?	91
10.14. Cela ne concerne-t-il pas seulement les sportifs ?.....	91
10.15. La voie verte ne va-t-elle pas couper des accès ou des chemins utilisés ?	91
Remerciements	93
11. Annexes	94
Annexe A – Pourquoi créer une voie verte ?	94
<i>Réflexion d'un usager concerné (récit, enjeux de sécurité et d'usage).</i>	
Annexe B – Méthodologie de relevé et analyse technique	97
<i>Accès terrain, outils utilisés (Géoportail, profils altimétriques...), méthode de mesure, limites et interprétation.</i>	
Annexe C – Les véloroutes européennes et la Véloroute 6 dans le Pays de Montbéliard.....	101
<i>Présentation du réseau EuroVelo et zoom local sur l'EV6 à PMA.</i>	
Annexe D – Quiz sur la voie ferrée et la mobilité douce.....	103
<i>Questionnaire... et ses réponses détaillées en fin d'annexe (page 107).</i>	
Annexe E – Je découvre la voie verte en m'amusant !	105
<i>Page ludique/jeux pour enfants autour du projet.</i>	



1. Introduction



La **reconversion d'anciennes infrastructures ferroviaires en voies vertes** est une opportunité concrète pour **développer des solutions de mobilité plus durables, plus sûres et accessibles à tous**. En France, ce type de projet prend de l'ampleur dans un contexte de **transition écologique** et de **demande croissante pour les déplacements doux**.

Le présent dossier s'attache à étudier un itinéraire stratégique : **l'ancienne ligne ferroviaire reliant Voujeaucourt à Saint-Hippolyte**, aujourd'hui inutilisée et en grande partie abandonnée.

Plus précisément, l'analyse porte sur le tronçon **Voujeaucourt – Pont-de-Roide**, encore **propriété du réseau ferré national**, et donc potentiellement mobilisable pour un projet de voie verte. Ce tracé, autrefois structurant pour le transport de marchandises et de voyageurs, pourrait devenir un axe cyclable majeur pour le **sud du Pays de Montbéliard**.

Même si la section Pont-de-Roide - Saint-Hippolyte a été **cédée à des propriétaires privés ou collectivités**, il est essentiel d'envisager une continuité cyclable jusqu'à cette commune, car l'itinéraire actuel est très dangereux et non adapté aux mobilités douces. Une voie verte prolongée améliorerait significativement la sécurité des usagers sur l'ensemble du parcours.



Certains évoquent l'hypothèse d'un retour du train sur cette ligne dans les décennies à venir. Toutefois, la remise en état nécessiterait des **investissements colossaux**, sans **aucune garantie de rentabilité**. Le manque de fréquentation des lignes réactivées dans la région, comme celle de **Delle**, en est un exemple flagrant. En revanche, une voie verte offre un **usage immédiat**, une **accessibilité universelle** et une **réponse concrète** aux enjeux de notre époque : **écologie, santé, sécurité**.

Ce projet, à la fois réaliste et ambitieux, permettrait de **redonner vie à un tracé oublié**, de **favoriser les déplacements non motorisés** et de **revaloriser un patrimoine local endormi**. La suite du dossier en exposera les **fondements**, les **bénéfices attendus** et les **conditions de mise en œuvre**.



2. Contexte et enjeux

2.1 L'essor du vélo comme solution durable

Le vélo connaît une véritable révolution ces dernières années, porté par un désir croissant de **solutions alternatives** aux moyens de **transport polluants**. Face aux défis environnementaux, économiques et sociaux, il s'impose comme une **réponse pragmatique, accessible et durable**. Que ce soit pour les trajets quotidiens (domicile-travail, école, courses) ou pour les activités de loisir, **le vélo permet de réduire significativement les émissions de gaz à effet de serre, la pollution de l'air et les nuisances sonores**, contribuant ainsi à **améliorer la qualité de vie en milieu urbain comme rural**.



LE VÉLO EN CHIFFRES: UNE DYNAMIQUE EN MARCHÉ



37%

des Français font du vélo
au moins une fois par mois



60%

des déplacements domicile-
travail de moins de 5 km
sont effectués en voiture



+37%

de fréquentation des pistes
cyclables depuis 2019

En parallèle, le **coût croissant de la voiture** (carburant, assurance, entretien, péages, stationnement) pousse de plus en plus de citoyens à se tourner vers des solutions plus abordables. **Le vélo, peu coûteux à l'achat et à l'usage**, ne nécessite pas de carburant ni d'infrastructure lourde, ce qui en fait un **moyen de transport économique, particulièrement adapté aux ménages modestes ou aux jeunes**. Il répond également à **une recherche de simplicité et de liberté dans les déplacements : pas d'embouteillages, pas de contraintes horaires, et la possibilité de se déplacer rapidement sur de courtes et moyennes distances**.

Cette tendance est soutenue par les politiques publiques, avec des aides à l'achat, des programmes de développement des infrastructures cyclables, et une reconnaissance croissante du vélo comme outil central de la **transition écologique**. En **réhabilitant d'anciennes voies ferrées en voies vertes**, on répond non seulement à cette demande croissante, mais **on valorise aussi un réseau structurant, sécurisé et intercommunal, parfaitement adapté à la pratique du vélo au quotidien**.

2.2 Dangers actuels pour les cyclistes et les trottinettes électriques

Avec l'**essor fulgurant des mobilités douces** — notamment du **vélo et des trottinettes électriques** —, de plus en plus d'**usagers se retrouvent à partager l'espace public avec les véhicules motorisés**, sans que les infrastructures aient réellement évolué pour les accueillir en toute sécurité. Ce décalage entre la croissance des usages et la lenteur de l'adaptation des aménagements urbains et ruraux entraîne une **hausse notable des situations à risque, voire des accidents graves**.



Les **cyclistes** comme les **usagers de trottinettes électriques** sont **particulièrement vulnérables**. **Exposés directement au trafic automobile**, ils circulent souvent **sans séparation physique avec les voitures, les camions ou les bus**. Ce manque de protection rend les **collisions plus fréquentes** et leurs **conséquences plus lourdes**. Les statistiques de l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) montrent **une progression préoccupante du nombre d'accidents impliquant des «usagers vulnérables»**: en **2023**, plus de **240 cyclistes ont été tués sur les routes françaises**, et les accidents impliquant des trottinettes ont doublé en seulement trois ans.

À cela s'ajoutent des **infrastructures inadaptées** : **routes étroites, carrefours mal conçus, absence de voies cyclables, revêtements dégradés, stationnement sauvage sur les accotements, ou encore défaut d'éclairage**. Les zones rurales comme celle de **Voujeaucourt à Pont-de-Roide** sont particulièrement concernées, car **elles cumulent à la fois l'absence d'aménagements cyclables et une circulation motorisée rapide, y compris de poids lourds**. Dans ces conditions, même un **trajet court à vélo ou en trottinette peut devenir anxiogène, voire dangereux, dissuadant nombre d'habitants d'adopter ces modes de transport** pourtant plus respectueux de l'environnement.



Les **trottinettes électriques** posent des **défis spécifiques**: leur **faible gabarit les rend moins visibles** et leur **usage reste mal encadré dans certaines zones**. En l'absence de **pistes sécurisées**, ces engins se retrouvent à **circuler tantôt sur la route, tantôt sur les trottoirs**, augmentant les **conflits d'usage avec les piétons et les automobilistes**. De plus, la **législation actuelle interdit aux trottinettes électriques de circuler hors agglomération s'il n'existe pas de voie réservée aux cycles**, comme une **piste cyclable (article R.412-43-1 du Code de la route)**. Cela signifie que, **sans infrastructure dédiée**, ces engins **ne peuvent légalement ni sortir des villes ni relier les communes voisines**, limitant fortement leur **potentiel comme solution de mobilité quotidienne en milieu rural ou périurbain**.

Face à cette réalité, il est urgent de **repenser l'aménagement du territoire** pour intégrer pleinement ces **nouvelles mobilités**. La **création d'une voie verte sur l'ancienne ligne ferroviaire de Voujeaucourt à Pont-de-Roide** offrirait une **réponse concrète** : un **axe sécurisé, apaisé, lisible, et entièrement séparé du trafic motorisé**. Elle **permettrait de sécuriser les déplacements des cyclistes et des trottinettes**, tout en **encourageant une transition vers des modes de transport plus durables**. Ce type d'infrastructure s'avère particulièrement pertinent pour les **trajets du quotidien (travail, école, commerces)** comme pour les **usages de loisir**, en **garantissant une continuité, une visibilité et une tranquillité d'usage à tous les profils d'usagers**.



2.3 L'opportunité qu'offre l'ancienne voie ferrée



L'ancienne ligne ferroviaire, **inutilisée depuis 2010**, constitue une opportunité unique pour développer une infrastructure durable dédiée à la **mobilité douce**. Ce tracé ferroviaire présente de nombreux atouts : rectiligne, relativement plat, déjà maîtrisé foncièrement sur la section **Voujaucourt – Pont-de-Roide**, il est **naturellement protégé du trafic routier**, ce qui en fait un **support idéal pour une voie verte**. À l'abri des perturbations liées aux véhicules motorisés, il garantirait un parcours fluide, agréable et **sécurisé pour les cyclistes**, les **usagers de trottinettes électriques**, les **piétons** ou encore **les familles**.

Au-delà de ses qualités techniques, ce corridor offre un **potentiel stratégique de connexion**. Il relierait des secteurs résidentiels, scolaires et commerciaux aujourd'hui **difficilement accessibles sans voiture**. Il permettrait également **d'éviter les axes routiers dangereux**, notamment les portions départementales où **les véhicules circulent vite et sans aménagement pour les mobilités douces**. En cela, il répond à une forte demande de sécurité et d'alternatives concrètes à l'usage de la voiture.

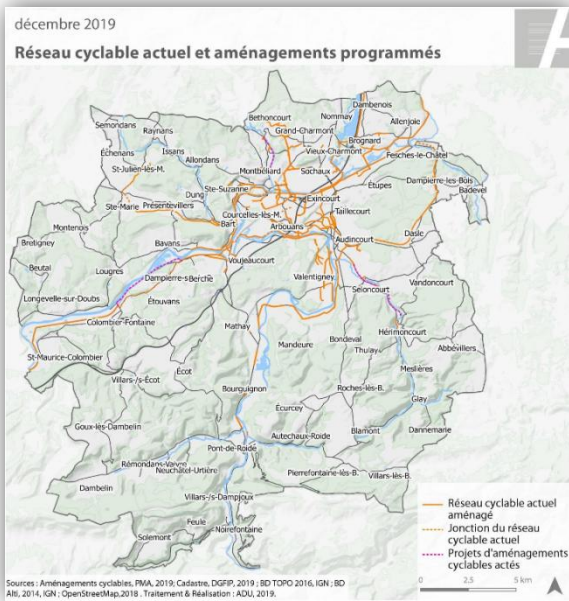


La **réhabilitation** de cette ligne en voie verte représenterait aussi une pièce essentielle dans le **maillage cyclable de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)**. En effet, cette **portion actuellement manquante** empêche une **liaison continue** entre les **vallées du Doubs et du Dessoubre**, et **isole encore plusieurs communes** du **réseau structurant de pistes cyclables**. Ce projet permettrait donc de **finaliser un itinéraire cohérent à l'échelle intercommunale**, tout en **renforçant l'attractivité cyclo-touristique** de l'ensemble du territoire.

Enfin, cette voie verte deviendrait un **maillon privilégié** vers la célèbre **EuroVelo 6 (annexe C)**, la **véloroute Atlantique – Mer Noire**, dite la **route des grands fleuves**, l'un des plus **grands itinéraires cyclables européens** traversant la France et toute l'Europe de l'ouest à l'est. Elle offrirait ainsi un **accès local à un réseau d'envergure continentale**, ouvrant la voie à un **tourisme doux et durable**, et **valorisant le territoire sur la scène nationale et internationale**.



2.4 Des reconversions déjà engagées dans le Pays de Montbéliard

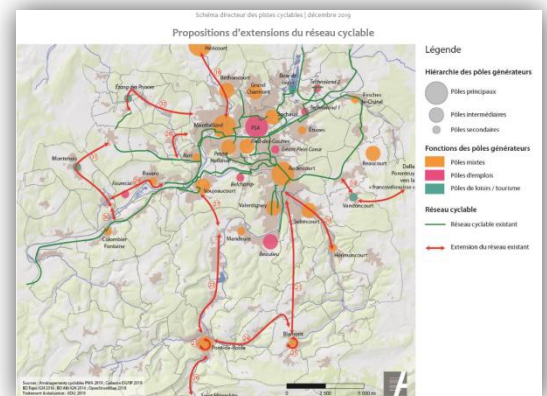


Le développement des mobilités douces est aujourd'hui un axe majeur des politiques de mobilité de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). Depuis les années 2000, le territoire a progressivement transformé son approche du vélo : d'abord axée sur les déplacements quotidiens domicile-travail, la stratégie s'est élargie à l'attractivité touristique et aux loisirs, grâce à un Schéma Directeur cyclable ambitieux.

La reconversion d'anciennes emprises ferroviaires ou industrielles en voies vertes constitue un levier efficace et durable pour sécuriser les déplacements à vélo. Plusieurs réalisations récentes illustrent cette dynamique locale :

- La transformation progressive de l'ancienne voie ferrée entre Bethoncourt et Montbéliard, désormais aménagée en voie verte. Ce projet a été conduit en plusieurs phases entre 2019 et 2024, reliant la gare SNCF au centre de Bethoncourt et facilitant les trajets intercommunaux et multimodaux.
- La liaison cyclable Hérimoncourt – Audincourt, inaugurée en 2024, qui connecte les deux communes par une voie verte en site propre, renforçant l'accessibilité cyclable dans l'est du territoire.
- Le développement d'itinéraires interurbains connectés à la Véloroute 6, tirant parti d'emprises existantes ou abandonnées pour créer des liaisons continues.

Ces exemples montrent que la reconversion d'anciennes infrastructures ferroviaires en voies vertes est non seulement techniquement faisable, mais déjà engagée localement avec succès. Ces opérations illustrent la capacité du territoire à mobiliser des financements croisés (État, Région, Département, PMA) et à mener des projets complexes, conciliant enjeux techniques, environnementaux et sociaux.



Dans cette logique, la ligne ferroviaire n°123, entre Voujeaucourt et Saint-Hippolyte, représente une opportunité rare. Son tracé continu, peu urbanisé, et son potentiel de connexion avec la Véloroute 6 et les boucles cyclo-touristiques locales, en font une dorsale stratégique pour structurer le réseau cyclable à l'échelle du sud du Pays de Montbéliard.



2.5 Des modèles inspirants : Allemagne et Pays-Bas

D'autres territoires européens ont su transformer la place du vélo grâce à des politiques ambitieuses et à des infrastructures de qualité. Les cas de l'Allemagne et des Pays-Bas montrent que **le développement du vélo n'est pas qu'une question culturelle : c'est un choix politique appuyé par des aménagements cohérents et sécurisés.**



- Aux **Pays-Bas**, le vélo est un mode de transport majeur. Le pays dispose de plus de **35 000 km de pistes cyclables**, avec des **standards de confort élevés : séparation physique, revêtement de qualité, intersections protégées**. Des voies vertes longues distances connectent les centres-villes aux zones rurales, avec un usage intergénérationnel, sécurisé et fluide.

Contrairement à la France, où les pistes cyclables sont souvent partagées avec les piétons et limitées à 20 km/h, les Néerlandais réservent l'espace cyclable exclusivement aux deux-roues, y compris motorisés. Cette organisation peut surprendre, mais elle fonctionne efficacement, même avec l'essor des motorisations électriques qui rendent les circulations plus silencieuses. Aux Pays-Bas, la cohabitation se fait par une stricte séparation des usages, permettant une circulation rapide et sécurisée, parfois autorisée jusqu'à 50 km/h pour certains véhicules légers.

- En **Allemagne**, le vélo est promu à la fois comme un mode de transport du quotidien et un levier de développement touristique. Le pays a transformé de nombreuses anciennes voies ferrées en **Radwegen** (pistes cyclables en site propre), portant le réseau cyclable à plus de 83 000 km. Ces aménagements, souvent séparés physiquement de la circulation motorisée, assurent un haut niveau de sécurité, y compris en zones périurbaines.

Contrairement à la France où les bandes cyclables sont fréquemment tracées directement sur la chaussée, les pistes allemandes sont généralement construites à part, avec une voie dédiée aux mobilités douces longeant la route, mais distincte. Un espace enherbé ou une bande tampon sépare la piste de la chaussée, évitant l'accumulation de graviers sur la surface roulante. En France, au contraire, la présence de bordures hautes entre bande cyclable et trottoir piège les gravillons, nuisant fortement au confort et à la sécurité des cyclistes.



Ces exemples montrent qu'il est **possible de structurer un réseau cyclable attractif, cohérent et sécurisant**, même dans des territoires au climat ou à la topographie variée. Le **projet de voie verte de la ligne n°123** s'inscrit pleinement dans cette **vision moderne, déjà mise en œuvre ailleurs avec succès.**



3. Une mobilisation citoyenne dès 2018

3.1 Une pétition pour initier le débat

La reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire Voujeaucourt – Saint-Hippolyte ne relève pas d'un simple projet théorique ou administratif: elle s'inscrit dans une **dynamique citoyenne active**, amorcée dès 2019. À cette date, **une pétition locale a été lancée par un habitant du Pays de Montbéliard**, passionné de cyclotourisme, dans le but **d'ouvrir un débat public sur l'avenir de cette infrastructure délaissée**.

Portée sans appui institutionnel, cette initiative visait à **interpeller les habitants** comme les décideurs sur le **potentiel de cette voie ferrée abandonnée**. Elle **proposait une vision constructive**: transformer un vestige industriel en un équipement moderne, utile, sûr et durable, au service de tous.

Cette **mobilisation** a rencontré un **écho remarquable**. En quelques mois, **près de 2 500 signatures** ont été **collectées (doublons exclus)**, témoignant d'un **réel intérêt local**. Ce soutien massif, **obtenu sans relais politique ou médiatique majeur**, démontre que la question de la **mobilité douce**, de la **sécurité des déplacements** et de la **valorisation du territoire** dépasse les cercles militants. Elle **concerne directement la population**, dans son quotidien.

Ce premier élan citoyen a posé les fondations du présent dossier. Il montre que cette idée de voie verte, loin d'être isolée ou marginale, est **portée collectivement**. Elle mérite donc une étude approfondie et structurée.

3.2 Un projet nourri par l'expérience du terrain

L'origine de cette mobilisation n'est pas anodine. Elle trouve racine dans l'**expérience personnelle** de terrain vécue par l'initiateur du projet lors d'un **périple à vélo de 3 400 km réalisé en 2017**. Ce voyage, traversant la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, a été une révélation : **ailleurs, les infrastructures cyclables sont pensées, continues, sécurisées – et elles transforment le rapport aux territoires.**

En rentrant dans le Doubs, ce constat a pris tout son sens : **pourquoi ne pas offrir aux cyclistes locaux et de passage les mêmes conditions? Pourquoi laisser à l'abandon une voie en pente douce, traversant des paysages variés, qui pourrait au contraire devenir un axe structurant pour les mobilités douces, le tourisme et la sécurité?**

Cette **expérience concrète**, comparée au **potentiel inexploité de l'ancienne ligne n°123**, a été le **point de départ de la pétition**. C'est également ce qui **nourrit l'ensemble de la démarche actuelle**.

Ce projet ne vient pas d'en haut, mais d'un **cycliste sur la route**, d'un **citoyen attentif à son environnement**, qui souhaite voir son territoire avancer dans une direction plus durable, plus accessible, et plus humaine.



Et si cette voie reprenait vie?



HIER



AUJOURD'HUI



DEMAIN ?

Hier pour les trains,
demain pour les citoyens

4. Histoire de la ligne ferroviaire n°123:

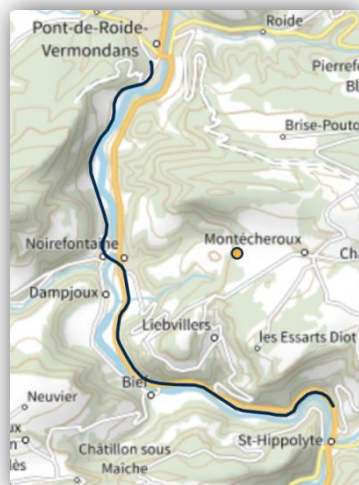
De la vapeur à l'abandon

La ligne N°123 est une ancienne **ligne de chemin de fer française à écartement standard et à voie unique non électrifiée**. D'une longueur de **27 kilomètres**, elle est située dans le **département du Doubs** et reliait **Voujeaucourt à Saint-Hippolyte**. Intégrée au **réseau ferré national** sous le **numéro 859 000**, cette ligne témoigne d'un passé ferroviaire riche et d'une époque où le rail constituait un vecteur essentiel du **développement territorial**.

4.1 Un tracé au cœur du Doubs :

Dès son **embranchement à Voujeaucourt**, la ligne ferroviaire se heurtait aux **contraintes du relief**. Elle affrontait une **pente particulièrement raide** dès les **premiers kilomètres**, obligeant les ingénieurs à concevoir un **tracé sinueux en S** afin de **réduire la déclivité** et **faciliter l'effort des locomotives à vapeur**. Ce choix de tracé n'était pas uniquement une **prouesse technique**, mais aussi une **réponse stratégique** à la **topographie exigeante du massif jurassien**. Dans cette portion, elle croisait à **deux reprises le chemin de la Prusse** avant de **traverser la route départementale D438** et d'**atteindre Mathay**.

La ligne poursuivait ensuite son parcours en direction des forges de **Bourguignon**, puis **Pont-de-Roide**, un **centre industriel et commercial dynamique**, où **l'usine Peugeot jouait un rôle clé** dans l'économie locale. Autrefois, cet accès ferroviaire facilitait le transport des marchandises et des voyageurs, contribuant à la prospérité du secteur.



Avant sa fermeture et son **déclassement en 1973**, la voie continuait vers **Villars-sous-Dampjoux** en passant par **Rochedane**, un tronçon aujourd'hui disparu. Après la **gare de Villars-sous-Dampjoux**, le train franchissait le **Doubs** sur un imposant **pont en pierre à trois arches**, d'une **longueur totale de 57 mètres**, érigé pour surmonter les caprices de la rivière. De là, la voie **longeait la route départementale 437**, s'insérant dans un paysage de falaises et de forêts, et s'engouffrait dans un **tunnel** avant d'arriver à **Saint-Hippolyte**. Cet aménagement, bien que contraignant, permettait de surmonter les reliefs escarpés de la vallée du Doubs et d'assurer la liaison ferroviaire entre ces villages.

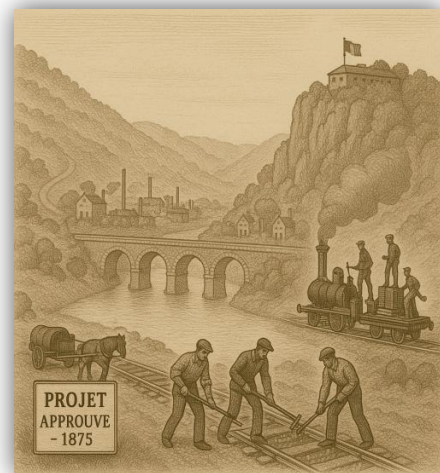


4.2 Origines et développement



L'idée de créer une ligne ferroviaire entre Montbéliard et Saint-Hippolyte prend forme dans les années qui suivent la **guerre franco-prussienne de 1870**. L'Alsace étant alors annexée à l'Empire allemand, le besoin de renforcer la défense des frontières françaises devient une priorité. Dans ce contexte, le ministre des Travaux publics **Charles de Freycinet** élabore en **1879** un vaste plan de développement ferroviaire – le célèbre "**plan Freycinet**" – visant à mailler l'ensemble du territoire national par un réseau de lignes d'intérêt général. La future ligne n°123 y est intégrée sous l'intitulé « **Vougeaucourt à Saint-Hippolyte** ».

Dès **1875**, le projet est approuvé par le Conseil général du Doubs, qui y voit non seulement une opportunité stratégique, mais aussi un outil de développement économique pour la vallée du Doubs. Le tracé, qui se détache de la ligne principale **Dole–Besançon–Belfort** à Vougeaucourt, doit relier plusieurs localités industrielles: **Mathay, les Forges de Bourguignon, Pont-de-Roide, Villars-sous-Dampjoux**, jusqu'à **Saint-Hippolyte**, en franchissant rivières, falaises et tunnel. Le **fort du Lomont**, positionné sur les hauteurs de la vallée, justifie à lui seul l'intérêt militaire de la ligne : elle est pensée comme une voie logistique d'appoint, capable de renforcer les défenses et d'acheminer rapidement hommes et matériel.



Le projet est déclaré **d'utilité publique** par une loi du 27 décembre 1879, et la ligne est concédée en **1883** à la prestigieuse **Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée (P.L.M.)**, qui l'intègre à son réseau régional. Après plusieurs années de travaux, elle est **inaugurée le 19 septembre 1886**, sous le nom de "**chemin de fer de Montbéliard à Saint-Hippolyte**". Dès son ouverture, **trois trains quotidiens** assurent la desserte dans chaque sens, facilitant les déplacements des habitants et le transport des marchandises.

Sur le plan économique, cette ligne joue un rôle structurant : elle permet l'acheminement du charbon, des matières premières et des produits métallurgiques entre les usines et les grands centres de distribution. **L'usine Peugeot de Pont-de-Roide**, en plein développement à cette époque, en profite directement. Elle devient un **client industriel majeur**, recevant quotidiennement des wagons de marchandises, notamment des rouleaux d'acier pour ses unités de production.



La ligne se distingue également par la **diversité de ses aménagements techniques** : tranchées (notamment à Rochedane), ponts sur le Doubs, tunnel final à Saint-Hippolyte, et même des installations embranchées à la gare de Saint-Hippolyte, qui multiplient les connexions locales.

Enfin, l'**utilisation militaire de la ligne** se confirme pendant la **Seconde Guerre mondiale**: bien que le trafic voyageurs ait officiellement cessé le **5 décembre 1938**, des trains continuent de circuler pendant le conflit. À la Libération, la ligne reprend une fonction cruciale : après la destruction du **pont routier de Villars-sous-Dampjoux**, c'est le **pont SNCF** qui sert temporairement à relier les deux rives du Doubs. Les rails y sont même démontés temporairement pour permettre le passage de véhicules militaires de la **1^{ère} Armée Française**, preuve de la flexibilité et de l'importance stratégique de l'infrastructure.



4.3 Déclin progressif et abandon

Malgré un **départ prometteur** et un **rôle essentiel** dans le **développement industriel et territorial**, la ligne N°123 n'a pas échappé aux grandes mutations du transport au XX^e siècle. Dès l'entre-deux-guerres, les signes d'un déclin progressif apparaissent, symptomatiques de l'évolution des modes de déplacement et du désintérêt croissant pour certaines lignes locales.

Le **5 décembre 1938**, la ligne est **fermée au trafic voyageurs**, une mesure qui s'inscrit dans un vaste plan national de réduction du réseau secondaire jugé peu rentable. Cette fermeture n'est pas isolée: de nombreuses lignes rurales subissent le même sort, concurrencées par le développement de la route, l'essor de l'automobile et la baisse de fréquentation des trains sur les petits axes. Toutefois, les événements de la **Seconde Guerre mondiale** vont prolonger temporairement l'activité: des circulations exceptionnelles sont maintenues pour des raisons logistiques et militaires. La ligne, bien que officiellement fermée aux passagers, continue de jouer un rôle stratégique dans la mobilité régionale.



Après la guerre, l'exploitation reprend principalement pour le **trafic marchandises**, porté notamment par les activités de l'usine **Ugine (devenue ArcelorMittal, puis APERAM)** à **Pont-de-Roide**. Chaque jour ouvrable, des trains complets transportent des **rouleaux d'acier**, avec des locomotives puissantes comme les **CC 72000**, **BB 67400**, **A1A 68000**, ou encore des manœuvres réalisées par des **BB 63000**. Cette période constitue une sorte de sursis pour la ligne, qui continue de justifier son existence par son utilité industrielle. Toutefois, cette activité reste concentrée entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide : au-delà, la ligne ne bénéficie plus de client significatif.



Le **coup de grâce** survient en **1969** avec l'**effondrement du tunnel de Saint-Hippolyte**, situé à l'extrémité de la ligne. Un décollement de maçonnerie est détecté à temps, mais la réparation est jugée trop coûteuse pour une section déjà faiblement utilisée. Cette décision marque la fin du tronçon **Pont-de-Roide – Saint-Hippolyte**, officiellement **déclassé en 1973** par décret ministériel, entre les points kilométriques 17,000 et 27,224. Les installations y sont progressivement **démantelées**, et certaines portions disparaissent même du paysage, recouvertes par la végétation ou réaménagées pour d'autres usages.



Malgré la fermeture partielle, l'exploitation fret subsiste jusqu'à **la fin des années 2000** sur la portion restante entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide. Mais cette dernière activité finit elle aussi par s'éteindre : en **2010**, l'usine ArcelorMittal ne renouvelle pas son contrat de transport avec la SNCF. Sans trafic ni maintenance, la ligne est laissée à l'abandon.



Le **passage à niveau de la D438**, entre Mathay et Voujeaucourt, est supprimé en **2015** lors de travaux de réfection routière et l'embranchement à la voie principale est démonté, rendant **la ligne inexploitable en l'état**. Aujourd'hui, les rails sont encore visibles par endroits, vestiges d'une époque révolue. La végétation gagne du terrain, les infrastructures se détériorent, et le souvenir du train ne subsiste que dans la mémoire locale et dans quelques archives.

Ce déclin, loin d'être un cas isolé, reflète la logique d'un réseau ferroviaire qui s'est adapté aux priorités économiques du moment, parfois au détriment des territoires ruraux. Pourtant, le potentiel de ces anciennes lignes ne s'est pas totalement éteint, comme le suggèrent de nombreuses initiatives de reconversion à travers la France.

4.4 Héritage et potentiel de reconversion

Malgré son abandon progressif, la ligne N°123 n'a pas totalement disparu de l'imaginaire collectif ni du territoire. Ses vestiges – ponts, talus, tranchées, plateformes, tunnels – restent bien visibles pour qui sait les lire dans le paysage. Ce patrimoine ferroviaire, à la fois discret et structurant, constitue un **héritage technique, historique et paysager** précieux pour la mémoire locale.



Dans les communes traversées comme **Voujaucourt**, **Mathay**, **Bourguignon** ou **Pont-de-Roide**, nombreux sont les habitants qui conservent un souvenir vivant de la ligne : passages du train dans leur enfance, lien familial avec les anciens cheminots ou encore traces matérielles dans l'espace public (quais, gares désaffectées, passages à niveau). Certaines infrastructures emblématiques, comme **le pont en pierre à trois arches de Villars-sous-Dampjoux** ou l'entrée murée du **tunnel de Saint-Hippolyte**, rappellent la qualité de l'ingénierie ferroviaire de l'époque. Ces éléments sont autant de témoins du savoir-faire d'autrefois et de l'importance qu'avait le rail dans la structuration du territoire.



Aujourd'hui, de nombreuses collectivités en France réinvestissent les anciennes lignes désaffectées pour en faire des **voies vertes**, des **chemins de randonnée**, ou des **itinéraires cyclables sécurisés**. Ce mouvement, soutenu par des politiques de transition écologique, de valorisation touristique et de mobilités douces, redonne vie à des axes oubliés tout en respectant leur histoire.

Dans ce contexte, la ligne N°123 possède un **potentiel de reconversion particulièrement fort**, à plusieurs titres :

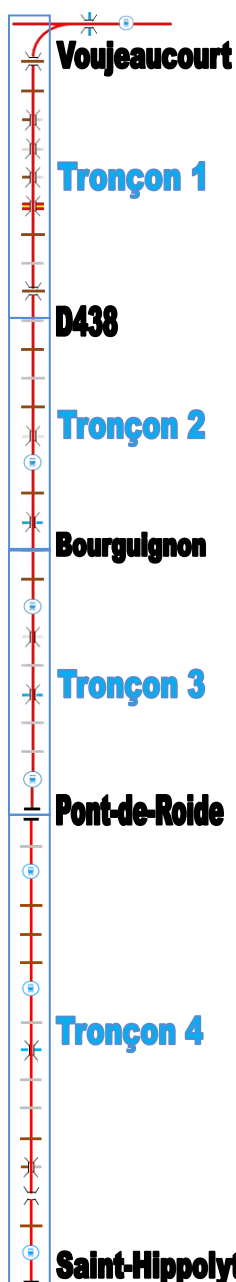
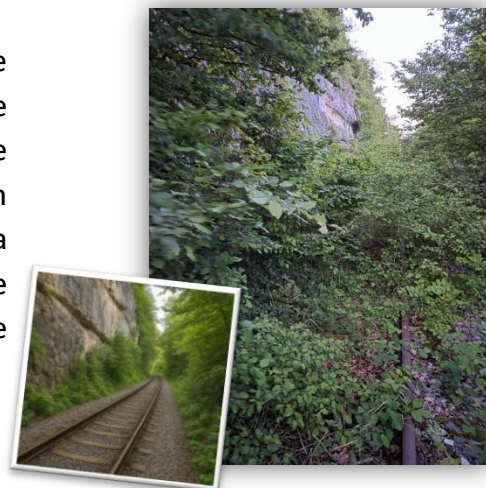
- **D'un point de vue géographique**, la ligne suit une vallée déjà propice à la randonnée et au cyclotourisme, avec des paysages variés mêlant forêts, montagnes et rivière.
- **D'un point de vue technique**, une grande partie du tracé semble encore accessible, bien que nécessitant des travaux de sécurisation, de débroussaillage et parfois de réaménagement (passages sur routes, ponts à restaurer ou contourner).
- **D'un point de vue social et économique**, une voie verte permettrait de **renforcer l'attractivité des communes traversées**, en offrant une alternative sûre aux routes dangereuses pour les cyclistes, et en encourageant un tourisme local, doux et patrimonial. Elle pourrait également s'inscrire dans un réseau plus large de liaisons douces entre Montbéliard, la vallée du Doubs, le Haut-Doubs et le Jura.

Enfin, **la reconversion de cette ligne** porterait une **valeur symbolique forte**: celle de transformer un patrimoine ferroviaire abandonné en ressource d'avenir, au service du bien commun. Elle témoignerait aussi d'un engagement en faveur d'une mobilité durable, de la mémoire locale et du lien intercommunal. Certains citoyens ou associations du territoire envisagent déjà cette perspective, qui mériterait d'être soutenue par les acteurs publics.



4.5 Ouvrages d'art et croisements : une infrastructure toujours lisible dans le paysage

L'ancienne ligne ferroviaire n°123, bien qu'abandonnée depuis plus d'une décennie, reste encore fortement visible dans le paysage du Doubs. Ses ponts, tranchées, talus, remblais ou encore anciens passages à niveau témoignent de la qualité de son aménagement d'origine. Ces éléments, parfois envahis par la végétation, dessinent néanmoins un tracé cohérent et identifiable sur une grande partie de son parcours, en particulier entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide.



Cette section propose un recensement des principaux **ouvrages d'art** (ponts, tunnels, tranchées...) et **croisements** (routes, chemins, infrastructures) rencontrés tout au long de la ligne, avec une attention particulière portée à leur typologie, leur état apparent et leur potentiel de réutilisation dans le cadre d'un projet de voie verte.

Le parcours est divisé en deux grandes sections :

-La **première**, de Voujeaucourt à Pont-de-Roide, encore inscrite au domaine ferroviaire national, est étudiée en détail à travers trois tronçons successifs.

-La **seconde**, de Pont-de-Roide à Saint-Hippolyte, a été déclassée et morcelée, rendant le tracé plus difficile à identifier. Quelques ouvrages visibles permettent cependant d'en conserver la mémoire.

Remarque : Le tracé utilisé dans ce dossier débute dès l'embranchement avec la ligne Dole – Belfort, légèrement en amont de la gare de Voujeaucourt, ce qui peut entraîner des écarts de distance par rapport aux repères SNCF.

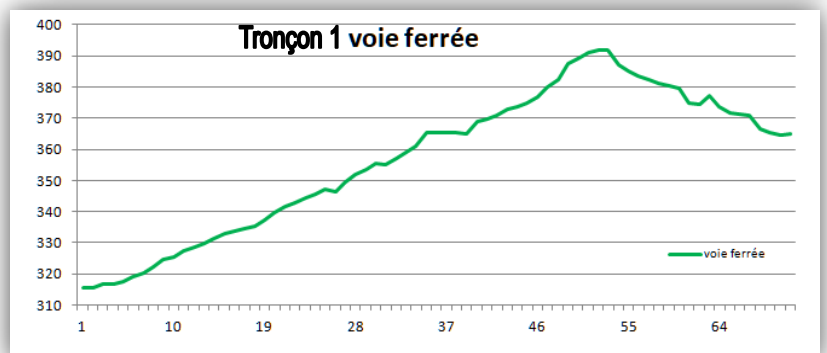
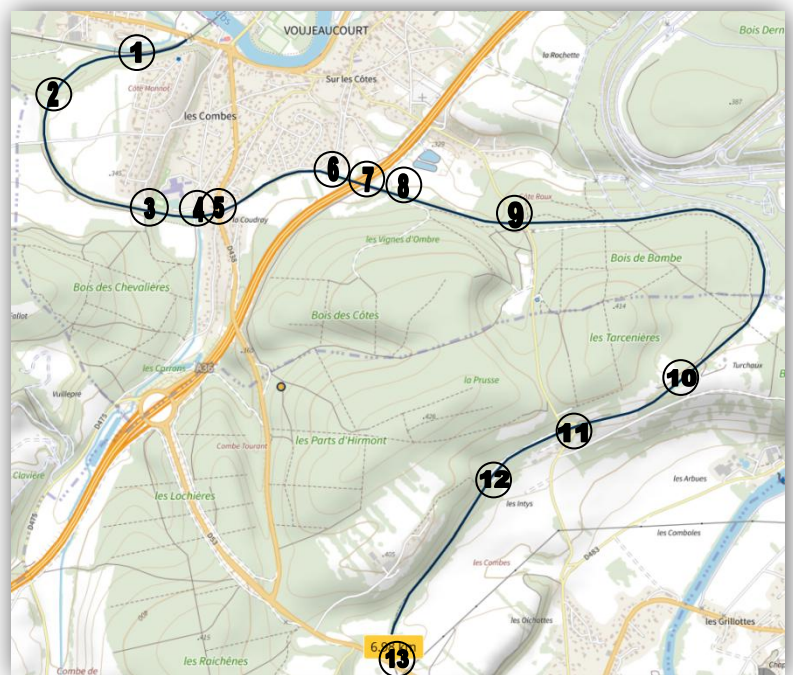
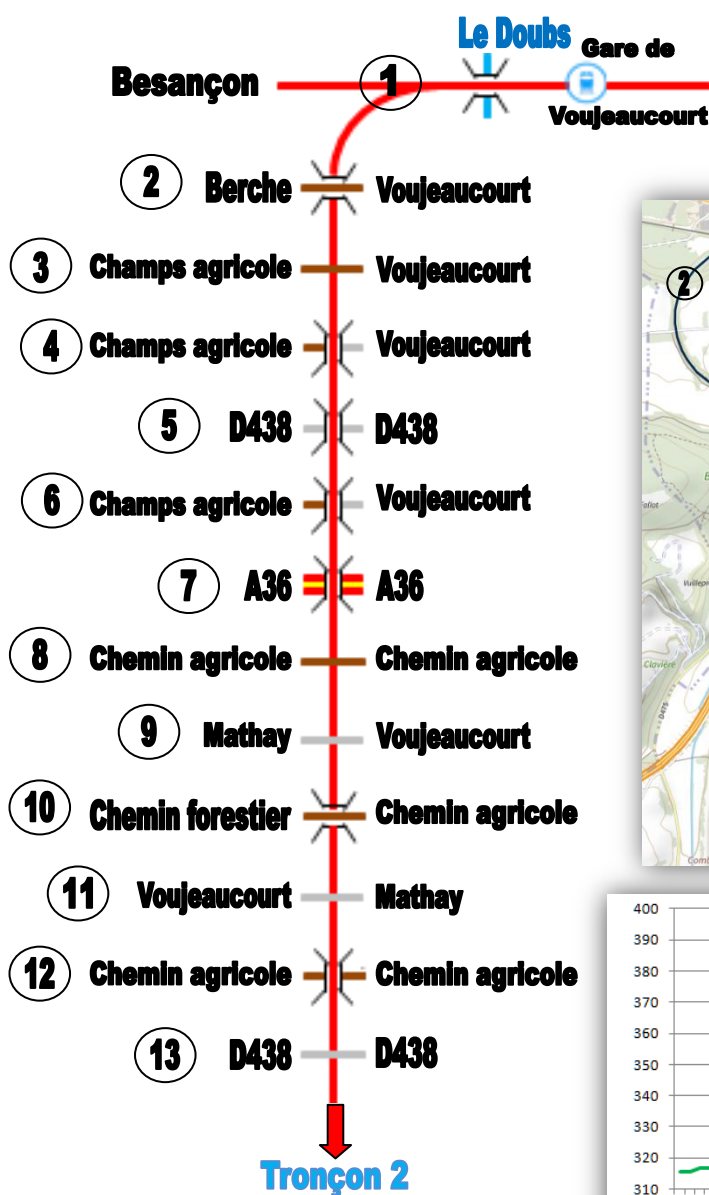
Pour plus de détails sur la méthode de repérage et de mesure, se référer à l'Annexe B – Méthodologie d'analyse du tracé.



4.5.1 De Voujeaucourt à Pont-de-Roide : une infrastructure encore exploitable

Ce tronçon, long d'environ 15 km, demeure inscrit au Réseau Ferré National (RFN), bien qu'il ne soit plus exploité depuis plusieurs années. Il conserve l'essentiel de ses emprises d'origine, encore visibles sur l'ensemble du parcours, ainsi qu'un patrimoine ferroviaire remarquable constitué de nombreux ouvrages d'art. Ces derniers, bien que partiellement masqués par la végétation, témoignent encore de la structure initiale de la ligne et de son intégration dans le paysage local. Malgré l'abandon apparent, les fondations de l'infrastructure sont toujours présentes et lisibles, offrant un socle solide pour une éventuelle reconversion. Afin de mieux comprendre la physionomie de ce linéaire, et d'en faciliter l'analyse technique ou paysagère, l'itinéraire a été divisé en trois tronçons distincts, chacun présentant des caractéristiques propres en matière de relief, d'ouvrages, de traversées et d'environnement.

Tronçon 1 : Voujeaucourt → Croisement D438





Point N°1: Jonction entre ligne N°123 et Ligne Dole à Belfort

Coordonnées GPS:

47°28'27.0"N 6°45'36.8"E



Etat de l'infrastructure:

L'aiguillage de la voie est démontée
La végétation recouvre la voie



Point N°2: Pont de la Rue de Berche

Coordonnées GPS:

47°28'14.3"N 6°45'15.2"E



Etat de l'infrastructure:

la structure du pont est correcte
des déchets jonchent la voie



Point N°3: Croisement de la Rue du Montadry

Coordonnées GPS:

47°28'04.3"N 6°45'37.2"E



Etat de l'infrastructure:

la voie est recouverte de cailloux
Des troncs d'arbres sont posés sur la voie





Point N°4: Petit tunnel au bout de la rue du collège

Coordonnées GPS:

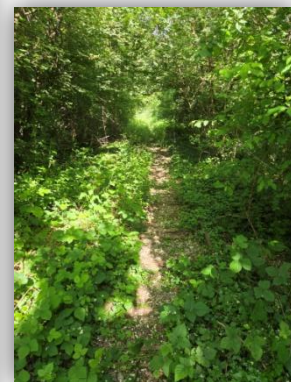
47°28'03.4"N 6°45'46.5"E



Etat de l'infrastructure:

L'aiguillage de la voie est démontée

La végétation recouvre la voie



Point N°5: Pont sur la route D438



Coordonnées GPS:

47°28'04.1"N 6°45'51.5"E

Etat de l'infrastructure:

la structure du pont semble correcte
des déchets jonchent la voie



Point N°6: Pont au bout de la rue de la Coudraie

Coordonnées GPS:

47°28'09.4"N 6°46'16.0"E



Etat de l'infrastructure:

La structure du pont à été renforcé
La végétation recouvre la voie



Point N°7: Pont au dessus de l'autoroute A36

Coordonnées GPS:

47°28'08.3"N 6°46'21.3"E

Etat de l'infrastructure:

Pont entretenu toujours inspecté

Présence de végétation sans impact structurel



Point N°8: Croisement chemin agricole

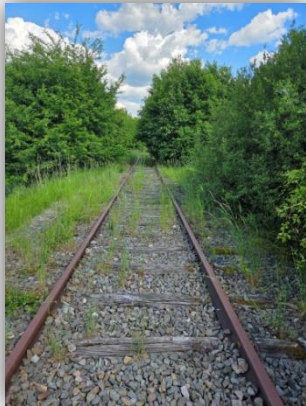
Coordonnées GPS:

47°28'07.0"N 6°46'27.7"E

Etat de l'infrastructure:

la voie est recouverte de cailloux

Des troncs d'arbres sont posés sur la voie



Point N°9: Croisement du chemin de la Prusse

Coordonnées GPS:

47°28'02.5"N 6°46'56.3"E

Etat de l'infrastructure:

la voie traverse la route (chemin de la Prusse)

La végétation recouvre la voie





Point N°10: pont sous chemin agricole et forestier

Coordonnées GPS:

47°27'42.8"N 6°47'34.0"E



Etat de l'infrastructure:

le pont semble en bon état

La végétation recouvre la voie



Point N°11: Croisement du chemin de la Prusse coté Mathay



Coordonnées GPS:

47°27'33.4"N 6°47'07.3"E

Etat de l'infrastructure:

la voie traverse la route (chemin de la Prusse)

La végétation recouvre la voie



Point N°12: Pont sur chemin forestier

Coordonnées GPS:

47°27'25.7"N 6°46'48.9"E



Etat de l'infrastructure:

La structure du pont à été renforcé

La végétation recouvre la voie

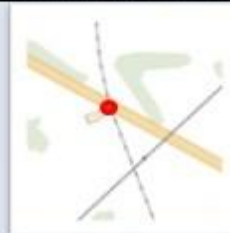




Point N°13: Croisement D438

Coordonnées GPS:

47°26'59.2"N 6°46'28.8"E



Etat de l'infrastructure:

Les rails sont démontées sur la D438

La végétation recouvre la voie



Tronçon 2 : Croisement D438 → Bourguignon

Tronçon 1

14 Champs agricole — D438

15 Rue de la Gare — Rue de la Gare

Gare de  Mathay

16 Rue du Maquis — Rue du Maquis

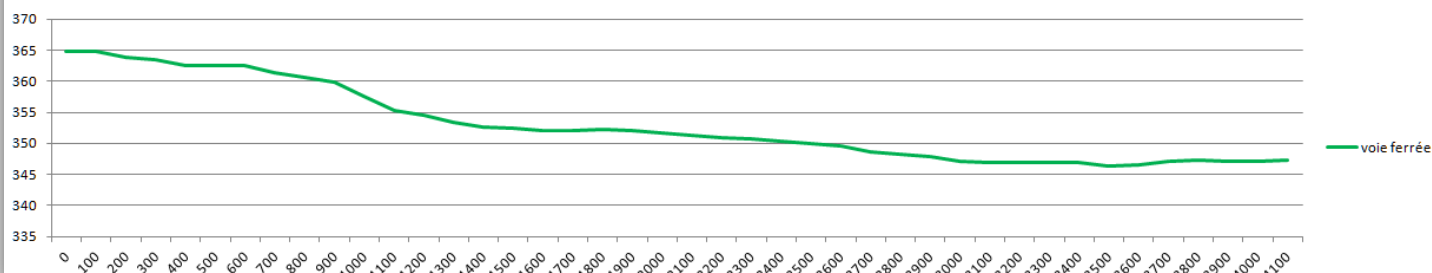
17 Source de Warembourg — Le Doubs

18 Chemin forestier — Bourguignon

Tronçon 3



Tronçon 2 voie ferrée



20





Point N°14: Croisement Chemin des Parts de Foigères



Coordonnées GPS:

47°26'41.9"N 6°46'34.5"E

Etat de l'infrastructure:

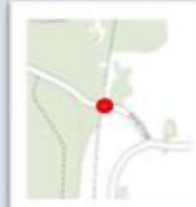
la voie traverse un chemin agricole
la végétation recouvre la voie



Point N°15: Pont sur Rue de la Gare

Coordonnées GPS:

47°26'13.6"N 6°46'25.1"E



Etat de l'infrastructure:

La structure du pont à été renforcé
La végétation recouvre la voie



Gare de Mathay



1950



2025



Point N°16: Croisement Rue du Maquis

Coordonnées GPS:

47°25'41.5"N 6°46'39.2"E



Etat de l'infrastructure:

les rails sont recouverts par le bitume
La végétation recouvre la voie



Point N°17: Pont sur ruisseau

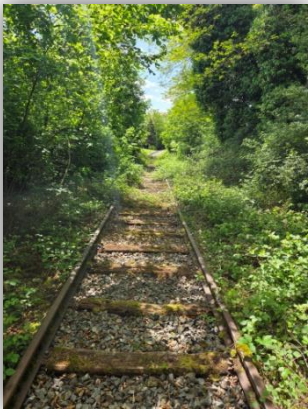
Coordonnées GPS:

47°25'01.6"N 6°46'38.0"E



Etat de l'infrastructure:

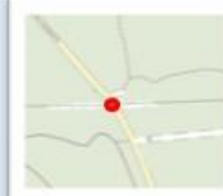
la structure du pont semble correcte
des déchets jonchent la voie



Point N°18: Croisement du chemin de Warembourg

Coordonnées GPS:

47°24'52.5"N 6°46'34.8"E

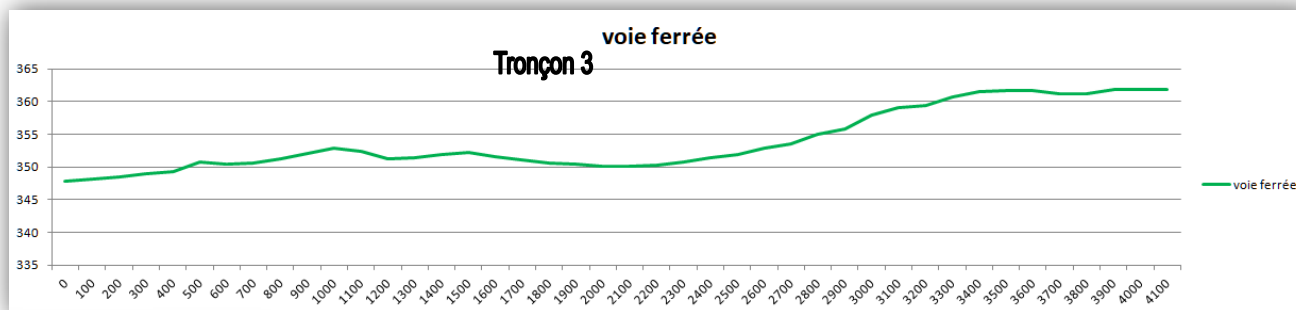
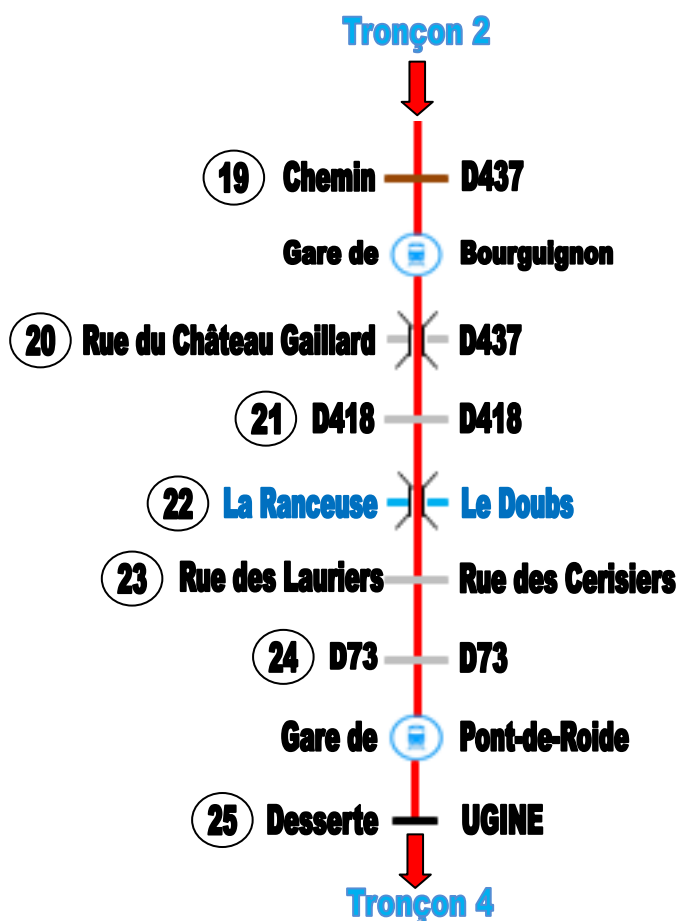


Etat de l'infrastructure:

la voie est recouverte de cailloux
Des troncs d'arbres sont posés sur la voie



Tronçon 3 : Bourguignon → Pont-de-Roide



Point N°19: croisement rue des Forges

Coordonnées GPS:

47°24'37.0"N 6°46'23.1"E

Etat de l'infrastructure:

du béton recouvre la voie ferrée
La végétation recouvre la voie



23



Gare de Bourguignon



1950



2025



Point N°20: Pont sur rue du Château Gaillard



Coordonnées GPS:

47°24'02.7"N 6°45'57.7"E

Etat de l'infrastructure:

la structure du pont doit être renforcée
la végétation pousse sur le pont



Point N°21: Croisement rue du Moulin



Coordonnées GPS:

47°23'37.3"N 6°46'10.6"E



Etat de l'infrastructure:

la voie est encore visible sur la route
la végétation recouvre la voie





Point N°22: pont sur la Ranceuse

Coordonnées GPS:

47°23'33.9"N 6°46'10.1"E



Etat de l'infrastructure:

le pont à été renforcé

La végétation recouvre la voie



Point N°23: Croisement sentier rue des cerisiers



Coordonnées GPS:

47°23'31.0"N 6°46'08.2"E

Etat de l'infrastructure:

la structure du pont semble correcte
des déchets jonchent la voie



Point N°24: Croisement rue des Marronniers

Coordonnées GPS:

47°23'24.4"N 6°45'59.8"E



Etat de l'infrastructure:

la voie est encore visible sur la route
la végétation recouvre la voie
Les traverses sont fortement altérées



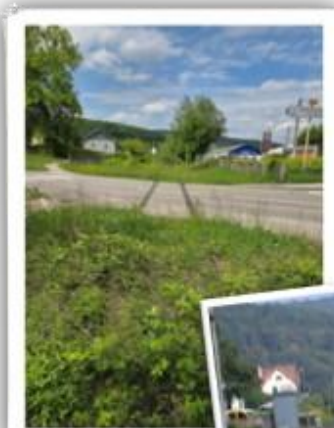
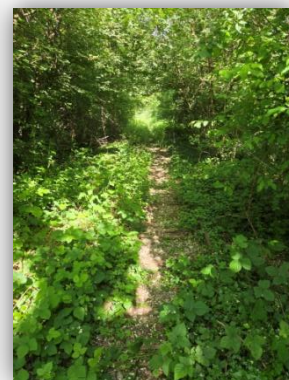
Point N°25: Croisement Rue de Besançon

Coordonnées GPS:

47°23'09.6"N 6°45'54.6"E

Etat de l'infrastructure:

la voie est encore visible sur la route
la végétation recouvre la voie



Point N°5: Pont sur la route D438

Coordonnées GPS:

47°28'04.1"N 6°45'51.5"E

Etat de l'infrastructure:

la structure du pont semble correcte
des déchets jonchent la voie



Point N°6: Pont au bout de la rue de la Coudraie

Coordonnées GPS:

47°28'09.4"N 6°46'16.0"E

Etat de l'infrastructure:

La structure du pont à été renforcé
La végétation recouvre la voie



4.5.2 De Pont-de-Roide à Saint-Hippolyte : un tracé fragmenté, difficile à reconstituer

Au-delà de Pont-de-Roide, la ligne ferroviaire n°123 a été officiellement déclassée en 1973. Depuis cette date, la majorité des emprises foncières a été revendue à des particuliers ou à des collectivités, pour la construction de routes, de bâtiments ou d'équipements communaux, entraînant la disparition progressive du tracé dans le paysage.

Contrairement à la portion encore intégrée au domaine ferroviaire national entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide, cette seconde moitié de la ligne ne bénéficie d'aucune continuité visible. Plusieurs segments sont aujourd'hui difficilement identifiables, morcelés, et parfois inaccessibles car intégrés dans des propriétés privées ou totalement recouverts de végétation.

Il subsiste néanmoins quelques vestiges marquants de l'infrastructure d'origine :

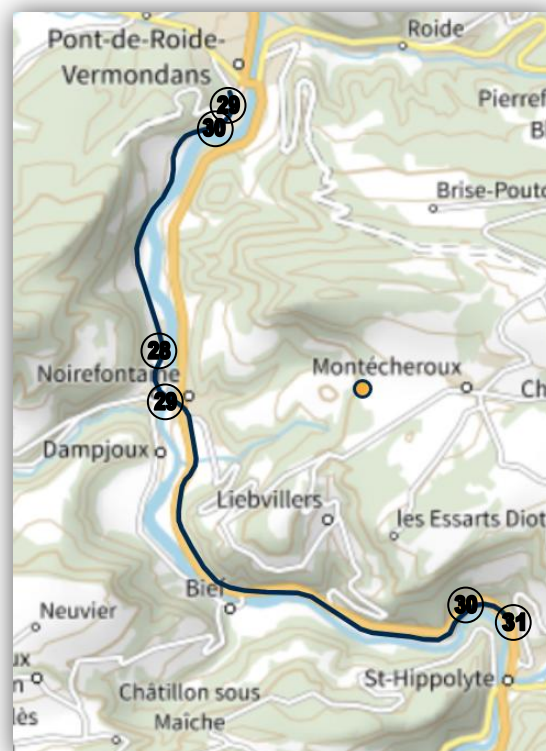
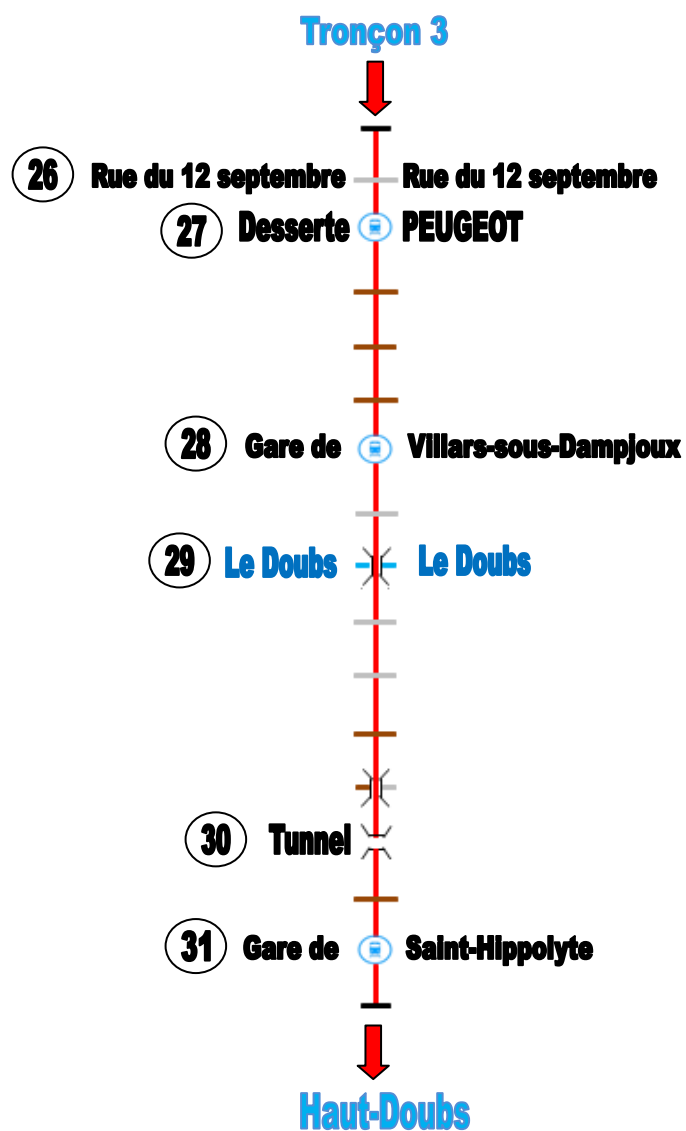
- Le pont en pierre à trois arches de Villars-sous-Dampjoux, impressionnant par sa taille et son bon état de conservation,
- L'entrée murée du tunnel de Saint-Hippolyte, toujours bien visible depuis la route,
- Quelques talus, remblais ou plateformes, repérables ponctuellement.

Dans l'ensemble, ce tronçon est fragmenté, difficile à cartographier précisément sans recours à une étude cadastrale approfondie. Dans certains cas, la reconstruction fidèle du tracé initial est rendue impossible par la présence de bâtiments construits sur l'ancien axe ferroviaire. Toute tentative de reconversion cyclable nécessiterait donc soit une reconstitution partielle avec contournements, soit la conception d'un itinéraire alternatif s'appuyant sur le réseau existant.

Malgré ces obstacles, il reste indispensable de sécuriser cette portion de territoire. La route D437 reliant Bief à Saint-Hippolyte, qui constitue aujourd'hui le seul axe praticable, est particulièrement dangereuse pour les cyclistes. Étroite, sinueuse et fortement circulée, elle ne répond pas aux critères de sécurité requis pour favoriser la mobilité douce. Cette situation renforce la nécessité d'un aménagement cyclable dédié sur cet itinéraire, qu'il suive ou non fidèlement l'ancien tracé ferroviaire.

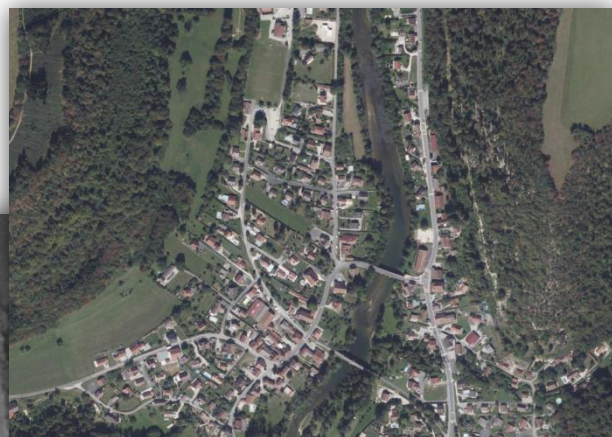


Tronçon 4 : Pont-de-Roide → Saint-Hippolyte





Pont-de-Roide Vermondans



Villars-sous-Dampjoux





PEINTURE SUR BITUME



**ON NE PROTÈGE PAS
NOS VIES AVEC
DE LA PEINTURE**



5. État des lieux de la situation actuelle

Le secteur actuel présente de nombreux obstacles pour les cyclistes, rendant leur expérience de la mobilité non seulement inconfortable, mais souvent dangereuse. Pour illustrer ces problèmes, voici une série de constats qui décrivent les difficultés que rencontrent les cyclistes au quotidien.

5.1 Conditions de circulation actuelles

5.1.1 Les conditions de la chaussée :



Le bord des routes n'est jamais le plus propre ni le plus plat. Il est souvent parsemé de plaques d'égouts mal fixées ou sous le niveau de la route. Ces obstacles obligent les cyclistes à s'écarter régulièrement de la chaussée pour les éviter. Cette nécessité de faire des écarts rend la circulation plus risquée, car elle contraint les cyclistes à se rapprocher des voitures circulant à proximité, exposant ainsi à un danger accru. De plus, la présence de ces irrégularités sur la route exige une vigilance constante pour éviter les chutes ou les crevaisons.



Les dangers des bandes cyclables actuelles :

Les bandes cyclables, bien que présentes, sont souvent mal conçues et dangereuses pour les cyclistes. Elles sont fréquemment recouvertes de graviers ou de morceaux de verre, créant un risque immédiat de chute ou de crevaison. De plus, leur entretien laisse à désirer, ce qui aggrave encore les conditions de sécurité pour les usagers.

Un autre problème majeur vient du marquage au sol : la simple présence d'une ligne séparant la route de la bande cyclable pousse certains automobilistes à doubler sans respecter la distance latérale de sécurité imposée par le code de la route. Cela contraint les cyclistes à rouler au plus près du bord, et s'ils doivent éviter un obstacle, ils se retrouvent en danger, ne pouvant pas se décaler sans risquer d'être frôlés par les voitures.



Les interruptions des bandes cyclables :



Les bandes cyclables, lorsqu'elles existent, sont souvent interrompues de manière inexplicable et sans signalisation, rendant leur utilisation dangereuse. À certains endroits, elles disparaissent soudainement pour laisser place à un arrêt de bus ou à un carrefour, obligeant les cyclistes à se réinsérer brutalement sur la route.

Un exemple frappant est visible à la sortie de Mathay, devant le Colruyt, où la piste cyclable s'interrompt sur une section rétrécie par un terre-plein central. Cette zone est d'autant plus dangereuse qu'elle se situe juste avant la sortie de la ville, là où les véhicules commencent déjà à accélérer. Ce type d'aménagement incohérent met en danger les cyclistes et limite fortement l'attractivité des déplacements à vélo.

5.1.2 L'inconfort lié à la circulation automobile :

La **cohabitation entre cyclistes et automobilistes** sur les **routes partagées** reste l'un des principaux **freins au développement des mobilités douces**. Cette difficulté s'explique en grande partie par la **différence de vitesse** entre les deux types d'usagers : alors qu'un cycliste roule en moyenne entre 15 et 25 km/h, Avec une différence de vitesse importante entre cyclistes et automobilistes – environ 30 km/h en ville et jusqu'à 60 à 70 km/h hors agglomération –, la cohabitation devient vite inconfortable, voire anxiogène. Les automobilistes ne respectent pas toujours les distances de sécurité ni les règles du code de la route, ce qui accentue les risques pour les cyclistes. Parmi les comportements les plus fréquents, on observe :

Le non-respect des clignotants lors du dépassement des cyclistes :

Lorsqu'une voiture double un cycliste, elle met rarement son clignotant. Ce manque de signalisation empêche les conducteurs des véhicules suivants de savoir qu'un dépassement a lieu. En l'absence de clignotant, les automobilistes derrière ne peuvent pas anticiper l'écart nécessaire à laisser au cycliste. Résultat : le véhicule qui double prend moins de distance, et les voitures suivantes, ne voyant pas l'écart, se rapprochent progressivement du cycliste, parfois de manière dangereuse. Cette succession de comportements crée une situation où le cycliste se fait frôler de plus en plus, rendant chaque dépassement très risqué. Ce phénomène est particulièrement préoccupant sur les routes étroites, où l'espace est limité et la visibilité est souvent réduite.



L'absence de décalage lors du dépassement des cyclistes

Un autre problème majeur est l'absence de respect de la part des automobilistes lorsqu'ils doublent un cycliste. En effet, bien que la loi impose un écart de **1 mètre en agglomération** et de **1,5 mètre hors agglomération**, les conducteurs ne font souvent pas l'effort de respecter cette règle. Cela place les cyclistes dans une situation extrêmement périlleuse, les exposant à des risques d'accident graves. Cette absence de respect pour l'espace dédié aux cyclistes est exacerbée par la circulation dense et parfois imprévisible.

De nombreuses voitures doublent les cyclistes sans prendre de distance suffisante, les forçant à se rapprocher des bords de la route ou des obstacles comme les trottoirs, augmentant ainsi le risque d'accident.



Le non-respect des priorités des cyclistes

Un autre problème récurrent est que les automobilistes ne s'arrêtent pas au stop pour laisser passer les cyclistes, notamment lorsque ces derniers bénéficient d'une priorité. Ce comportement a un impact direct sur la fluidité et la sécurité des trajets à vélo.

Klaxons intempestifs et frayeurs des cyclistes

Les automobilistes klaxonnent parfois à proximité des cyclistes, provoquant des frayeurs inutiles. Ce bruit soudain peut surprendre un cycliste concentré sur son trajet et altérer sa maîtrise du vélo.

La pollution sonore et atmosphérique : un danger invisible mais omniprésent

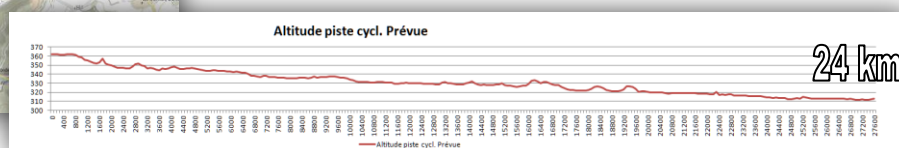
Rouler sur des routes fréquentées par les véhicules motorisés expose également les cyclistes à une pollution sonore et atmosphérique constante. Le bruit généré par les voitures, camions et motos crée un environnement stressant et peu agréable, tout en augmentant la fatigue mentale. Plus préoccupant encore, la pollution atmosphérique liée aux gaz d'échappement des véhicules a des conséquences directes sur la santé des cyclistes, qui respirent une air contaminé au quotidien, ce qui peut entraîner des problèmes respiratoires, des allergies, et des risques accrus de maladies cardiovasculaires à long terme. Ce phénomène est particulièrement aggravé dans les zones urbaines ou sur les routes très fréquentées, où la concentration de véhicules est élevée.



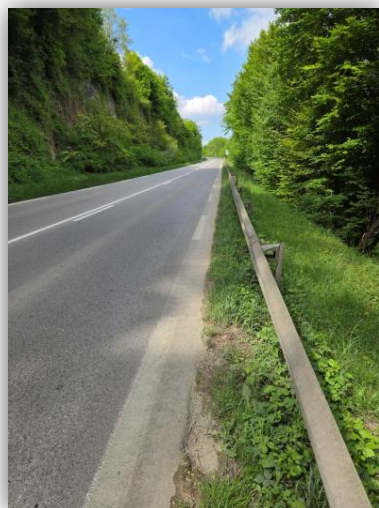
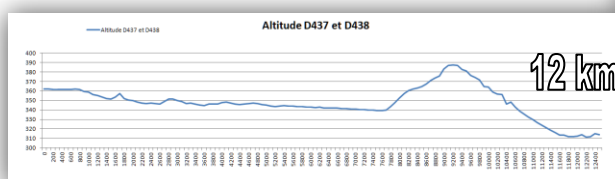
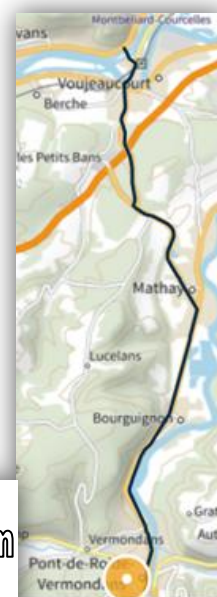
5.1.3 Le manque d'infrastructures et d'aménagements sécurisés



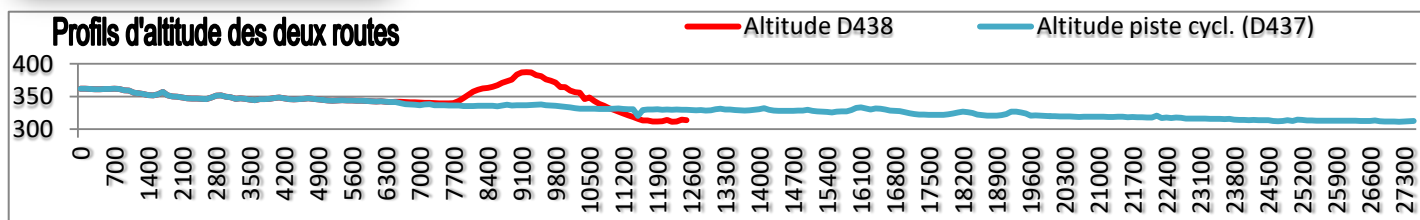
Pour se rendre à Voujeaucourt depuis Pont-de-Roide en sécurité, un cycliste doit parcourir environ 24 kilomètres en empruntant la D437 via Mandeuve, Audincourt. Ce trajet, qui représente une boucle allongeant le parcours de 12 km par rapport à la route la plus directe, nécessite près de 1h15 de route pour une allure moyenne de 17 km/h. Bien que long, cet itinéraire présente l'avantage d'être le plus plat pour rejoindre Voujeaucourt, limitant ainsi l'effort physique sur la distance. Cependant, cette distance reste un frein pour de nombreux usagers, d'autant plus que la cohabitation avec les véhicules y est souvent difficile.



Pour réduire le temps de trajet, une alternative consiste à bifurquer sur la D438 au niveau de Mathay. Cet itinéraire plus direct permet de rejoindre Voujeaucourt en seulement 12 kilomètres, réduisant ainsi le temps de parcours à environ 40 minutes. Toutefois, cette route présente de nombreux dangers. Très fréquentée à toute heure, elle ne bénéficie d'aucun aménagement spécifique pour les cyclistes. De plus, plusieurs sections sont rétrécies en raison de la présence d'arrêts de bus et de terre-pleins centraux, réduisant l'espace disponible et compliquant la circulation en toute sécurité.



Si la D438 apparaît comme une solution plus rapide, son profil topographique la rend en réalité bien plus difficile. En effet, à la sortie de Mathay, une montée franche oblige le cycliste à gravir environ 50 mètres d'altitude sur seulement 1,5 km, avec une pente atteignant 22 %. Cet effort intense est suivi d'une descente abrupte de près de 80 mètres sur un peu moins de 2 km, rendant le retour particulièrement raide et exigeant. À l'inverse, la D437, bien que plus longue, suit un relief plus doux et régulier, rendant l'effort plus constant. Ainsi, le choix de l'itinéraire ne se limite pas à la seule distance : le dénivelé peut être un frein déterminant, et la route la plus courte n'est pas forcément la plus accessible.



0 CM DE PISTE CYCLABLE...

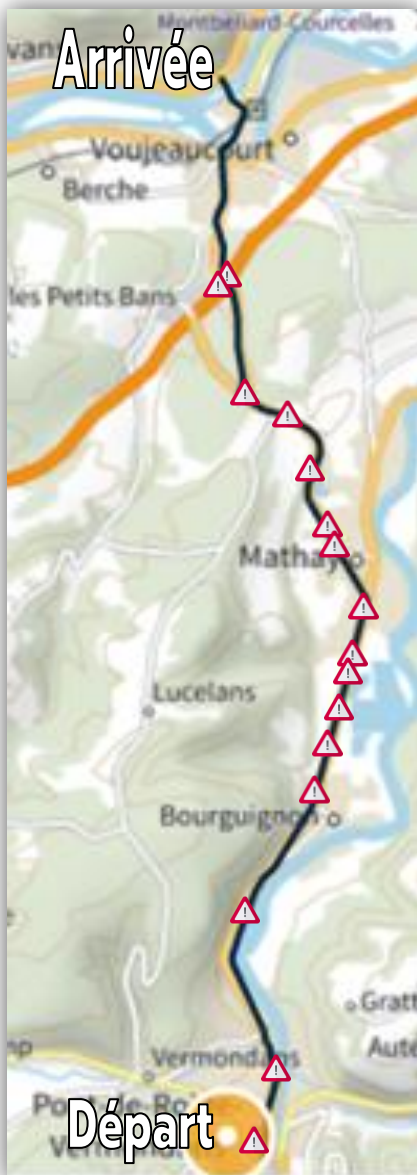


0 CM DE SÉCURITÉ

5.2 Points noirs identifiés

Comme évoqué précédemment, la route D438 constitue l'itinéraire le plus direct entre Pont-de-Roide et Voujeaucourt. Toutefois, ses caractéristiques sont peu compatibles avec une circulation cyclable sécurisée. La présente section met en lumière les principaux points noirs recensés le long de cet axe. Ces zones à risque — qu'il s'agisse de tronçons à forte densité de circulation, de courbes à visibilité réduite, de rétrécissements de chaussée ou d'aménagements inadaptés — sont détaillées pour illustrer concrètement les difficultés rencontrées par les cyclistes et autres modes de déplacement doux.

Alors que la précédente analyse du tracé s'effectuait depuis Voujeaucourt, principalement pour illustrer les variations d'altitude, cette approche propose une lecture complémentaire depuis Pont-de-Roide. Ce changement de point de vue permet de mieux apprécier la régularité du profil de l'ancienne voie ferrée, dont la planéité contraste fortement avec les contraintes topographiques de la D438. L'examen du tracé dans ce sens met en évidence l'intérêt d'une reconversion en voie verte : le linéaire ferroviaire, en plus d'être plus sécurisé, offrirait un parcours beaucoup plus accessible, notamment pour les cyclistes occasionnels, les familles, ou les usagers de vélos assistés, cargos ou tractant une remorque.



- Point noir N°1 : Centre de Pont-de-Roide
- Point noir N°2 : Virage des Magnolias
- Point noir N°3 : Devant la gare de Bourguignon
- Point noir N°4 : Entrée de Bourguignon,
- Point noir N°5 : Rue de la Plaine
- Point noir N°6 : Rond-point de Mathay
- Point noir N°7 : Rond point de Mathay
- Point noir N°8 : Interruption de la voie cyclable
- Point noir N°9 : Arrêt de bus « La Plaine » Mathay
- Point noir N°10 : Croisement D437 et D438 à Mathay
- Point noir N°11 : Arrêt bus des colonnes
- Point noir N°12 : Arrêt bus des colonnes
- Point noir N°13 : Sortie de Mathay
- Point noir N°14 : Montée direction autoroute A36
- Point noir N°15 : Croisement entre Voujeaucourt et A36
- Point noir N°16 : Pont au dessus de l'A36
- Point noir N°17 : Intersection en pavés à Voujeaucourt



Point noir n°1 – Centre de Pont-de-Roide : virage enclavé et carrefour complexe

Localisation:

Carrefour entre la Grande Rue, la D437 (route de Montbéliard) et la rue de Besançon (D438),

Contexte :

Le centre de Pont-de-Roide constitue le point de départ. La configuration des lieux forme un virage prononcé encadré par des bâtiments anciens en bord de chaussée, limitant drastiquement la visibilité pour tous les usagers, en particulier les cyclistes.

Problèmes identifiés:

- **Visibilité réduite** en sortie de virage, notamment pour les véhicules venant de Montbéliard (D437) et tournant vers la rue de Besançon. Les angles morts sont importants, les piétons comme les cyclistes apparaissent tardivement dans le champ de vision.
- **Cohabitation difficile** : l'espace est totalement dédié aux voitures, avec peu d'espace résiduel pour les autres usagers. Il n'existe **aucun aménagement cyclable**, ni bande, ni marquage.
- **Franchissement dangereux** : pour rejoindre la D73, un cycliste doit :
 - 1- **Signaler sa direction** (vers la rue de Besançon) dans un environnement bruyant et confus, où un bras tendu n'est souvent ni vu, ni compris.
 - 2- Se positionner à gauche de la voie dans le virage, au risque d'être frôlé.
- Franchir un **carrefour à trois voies**, très fréquenté, **Stress élevé** pour les cyclistes, notamment les débutants ou les familles, en raison du croisement simultané de plusieurs flux automobiles sans sécurisation de leur propre trajectoire.

Conséquences:

Ce nœud routier agit comme un point de dissuasion majeur pour l'usage du vélo au quotidien. Il constitue une barrière à la pratique cyclable locale et rend toute tentative de liaison douce périlleuse dès les premiers mètres.

Potentiel d'amélioration :

La reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte permettrait de contourner totalement ce carrefour dangereux, en proposant un départ apaisé depuis le quartier de la gare, situé en retrait du trafic, avec un accès fluide, plat et sécurisé pour les usagers à vélo ou à pied.



Point noir n°2 – Virage de l'EHPAD des Magnolias : visibilité nulle et trottoir obstrué

Localisation:

Rue de Montbéliard (D437), 850 mètres après le centre de Pont-de-Roide, au niveau de l'EHPAD Les Magnolias

Contexte:

Ce tronçon marque le début d'une portion plus sinueuse de la D438. Il longe directement l'EHPAD des Magnolias dans un **virage serré**, récemment réaménagé (2019), mais sans prise en compte des usagers cyclistes ni des piétons dans sa conception.

Problèmes identifiés :

- **Mur à l'intérieur du virage** : un mur de soutènement a été construit côté intérieur du virage, ce qui **bloque totalement la visibilité latérale**. Ni automobilistes ni cyclistes ne peuvent anticiper la présence de l'autre, rendant tout dépassement ou changement de trajectoire risqué.
- **Absence d'aménagement cyclable** : aucun accotement ni bande cyclable n'ont été intégrés au projet, alors que la voirie a été entièrement refaite récemment. Le cycliste est donc forcé de **partager la chaussée étroite avec les véhicules motorisés**.
- **Réduction critique du trottoir** : sur quelques mètres, un **poteau électrique implanté en plein milieu du trottoir** réduit considérablement l'espace piéton. Cette configuration rend le passage **impraticable pour une poussette, un fauteuil roulant, ou même un piéton croisant un autre**. Elle oblige parfois à descendre sur la route.
- **Effet d'entonnoir** pour tous les usagers : les flux sont concentrés sur une voirie étroite sans échappatoire pour les usagers vulnérables.

Conséquences:

Ce virage cumule des **facteurs de danger immédiats** : manque de visibilité, étroitesse, conflits d'usage, et absence totale de marges de sécurité. Il est **particulièrement dangereux pour les cyclistes**, mais également pour les piétons.

Potentiel d'amélioration:

Une voie verte réutilisant le tracé de l'ancienne voie ferrée permettrait **d'éviter totalement ce virage**, en proposant une alternative large, rectiligne, sans croisement routier dangereux ni obstacles sur le cheminement.



Point noir n°3 – Mur de soutènement de l'ancienne gare de Bourguignon : bande cyclable rétrécie et visibilité obstruée

Localisation :

Rue des Forges à Bourguignon (D437), à hauteur de l'ancienne gare de Bourguignon

Contexte:

Cette portion de route, située après la traversée du village de Bourguignon en direction de Pont-de-Roide, longe un mur de soutènement ancien, vestige de la gare ferroviaire. La chaussée y est étroite et sinueuse, avec une circulation motorisée dense, notamment aux heures de pointe.

Problèmes identifiés :

- **Mur en bord de chaussée et végétation** : la présence de ce mur en pierre annule toute marge de **sécurité** pour les cyclistes. La bande cyclable y est particulièrement **étroite** (environ 50 cm ou moins), ce qui oblige souvent les cyclistes à **empiéter sur la voie des véhicules** pour maintenir une trajectoire sécurisée.
- Malgré la présence d'une bande cyclable peinte au sol, celle-ci est régulièrement envahie par des hautes herbes et des broussailles qui obligent les cyclistes à s'écarter vers la chaussée, les exposant davantage aux véhicules motorisés.
- **Défaut de visibilité** : trois **petites bosses** successives sur ce tronçon créent des effets de dos-d'âne inversés (creux) qui **obstruent temporairement la vue**, tant pour les cyclistes que pour les automobilistes. Cela génère des situations de **croisement à l'aveugle** et des risques accrus de collision.
- **Absence d'aménagement adapté** : la bande cyclable est symbolique, sans séparation physique, et insuffisante pour garantir un usage sécurisé. Elle est souvent **frôlée par les véhicules**, notamment les fourgonnettes et les poids lourds, en cas de croisement.

Conséquences

Ce tronçon est considéré comme **l'un des plus anxiogènes** pour les cyclistes dans le sens Bourguignon → Pont-de-Roide. La combinaison d'un espace étroit, de l'absence d'échappatoire latéral, de la vitesse des véhicules et du manque de visibilité ponctuelle crée une situation où **le moindre écart peut être fatal**.

Potentiel d'amélioration :

L'ancienne voie ferrée, située en surplomb du mur, offre une **solution de contournement directe**, plane et sécurisable. Sa reconversion permettrait de supprimer entièrement le passage par cette zone à risque, au bénéfice d'un itinéraire continu, visible et protégé, notamment pour les cyclistes non expérimentés ou accompagnés d'enfants.



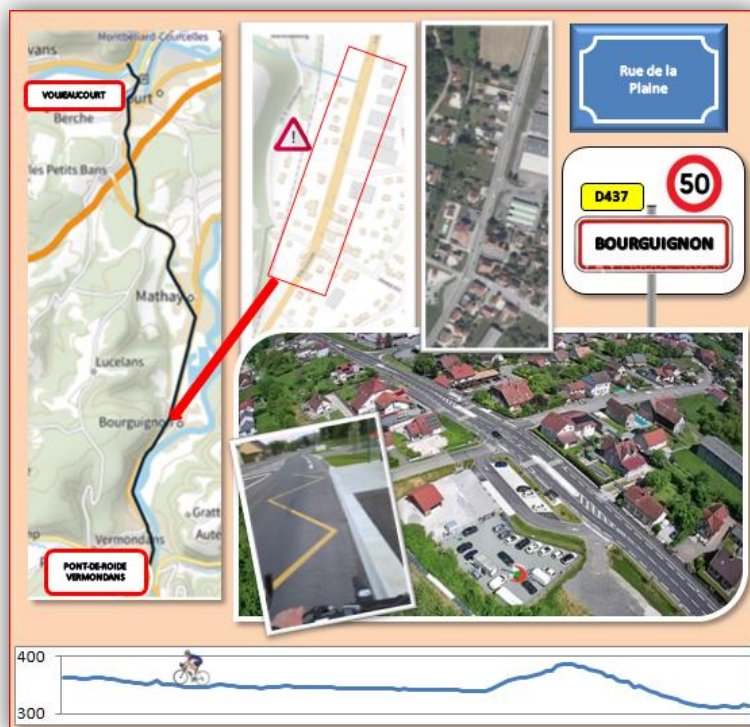
Point noir n°4 – Entrée de Bourguignon : aménagement récent inadapté aux cyclistes

Localisation :

Rue de la Plaine (D437), à l'entrée nord de Bourguignon, en direction de Pont-de-Roide.

Contexte:

Ce tronçon correspond à l'entrée de Bourguignon, récemment réaménagée. Il s'agit d'un axe stratégique reliant Pont-de-Roide à l'autoroute A36, traversé quotidiennement par de nombreux véhicules. Malgré la mise en place d'une bande cyclable unidirectionnelle, cet aménagement présente plusieurs défauts majeurs, en particulier dans le sens nord-sud (vers Pont-de-Roide).



Problèmes identifiés :

- Bande cyclable étroite : la largeur de la bande cyclable est d'environ 90 cm, ce qui est insuffisant pour garantir la sécurité des cyclistes. Elle est bordée à droite par un trottoir surélevé, et à gauche par la voie automobile, sans marge d'évitement.
- Ralentisseurs artificiels mal conçus : la chaussée automobile a été dessinée avec des virages artificiels visant à ralentir les voitures. Mais dans les faits, ces chicanes obligent les automobilistes à empiéter sur la bande cyclable pour maintenir une trajectoire fluide, mettant directement en danger les cyclistes.
- Accumulation de débris : la bordure droite crée un effet de caniveau, où se concentrent graviers, verre, branches et feuilles mortes, augmentant le risque de crevaison ou de chute, notamment pour les vélos à pneus fins ou les trottinettes.

Conséquences:

Cet aménagement est un exemple typique de mise en œuvre partielle et incohérente d'une politique cyclable. Il donne l'illusion d'une prise en compte du vélo, mais ne répond pas aux critères élémentaires de sécurité et de confort pour les usagers vulnérables. Il peut même être contre-productif en créant un faux sentiment de sécurité.

Potentiel d'amélioration:

Un itinéraire cyclable alternatif, sur la plateforme de l'ancienne voie ferrée, éliminerait totalement la cohabitation avec le trafic motorisé sur ce tronçon. Il offrirait un parcours continu, lisible et sécurisé, en complément (ou en substitution) des aménagements inadaptés existants.



Point noir n°5 – Longue ligne droite sans ombre : inconfort thermique majeur en période estivale

Localisation :

Axe rectiligne entre Bourguignon et Mathay sur la Rue de la Plaine (D437), portion d'environ 1 km.

Contexte:

Cette portion de la D437, située entre Bourguignon et Mathay, se distingue par une grande ligne droite parfaitement exposée, d'environ 1 km, sans virage ni obstacle visuel. Elle traverse un environnement ouvert, sans végétation haute, ni équipements en bordure.

Problèmes identifiés :

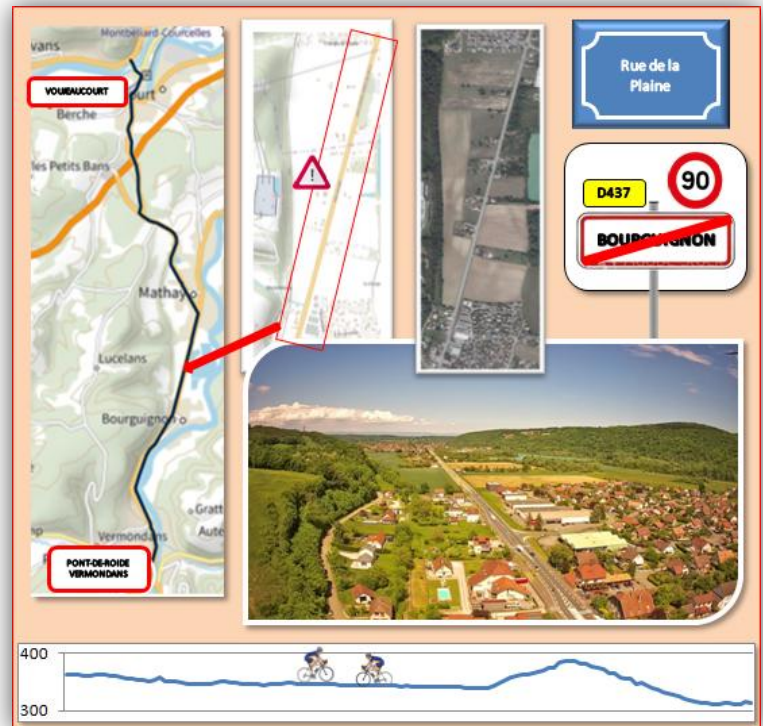
- Aucune zone d'ombre : l'absence totale d'arbres ou d'éléments bâtis sur les côtés rend ce tronçon exposé en permanence au soleil, du matin jusqu'en fin d'après-midi.
- Inconfort thermique : en période de canicule ou de forte chaleur, ce tronçon devient physiquement éprouvant, notamment pour les cyclistes non sportifs, les enfants ou les personnes âgées. L'effort est accentué par la réverbération de la chaleur sur l'enrobé.
- Absence de mobilier urbain : aucun banc, point d'eau ou abri n'est présent sur cette portion, ce qui empêche tout arrêt sécurisé pour se reposer ou s'hydrater.
- Facteur psychologique : la perspective d'une longue ligne droite sans repère ni ombrage peut être décourageante, voire anxiogène pour certains usagers, donnant un sentiment d'isolement ou d'effort interminable, surtout lorsqu'il s'agit d'un retour de trajet.

Conséquences:

Même en l'absence de danger immédiat lié à la circulation, cette section constitue un frein réel à la pratique régulière du vélo, notamment aux heures chaudes. Ce type de contrainte est souvent sous-estimé dans la conception des infrastructures cyclables, alors qu'il est essentiel pour assurer l'attractivité d'un itinéraire tout au long de l'année.

Potentiel d'amélioration:

La réutilisation de l'ancienne voie ferrée, souvent bordée de végétation ou située à l'ombre naturelle, permettrait une traversée plus fraîche et agréable de ce secteur. Elle offrirait également l'opportunité d'installer du mobilier de repos, des arbres ou des points d'eau à intervalles réguliers, garantissant un confort d'usage réel au-delà de la simple sécurité.



Point noir n°6 – Rond-point de l'entrée de Mathay : trajectoires coupées et danger permanent pour les cyclistes

Localisation:

Rond-point à l'entrée de Mathay entre la Rue de la Plaine et l'avenue du Général Charles De Gaulle,

Contexte:

Ce rond-point constitue un point de passage obligatoire pour tout usager souhaitant aller direction Montbéliard ou l'A36. Le tracé large et la topographie des lieux favorisent des comportements de passage rapide, voire de contournement "en ligne droite" par les véhicules.

Problèmes identifiés:

- Trajectoires coupées par les véhicules : dans les deux sens de circulation, les usagers motorisés coupent les voies du rond-point pour aller plus vite, en particulier dans l'axe Pont-de-Roide ↔ Voujeaucourt. Cela met directement en danger les cyclistes, contraints de serrer à droite sur des trajectoires rendues imprévisibles.
- Effacement des marquages au sol : les lignes blanches délimitant les voies dans le rond-point sont quasiment effacées, preuve d'un usage intensif et inadapté des trajectoires par les voitures. Ce manque de lisibilité augmente les risques de conflit avec les usagers vulnérables.
- Présence fréquente de graviers : le pourtour du rond-point est régulièrement recouvert de graviers, soit par effet de projection des véhicules, soit à cause d'un défaut d'entretien. Cela rend la prise d'appui difficile pour les vélos, avec un risque accru de glissade, surtout en cas de freinage ou de changement de direction.

Conséquences:

Ce rond-point est un point de tension important pour les cyclistes. L'obligation d'y passer sans protection, la vitesse des véhicules et les trajectoires irrégulières créent un environnement hostile à la circulation à vélo, notamment pour les enfants, les seniors ou les cyclistes peu expérimentés.

Potentiel d'amélioration:

Une liaison douce parallèle, suivant l'ancienne voie ferrée, permettrait de contourner totalement ce rond-point, en garantissant une traversée apaisée, sécurisée et sans contact avec les flux motorisés. À défaut, un réaménagement complet du giratoire devrait être envisagé, incluant des marquages lisibles, des zones cyclables dédiées et une meilleure signalisation.



Point noir n°7 – Rond-point à l'entrée de Mathay: chaussée souillée et trajectoires coupées

Localisation :

Rond-point entre la D437 et l'avenue du Général Charles De Gaulle, à l'entrée de Mathay depuis Voujeaucourt

Contexte :

Ce rond-point marque l'entrée sud de Mathay. Il est emprunté quotidiennement par un flux dense de véhicules, y compris des poids lourds, venant de l'A36 ou de Voujeaucourt. Ce carrefour, théoriquement apaisé par un giratoire, se révèle extrêmement dangereux pour les cyclistes, en particulier dans le sens Voujeaucourt → Pont-de-Roide.

Problèmes identifiés :

- Voie cyclable envahie par des graviers : le bord de chaussée, censé accueillir le cycliste, est systématiquement recouvert de graviers, poussières, et résidus routiers. Cela oblige le cycliste à se décaler vers le centre de la voie, ce qui le met en conflit direct avec les véhicules motorisés.
- Trajectoires coupées par les voitures : dans ce sens, les véhicules empruntent des lignes droites à travers le rond-point, ignorant le tracé circulaire. Ils empiètent sur l'espace cycliste et frôlent les bords de chaussée, augmentant considérablement le risque de collision.
- Bande cyclable effacée ou non identifiable : les marquages au sol sont dégradés ou absents, ce qui rend la lecture de l'espace encore plus difficile. Le cycliste n'a aucun repère de sécurité et subit la pression de la circulation.
- Manque de signalisation spécifique : aucun pictogramme, ni balise, ni rappel de la présence de cyclistes ne protège leur trajectoire dans le giratoire.

Conséquences:

Ce rond-point, déjà dangereux dans l'autre sens, est encore plus insécurisant depuis Voujeaucourt. Le cycliste est contraint de rouler sur une chaussée sale, étroite, et non respectée par les automobilistes, qui tendent à le couper ou le serrer. Cela génère un fort sentiment d'exclusion et de vulnérabilité, et renforce le rejet de l'usage du vélo sur cet axe.

Potentiel d'amélioration:

- Nettoyage régulier de la chaussée pour supprimer les graviers.
- Installation de **plots ou mini-separateurs** pour **contraindre les véhicules à suivre la trajectoire du giratoire**.
- Solution durable : **voie verte parallèle** sur l'ancienne voie ferrée, permettant d'**éviter complètement ce giratoire dangereux**, dans un axe apaisé, fluide et continu.



Point noir n°8 – Interruption non signalée de la bande cyclable : insertion forcée dans la circulation

Localisation:

D437 – Avenue du Général Charles De Gaulle, Mathay, en direction de Voujaucourt

Contexte:

Cette portion de la D437 constitue un axe très fréquentés. Une bande cyclable y est tracée sur une courte distance, mais son tracé s'interrompt brutalement, sans panneau de fin d'aménagement, ni signalisation anticipée. L'utilisateur à vélo est ainsi contraint de s'insérer directement dans la circulation générale, alors que la route reste fortement fréquentée.

Problèmes identifiés:

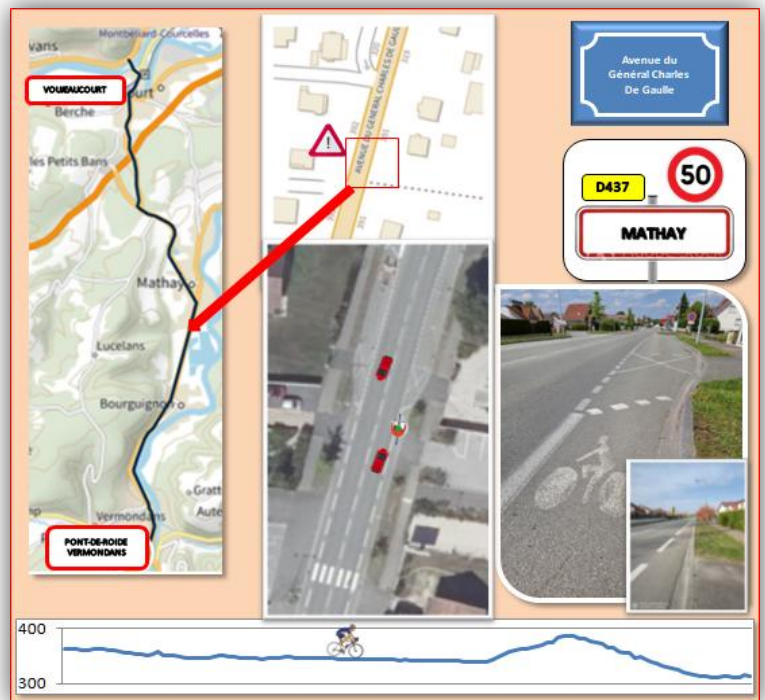
- Aucune signalisation verticale : aucun panneau n'indique la fin de la bande cyclable. Seule une ligne pointillée au sol marque progressivement sa disparition, sans laisser le temps au cycliste d'anticiper ou de changer de position de manière sécurisée.
- Insertion forcée dans un flux motorisé rapide : cette transition non préparée oblige le cycliste à rejoindre la voie des voitures, souvent dans un environnement bruyant et rapide, sans sas, ni protection.
- Proximité immédiate d'un danger plus grand (voir point 8) : juste après cette interruption, la route subit un rétrécissement de chaussée pour intégrer deux arrêts de bus avec bordures hautes, laissant zéro marge de manœuvre au cycliste.

Conséquences:

Cette configuration est non seulement stressante, mais aussi source de conflits avec les automobilistes, qui ne comprennent pas nécessairement pourquoi le cycliste quitte sa bande. Elle détériore la confiance dans l'infrastructure cyclable, et nuit fortement à la fluidité et à la sécurité des déplacements doux.

Potentiel d'amélioration:

Installation d'un panneau de fin de bande cyclable en amont de l'interruption.
Création d'un sas d'insertion sur la voie générale avec pictogrammes au sol pour sécuriser la transition.
Et surtout, contournement possible via une voie verte indépendante, en utilisant l'ancienne emprise ferroviaire, afin d'éviter entièrement ce type de rupture critique.



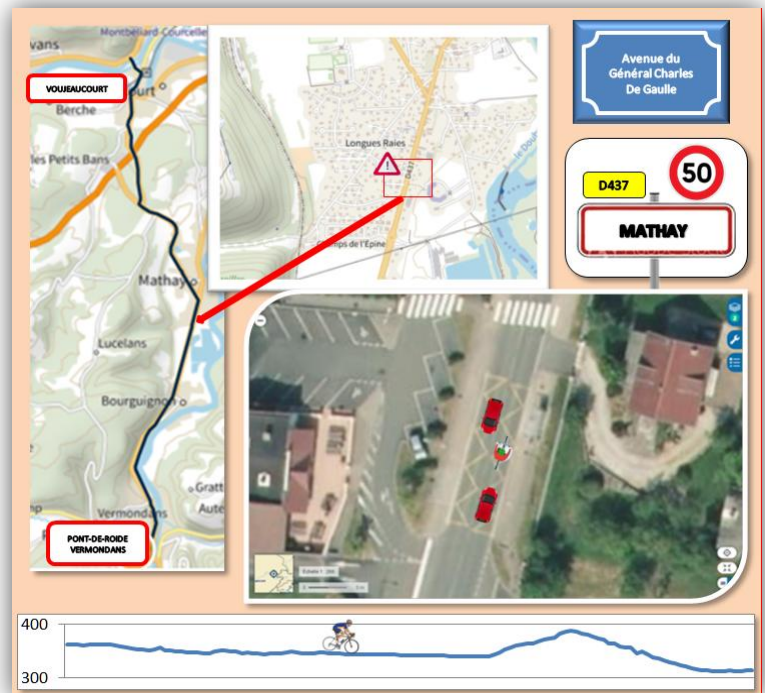
Point noir n°9 – Rétrécissement extrême de la chaussée : cycliste enfermé dans un corridor dangereux

Localisation :

D437 – Avenue du Général Charles De Gaulle, Mathay (juste après l'arrêt brutal de la bande cyclable)

Contexte:

À la suite de l'interruption non signalée de la bande cyclable (point 7), les usagers à vélo sont immédiatement confrontés à un resserrement prononcé de la chaussée, conçu pour intégrer un arrêt de bus de chaque côté de la route. L'espace résiduel disponible pour les autres usagers, notamment les cyclistes, est désormais réduit à deux voies étroites de 2,75 m chacune, encadrées de bordures très hautes.



Problèmes identifiés :

- Haute bordure à gauche et à droite : le cycliste est piégé entre deux trottoirs surélevés, sans possibilité d'évitement en cas de danger. Cette configuration supprime tout espace de repli et augmente le risque d'écrasement lors d'un croisement avec un véhicule large (camion, bus...).
- Voie trop étroite pour un vrai partage : 2,75 m de large par voie ne permet pas un dépassement sécurisé, mais oblige les automobilistes à forcer le passage ou à frôler les cyclistes.
- Pièges visuels : par endroits, des abris-bus cachent le cycliste à la vue des automobilistes, et inversement. Dans certains cas, la route impose même au cycliste de passer derrière l'abri, puis de revenir brusquement sur la chaussée, ce qui crée une situation de croisement aveugle, potentiellement dramatique.

Conséquences:

Ce rétrécissement est un **symbole de l'échec d'un aménagement pensé uniquement pour les véhicules motorisés**. Il place les cyclistes dans une **situation de vulnérabilité absolue**, avec une **forte impression de ne pas être les bienvenus** sur cet axe. Cette expérience contribue à **dissuader l'usage du vélo** pour les trajets quotidiens dans la commune.

Potentiel d'amélioration :

- Signalisation claire et continue du cheminement cyclable, avec **priorité de visibilité au cycliste**.
- Intégration d'une **voie verte parallèle**, en retrait de la voirie, grâce au tracé de l'ancienne voie ferrée, pour **garantir une continuité sécurisée et lisible** sans interruption, ni cohabitation forcée.

Point noir n°10 – Carrefour D437 / D438 : bifurcation difficile et circulation saturée

Localisation:

Intersection entre la D437 (direction Valentigney/Mandeure) et la D438 (direction Voujeaucourt/A36)

Contexte:

Ce carrefour constitue un point de bifurcation majeur pour tout usager souhaitant se rendre de Pont-de-Roide à Voujeaucourt. Depuis Pont-de-Roide, il faut tourner à gauche pour rejoindre la D438. Le carrefour est fortement fréquenté, notamment aux heures de pointe, et la gestion du flux se fait par feux tricolores.

Problèmes identifiés:

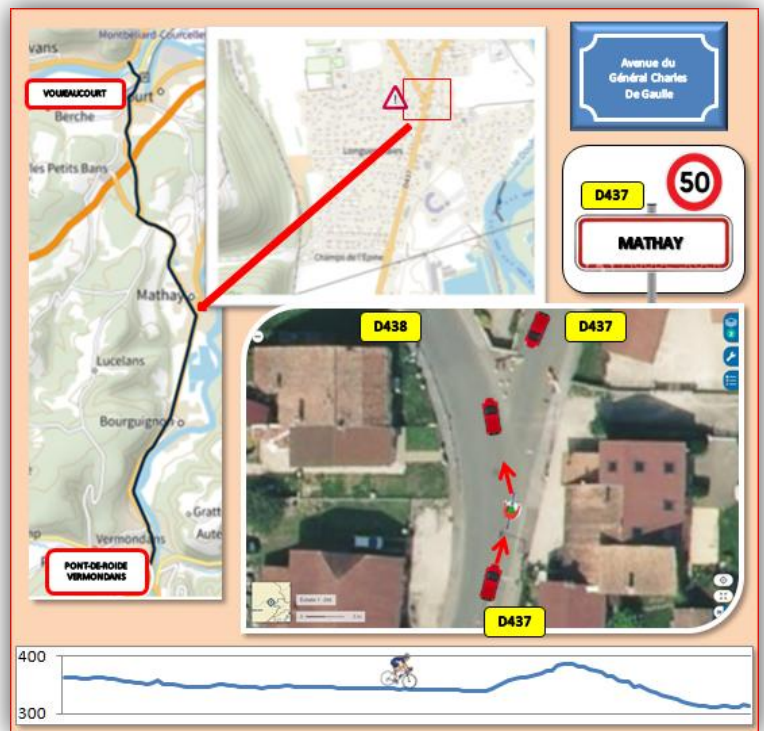
- Trajectoire à gauche risquée : le cycliste doit traverser la voie de circulation opposée pour tourner à gauche, dans un carrefour saturé de véhicules venant des quatre directions. Il n'existe aucune voie d'attente sécurisée, ni sas vélo.
- Temps d'attente long et anxiogène : il est difficile de se positionner en sécurité, et l'action de tourner demande de la rapidité et de l'anticipation dans un environnement bruyant, rapide et peu tolérant.
- Ralentissements fréquents : les files de voitures allongent le temps d'attente et multiplient les angles morts pour les automobilistes qui ne s'attendent pas à voir surgir un cycliste entre deux véhicules.

Conséquences:

Ce carrefour est extrêmement dissuasif pour la circulation cyclable, tant en provenance qu'en direction de Pont-de-Roide, Voujeaucourt, Valentigney ou Mandeure. Il bloque la continuité du trajet sur un axe pourtant structurant. L'absence de traitement spécifique pour les vélos en fait un point de rupture majeur, anxiogène voire dangereux, pour tous les usagers à deux roues.

Potentiel d'amélioration:

- Aménagement d'un sas vélo et d'un couloir de tournant à gauche, avec feux adaptés aux cycles.
- Contournement par une voie verte parallèle via l'ancienne voie ferrée, permettant de relier Voujeaucourt à Pont-de-Roide sans emprunter ce carrefour à risques.



LE CYCLISTE N'EST PAS BLINDÉ

UN SIMPLE CHOC PEUT AVOIR DE GRAVES CONSÉQUENCES



**ALORS POURQUOI LE LAISSER
SANS SÉCURITÉ SUR UNE ROUTE
TRÈS FRÉQUENTÉE ?**

Point noir n°11 – Passage derrière un abri-bus : disparition soudaine du cycliste et réinsertion dangereuse

Localisation:

Proche de la sortie de Mathay, sur la D438 – Rue de Montbéliard, en direction de Voujeaucourt.

Contexte:

Sur cette portion de la D438, un aménagement invite les cyclistes à quitter momentanément la chaussée pour contourner un abri-bus par l'arrière, sur quelques mètres seulement, avant de revenir brusquement sur la route.

Problèmes identifiés :

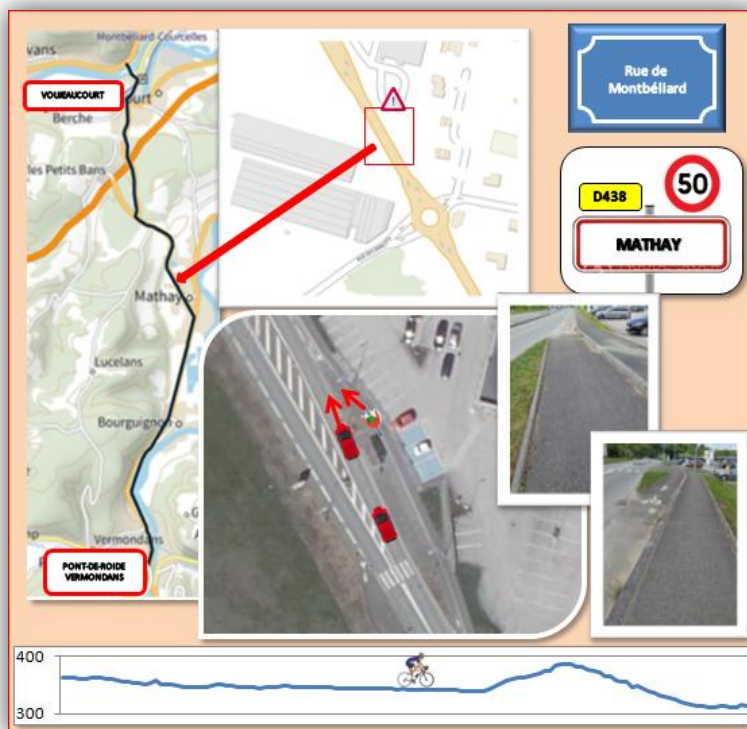
- Disparition temporaire du cycliste : l'aménagement détourne le vélo derrière l'abribus, le rendant invisible aux automobilistes qui le suivaient. Cette disparition visuelle crée un effet de surprise et d'incompréhension au moment où le cycliste réapparaît sur la chaussée.
- Réinsertion sans visibilité : la sortie du détour ne permet pas au cycliste de bien voir le trafic, ni au conducteur d'anticiper son retour. Cela génère un risque élevé de collision ou de freinage d'urgence.
- Manœuvre inutilement complexe : le détour n'apporte aucun bénéfice en matière de sécurité ou de confort. Il est trop court pour justifier un changement de trajectoire et crée plus de problèmes qu'il n'en résout.

Conséquences:

Ce dispositif, bien qu'installé avec une intention de séparation, déstabilise à la fois le cycliste et l'automobiliste. Il pousse à une circulation incohérente et contre-intuitive, en contradiction avec les principes de lisibilité et de continuité des trajets cyclables. Il nuit à la sécurité tout en fragilisant la légitimité du cycliste à rester sur la chaussée.

Potentiel d'amélioration:

Le passage derrière l'abribus ne doit pas être emprunté par les cyclistes. Pour leur sécurité et celle des autres usagers, il est préférable qu'ils restent sur la chaussée, en maintenant leur trajectoire visible, droite et prévisible. Une suppression ou neutralisation de ce détour serait plus pertinente, ou son remplacement par un aménagement latéral continu, évitant les réinsertions brutales.



Point noir n°12 – Réinsertion directe sur la route sans transition, à l'approche du rond-point

Localisation :

D438 – Rue de Montbéliard, entrée de Mathay depuis Voujeaucourt, au niveau de l'arrêt de bus, juste avant le rond-point des colonnes.

Contexte :

Ce point noir se situe en face du point n°11. Dans le même principe, le cycliste ne réapparaît pas sur une bande dédiée, mais est brutalement réinséré au cœur de la circulation, sans aménagement ni signalisation, juste avant un rond-point.

Problèmes identifiés :

- Réinsertion dangereuse sans avertissement : à la sortie du cheminement cyclable séparé, aucune signalisation verticale ou au sol ne vient prévenir les automobilistes de l'arrivée d'un cycliste sur la voie. Ce dernier replonge directement sur la route, juste avant un rond-point, dans une zone de freinage, de regard latéral ou de prise de décision.
- Cycliste invisible jusqu'à la dernière seconde : en étant caché derrière une haie ou un talus, le cycliste n'est pas anticipé par les conducteurs, qui peuvent être surpris et réagir brusquement.
- Absence totale de continuité d'aménagement : la piste dédiée s'arrête sans prolongement ni guidage visuel. Le cycliste doit naviguer à vue, sans indication de l'endroit où se replacer, ni des priorités éventuelles.
- Proximité immédiate du rond-point : le retour sur la voie se fait à quelques mètres d'un carrefour à fort trafic, ce qui empêche toute phase d'accélération ou de placement en sécurité avant d'aborder le giratoire.

Conséquences :

Ce point de réinsertion chaotique est l'un des plus dangereux du secteur, car il combine trois défauts majeurs : invisibilité, absence d'indication, et proximité d'un nœud de circulation dense. Il renforce l'imprévisibilité des cyclistes pour les automobilistes, et dissuade les usagers vulnérables de suivre les itinéraires proposés.

Potentiel d'amélioration :

Créer une zone tampon de réinsertion suffisamment longue pour permettre un retour progressif à la circulation.

Étudier une alternative directe et continue via la voie ferrée, pour garantir un itinéraire linéaire, sans saut de trajectoire ni zones d'ambiguïté.



Point noir n°13 – Interruption soudaine de la bande cyclable en présence d'un îlot central

Localisation :

D438 – Rue de Montbéliard, avant le croisement de la rue du Tertre et la sortie de Mathay, direction Voujeaucourt.

Contexte :

Dans la continuité d'un itinéraire cyclable discontinu, cette portion de la D438 présente une **interruption brutale de la bande cyclable**, précisément à l'endroit où la chaussée est **resserrée par un îlot central** destiné à canaliser la circulation.

Problèmes identifiés :

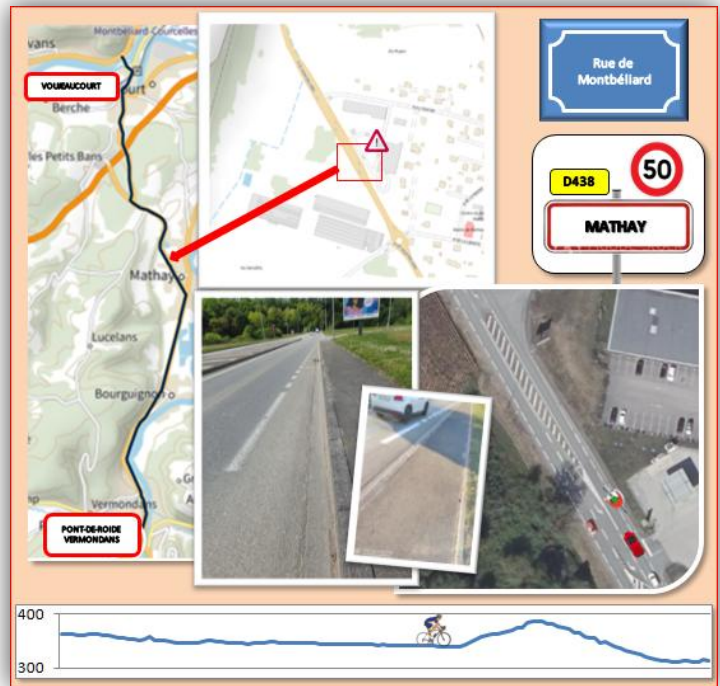
- **Bande cyclable interrompue sans avertissement** : le marquage au sol s'arrête **sans aucun panneau de fin d'aménagement**, ni signalisation verticale indiquant un danger ou un changement de configuration.
- **Réduction immédiate de la voie** : l'îlot central installé sur la chaussée **réduit fortement la largeur disponible**, forçant les cyclistes à **partager une voie étroite** avec des véhicules parfois rapides ou larges, sans espace de dépassement sécurisé.
- **Absence d'alternative ou de déviation sécurisée** : aucun contournement ou voie parallèle n'est proposé, obligeant le cycliste à **se maintenir dans le flux motorisé**, dans un contexte anxiogène et non prévisible.

Conséquences :

Cette portion présente un **risque important de conflit frontal ou latéral**, particulièrement en cas de dépassement mal anticipé. La discontinuité d'aménagement **déstabilise l'usager à vélo**, qui se retrouve **brusquement exposé** sans solution de repli, et sans que les autres usagers soient informés de sa présence.

Potentiel d'amélioration:

- Ajout d'un panneau de fin de bande cyclable avec panneau de vigilance cycliste, en amont de la zone resserrée.
- Révision du positionnement de l'îlot ou aménagement d'un passage latéral protégé, si les dimensions le permettent.
- À moyen terme, substitution complète par une voie verte indépendante, linéaire et continue, suivant le tracé ferroviaire.



Point noir n°14 – Montée dangereuse à fort dénivelé dès la sortie de Mathay

Localisation :

D438 – Rue de Montbéliard, après la sortie de Mathay, direction Voujeaucourt.

Contexte :

L'itinéraire cyclable disparaît totalement alors même que la route entame une côte importante. La configuration routière est particulièrement défavorable : chaussée étroite, absence d'accotement praticable, virages peu dégagés, et forte fréquentation automobile, notamment de véhicules lourds.

Problèmes identifiés :

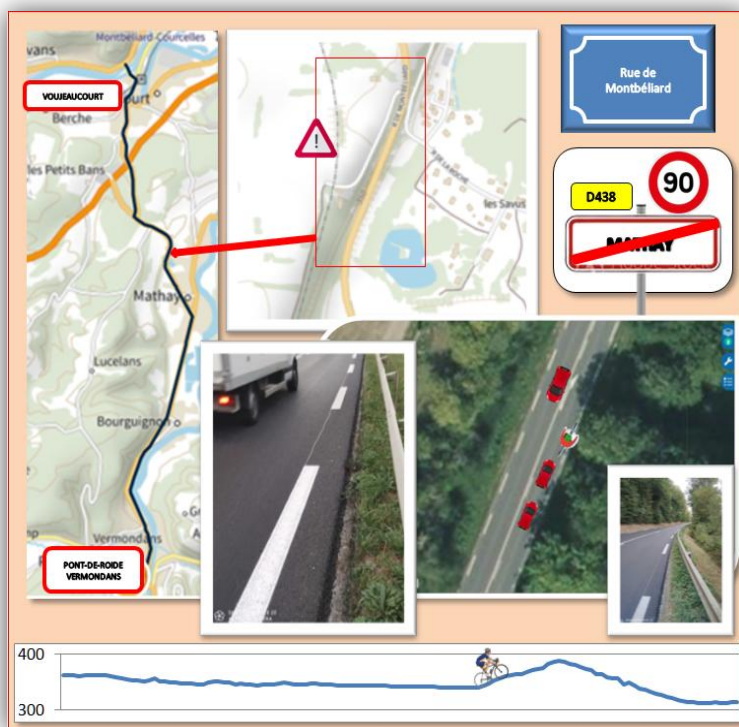
- **Absence totale d'aménagement cyclable** : aucun marquage, pictogramme ou bande cyclable n'est présent, malgré les contraintes fortes du relief.
- **Chaussée étroite** : la largeur de la voie ne permet pas un dépassement sécurisé, notamment en montée où la vitesse différentielle est forte.
- **Comportement involontairement instable des cyclistes** : l'effort physique en montée pousse les cyclistes à faire de légers zigzags pour soulager leur effort, ce qui accroît leur exposition au danger.
- **Aucun avertissement aux automobilistes** : aucun panneau ou balisage ne prévient les conducteurs de la possible présence de cyclistes lents et vulnérables dans cette portion.
- **Circulation dense et rapide** : la D438 est un axe structurant, emprunté par de nombreux véhicules dont des poids lourds.

Conséquences :

Cette section est particulièrement anxiogène et dangereuse pour les cyclistes, qui doivent se maintenir dans un flux motorisé rapide tout en affrontant une pente sévère. Le risque d'accrochage latéral ou de dépassement dangereux est élevé. Cette portion est souvent évitée par les usagers les plus vulnérables, dissuadant ainsi la pratique du vélo sur cet axe.

Potentiel d'amélioration:

- Création d'un accotement ou élargissement ponctuel de la voie pour sécuriser le passage vélo.
- **Report complet sur une voie verte parallèle** utilisant le tracé de l'ancienne voie ferrée, permettant d'éviter cette section dangereuse et inadaptée au vélo du quotidien.



Point noir n°15 – Traversée extrêmement dangereuse à l'intersection avec l'accès autoroutier

Localisation:

D438 – Rue de Montbéliard, à l'intersection avec la bretelle d'accès à l'A36, entre Mathay et Voujeaucourt.

Contexte:

Le cycliste doit traverser une route très fréquentée, qui dessert directement l'autoroute A36. Bien que la vitesse ait été abaissée à 70 km/h, l'importance du trafic, la géométrie des lieux et l'absence d'aménagement spécifique rendent cette traversée extrêmement périlleuse.

Problèmes identifiés :

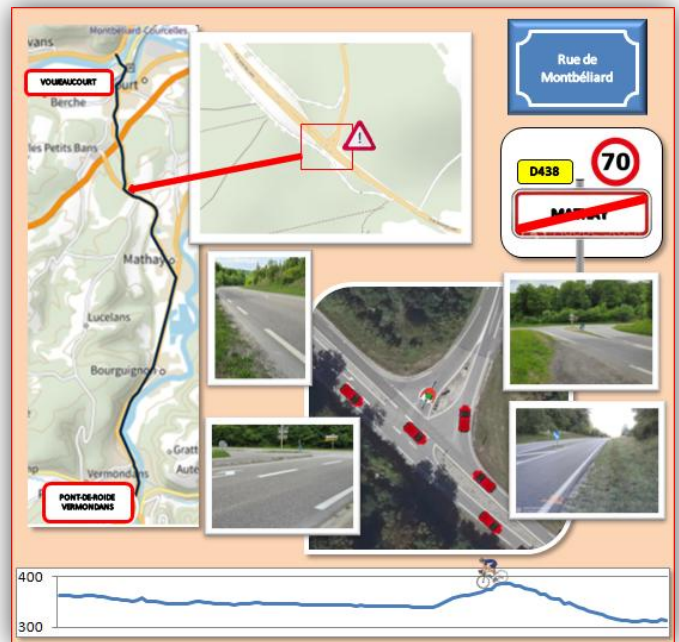
- **Volume de circulation élevé** : la route est largement empruntée, notamment par des automobilistes se rendant ou sortant de l'autoroute, souvent à vive allure.
- **Traversée en deux temps imposée** : le cycliste ne peut traverser d'un seul trait, et doit s'arrêter sur un terre-plein central sans protection, au cœur du flux motorisé.
- **Absence de passage sécurisé** : aucun feu, passage piéton, balisage cyclable ou îlot de protection n'est prévu pour aider à la traversée.
- **Visibilité insuffisante** : le relief et l'environnement végétalisé peuvent masquer un cycliste engagé sur le terre-plein, surtout pour les véhicules arrivant rapidement.
- **Terre-pleins latéraux continus** : ces séparateurs empêchent tout dépassement réglementaire du cycliste en amont et en aval du carrefour, forçant des manœuvres dangereuses ou une pression directe sur le cycliste.

Conséquences:

Cette configuration rend la traversée extrêmement stressante, voire impossible pour les usagers les plus vulnérables (enfants, familles, vélos chargés, etc.). Le cycliste est contraint de s'arrêter en zone de danger, puis de se relancer rapidement pour franchir la seconde moitié de la route. Ce point constitue un frein majeur à la continuité cyclable et un facteur de renoncement à l'usage du vélo sur cet axe.

Potentiel d'amélioration:

- Réaménagement du carrefour pour intégrer un passage cyclable protégé et signalé.
- Ajout de balises de vigilance, panneaux de traversée cycliste, voire feux à détection ou alternats.
- À long terme : **contournement complet de cette section via une voie verte parallèle**, indépendante de la circulation motorisée et connectée en toute sécurité aux deux extrémités du carrefour.



Point noir n°16 – Passage étroit et dangereux sur le pont au-dessus de l'autoroute

A36

Localisation:

D438 – Rue de Montbéliard, pont franchissant l'A36 entre Voujeaucourt et Mathay.

Contexte:

La chaussée franchit l'autoroute A36 via un pont étroit bordé de chaque côté par une double rangée de dispositifs de retenue: d'une part, les glissières métalliques classiques, et d'autre part, les garde-corps du pont lui-même. L'espace résiduel pour un cycliste est extrêmement réduit, sans accotement ni marge de sécurité.

Problèmes identifiés:

- **Passage extrêmement exigu** : l'emprise de la chaussée est fortement rétrécie par la présence simultanée des glissières de sécurité et des garde-corps du pont.
- **Aucune marge pour le cycliste** : le moindre écart latéral expose directement le cycliste au flux des véhicules. L'absence d'accotement ou de bande cyclable empêche toute échappatoire.
- **Glissières inutiles et surabondantes** : la présence de glissières côté cycliste, redondantes avec les dispositifs de sécurité du pont, ne protège pas les usagers vulnérables mais aggrave leur vulnérabilité.
- **Circulation rapide et dense** : les véhicules ne disposent pas non plus de la largeur nécessaire pour doubler en toute sécurité, ce qui accroît la pression sur les cyclistes.
- **Absence totale d'avertissement ou de signalement** : aucun panneau ou balisage n'indique aux automobilistes la nécessité d'une vigilance particulière ou d'un ralentissement.

Conséquences:

Ce pont constitue un goulet extrêmement anxiogène pour les cyclistes, souvent perçu comme infranchissable. L'étroitesse et le confinement entre deux dispositifs rigides renforcent le danger en cas de frôlement ou d'écart imprévu.

Potentiel d'amélioration:

- **Suppression des glissières inutiles**, afin de récupérer de l'espace pour une bande cyclable ou un accotement sécurisé.
- **À moyen terme, retraitement global de l'ouvrage** pour intégrer une solution cyclable protégée, voire créer une voie verte parallèle sur structure indépendante.



Point noir n°17 – Carrefour ambigu et dangereux dans la descente de Voujeaucourt

Localisation:

D438 – Rue de Mathay, entrée sud de Voujeaucourt, au niveau du carrefour avec la rue du Chêne.

Contexte:

Dans la descente de la D438, l'espace central, pavé, n'est ni clairement défini comme rond-point, ni comme intersection classique. En l'absence de marquage explicite, chaque usager interprète la priorité et la trajectoire à sa façon : certains véhicules circulent autour comme sur un rond-point, tandis que d'autres ignorent complètement l'îlot pour rester sur l'axe principal.

Problèmes identifiés:

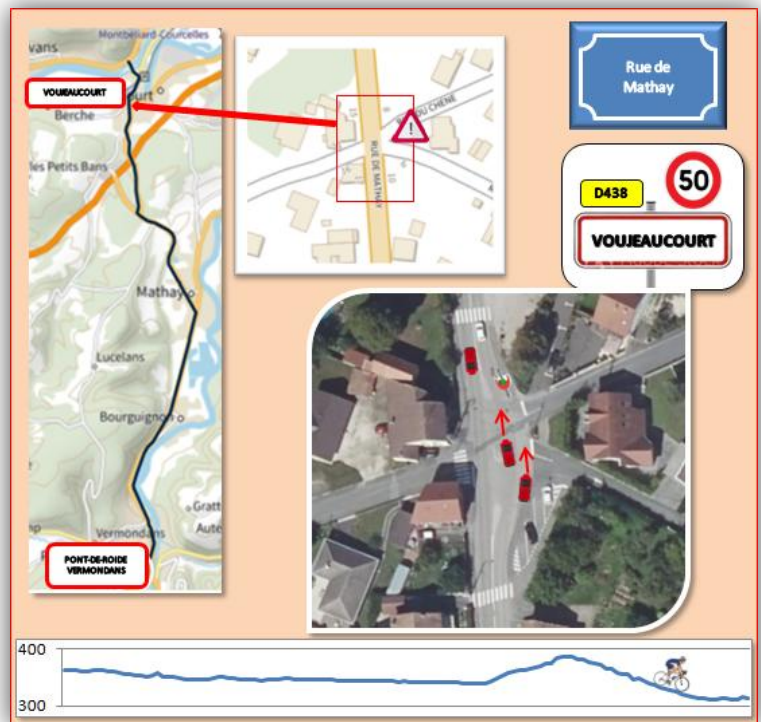
- **Absence de lisibilité du carrefour** : aucun marquage ne précise le fonctionnement du carrefour (ni rond-point, ni stop, ni priorité à droite), ce qui génère une multitude de comportements contradictoires.
- **Zone centrale en pavés non réglementée** : sans signalétique ou fléchage, elle est soit contournée, soit traversée selon l'interprétation de chaque conducteur.
- **Voie d'insertion mal comprise** : les véhicules venant de la rue latérale utilisent cette voie comme un raccourci pour doubler les cyclistes dans la descente, parfois sans visibilité suffisante.
- **Danger pour le cycliste en descente** : en raison de la pente, le cycliste roule vite mais peut être dépassé dangereusement ou se faire couper la trajectoire par un véhicule qui tente de gagner du temps.

Conséquences:

Ce carrefour déstabilise les automobilistes comme les cyclistes. Il multiplie les comportements imprévisibles, les coupures de trajectoire et les manœuvres d'urgence. Il constitue un point de tension critique pour les cyclistes en pleine descente, sans solution de repli ni lisibilité claire des priorités.

Potentiel d'amélioration:

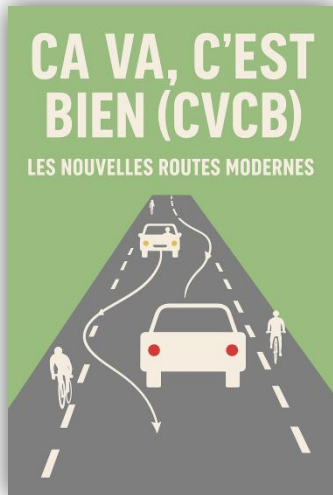
- Clarification de la configuration du carrefour : choix clair entre carrefour giratoire ou intersection hiérarchisée, avec marquage adapté.
- Mise en place de flèches directionnelles au sol, bandes de vigilance et pictogrammes vélo.
- Aménagement d'une bande cyclable en descente, éventuellement colorée, pour matérialiser l'espace dédié au vélo.
- À long terme : intégration d'une voie verte continue permettant d'éviter totalement ce carrefour chaotique.



5.3 Chaucidou et aménagements récents : quelle place pour les cyclistes ?

Les nouveaux aménagements routiers mis en place à Pont-de-Roide et Bourguignon soulèvent de sérieux questionnements quant à la sécurité et l'efficacité réelle des infrastructures destinées aux cyclistes.

Situation à Pont-de-Roide



L'installation récente d'un chaucidou à Pont-de-Roide, en direction d'Autechaux-Roide, interpelle particulièrement. Initialement conçu pour les situations difficiles, ce dispositif paraît ici inutile, puisque la route mesure environ 8 mètres de large, amplement suffisante pour créer une véritable bande cyclable dédiée aux vélos. L'objectif réel semble être la réduction de la vitesse des véhicules motorisés, clairement illustré par la mise en place d'un feu rouge automatique se déclenchant dès qu'une voiture dépasse les 50 km/h. Bien que cette solution soit économique, elle transforme les cyclistes en ralentisseurs humains, augmentant fortement les risques de collision. Plutôt que d'apaiser les relations entre automobilistes et cyclistes, elle exacerbe les tensions et l'insécurité.

Situation à Bourguignon

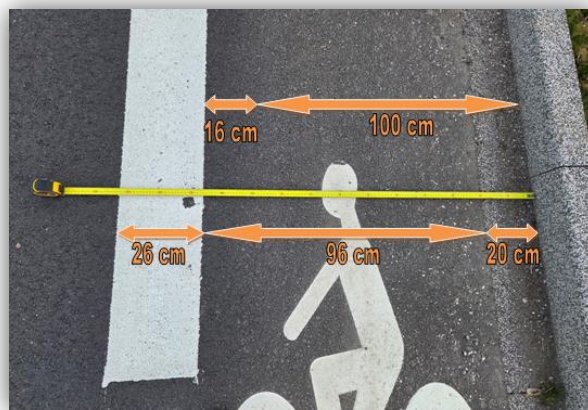
Dans le sens Pont-de-Roide → Mathay, l'aménagement reste relativement correct, bien que la bande cyclable s'interrompe fréquemment au niveau des arrêts de bus et des passages piétons. La présence de bordures à droite empêche les débris (graviers, verre, branches...) de s'évacuer naturellement, concentrant ainsi tous ces obstacles sur la bande cyclable et augmentant le risque de chute ou de crevaison, particulièrement pour les trottinettes et les vélos à pneus fins.



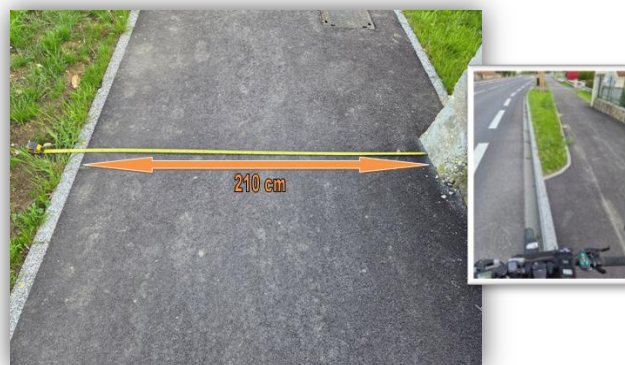
En revanche, dans le sens Mathay → Pont-de-Roide, la situation est alarmante. La route a été redessinée avec des virages artificiels destinés à ralentir les véhicules, mais leur configuration pousse les automobilistes à couper systématiquement la bande cyclable pour adopter une trajectoire plus directe. Le cycliste devient ainsi un ralentisseur involontaire, mis en péril par une conception défailante.

Plus grave encore, un panneau oblige désormais les cyclistes à utiliser cette bande cyclable, les privant légalement de la possibilité d'éviter des obstacles tels que verre, cailloux, flaques ou trous. L'infrastructure devient donc dangereusement rigide au lieu d'offrir souplesse et sécurité.

La bande cyclable mesure seulement 500 mètres de long et 96 centimètres de large hors marquage et caniveaux, inférieure aux 150 centimètres recommandés par l'État. Les saletés accumulées sur les bandes cyclables peuvent empiéter jusqu'à 90 cm hors caniveau, ne laissant parfois que 10 cm de voie réellement praticable pour les cyclistes. Elle se termine brusquement, laissant les cyclistes sur une portion où la bande devient si large qu'elle ressemble à une voie ordinaire, sans protection réelle.



Malgré l'espace disponible, permettant potentiellement une séparation claire et continue des différents flux (véhicules, cyclistes et piétons), l'aménagement favorise largement des trottoirs de 2m10 peu fréquentés, de multiples îlots centraux entravant le dépassement sécurisé des cyclistes par les voitures, et une bande cyclable étroite, piègeuse, souvent ignorée par les automobilistes.



Pour protéger les piétons, on installe des bordures infranchissables. Pour protéger les cyclistes, on se contente d'un trait de peinture sur le bitume.



**AVANT D'OBLIGER UN
CYCLISTE À SUIVRE
UNE BANDE CYCLABLE,
IL FAUDRAIT DÉJÀ
LA CONCEVOIR POUR EUX**



Des choix d'aménagements qui mettent en péril les cyclistes

Les nouveaux aménagements routiers dans le secteur présentent des lacunes préoccupantes pour la sécurité des cyclistes.



À Mathay, les tracés au sol ont été réalisés de manière incomplète, en particulier aux endroits les plus sensibles, comme le rond-point à l'entrée de Mathay en provenance de Pont-de-Roide et la rue de la Plaine. De plus, ces tracés ne sont toujours pas accompagnés d'une signalisation verticale adaptée : aucun panneau n'avertit les automobilistes de la fin des bandes cyclables, ce qui entretient une confusion et fragilise la sécurité des cyclistes à ces points stratégiques. Par ailleurs, certains aménagements contraignent les cyclistes à passer derrière les abris bus, un choix qui reste particulièrement dangereux. Le fait de continuer à tracer ces bandes peintes à cet endroit revient à maintenir, voire renforcer, un risque connu, alors même qu'il serait souvent plus sûr pour les usagers de rester directement sur la chaussée.

De plus, avant le croisement vers Voujeaucourt et l'autoroute A36, de nouveaux ralentisseurs ont été installés et la vitesse limitée à 70 km/h sans aucune prise en compte des cyclistes. Ceux-ci sont contraints de passer sur les bandes rugueuses, faute de voie adaptée. S'ils tentent de les éviter en se déportant légèrement à droite, ils s'exposent alors à des dépassements dangereux de la part des automobilistes qui les frôlent.



5.4 Reconnaissance institutionnelle : un potentiel déjà identifié

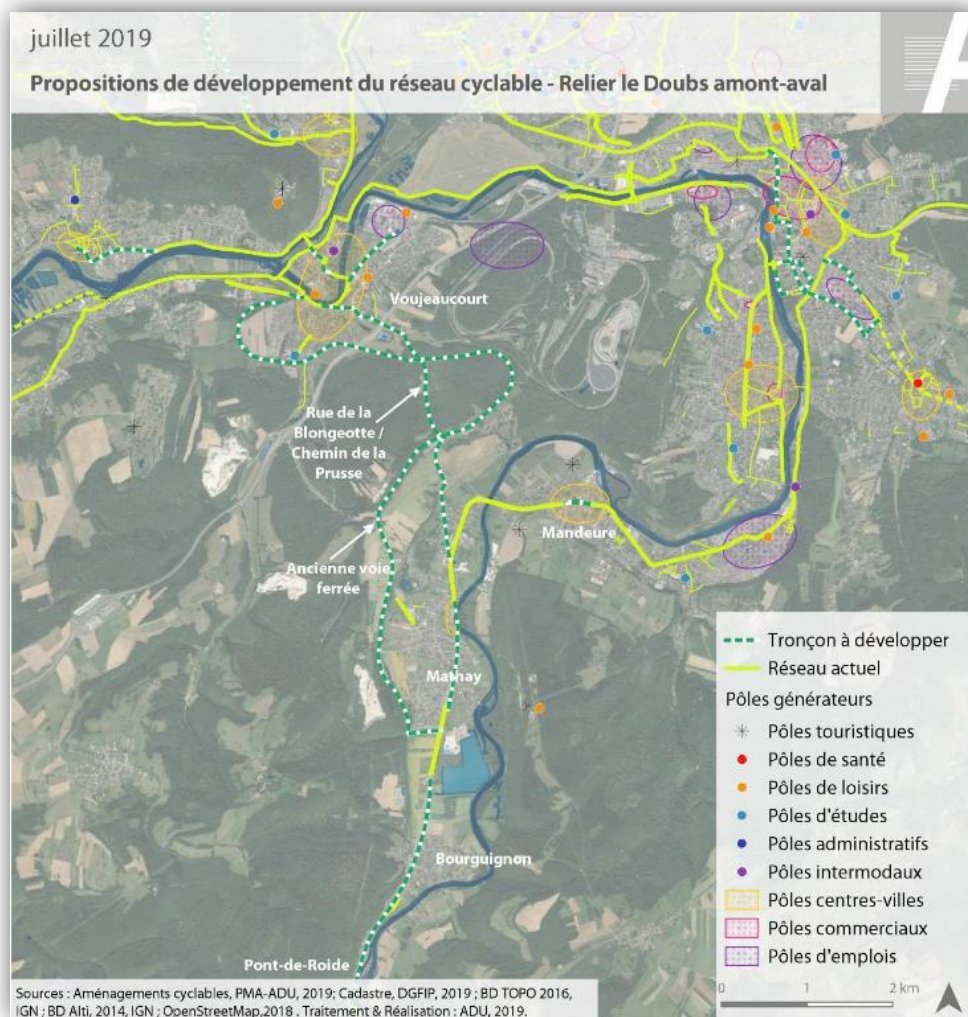
En 2019, le Pays de Montbéliard Agglomération (PMA) a publié un **schéma directeur des pistes cyclables** soulignant l'absence d'aménagement sécurisé entre Voujeaucourt et le sud de l'agglomération (Pont-de-Roide, Mathay). Cette situation rend l'accès à la véloroute difficile pour les cyclotouristes, notamment ceux venant ou allant vers la gare de Voujeaucourt.

Dans ce document, deux solutions ont été étudiées :

- **L'ancienne voie ferrée**, identifiée comme un itinéraire structurant permettant de créer une coulée verte et de valoriser le patrimoine paysager local ;
- **Le chemin de la Prusse**, jugé plus simple à mettre en œuvre (signalétique directionnelle) mais moins sécurisant pour les cyclistes et avec un fort dénivelé.

Ce document prouve que **les acteurs institutionnels reconnaissent depuis plusieurs années** le potentiel cyclable de cette ancienne voie ferroviaire. Pourtant, **aucun aménagement concret n'a vu le jour** à ce jour, malgré l'aggravation des conditions de circulation constatée dans ce dossier.

Cette absence d'action renforce la nécessité de relancer aujourd'hui un projet de réhabilitation ambitieux, à la hauteur des enjeux de mobilité, de sécurité et de développement touristique local.



5.5 L'absence de réglementation contraignante sur les aménagements cyclables

Contrairement à d'autres types d'infrastructures, les pistes et bandes cyclables ne sont pas encadrées par des normes strictes en France. Aucun décret ou arrêté ne fixe de manière obligatoire leurs dimensions minimales. Les collectivités s'appuient donc sur des recommandations techniques non obligatoires.

Parmi ces références :

- Le CEREMA (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) propose des notes techniques précisant les largeurs recommandées selon le type d'aménagement.
- Le ministère de la Transition écologique a diffusé des fiches pratiques sur les chaussées à voie centrale banalisée (CVCB) ou les bandes cyclables urbaines.

À titre indicatif :

- Une bande cyclable unidirectionnelle est recommandée à 1,50 m de large (hors marquage).
- Une chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est considérée comme adaptée lorsque la voirie atteint 5,5 à 6 mètres de largeur, avec deux accotements cyclables de 1 à 1,5 m de part et d'autre.

Cependant, ces documents n'ont pas de valeur réglementaire : leur application reste facultative, laissant une marge de manœuvre importante aux collectivités.

Conséquences d'une absence de norme obligatoire

En l'absence de cadre juridique clair, il est impossible de contester légalement la dangerosité d'un aménagement uniquement sur la base de sa largeur.

Ainsi :

- Une bande de 90 cm peut être considérée comme « suffisante », malgré les risques évidents pour les cyclistes.
- Un CVCB peut être installé même si la chaussée est suffisante pour une bande cyclable, au détriment du confort et de la sécurité des usagers vulnérables.

Cette situation rend difficile toute exigence d'amélioration : les choix techniques sont souvent dictés par les contraintes budgétaires, et non par l'intérêt des cyclistes.

**Résultat : des aménagements parfois absurdes, dangereux ou inefficaces...
mais "officiellement valables".**



LA ROUTE N'EST PAS UNE POUBELLE



**Vous n'aimez pas les cyclistes ?
Alors n'en rajoutez pas.**

**Les bandes cyclables sont déjà étroites,
inutiles de les salir davantage**

6. Proposition de reconversion de la voie ferrée en voie verte

La présente étude propose d'analyser la reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire de **Voujeaucourt à Saint-Hippolyte en voie verte**, en suivant une lecture naturelle du parcours du nord vers le sud.



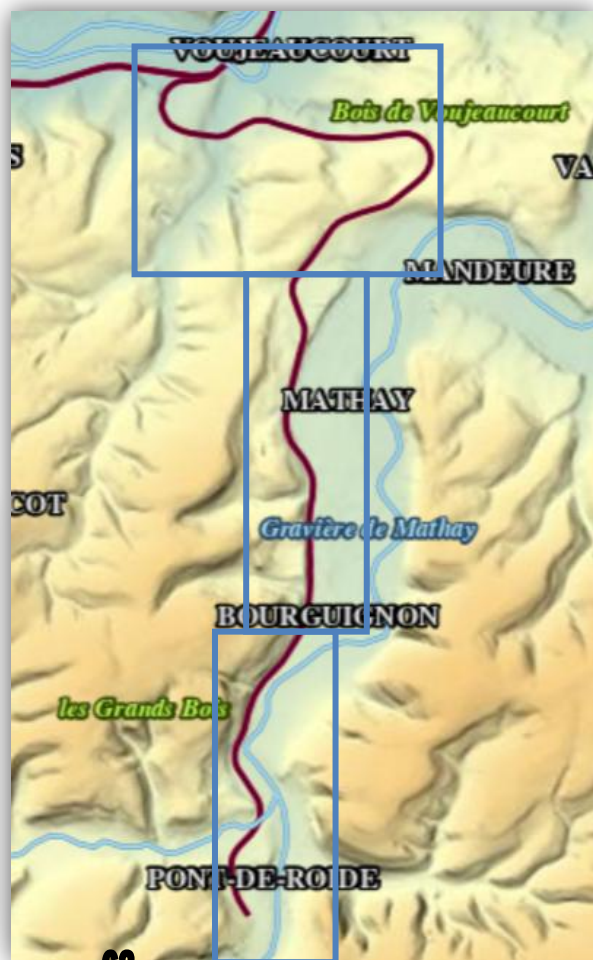
Ce choix de sens n'est pas anodin : il correspond à l'itinéraire d'un cyclotouriste qui, ayant suivi la **Véloroute 6** en provenance de Montbéliard ou de Besançon, choisirait de remonter vers les hauteurs du **Haut-Doubs** et du **plateau de Maïche**. Depuis Voujeaucourt, le **tracé ferroviaire grimpe progressivement jusqu'au cœur du territoire rural**, offrant un itinéraire direct, sécurisé, et adapté à la montée.

Ce parti pris permet aussi de proposer un **enchaînement logique de sections**, en abordant d'abord les zones les plus urbanisées et facilement accessibles (Voujeaucourt, Mathay), avant de s'enfoncer progressivement dans les reliefs et espaces plus naturels jusqu'à Saint-Hippolyte

Ainsi, le **dénivelé important** du premier tronçon – de Voujeaucourt à Mathay – joue un rôle de **mise en jambes**, amorçant dès le départ les efforts physiques à fournir pour rejoindre le Haut-Doubs. Ce découpage par étapes permettra d'analyser précisément chaque portion, ses spécificités techniques, ses aménagements potentiels, ainsi que les infrastructures existantes à valoriser.

Le tracé sera donc étudié **tronçon par tronçon**, dans l'ordre suivant :

1. **Voujeaucourt → croisement D438**
2. **croisement D438 → Bourguignon**
3. **Bourguignon → Pont-de-Roide**

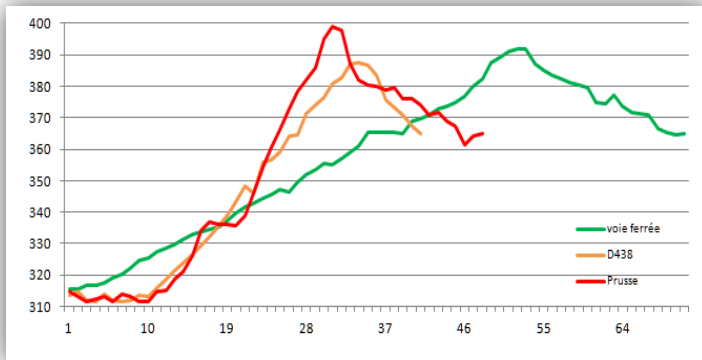


63



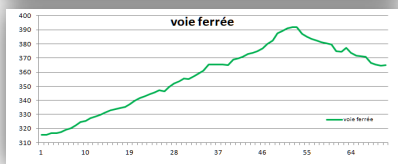
6.1 Tronçon 1 : Voujeaucourt → croisement D438

Trois itinéraires potentiels à comparer



Trois options existent pour relier Voujeaucourt à Mathay en voie verte : l'ancienne voie ferrée, la plus longue mais avec le dénivelé le plus doux ; le chemin de la Prusse, de longueur intermédiaire mais présentant la pente la plus raide ; et la D438, le trajet le plus court, mais avec un dénivelé marqué et une circulation automobile qui rend l'itinéraire peu propice à un aménagement sécurisé.

Tracé n°1 : L'emprise de l'ancienne voie ferrée

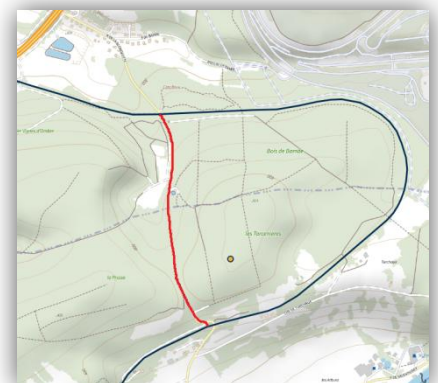


Ce premier tracé utilise l'infrastructure existante de l'ancienne ligne ferroviaire n°123 entre Voujeaucourt et Mathay. Sur les 6,98 km qui précèdent le croisement avec la D438, l'itinéraire suit fidèlement le tracé historique du chemin de fer, conçu pour accueillir des trains et donc caractérisé par une **pente plus douce et régulière**, idéale pour une voie verte accessible à tous : familles, cyclistes débutants, seniors ou personnes à mobilité réduite.

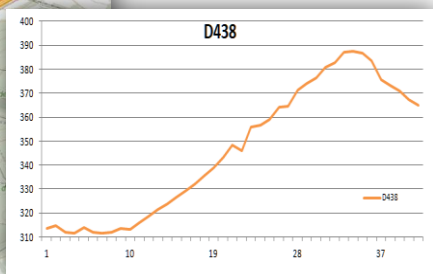
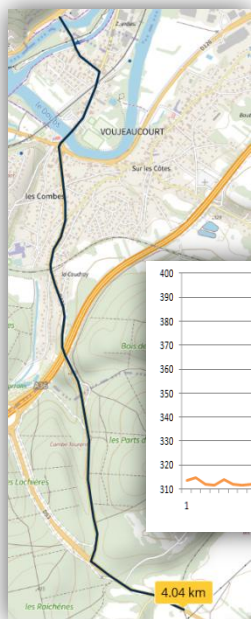
Bien que ce soit le **parcours le plus long** parmi les trois options envisagées, c'est aussi celui qui offre le **meilleur confort de progression**, avec **peu de variations d'altitude**. L'éloignement des axes routiers en fait un **itinéraire paisible et sécurisé**, propice à une pratique récréative ou touristique.

Un autre avantage non négligeable de ce tracé est la **modularité de l'itinéraire**. En effet, un raccourci est possible en empruntant le chemin de la Prusse, qui rejoint la voie ferrée un peu plus loin. Ce **croisement entre les deux tracés** permet aux usagers les plus sportifs d'opter pour une variante plus courte mais plus pentue, sans imposer cette contrainte à l'ensemble du public. Cela offre une **flexibilité bienvenue**, en adaptant l'usage de la voie verte au niveau et aux envies de chacun.

En contrepartie, le tracé ferroviaire nécessite une **réhabilitation de plusieurs ouvrages d'art** (ponts, tunnels, traversées), dont l'état varie selon les sections. Malgré cela, l'emprise existante reste un atout majeur, limitant les besoins d'acquisition foncière et facilitant une intégration harmonieuse dans le paysage.



Tracé n°2 : La route départementale D438



La **seconde option** consiste à **emprunter la route départementale D438**, **axe routier principal** reliant Voujeaucourt à Mathay. C'est le **trajet le plus court** pour rejoindre le **croisement avec la voie ferrée**, ce qui **pourrait apparaître comme un avantage en termes de rapidité**. Toutefois, cette solution présente **plusieurs inconvénients majeurs** pour une **transformation en voie verte**.

Sur le plan topographique, cette route présente un **dénivelé notable**, avec **des montées parfois raides**, **peu adaptées à une circulation douce ou familiale**. Mais c'est surtout sur le plan de la **sécurité** que ce tracé soulève le **plus de préoccupations**. La D438 est une **route très fréquentée**, **parfois étroite**, conçue pour un trafic automobile soutenu. Le **passage à vélo y est souvent inconfortable voire dangereux**.

Un **point noir** particulièrement critique est la **traversée du carrefour entre la D438 et la sortie d'autoroute**, situé en pleine circulation, que les cyclistes — notamment les familles ou les enfants — doivent franchir pour poursuivre leur trajet. Cet arrêt impose un **risque important** du fait du **croisement avec les voitures**, qui peuvent ne pas anticiper la présence de cyclistes. Un **aménagement en voie verte séparée de la chaussée**, dès le **départ du tracé**, permettrait d'**éviter ce point de danger**, en garantissant une **continuité sécurisée**.



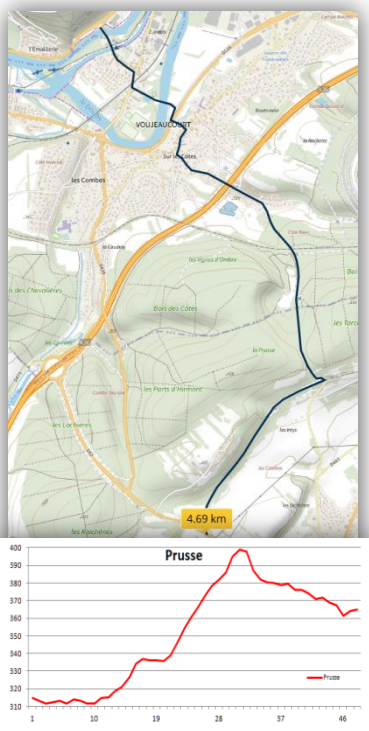
Par ailleurs, le tracé traverse un **pont au-dessus de l'autoroute A36**, qui constitue un **autre obstacle majeur**. Ce pont est **étroit, mal adapté à la cohabitation vélo/voiture**. La traversée y est particulièrement **stressante à vélo**, avec **peu de marge de sécurité latérale**.

Enfin, l'environnement global de ce tracé est **moins agréable que celui de l'ancienne voie ferrée** : **bordé de voitures**, il est **peu propice à une pratique de loisir ou touristique**.

En résumé, **malgré sa courte distance**, la D438 reste la **moins adaptée à un aménagement sécurisé et serein**. Elle **nécessiterait des travaux lourds** pour **garantir une séparation physique** et **supprimer ses points critiques**, ce qui remet en question son intérêt comparatif.



Tracé n°3 : Le chemin de la Prusse



Cependant, ce chemin cumule **plusieurs points faibles rédhibitoires pour une voie verte** destinée au plus grand nombre. Tout d'abord, il s'agit d'une **route ouverte à la circulation, empruntée régulièrement par des véhicules motorisés**. Or, la **chaussée est étroite**, avec **peu de visibilité sur certaines sections**, ce qui rend la **cohabitation vélo/voiture risquée**, en particulier dans les virages ou les zones bordées de talus. **L'étroitesse de la voie empêche également tout aménagement simple de piste séparée**.

À cela s'ajoute un **dénivelé important** : le chemin **grimpe fortement dans sa première partie**, avec une pente soutenue sur plusieurs centaines de mètres. Ce profil **rend l'itinéraire particulièrement physique et exigeant, peu compatible avec une pratique familiale ou accessible**. Il devient **difficile à franchir pour les vélos non électriques, les enfants, ou les personnes avec remorques, cargocycles ou fauteuils**.

Malgré ces contraintes, **le chemin de la Prusse peut être envisagé comme une variante sportive**, à condition d'un **aménagement spécifique**. Il permet en effet de **rejoindre plus rapidement un point de croisement avec l'ancienne voie ferrée, offrant une option modulable pour les cyclistes plus expérimentés, en quête de défi ou de variété**.

En résumé, ce tracé **ne peut être retenu comme itinéraire principal**, mais il **constitue une option secondaire potentiellement valorisable** si des aménagements de sécurisation sont envisagés.

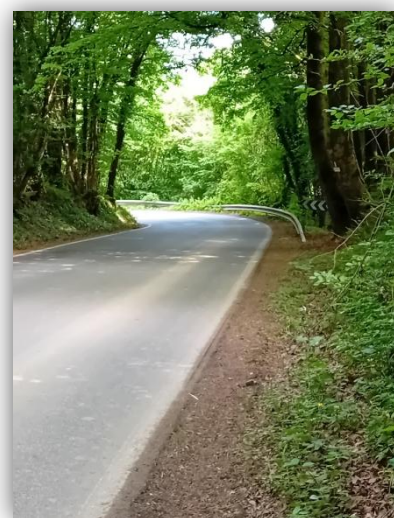


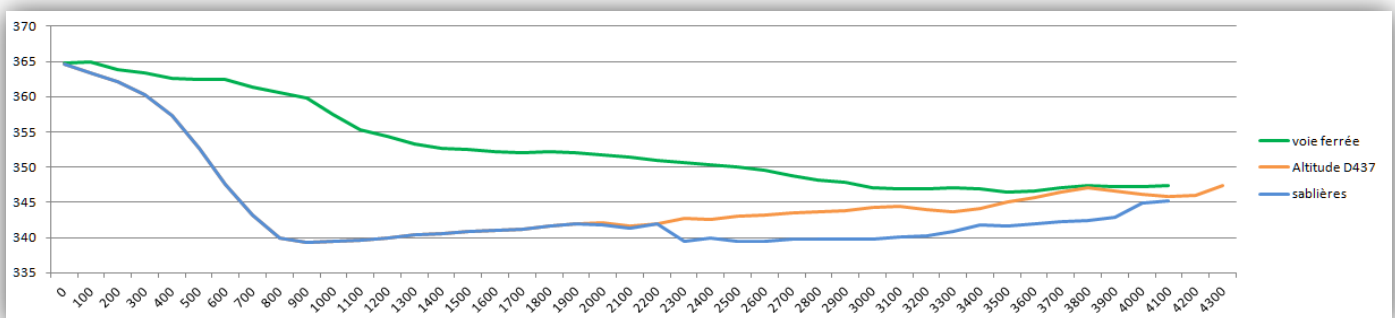
Tableau comparatif des trois tracés entre Voujeaucourt et Mathay			
Critères	Voie ferrée (6,98 km)	D438 (4,04 km)	Chemin de la Prusse (4,69 km)
Dénivelé	Faible pente, régulière et progressive (voir courbe verte)	Montée constante puis descente rapide (courbe orange)	Pente très raide au début, descente irrégulière (courbe rouge)
Sécurité	Éloignée de la circulation motorisée	Présence d'un carrefour dangereux et d'un pont étroit sur	Circulation automobile sur route étroite et sinueuse
Accessibilité	Idéal pour tous publics (familles, PMR, vélos chargés)	Limité aux cyclistes autonomes et vigilants	Réservé à des cyclistes aguerris
Attrait paysager	Zones boisées, vues dégagées, atmosphère calme	Environnement routier, peu attrayant	Paysage naturel mais dégradé par la circulation automobile
Travaux nécessaires	Réhabilitation d'ouvrages et débroussaillage	Création d'une voie séparée, modifications sur pont	Sécurisation de la voie
Usages conseillés	Tracé principal recommandé	Non recommandé pour une voie verte familiale	Variante sportive ou complémentaire



6.2 Tronçon 2 : croisement D438 → Bourguignon

À la sortie du premier tronçon, trois itinéraires distincts peuvent être envisagés pour relier la D438 à l'entrée de Bourguignon, chacun suivant une logique de tracé bien différente. Le premier reprend le parcours initial de l'ancienne voie ferrée, conçu pour limiter le dénivelé ; le second longe les axes routiers D438 et D437, exposés à la circulation motorisée ; enfin, le troisième emprunte un sentier en terre situé en contrebas, derrière l'ancienne sablière de Mathay, dans un environnement plus naturel mais moins stabilisé.

L'analyse du **profil altimétrique comparé** de ces trois tracés permet de mieux comprendre leurs caractéristiques en termes de pente, de confort d'usage et d'adaptabilité à un aménagement sécurisé.



Tracé n°1 : L'emprise de l'ancienne voie ferrée

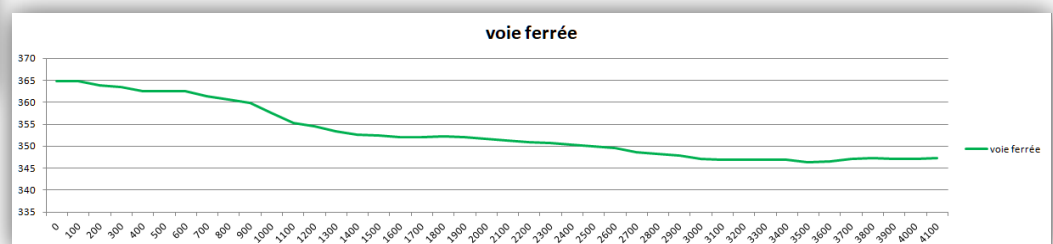


Distance : 4,04 km

Profil : pente douce, descendante jusqu'à l'entrée de Bourguignon

Ce tracé suit fidèlement le tracé ferroviaire d'origine. Il conserve tous les avantages techniques des infrastructures ferroviaires : courbes larges, pente régulière, emprise encore visible. Il traverse des zones semi-naturelles en bordure de Mathay, longe l'arrière des zones pavillonnaires, et arrive progressivement dans les quartiers sud de Bourguignon.

La descente progressive du profil altimétrique (ligne verte sur la courbe) en fait un itinéraire confortable pour tous : cyclistes, trottinettes, personnes âgées, enfants ou usagers en mobilité réduite. Quelques croisements secondaires sont à sécuriser, mais l'ensemble du parcours est calme, séparé de la circulation, et propice à une voie verte familiale et touristique.



Tracé n°2 : Par la D438 puis la D437

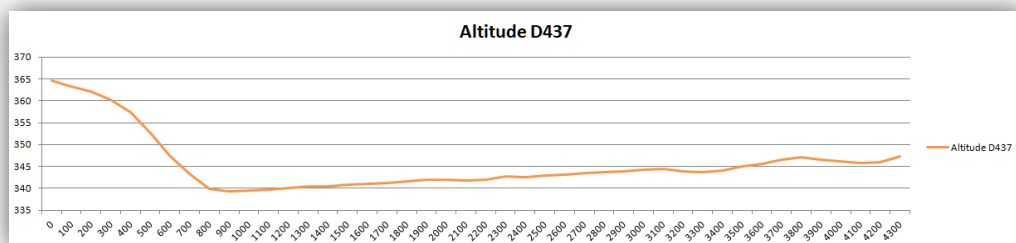


Distance : 4,33 km

Profil : forte descente au départ, puis remontée progressive

Cet itinéraire suit la route D438 en direction de Mathay, puis bifurque sur la D437 jusqu'à Bourguignon. C'est le seul tracé purement routier, emprunté par de nombreux véhicules, notamment en heures de pointe. Malgré la courte distance, la cohabitation avec les voitures y est délicate, d'autant plus que certains segments ne disposent pas de bandes cyclables continues.

Le profil (ligne orange sur la courbe) reste relativement constant, mais la remontée finale et les croisements multiples rendent la pratique peu confortable pour des usagers vulnérables. Ce tracé nécessiterait de lourds aménagements pour sécuriser le trajet, notamment sur les bas-côtés étroits ou les zones sans visibilité.



Tracé n°3 : Par le sentier en terre derrière l'ancienne sablière

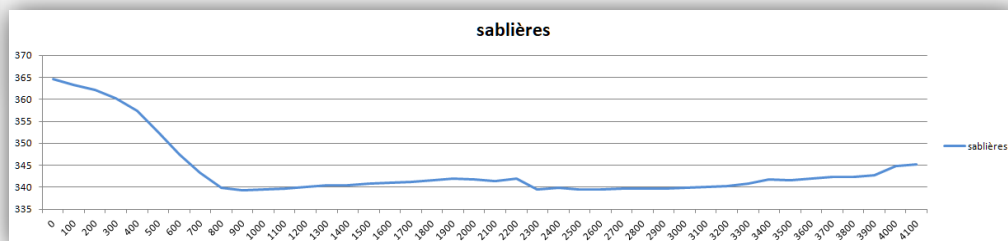


Distance : 5,01 km

Profil : forte descente au départ, terrain irrégulier, puis remontée progressive

Ce tracé longe l'arrière des étangs et de l'ancienne sablière de Mathay, dans une zone naturelle en bordure du Doubs. Il s'agit d'un sentier non aménagé, partiellement fréquenté par des promeneurs, pêcheurs ou véhicules agricoles. Le cadre est agréable et paisible, mais le sol est instable ou boueux en saison humide, avec peu de largeur disponible.

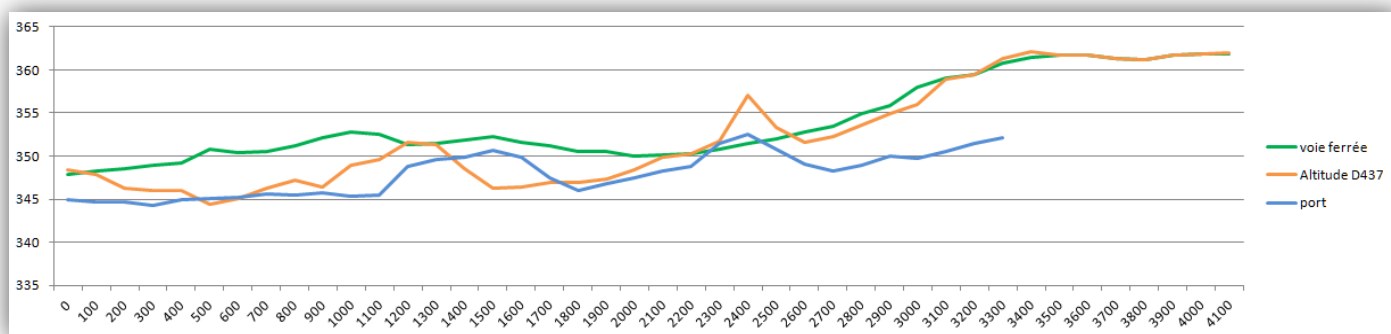
Le profil (ligne bleue) montre une forte pente au départ, suivie d'une zone quasi plane. Cela peut convenir à des usagers sportifs, mais pas à un usage quotidien ou familial sans travaux de stabilisation. En l'état, ce tracé est le moins praticable des trois, mais pourrait constituer une boucle de balade naturelle, à condition d'aménagements ciblés.



6.3 Tronçon 3 : Bourguignon → Pont-de-Roide

Pour ce dernier tronçon, reliant les quartiers sud de Bourguignon au centre de Pont-de-Roide, trois itinéraires sont envisageables. Le premier suit l'ancien tracé ferroviaire, entièrement séparé de la voirie motorisée, il offre une chaussée large et régulière, un environnement boisé calme et un niveau de sécurité optimal ; le deuxième emprunte la route D437, la circulation y est plus dense et rapide, la bande cyclable étroite; le troisième passe par la rue du Port, en bordure du Doubs.

Ces trois tracés ont des **profils altimétriques proches**, mais diffèrent fortement en termes d'environnement, de sécurité et de conditions de circulation. L'analyse suivante, accompagnée du **profil des altitudes**, permet de comparer leur pertinence pour une voie verte continue et sécurisée.



Tracé n°1 : L'ancienne voie ferrée

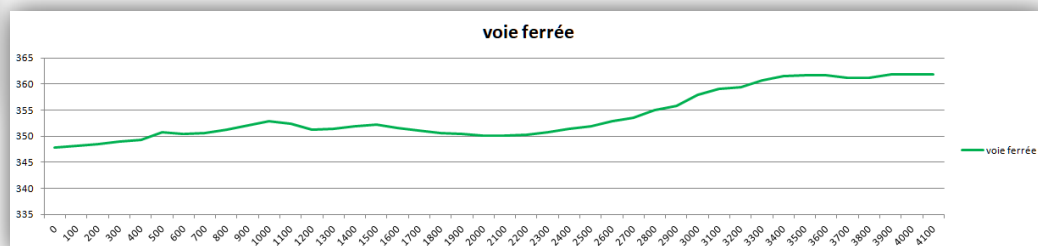


Distance : 4,23 km

Profil : ligne stable avec légère montée finale

Ce tracé reprend l'ancien chemin de fer traversant les hauteurs de Bourguignon et longeant la vallée sans descendre au bord du Doubs. Il évite les zones résidentielles denses et la circulation automobile. Comme pour les autres tronçons, la pente reste **progressive et constante**, ce qui permet un **confort de roulage optimal**, notamment pour les vélos et trottinettes.

Des travaux de **débroussaillage et de réouverture de l'emprise** sont à prévoir, ainsi que la sécurisation de quelques traversées secondaires. Le cadre est naturel, souvent boisé, mais légèrement en surplomb par rapport aux zones habitées.



Tracé n°2 : Par la D437

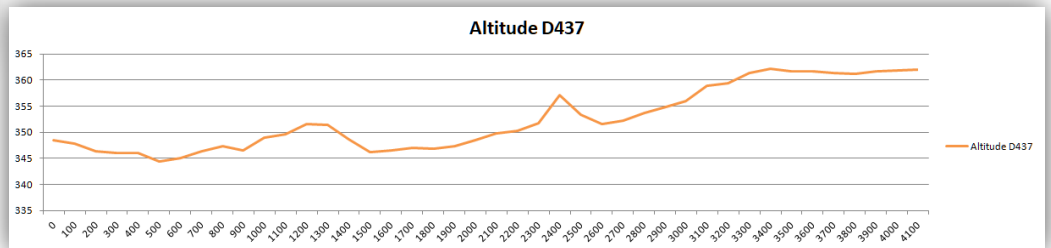


Distance : 3,92 km

Profil : Trajet globalement montant, avec des ressauts irréguliers, puis finition sur un plat.

Cet itinéraire suit la D437, axe structurant mais **très circulé**, notamment par des poids lourds. Il longe une **falaise étroite** et une route sinueuse sans accotement adapté. Bien que ce soit **le plus court des trois tracés**, il est aussi **le plus dangereux en l'état** pour une pratique cyclable ou piétonne.

Un aménagement sur cette voie nécessiterait des **travaux lourds** : élargissements, protections latérales, voire détour par expropriation. Ce tracé n'est **pas recommandé** pour un usage quotidien ou familial sans transformation complète de l'infrastructure.



Tracé n°3 : Rue du Port

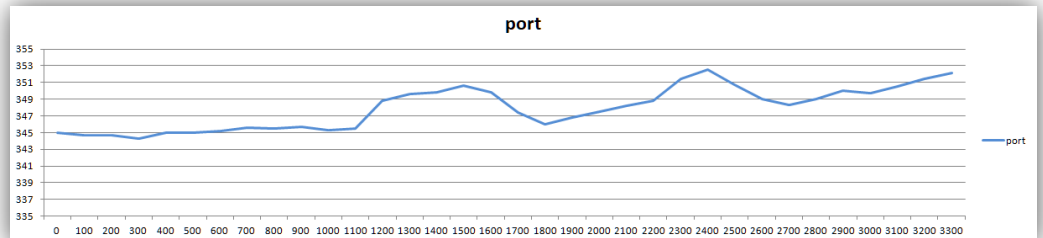


Distance : 4,15 km

Profil : régulier, proche du niveau du Doubs

Ce tracé suit la rive gauche du Doubs en passant par la **rue du Port**, un itinéraire plus calme et **naturellement agréable**. Bien qu'il soit légèrement plus long que la D437, il est aussi **moins exposé au trafic**.

Il traverse une zone à vocation industrielle, mais offre un **accès direct au centre de Pont-de-Roide**. Son profil altimétrique est **très stable**, ce qui le rend adapté à tous types d'utilisateurs. Il pourrait constituer une **alternative semi-urbaine** intéressante, sous réserve d'une **sécurisation de la voirie et de la gestion du partage de l'espace avec les véhicules locaux**.



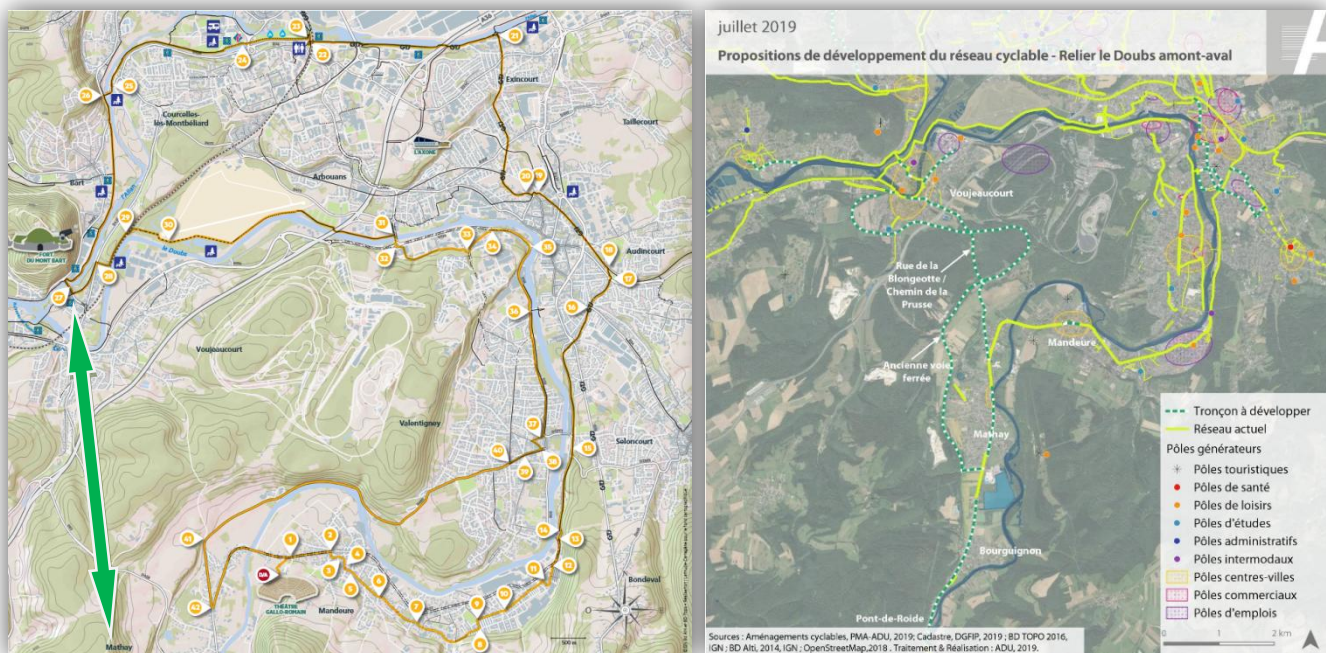
Conclusion

L'analyse des trois tracés confirme que, si la rue du Port se trouve bien à l'écart du trafic motorisé et offre plus de calme qu'une départementale, elle alourdit la distance à parcourir, suit un tracé sinueux et présente un profil irrégulier (à-coups et dévers), ce qui n'en fait pas une solution idéale pour tous les cyclistes. Les routes D437 et D438, pour leur part, restent trop exposées à une circulation dense et à des comportements à risque (dépassements sans clignotant, distance de sécurité non respectée) : même munis de "chaucidou", ces aménagements n'éviteront pas les frôlements et le stress liés au trafic motorisé.

En revanche, l'ancien tracé ferroviaire, entièrement indépendant de la voirie, réunit tous les atouts : profil le plus plat et régulier, largeur confortable, revêtement adapté et protection totale vis-à-vis des véhicules. C'est donc sur cette emprise qu'il convient de construire la voie verte : c'est la seule option garantissant une continuité, une sécurité et un confort réels pour les cyclistes.

Au-delà de la sécurité optimale offerte par l'ancienne voie ferrée, sa réhabilitation constitue également le chaînon manquant du maillage cyclable de l'agglomération de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). Elle permettra de relier directement Pont-de-Roide à Voujeaucourt sans détour, alors que PMA, malgré plus de 100 km de voies cyclables, n'offre toujours pas de liaison douce vers Montbéliard, ce qui apparaît aujourd'hui incompréhensible. De même, pour rejoindre la Véloroute 6 en direction de Besançon, le cycliste évitera l'obligation actuelle de rebrousser chemin (une boucle de 24 km) ou d'ajouter jusqu'à 50 km de trajet superflu avant d'entamer les 60 km restants vers Besançon.

Ce tracé ferré recyclé deviendrait également le vecteur idéal pour relier le Haut-Doubs, mettre en valeur notre réserve naturelle, promouvoir les activités locales, et faire découvrir l'histoire et le patrimoine du territoire. Il s'agit en outre d'une opportunité pour encourager les nouveaux modes de déplacement doux, en sécurisant non seulement les cyclistes mais aussi les usagers de trottinettes électriques, aujourd'hui interdits de circulation hors agglomération sans voie cyclable dédiée.



**QUAND LA SÉCURITÉ DU
CYCLISTE EST EN DANGER,
LE TROTTOIR DEVIENT
UN BOUCLIER.**



6.4 Avantages techniques et environnementaux

Une reconversion adaptée aux spécificités du territoire

L'ancienne ligne ferroviaire de Voujeaucourt à Saint-Hippolyte, construite au début du XXe siècle, présente des caractéristiques techniques particulièrement favorables à une reconversion en voie verte. Conçue pour le passage de trains à vapeur, elle suit un tracé en pente douce, avec des courbes larges, une emprise stabilisée, et une assiette suffisamment large pour accueillir confortablement piétons, cyclistes et autres usagers de mobilités douces. Ce profil est idéal pour les besoins actuels en matière de déplacements actifs, que ce soit pour les trajets quotidiens ou les usages de loisir. Cependant, deux points spécifiques nécessiteront des interventions plus importantes. Le premier concerne l'un des derniers ponts n'ayant pas encore été rénovés, situé rue du Château Gaillard, dont la remise en état sera indispensable pour garantir la sécurité et la continuité de l'itinéraire. Le second point critique se situe au niveau de la D438, un axe particulièrement fréquenté. Afin d'assurer une traversée sécurisée, la solution la plus réaliste à court terme serait la création d'un petit tunnel cyclo-piétonnier sous la D438. À long terme, dans l'hypothèse d'un retour du trafic ferroviaire, des travaux plus conséquents seraient envisagés afin que la D438 passe sous la ligne, comme cela a été réalisé pour le passage de l'autoroute A36.

Un potentiel d'aménagement rationnel et économique

Contrairement à la création ex nihilo d'une piste cyclable en zone rurale, cette reconversion repose sur une infrastructure existante : l'assiette ferroviaire est déjà nivelée, les ponts, tunnels et remblais sont encore en place, et les expropriations sont limitées, voire nulles sur certaines sections. Cela réduit fortement les coûts d'investissement, tout en garantissant une meilleure acceptabilité locale grâce au respect de la géographie historique du territoire.

À l'échelle de PMA, cette approche permettrait d'optimiser l'utilisation des ressources publiques en concentrant les efforts sur une voie stratégique et prête à être réhabilitée, plutôt que d'engager des chantiers routiers complexes et coûteux en zone urbaine dense.

Une solution environnementale cohérente avec les engagements de la collectivité

L'artificialisation des sols est aujourd'hui un enjeu majeur dans l'aménagement du territoire. La réutilisation de l'ancienne emprise ferroviaire permet de préserver les terres agricoles et naturelles en évitant la création de nouvelles infrastructures sur des zones vierges. Le tracé traverse d'ailleurs plusieurs zones boisées ou agricoles en friche, dont la végétation spontanée constitue un support idéal au développement de corridors écologiques, notamment en bordure de rivière ou dans les talus.

Cette trame verte pourrait être renforcée par des plantations locales, des nichoirs, ou des aménagements favorables à la biodiversité, tout en valorisant le cadre paysager pour les usagers. L'itinéraire deviendrait ainsi un axe de mobilité douce mais aussi un support de sensibilisation à l'environnement et au patrimoine naturel.

Un atout pour la résilience et la santé publique

En facilitant les déplacements actifs, ce projet répond aussi aux défis du changement climatique et de la sédentarité. Une voie verte bien conçue permet de réduire les émissions liées aux trajets courts en voiture, notamment entre les villages et les centres de services (écoles, commerces, gares), tout en favorisant une activité physique régulière. Elle contribue également à la lutte contre l'isolement, en rendant les déplacements autonomes plus sûrs pour les publics vulnérables : enfants, personnes âgées, ou personnes sans permis.



Les deux principaux chantiers à prévoir

Bien que la majorité du tracé puisse être reconvertie en voie verte avec un coût modéré, deux points techniques majeurs nécessitent une attention particulière :

1. Le passage sous la D438 : un ouvrage clé, mais réalisable



L'ancien passage à niveau de la voie ferrée, supprimé en 2015, lors de la réfection de la route entre Mathay et Voujeaucourt, rend aujourd'hui toute traversée impossible pour les usagers à pied ou à vélo. La circulation y est dense, rapide, et particulièrement dangereuse.

Afin d'assurer la continuité de la voie verte, **la création d'un petit tunnel piéton et cycliste sous la D438 est incontournable**. Ce type d'ouvrage, plus léger qu'un passage pour véhicules motorisés, limiterait les coûts et l'emprise au sol tout en garantissant une sécurité totale pour les usagers.

Ce point représente **le principal chantier à prévoir sur l'ensemble du tracé**, mais il reste maîtrisable, tant sur le plan technique que budgétaire.

Il démontre également qu'un retour du train est désormais **hautement improbable** sur cette section : **un train ne peut pas passer sous la route**, et la seule alternative serait de créer un pont ferroviaire avec la route en contrebas, ce qui impliquerait :

- de très gros travaux,
- des embouteillages prolongés,
- un coût bien supérieur à celui de la voie verte.



Face à cela, une infrastructure cyclable s'impose comme une solution **plus réaliste, moins coûteuse et immédiatement utile**. D'autant plus qu'un bus peut s'adapter, changer d'itinéraire si besoin, là où un train reste contraint à sa voie.

2. Le pont de la rue du Château Gaillard : un oubli incohérent

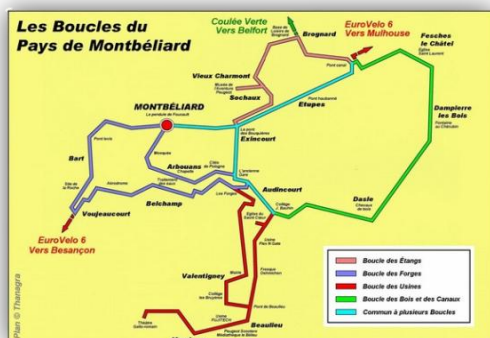


Ce pont ferroviaire, situé au-dessus d'un chemin emprunté par les véhicules, les piétons et les cyclistes, est **le seul pont du tracé à ne pas avoir été renforcé** et sécurisé depuis l'arrêt du trafic ferroviaire. Cela constitue une anomalie d'autant plus marquante qu'un **autre pont, situé dans les bois, inutilisé et n'étant traversé par personne**, a lui été rénové.

Cette incohérence interroge sur la hiérarchisation des priorités et renforce l'urgence d'intervenir sur cet ouvrage pour garantir la sécurité des usagers circulant en dessous. Le renforcement de ce pont doit donc être intégré dans le plan global de reconversion.

6.5 Intégration dans le réseau cyclable local

Un chaînon essentiel du maillage cyclable de PMA



Le sud du Pays de Montbéliard Agglomération souffre aujourd'hui d'un net déséquilibre en matière d'infrastructures cyclables. Alors que le nord de l'agglomération est largement maillé grâce aux liaisons vers l'EuroVelo 6, Voujeaucourt, Audincourt, Belfort ou la Suisse, les communes de Pont-de-Roide, Bourguignon, Mathay ou Écot demeurent largement isolées, sans liaison directe sécurisée vers Montbéliard. Ce manque d'interconnexion pénalise autant les habitants que les visiteurs de passage.

La reconversion de la voie ferrée en voie verte permettrait de combler ce vide, en créant un axe structurant nord-sud, traversant la quasi-totalité du PMA en ligne directe. Cette continuité est essentielle pour fluidifier les trajets domicile-travail en vélo, mais aussi pour relier les équipements scolaires, sportifs ou culturels.

Un levier pour relier les centralités et désenclaver les communes rurales

Aujourd'hui, un habitant de Pont-de-Roide souhaitant rejoindre Voujeaucourt ou Montbéliard par Voujeaucourt en mode doux n'a d'autre choix que de prendre la D437 ou D438 – deux axes routiers à fort trafic, sans aménagement sécurisé sur la totalité du parcours. La création de la voie verte offrirait enfin une alternative crédible pour les jeunes, les actifs ou les seniors souhaitant se déplacer sans voiture, notamment pour accéder à la gare TGV, aux zones d'emploi ou aux services hospitaliers.



Cette mise en réseau profiterait aussi aux villages aujourd'hui considérés comme excentrés, en leur redonnant une centralité nouvelle, fondée sur la qualité de vie, l'accessibilité, et la mobilité durable.

Un trait d'union avec les itinéraires cyclotouristiques d'ampleur



Outre les usages locaux, la voie verte jouerait également un rôle de liaison vers des itinéraires de plus grande envergure. Elle connecterait la Véloroute 6 (EuroVelo 6) au plateau de Maïche, au Doubs franco-suisse et aux Montagnes du Jura, devenant ainsi un passage incontournable pour les cyclotouristes souhaitant découvrir l'arrière-pays.

Cette fonction de connexion touristique renforcerait l'attractivité du territoire, en proposant une alternative aux étapes surchargées de la Véloroute. Le tracé ferroviaire, paisible, ombragé, et riche en points de vue, deviendrait un atout différenciant dans les guides et applications dédiés au vélo.



Une réponse concrète aux ambitions territoriales

La création de cette voie verte répond pleinement aux ambitions fixées dans les documents d'urbanisme et les plans de mobilité du PMA, notamment en matière de transition écologique, de lutte contre l'isolement des territoires ruraux, et de développement du tourisme durable. Elle permettrait à l'agglomération de faire la démonstration d'un aménagement utile, sobre, réversible, et en parfaite adéquation avec les besoins du territoire et de ses habitants.

6.6 Bénéfices attendus pour les usagers et le territoire

Un itinéraire sécurisé et accessible pour tous



La création d'une voie verte sur l'ancienne ligne ferroviaire offrirait un parcours entièrement dédié aux mobilités actives, loin des dangers de la circulation routière. Contrairement aux bandes cyclables urbaines, souvent discontinues ou mal protégées, cette voie garantirait une sécurité constante sur l'ensemble du tracé. Elle favoriserait ainsi l'usage du vélo, même par les publics les plus vulnérables : enfants, personnes âgées, cyclistes novices ou personnes à mobilité réduite.

Un espace de loisirs, de santé et de lien social

Plus qu'un simple axe de transport, la voie verte deviendrait un véritable lieu de promenade, de sport, et de détente, accessible toute l'année. Son intégration dans un environnement naturel offrirait aux habitants un cadre propice à la pratique d'activités physiques douces, contribuant ainsi à la santé publique et au bien-être collectif.



Un outil de dynamisation locale



Le projet aurait des retombées positives sur le commerce de proximité, le tourisme vert et l'attractivité résidentielle des communes traversées. On observe une hausse constante du cyclotourisme, notamment avec des voyageurs venus d'Allemagne, des Pays-Bas, d'Angleterre, ainsi que de nombreuses régions françaises. Une voie verte sécurisée leur offrirait un itinéraire fiable pour rejoindre le Haut-Doubs à vélo, en leur permettant de faire étape dans notre territoire, aux portes du relief plus accidenté. C'est une occasion unique de capter ce flux touristique, de favoriser les arrêts dans les commerces locaux, les hébergements et les restaurants, avant qu'ils ne poursuivent leur parcours. Cette infrastructure renforcerait aussi l'image des communes traversées, faciliterait l'organisation d'événements liés aux mobilités douces et permettrait de valoriser le patrimoine local dans une logique de développement durable.



6.7 Conclusion

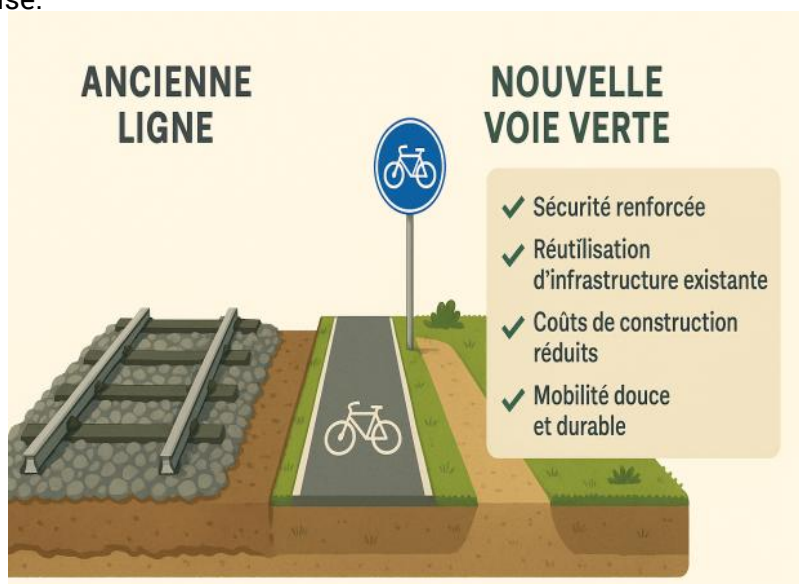
L'analyse approfondie des tracés disponibles entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide confirme sans ambiguïté la pertinence du choix de l'ancienne voie ferrée comme support principal pour une future voie verte. Ce tracé, historiquement pensé pour relier les communes en douceur à travers le relief du Doubs, offre aujourd'hui un potentiel exceptionnel de reconversion, tant sur le plan technique qu'environnemental et socio-économique.

Contrairement aux itinéraires routiers existants, souvent dangereux, bruyants et inadaptés à une circulation douce, l'ancienne emprise ferroviaire garantit un **parcours continu, sécurisé et accessible à tous** : familles, cyclotouristes, personnes âgées, usagers à mobilité réduite, ou encore travailleurs du quotidien. Son profil régulier, ses infrastructures existantes (ponts, talus, tranchées) et sa largeur constante en font un **support d'aménagement rationnel et peu coûteux**, qui limite à la fois l'artificialisation des sols et les besoins d'expropriation.

Cette voie verte deviendrait un **maillon stratégique dans le réseau cyclable de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)**, venant combler un vide manifeste dans la partie sud du territoire. Alors que PMA revendique plus de 100 km d'aménagements cyclables, aucune liaison douce directe ne permet aujourd'hui de relier Montbéliard à Pont-de-Roide sans passer par des axes routiers à fort trafic. Ce projet représente donc **le chaînon manquant** d'un maillage cohérent, capable de reconnecter les communes rurales aux pôles urbains et aux grands itinéraires cyclotouristiques comme la Véloroute 6.

Au-delà de la mobilité, il s'agit d'un **projet de territoire à part entière** : un levier de développement local, de valorisation touristique, et de redynamisation des espaces traversés. Il offre un nouvel usage à une infrastructure désaffectée, dans une logique d'économie circulaire et de sobriété foncière. Il répond aux engagements en faveur de la transition écologique, de la santé publique et de la lutte contre la dépendance à la voiture individuelle.

Enfin, cette voie verte constituerait **une vitrine du territoire**, mêlant nature, patrimoine et innovation. Elle permettrait de révéler la richesse du paysage local — forêts, rivières, ouvrages d'art oubliés — tout en projetant le Pays de Montbéliard Agglomération vers un futur plus durable, plus accessible et plus apaisé.



LA VOIE VERTE

UN PARCOURS SÉCURISÉ POUR LES MOBILITÉS DOUCES



DES RETOMBÉES POSITIVES POUR LE TERRITOIRE

7. Les modalités de financement du projet

Avant de présenter les différentes pistes de financement pour la reconversion d'une ancienne voie ferrée en voie verte, il est utile de poser quelques repères sur les **coûts généralement constatés** dans ce type de **projet**. Les montants peuvent varier en fonction de nombreux facteurs : état de l'infrastructure existante, choix du revêtement, aménagements annexes, ou encore présence d'ouvrages d'art à restaurer.

Plusieurs réalisations en France montrent que, dans des conditions simples (terrain déjà public, peu d'ouvrages à rénover), il est possible de créer une voie verte pour **environ 50 000 à 100 000 euros par kilomètre**, parfois moins. À l'inverse, les projets plus complexes ou fortement équipés peuvent atteindre ou dépasser les **120 000 euros par kilomètre**.

Ces données permettent de replacer le projet dans une **fourchette réaliste de coûts**, en s'appuyant sur des expériences concrètes menées dans d'autres territoires. Elles servent aussi de base pour réfléchir aux financements possibles à l'échelle locale, régionale ou européenne, et pour nourrir un dialogue constructif avec les acteurs publics concernés.

7.1 Coût estimé d'une voie verte et exemples comparables

En France, la création ou la reconversion de voies vertes varie fortement selon les contraintes du terrain, l'état de l'infrastructure existante, les aménagements nécessaires (signalétique, revêtement, ouvrages d'art), et les choix esthétiques ou paysagers.

D'après diverses études et projets réalisés dans plusieurs départements, le **coût moyen d'une voie verte en reconversion de voie ferrée** se situe généralement entre **50 000 € et 200 000 € par kilomètre**, hors aménagements spécifiques (passerelles, tunnels, protections environnementales).

Quelques exemples concrets :

Nom	Longueur	Coût total	Coût/km TTC	Particularités
Questembert-Mauron (56)	53 km	3,05 M€	57 500 €	Terrain public, peu d'ouvrages
Foix-Saint-Girons (09)	42 km	4 M€	92 238 €	Montagne, tunnels, ponts
Bernay-Broglie (27)	13 km	1,38 M€	106 131 €	Enrobé lisse, cofinancement FEDER
Évreux-Pont Authou (27)	43,5 km	4,63 M€	106 484 €	Plusieurs tronçons, tunnels
Gasny-Gisors (27)	28 km	2,8 M€	100 178 €	Revêtement écolo "Valorcol"
Le Ruban Vert (79)	9 km	137 576 €	15 286 €	Très économique, sol stabilisé
Parthenay-Bressuire (79)	30 km	1,3 M€	43 833 €	Sol sableux, peu d'équipements
Hostens-La Brède (33)	25 km	3 M€	120 000 €	Enrobé écologique, zone naturelle protégée
Roger Lapébie (33)	57 km	13M€	228 000 €	Sur une ancienne voie ferrée

À partir de ces données, et en tenant compte des caractéristiques locales (tunnel de Saint-Hippolyte, ponts, état du tracé), on peut estimer que la **reconversion de la ligne Voujeaucourt à Pont-de-Roide (environ 17 km réutilisables)** pourrait représenter un **investissement compris entre 2 et 4 millions d'euros**, selon le niveau de réhabilitation nécessaire. La **reconversion du tracé de Pont-de-Roide à Saint-Hippolyte (environ 10 km réutilisables)** pourrait représenter un **investissement compris entre 1,5 et 3 millions d'euros**. Le tunnel de Saint-Hippolyte sera le plus coûteux à réhabiliter et peut augmenter le coût total du projet.

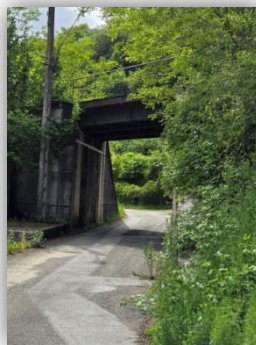
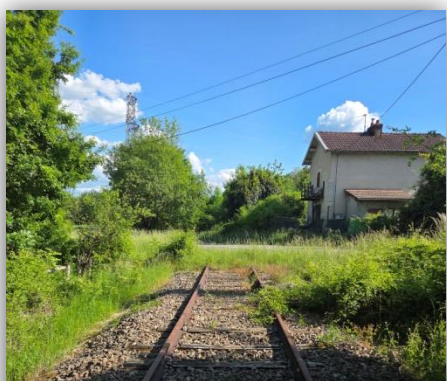


Ces estimations posent les bases d'un plan de financement réaliste, abordés dans les sections suivantes à travers les contributions possibles des collectivités, des aides européennes, et peut-être de mon auto-entreprise.

À noter qu'en cas de reconversion d'une emprise appartenant toujours à SNCF Réseau (ancien RFF), il est possible d'éviter l'acquisition du foncier. Une Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT) peut être accordée, permettant à une collectivité d'exploiter la voie sans en être propriétaire. Cette solution, courante et recommandée par le **Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)**, permet de réduire considérablement le coût du projet, en évitant les frais liés à l'achat du terrain.

Prise en compte des travaux structurants

Dans l'évaluation du coût global du projet, il convient de noter que deux points concentreront une part significative du budget : la remise en état du pont situé rue du Château Gaillard, l'un des derniers ouvrages non rénovés, et la traversée sécurisée de la D438, axe à fort trafic. Pour cette dernière, la solution la plus réaliste serait la création d'un petit tunnel cyclo-piétonnier à court terme. Ces travaux spécifiques doivent être considérés comme des investissements stratégiques, indispensables à la sécurité des usagers et à la continuité de l'itinéraire. À plus long terme, si un retour du train devait être envisagé, la configuration de la D438 serait revue pour permettre un passage sous la voie ferrée, comme cela a été réalisé pour l'autoroute A36.



7.2 Collectivités et aides publiques



Les collectivités territoriales constituent les partenaires centraux de ce projet de reconversion. À différents niveaux, elles peuvent intervenir à la fois comme porteuses techniques, structures de coordination et cofinanceurs. **Elles disposent des compétences en matière d'aménagement du territoire, de mobilité et d'environnement, leur permettant de soutenir activement ce type d'initiative.** Par ailleurs, **des dispositifs d'aide existent au niveau régional pour accompagner les projets de voies vertes et de mobilités douces, souvent inscrits dans les politiques territoriales en faveur de la transition écologique.**

Communes traversées

Les communes concernées (comme Voujeaucourt, Pont-de-Roide, Mathay, Saint-Hippolyte ou Villars-sous-Dampjoux) peuvent jouer un rôle important dans le **soutien politique et local**, l'entretien courant de la voie, la mise à disposition de terrains connexes (parkings, aires de repos), ou encore la concertation avec les habitants.

Intercommunalité (PMA – Pays de Montbéliard Agglomération)

PMA, compétente en matière de mobilités, pourrait porter le projet à l'échelle du territoire. Elle aurait la capacité d'en **piloter les études**, de **centraliser les financements** publics et de **soutenir la communication** autour de la voie verte. Son action est essentielle pour assurer **l'interconnexion avec le réseau cyclable existant**, déjà bien développé sur le reste de l'agglomération.

Département du Doubs et Région Bourgogne-Franche-Comté

Le Département et la Région peuvent contribuer via :

- Leurs **plans vélo** ou **schémas d'itinéraires cyclables**,
- Des **appels à projets** ou **dispositifs spécifiques** en faveur de la mobilité douce, du tourisme vert ou du patrimoine.

7.3 Un atout majeur : l'absence de coût foncier grâce à l'AOT

Un élément essentiel à souligner est que **le projet n'exige pas nécessairement l'achat des terrains** sur lesquels il se déploie. En effet, une grande partie de l'emprise ferroviaire appartient toujours à l'État, et peut être mise à disposition des collectivités via une **Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)**.

Cette **solution juridique, simple et éprouvée**, permet :

- D'**utiliser la plateforme ferroviaire sans acquisition**,
- De **réaliser tous les travaux nécessaires** à la création de la voie verte,
- Tout en **préservant la possibilité d'un retour au rail** en cas de besoin stratégique futur.

L'AOT constitue donc une **alternative économique au déclassement** et un **levier de faisabilité immédiate**. Elle réduit le budget global du projet, en concentrant les efforts financiers sur l'aménagement plutôt que sur le foncier. C'est **la solution la plus souvent proposée** par SNCF Réseau pour les projets similaires, comme l'indique le guide technique du **SETRA** sur l'utilisation du foncier ferroviaire.

7.4 D'autres financements publics nationaux sont possibles :

-**Agence de la transition écologique (ADEME)** : dans le cadre du Plan vélo ou des projets de revitalisation de friches.

-**Dotations d'équipement des territoires ruraux (DETR)** : pour les communes éligibles.

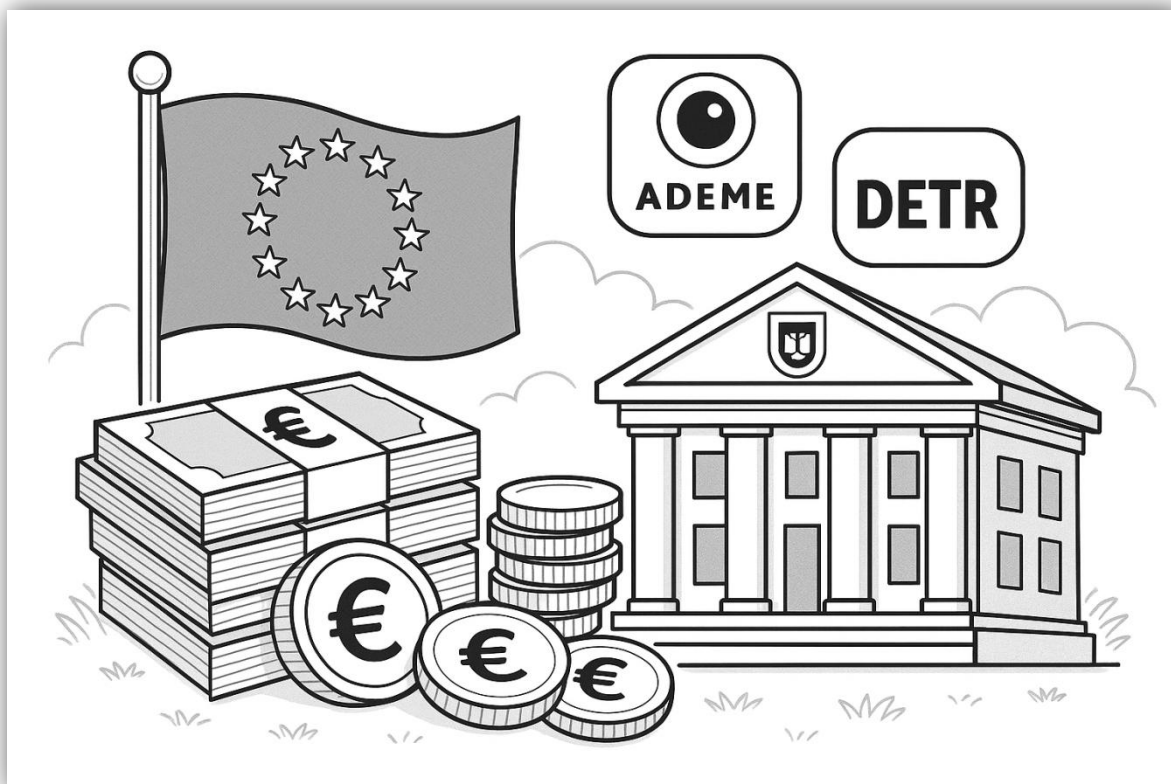
7.5 Subventions européennes

L'Union européenne finance de nombreux projets liés à la mobilité douce et à la valorisation du patrimoine via plusieurs dispositifs :

-**Fonds FEDER** (Fonds européen de développement régional) : pour des projets qui favorisent la transition écologique, le tourisme durable ou la cohésion territoriale.

-**LEADER** (programme de développement rural) : piloté localement par des GAL (Groupes d'Action Locale), il peut soutenir des projets intégrés en milieu rural.

-**Interreg** (cofinancement transfrontalier) : si le projet est articulé à une continuité vers la Suisse ou des coopérations avec le Sundgau, il pourrait entrer dans une démarche transfrontalière.
Ces subventions peuvent couvrir jusqu'à **40 à 60 % du montant éligible**, selon les critères d'attribution et les cofinancements déjà engagés.





LE PETIT ATELIER
DU MAKER

**Objets personnalisés,
boîtes sur-mesure,
sublimation, découpe et gravure
de bois, acrylique, carton, papier
impression 3D...**



www.petitatelierdumaker.fr



7.6 Contribution du Petit Atelier du Maker

En tant qu'auto-entrepreneur, **ma contribution au projet est avant tout portée par l'étude, la valorisation et la mobilisation locale** autour de cette initiative. Mon implication se traduit par :

-La **rédaction du présent dossier**, en m'appuyant sur des sources historiques, techniques et numériques.

-L'éventuelle **création d'objets de communication ou de produits dérivés** liés à la voie verte, en lien avec mon activité (gravure, fabrication artisanale, signalétique).

Si le projet entre en phase opérationnelle, mon entreprise pourrait également :

-Participer à la **création d'éléments décoratifs** (bornes, totems, signalétique).

-Contribuer à la **valorisation touristique et patrimoniale** du tracé (panneaux explicatifs, cartes, souvenirs, etc.).

Cette implication artisanale peut s'inscrire dans une logique de **coopération économique locale**, en lien avec les collectivités, les associations et les autres acteurs du territoire.



8. Impacts attendus et pérennisation du projet

8.1 Impact environnemental et écologique



La transformation de l'ancienne ligne ferroviaire en voie verte s'inscrit dans une logique de sobriété foncière et de transition écologique. En valorisant une emprise existante, ce projet évite la création d'infrastructures nouvelles sur des espaces naturels ou agricoles. Cela limite l'artificialisation des sols et préserve les paysages ruraux traversés par le tracé.

Sur le plan écologique, la voie verte contribue à réduire les émissions de gaz à effet de serre en encourageant les déplacements actifs (vélo, marche), en particulier pour les trajets courts entre villages et centres de service. En remplaçant certains déplacements motorisés, elle agit concrètement en faveur de la qualité de l'air et du climat local.

Le tracé de la voie longe plusieurs zones boisées, prairies et rives du Doubs. Une attention particulière sera portée à la conservation de la biodiversité existante : préservation des haies, talus, zones humides ; implantation d'espèces locales ; corridors écologiques. Une étude d'impact environnemental permettra de valider et ajuster ces mesures en fonction des spécificités écologiques locales.

8.2 Développement économique et attractivité du territoire



La création d'une voie verte offre un levier concret pour dynamiser le territoire traversé. Elle attire une fréquentation nouvelle (cyclotouristes, randonneurs, familles), générant des retombées économiques pour les communes concernées.

Les commerces locaux situés à proximité du tracé (cafés, restaurants, hébergements, artisans, services de location de vélos) pourraient bénéficier directement de cette nouvelle attractivité. Des créations d'activités nouvelles sont aussi possibles (buvettes, aires de repos, ateliers réparation, visites guidées).

De nombreux territoires ayant développé des voies vertes similaires constatent un renforcement de l'image de leur commune, une hausse de la fréquentation touristique et une augmentation de la durée moyenne des séjours.

La voie verte deviendrait ainsi un vecteur d'attractivité résidentielle et touristique pour le sud du Pays de Montbéliard, à ce jour encore en marge des grands flux du cyclotourisme national.



8.3 Bénéfices sociaux et qualité de vie

La voie verte a vocation à devenir un espace de vie partagé, accessible et sécurisé. Elle améliore la mobilité du quotidien pour les habitants, notamment les publics non motorisés (jeunes, seniors, personnes à mobilité réduite).

En favorisant la marche, le vélo et les usages récréatifs, elle contribue à la santé publique et au bien-être physique et mental. L'espace devient un support d'activité physique au quotidien, mais aussi un lieu de rencontres, de détente et de lien social.

L'aménagement de la voie verte inclura des infrastructures accessibles (revêtement lisse, pente régulière, zones de repos, aires de jeux ou d'observation) et des points d'information valorisant le patrimoine local.

Cet équipement public, gratuit et en libre accès, devient un outil d'égalité sociale, où chacun peut pratiquer une activité selon ses capacités et ses envies.

8.4 Suivi et évaluation de l'impact du projet

Un projet d'envergure comme celui-ci doit s'accompagner d'un dispositif de suivi et d'évaluation dans la durée. Plusieurs indicateurs seront mis en place pour mesurer l'efficacité et les effets du projet :

- Fréquentation de la voie verte (comptage automatique, enquêtes de terrain)
- Sondages de satisfaction auprès des usagers et des acteurs économiques
- Évolution du trafic automobile local

Impact environnemental sur les zones traversées (biodiversité, pollution, érosion)

Ce suivi permettra d'ajuster les aménagements si besoin, de cibler les zones d'entretien prioritaire, ou de planifier des extensions et services complémentaires.

8.5 Entretien et pérennisation de la voie verte

La durabilité du projet repose sur un entretien régulier, planifié et partagé entre les collectivités concernées. Dès la mise en service, un plan de maintenance devra être établi, incluant :

- L'entretien du revêtement (réparations, drainage, nettoyages)
- La gestion de la végétation (débourssaillage, élagage, fauchage)
- Le contrôle et remplacement des équipements (bancs, panneaux, poubelles)

Des partenariats pourront être envisagés avec les communes, les associations locales, voire des entreprises pour des actions ponctuelles (parrainage, entretien partagé, animation)

La pérennité repose également sur l'appropriation citoyenne du lieu : en incitant les usagers à respecter, signaler et participer à la vie de la voie verte, celle-ci devient un véritable bien commun, durablement utile et reconnu.



9. Cadre administratif et réglementaire du projet

La mise en œuvre d'une voie verte sur une ancienne emprise ferroviaire implique plusieurs étapes administratives et juridiques, qu'il convient d'anticiper dès la phase de conception.

9.1 Étude de faisabilité technique et juridique



Avant tout aménagement, il est nécessaire de :

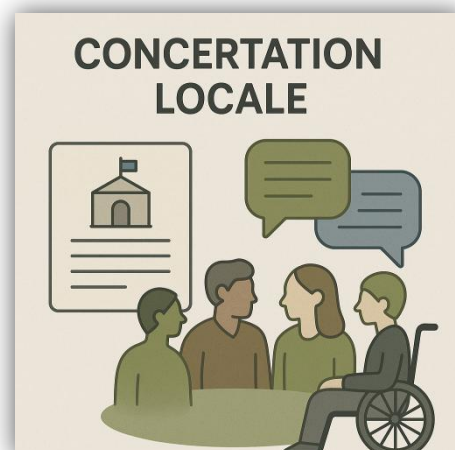
- Vérifier le statut juridique de l'emprise (appartenance à SNCF Réseau, terrain communal, etc.)
- Identifier les servitudes éventuelles et les usages partagés existants (agricoles, techniques)
- Étudier la faisabilité d'une **Autorisation d'Occupation Temporaire (AOT)** en cas d'emprise ferroviaire toujours propriété de l'État ou de SNCF Réseau

9.2 Concertation locale

Le projet devra faire l'objet d'une phase de dialogue avec :

- Les conseils municipaux des communes traversées
- Les habitants et riverains concernés
- Les usagers potentiels et associations locales (cyclistes, piétons, PMR...)

Cette concertation permet de construire un projet partagé, d'identifier les attentes du territoire, et de prévenir d'éventuelles oppositions.



9.3 Études réglementaires et environnementales



Selon les secteurs traversés (zones humides, sites classés, proximité de rivières ou forêts), des études pourront être exigées :

- Étude d'impact environnemental
- Évaluation d'incidence Natura 2000
- Étude loi sur l'eau si franchissement de zones sensibles
- Diagnostic des ouvrages d'art (ponts, tunnels)



9.4 Autorisations et procédures administratives



En fonction du statut foncier et des collectivités compétentes, les démarches suivantes peuvent être nécessaires :

- Délibérations communales pour l'engagement du projet
- Demande d'AOT auprès de SNCF Réseau ou de l'État
- Éventuelle Déclaration de projet ou Déclaration d'Utilité Publique (DUP) si acquisition foncière nécessaire

9.5 Passation des marchés publics

Une fois les études finalisées, les travaux devront faire l'objet d'appels d'offres publics, conformément au **Code de la commande publique**. Les phases de consultation incluent :

- Rédaction des cahiers des charges techniques
- Publication des appels d'offres
- Sélection des entreprises selon les critères de capacité, prix et délais



Ce processus garantit la transparence, la qualité des prestations, et le respect des règles administratives.

L'anticipation et la maîtrise de ces étapes sont essentielles pour assurer la réussite globale du projet et éviter les blocages administratifs ou juridiques en cours de route.

9.6 Conclusion

Parmi les points sensibles du tracé, **deux ouvrages majeurs devront faire l'objet d'un traitement prioritaire** dans les démarches administratives :

- **la création d'un tunnel piéton et cycliste sous la D438**, seule solution pour **garantir une traversée sécurisée et continue sans interrompre le trafic routier**,
- et le **diagnostic structurel du pont ferroviaire de la rue du Château Gaillard**, qui reste à ce jour le **seul ouvrage à ne pas avoir été renforcé malgré un passage régulier en dessous**.

Ces deux cas illustrent l'importance d'un pilotage rigoureux des études et des autorisations dès les premières phases du projet. Ils montrent également que la reconversion en voie verte, en plus d'être plus souple que la réactivation ferroviaire, permet de répondre aux contraintes du terrain de manière réaliste, ciblée et proportionnée aux usages à venir.



10. FAQ – Réponses aux objections fréquentes

Chaque projet de transformation suscite des interrogations. Voici quelques-unes des remarques les plus fréquemment formulées autour de la reconversion de l'ancienne voie ferrée en voie verte, accompagnées d'éléments de réponse objectifs.

"Cela va coûter trop cher à la collectivité."

Réponse:

Le coût dépend fortement de l'état initial de l'emprise ferroviaire. Dans le cas présent, la plateforme existe déjà, ce qui réduit les travaux de terrassement. De nombreuses études montrent que les voies vertes font partie des investissements publics les plus rentables: elles améliorent la santé, réduisent les accidents, encouragent la mobilité douce, et renforcent l'attractivité touristique et résidentielle. À long terme, les bénéfices dépassent largement les coûts. On peut compter environ 6 M€ pour l'ensemble des travaux des 27 km de voies ferrées allant de Voujeaucourt à Saint-Hippolyte.

"Il n'y a personne sur ces voies vertes."

Réponse :

C'est une remarque fréquente... souvent émise depuis la voiture. Mais il y a là une contradiction de fond: les cyclistes sont jugés dangereux ou gênants sur la route, on leur demande de "circuler ailleurs", mais lorsqu'un aménagement sécurisé est proposé en dehors de la route, on en conteste aussi l'utilité. Que faire?

La vérité, c'est qu'une infrastructure cyclable ne peut fonctionner que si elle est sûre, continue et visible. Dès qu'une voie verte est bien conçue, sa fréquentation augmente rapidement, surtout par les publics vulnérables: familles, enfants, personnes âgées, non-motorisés.

Et même si l'usage n'est pas massif dès le départ, faut-il attendre qu'un accident survienne pour agir? Comme les trottoirs pour les piétons, les voies vertes sont une garantie de tranquillité et de sécurité, pour tous.

"La voie ferrée appartient à l'armée / SNCF / État, donc c'est impossible."

Réponse:

La reconversion de voies ferrées désaffectées se fait souvent avec l'accord des propriétaires publics. Des dispositifs existent pour permettre une mise à disposition temporaire ou un transfert de gestion vers les collectivités. Des conventions de ce type ont déjà été signées dans plusieurs territoires, notamment en Bourgogne-Franche-Comté. L'intérêt général et la sécurité des usagers peuvent justifier une réutilisation encadrée.



"Et si un jour le train revient ?"

Réponse:

La reconversion en voie verte n'est pas irréversible. Si un projet ferroviaire venait à se concrétiser dans plusieurs décennies, il resterait possible de le réinstaller. En attendant, laisser l'infrastructure à l'abandon est une perte d'opportunité. La voie verte donne une seconde vie utile à un tracé existant, tout en préservant son potentiel linéaire pour le futur.

"Il va y avoir du bruit, des squatteurs, de l'insécurité..."

Réponse:

Les retours d'expérience montrent que les voies vertes bien conçues et entretenues n'entraînent pas plus de nuisances que n'importe quel parc public. Le passage régulier de cyclistes, de joggeurs et de promeneurs crée une présence dissuasive. Quant au bruit, il est minimal comparé à une voie de circulation motorisée. Une voie verte, c'est au contraire un espace apaisé, partagé et ouvert à tous.

"La voie ferrée est trop éloignée des centres-villes traversés."

Réponse:

C'est une remarque fréquente, mais elle ne tient pas compte de la réalité du terrain. La voie ferrée traverse chaque commune à proximité immédiate, et plusieurs routes ou chemins permettent de rejoindre facilement le centre-ville si besoin. Mais faut-il obliger le cycliste à passer par le centre à tout prix ?

Si son trajet ne l'y mène pas, il est préférable qu'il bénéficie d'un itinéraire apaisé, sans feux, sans voitures et sans risques. D'autant plus que dans des villes comme Pont-de-Roide-Vermondans ou Mathay, la place du vélo reste limitée, avec de nombreux points dangereux identifiés dans ce dossier

Enfin, la voie ferrée offre un tracé agréable, ombragé, souvent en sous-bois, bien plus adapté aux chaleurs estivales que les zones urbaines asphaltées. Ce confort climatique est un atout majeur pour favoriser une pratique quotidienne du vélo, notamment en été.

"Et si le train revient, il faudra tout démonter. Ce sera une perte d'argent pour la collectivité."

Réponse:

Le retour du train n'est pas prévu à court ou moyen terme. Il s'agit d'un scénario hypothétique, souvent évoqué sans calendrier ni projet concret. Or, d'ici là, les infrastructures auront largement rempli leur rôle. En moyenne, une voie verte a une durée de vie de 15 à 25 ans selon l'entretien. On aurait donc le temps de les renouveler... deux fois.

De plus, la reconversion permet de préparer le terrain : dégagement de la végétation, retrait des poutres en bois abîmées, dépose des rails usés. Ce sont des étapes indispensables, même dans la perspective d'un retour ferroviaire

Enfin, les équipements (mobilier, signalétique, revêtement) sont réutilisables dans d'autres communes ou sur d'autres tronçons, répartis de manière équitable. Rien ne se perd : la collectivité gagne aujourd'hui en mobilité douce, et demain en préparation du tracé si besoin. En attendant, laisser pourrir l'infrastructure sans usage est une perte bien plus certaine.

"C'est une mode. Dans 5 ans, il n'y aura plus de vélos."

Réponse:

La pratique du vélo ne cesse de croître depuis 10 ans. Les politiques publiques, le prix du carburant, la recherche de modes de vie plus durables et l'essor du vélo électrique montrent que cette tendance est durable. Les infrastructures actuelles ne répondent plus aux besoins : la voie verte anticipe les usages de demain.

"Les riverains vont être dérangés."

Réponse:

Les nuisances sont très limitées : pas de moteur, pas de bruit, pas de pollution. À l'inverse, une voie verte augmente souvent la valeur du foncier et le cadre de vie. Les retours d'expérience dans d'autres communes montrent que les craintes initiales s'estompent très vite une fois la voie ouverte.

"On ferait mieux de refaire les routes que de faire une piste pour les vélos."

Réponse:

C'est un faux dilemme. La sécurité des usagers doux mérite un investissement à part entière. D'autant plus que beaucoup de routes ont déjà été refaites... sans intégrer de vraies pistes cyclables, comme à Bourguignon ou Pont-de-Roide. La voie verte est une solution concrète, sécurisée, et immédiatement praticable pour les usagers.

« Pourquoi ne pas faire simplement une bande cyclable sur la route ? »

Réponse:

Les bandes cyclables sont souvent discontinues, peu sécurisées et très exposées au trafic motorisé. Elles ne protègent pas réellement les cyclistes, en particulier les enfants ou les personnes âgées. Une voie verte, en revanche, est entièrement séparée de la route, accessible à tous, apaisée, et permet une pratique quotidienne sans stress ni danger.

« Les agriculteurs vont être gênés par cette voie. »

Réponse:

Le projet prend en compte les usages agricoles existants. Des passages agricoles peuvent être aménagés à des endroits spécifiques, comme cela se fait dans de nombreuses voies vertes rurales. L'objectif n'est pas d'empêcher les exploitants de travailler, mais de concilier les usages avec un partage intelligent de l'espace.

« Ce n'est pas la priorité du moment. Il y a d'autres urgences. »

Réponse:

C'est justement en temps de transitions qu'il faut anticiper les solutions durables. Ce projet n'est pas un luxe : il répond à des enjeux de santé publique, de sécurité, de mobilité, d'attractivité et d'environnement. Il est parfaitement complémentaire d'autres politiques publiques, et ne les empêche en rien.

« C'est une belle idée, mais ça ne concernera que les sportifs. »

Réponse:

Faux. Une voie verte bien conçue est utilisée par tous types de publics : familles, enfants, seniors, promeneurs, personnes à mobilité réduite, travailleurs à vélo... Ce n'est pas un terrain d'entraînement, mais un **espace de mobilité et de vie quotidienne**, comme un trottoir ou une rue piétonne.

« Cela va couper des accès ou des chemins utilisés. »

Réponse:

Au contraire, la voie verte peut améliorer les liaisons entre quartiers, villages, centres-villes et espaces naturels. Là où elle croise des chemins existants, des aménagements simples (passages à niveau, continuités) permettent de maintenir ou même de **faciliter** les accès.

Remerciements

Ce dossier a été réalisé de manière entièrement autonome, avec passion, rigueur et un engagement constant depuis plusieurs années. Pourtant, ce travail ne serait pas complet sans les nombreux soutiens et encouragements reçus au fil du temps.

Je tiens à remercier chaleureusement les **2484 signataires** de la pétition lancée en 2018, qui ont exprimé leur attachement à ce projet et leur volonté de voir émerger des aménagements cyclables sécurisés sur notre territoire.

-Un grand merci aux nombreux **lecteurs et abonnés de la page Facebook “Transformons nos voies ferrées abandonnées en voies vertes”**, qui suivent régulièrement l’actualité du projet, partagent leurs idées, leurs souvenirs ou simplement un mot d’encouragement.

-Je remercie les **communes de Pont-de-Roide, Bourguignon, Mathay et Voujeaucourt** pour leur écoute et leur accueil lors de nos échanges sur ce projet structurant pour leur territoire en 2019.

-Merci à l’**association Vélocité Montbéliard**, ainsi qu’au **club Avenir Cycliste Rudipontain** pour leur intérêt exprimé en faveur d’une voie sécurisée et de l’entretien accordé en 2018.

-Ma gratitude va également à **M. Julien Sonnet**, responsable des transports à PMA, pour l’entretien accordé autour des perspectives de mobilité douce à l’échelle de l’agglomération en 2018.

-Je remercie aussi **M. Daniel Maillot**, passionné de patrimoine ferroviaire, pour ses précieuses connaissances sur l’histoire de la ligne n°123 et de la gare de Pont-de-Roide.

-Merci à **Géoportail**, pour l’accès libre aux cartes anciennes et actuelles, qui ont permis de documenter et d’illustrer ce projet avec précision.

-Enfin, je tiens à remercier l’**intelligence artificielle** pour son aide dans la reconstitution visuelle de sites aujourd’hui inaccessibles, et dans l’accompagnement rédactionnel et graphique de ce dossier.

-À tous les **lecteurs, soutiens discrets, curieux ou engagés**, je vous remercie d’avoir pris le temps de lire ce travail de longue haleine. Il m’a demandé énormément de temps, de recherches et d’efforts, mais je suis convaincu qu’il est nécessaire et qu’il peut contribuer à un projet utile, durable et partagé.

11- ANNEXE

Annexe A- Pourquoi créer une voie verte ?

Réflexion d'un usager concerné

1. Introduction – Pourquoi je ne suis pas un cycliste régulier



« Je ne suis pas un cycliste régulier, et ce n'est pas par manque d'envie. »

Me rendre à mon travail à vélo serait bénéfique à bien des niveaux : pour ma santé, pour mon budget, et pour l'environnement. Mais la réalité de la route m'en dissuade chaque jour.

Partager la chaussée avec les voitures est devenu un exercice d'équilibriste. À tout moment, un dépassement mal effectué, un automobiliste distrait, ou un refus de priorité peut me mettre en danger.

J'ai peur. Peur de me faire renverser en me rendant simplement au travail. Peur de perdre la vie pour avoir voulu emprunter un mode de transport plus respectueux.

Cette peur n'est pas irrationnelle. Elle est nourrie par des expériences vécues, par l'absence d'infrastructures sûres, et par une cohabitation souvent conflictuelle entre cyclistes et automobilistes.

C'est cette réalité que je souhaite partager ici, pour illustrer pourquoi **le développement d'aménagements comme les voies vertes est non seulement utile, mais vital.**

2. Le paradoxe du cycliste seul

En tant que cycliste isolé, j'ai découvert une réalité contre-intuitive : **plus on se tient sagement au bord de la route, plus on est ignoré.**

Quand je roule collé au fossé, les voitures me doublent souvent à toute vitesse, sans ralentir, sans clignotant, sans respecter la distance de sécurité. On me frôle comme s'il n'y avait aucun danger.

Pourtant, un simple écart pour éviter un nid-de-poule ou un gravier, et c'est l'accident assuré.

À l'inverse, quand je me place **à un mètre du bord**, les réactions changent : les voitures me voient mieux, ralentissent davantage, attendent pour doubler, et prennent (enfin) leurs distances. Ce n'est pas de la provocation, c'est une stratégie de survie.

Ce paradoxe illustre un problème profond : **la route est pensée pour les voitures**, pas pour les cyclistes. Tant qu'un cycliste reste "à sa place", il est transparent. Il faut "gêner" pour être vu, et ça, c'est à la fois triste et révélateur.

3. Les cyclistes en groupe : plus visibles, donc mieux protégés ?

Quand on voit un groupe de cyclistes rouler « en tas », occupant parfois toute la voie, on a vite tendance à les juger : ils gênent, ralentissent la circulation, agacent les automobilistes.

Pourtant, depuis que je me suis essayé au vélo pour aller au travail, j'ai compris **pourquoi ils roulent ainsi**. Lorsqu'un cycliste est isolé et se colle au bord droit de la route, les voitures le frôlent sans ralentir, sans clignotant, sans respecter la distance de sécurité. C'est comme si l'espace qu'on leur laisse devenait une invitation à doubler dangereusement.

À l'inverse, quand les cyclistes prennent plus de place sur la voie, les automobilistes **ralentissent, attendent pour doubler, et laissent davantage de marge**. Le groupe impose une présence visible, qui oblige à la prudence.

Je ne défends pas les comportements abusifs ni les pelotons qui ignorent les règles, mais je comprends maintenant ce qui les pousse à occuper la voie. **C'est parfois le seul moyen d'imposer le respect des distances de sécurité.**

Et franchement, qu'est-ce qui est le plus dangereux : un groupe de cyclistes bien visibles qui ralentissent la circulation quelques secondes, ou une voiture qui dépasse un cycliste isolé à 60 km/h de plus que lui sans s'écarter ?

4. Sur voie verte aussi, le partage n'est pas simple

Le problème du partage de l'espace ne se limite pas à la route. Même sur les voies vertes, censées être apaisées et sécurisées, **la cohabitation n'est pas toujours fluide**.



En tant que cycliste, il m'arrive souvent de devoir slalomer entre des piétons qui marchent côte à côte sur toute la largeur de la voie. Pourtant, ils ne sont pas en tort : eux aussi ont le droit d'être là. Mais **ce comportement bloque la circulation**, et lorsqu'on signale sa présence avec une sonnette, c'est souvent mal perçu. On nous reproche notre vitesse, notre présence, notre "agressivité", alors qu'on cherche simplement à éviter un accident.

Ce type de situation est révélateur : **le vrai problème ne vient pas du mode de déplacement, mais de l'absence de séparation claire entre les usages**. Ce qui vaut sur une route vaut aussi sur une voie verte : quand chacun n'a pas son espace, c'est la confusion, le stress... et parfois le conflit.

La solution n'est pas d'interdire les uns ou les autres, mais de **penser les aménagements pour une cohabitation sereine**. Une voie dédiée aux piétons, une aux cyclistes et autres engins légers, et une pour les véhicules motorisés — voilà une vraie logique de sécurité et de respect.

5. Une proposition simple : une voie pour chaque usage

Sur certaines routes, on trouve **deux trottoirs** bien aménagés, parfois très peu utilisés... mais **aucune voie cyclable**. Résultat : les piétons ont de l'espace, les voitures ont toute la chaussée, et les cyclistes, eux, n'ont **pas leur place**.



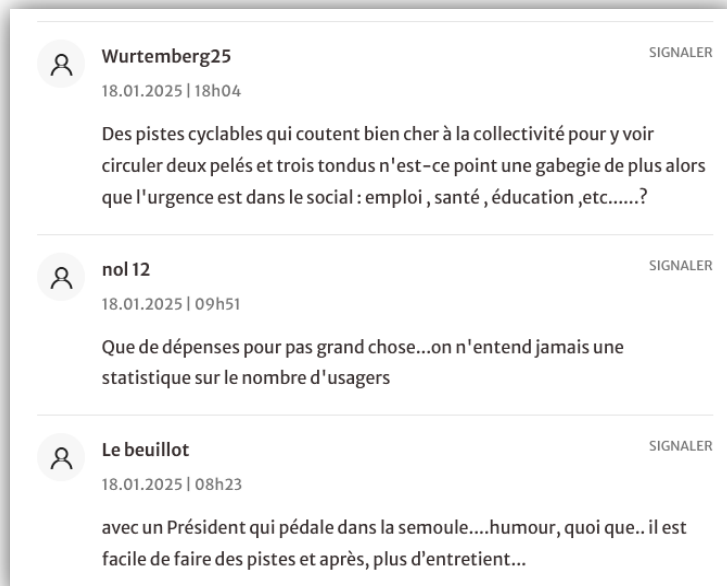
Il est temps de revoir notre logique d'aménagement. **Une voie, un usage:**

- ✓ Un trottoir pour les piétons
- ✓ Une piste cyclable (ou voie verte) pour les cyclistes et trottinettes
- ✓ Une chaussée pour les véhicules motorisés

Ce n'est pas une question de confort, c'est une **question de sécurité, de respect et de bon sens**. Ce modèle existe déjà dans de nombreuses villes et pays – pourquoi pas ici ?

La voie cyclable ou la voie verte ne doit pas être un luxe ou une option, mais **une composante essentielle du réseau routier moderne**, au même titre qu'une bande blanche ou un feu tricolore.

6. En conclusion – Répondre aux critiques : « Ça coûte trop cher »



J'ai regardé certaines critiques à propos des voies vertes, venant parfois de riverains ou d'élus, qui les trouvent trop coûteuses par rapport à leur usage. C'est un point de vue que je peux comprendre à court terme, surtout dans un contexte de budgets limités.

Mais ces critiques oublient souvent **ce que coûte l'inaction** :

- Des accidents évitables, impliquant piétons ou cyclistes
- Une dépendance toujours plus grande à la voiture, avec ses conséquences économiques, écologiques et sociales
- Des personnes comme moi, découragées d'adopter un mode de transport plus sain, plus simple et plus respectueux de l'environnement, faute de sécurité

À mes yeux, une voie verte **n'est pas une dépense**, c'est un investissement :

- ✓ Pour la sécurité de tous
- ✓ Pour le climat
- ✓ Pour la liberté de déplacement, notamment des enfants, des familles, des personnes âgées ou à mobilité réduite.

Et surtout, c'est une **réponse concrète à une vraie demande** :

Pouvoir se déplacer autrement, en toute sécurité.

Annexe B- Méthodologie de relevé et analyse technique

Cette annexe présente la démarche adoptée pour analyser le tracé de l'ancienne ligne ferroviaire n°123, entre Voujeaucourt et Saint-Hippolyte. En raison de l'enfrichement avancé de certaines portions de la voie, il n'a pas été possible de parcourir physiquement l'ensemble du linéaire. Un travail de cartographie assistée par outils numériques a donc été mis en œuvre pour reconstituer les distances, repérer les ouvrages et estimer la faisabilité d'une reconversion en voie verte.

1. Accès limité sur le terrain

Plusieurs portions de l'ancienne ligne sont aujourd'hui totalement inaccessibles sans matériel de débroussaillage ou moyens professionnels :

- Talus recouverts de ronces et de jeunes arbres
- Ouvrages d'art invisibles ou dangereux à approcher
- Plateforme ferroviaire parfois effacée ou intégrée à des propriétés privées (notamment au-delà de Pont-de-Roide)

Par souci de sécurité et de respect des propriétés, aucune tentative de franchissement forcé n'a été entreprise.

2. Outils utilisés pour l'analyse

L'étude du tracé s'est appuyée principalement sur les ressources suivantes :

- **Géoportail** (<https://www.geoportail.gouv.fr/>) :
 - Cartes IGN au 1:25 000
 - Orthophotos satellites à haute définition
 - Outil de mesure de distance
 - Repérage des reliefs et emprises visibles
- **Profils altimétriques** :
 - Extraits de Géoportail ou d'outils GPS pour anticiper les pentes
 - Permettent de comparer les options de tracé dans les zones à fort dénivelé

3. Méthodologie de mesure

Les distances entre les points clés (ponts, croisements, extrémités de tronçons) ont été mesurées **en projection horizontale**, c'est-à-dire sans prendre en compte les variations de dénivelé. Cette méthode est adaptée à une analyse cartographique, mais peut induire de **légères différences avec la réalité physique du terrain**, notamment dans les zones de pente (ex. : entre Voujeaucourt et Mathay).

Chaque tronçon a été étudié par segments successifs :

- Identification des anciens ouvrages visibles sur les cartes ou photos satellites
- Estimation de la distance cumulative
- Croisement avec les tracés historiques (référentiels SNCF et anciens plans)

4. Choix du point de départ du tracé

Le choix du point de départ du tracé varie en fonction de l'objectif de l'analyse menée.

Lorsqu'il s'agit, par exemple, d'observer les courbes de niveau en amont de la montée après Mathay, le tracé est étudié à partir de **Pont-de-Roide**, afin de mieux visualiser l'évolution du relief sur ce segment. À l'inverse, pour comparer les pentes et les altitudes entre **Mathay et Voujeaucourt** (les 3 tracés), l'analyse débute à **Voujeaucourt**, ce qui permet une lecture plus fine de cette portion spécifique.

Dans la majorité des cas, le tracé suit un déroulé logique allant de **Voujeaucourt à Saint-Hippolyte**, sauf mention contraire précisée dans le dossier.

Ce choix méthodologique s'aligne avec une logique de terrain, à l'image du train qui quittait la ligne Dole – Belfort pour rejoindre Pont-de-Roide, ou du cyclotouriste qui bifurque pour découvrir notre territoire. Il permet également une meilleure intégration aux itinéraires cyclables existants, en particulier la **Véloroute 6**, accessible à proximité immédiate.

5. Limites et interprétation des données



L'analyse s'est heurtée à une contrainte majeure : la **végétation dense** qui recouvre aujourd'hui une grande partie de l'ancienne emprise ferroviaire. En l'absence d'entretien ou de passage régulier, de nombreuses portions sont **difficilement accessibles**, voire **totalement impraticables sans débroussaillage préalable**. Cette situation a limité les possibilités d'observations directes sur le terrain.

Certaines structures ou ouvrages ont donc été identifiés **par déduction topographique**, en s'appuyant sur des éléments indirects : altimétrie, courbes de niveau, ruptures de pente ou alignements visibles depuis les vues aériennes.

Les distances mentionnées dans le dossier sont à **considérer comme indicatives**, avec une **marge d'incertitude raisonnable**, pouvant aller jusqu'à quelques centaines de mètres par kilomètre sur certaines portions.

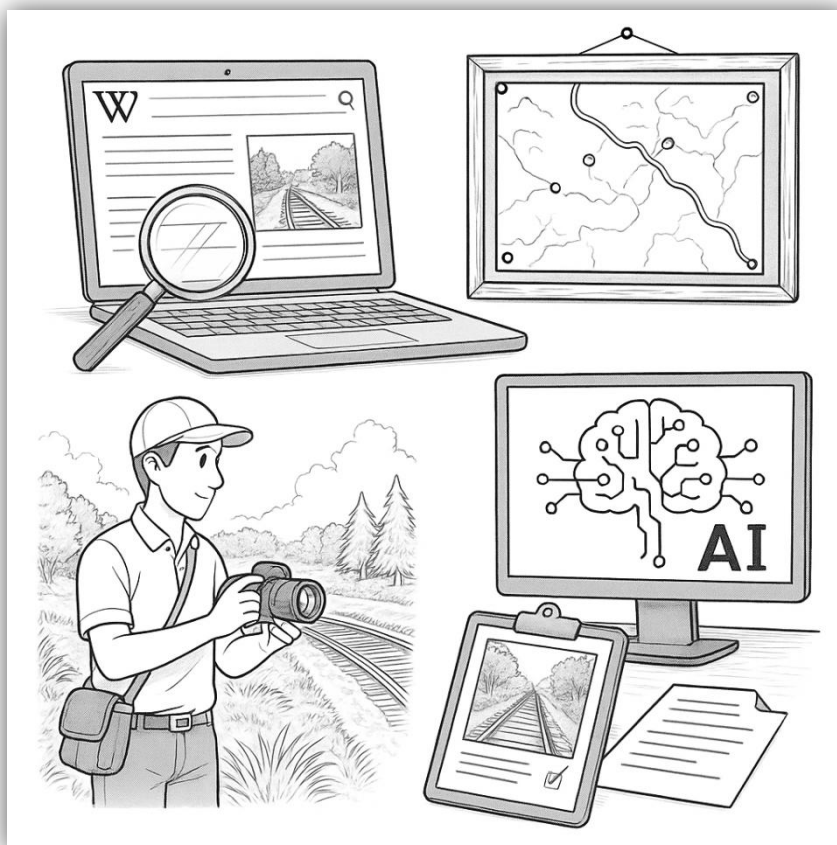
Enfin, le **relief réel** (talus, remblais, creux) n'apparaît pas toujours clairement sur les images satellites ou orthophotos. Il a parfois été **approximé à partir de coupes de terrain** et d'analyses altimétriques, en croisant plusieurs sources pour affiner l'interprétation.



6. Autres sources et outils mobilisés

Outre les outils cartographiques et altimétriques, la rédaction de ce dossier s'est appuyée sur un ensemble complémentaire de ressources permettant d'enrichir l'analyse et la représentation visuelle :

- **Recherches en ligne** : des sites comme *Wikipédia* ou *www.petittraindedany.fr*, réalisé par Daniel MAILLOT, ont permis de reconstituer l'histoire de la ligne n°123. L'auteur de ce dernier site est particulièrement remercié pour la qualité et la précision des informations mises à disposition.
- **Recueil d'informations locales** : des échanges ont été menés auprès de **mairies**, d'**offices de tourisme** et de services administratifs locaux afin de mieux comprendre les enjeux actuels autour du tracé, ainsi que les contraintes et attentes territoriales.
- **Travail de terrain** : chaque tronçon a été parcouru dans la mesure du possible, avec une prise de **photographies actualisées**, une **observation directe des ouvrages**, des **points de franchissement** et des **problématiques routières** rencontrées par les usagers.
- **Outils d'intelligence artificielle** : ces outils ont été utilisés à des fins de **valorisation visuelle et pédagogique**. Ils ont permis :
 - ✓ D'**améliorer la qualité** de certaines photographies anciennes ou floues;
 - ✓ De **reconstruire visuellement** les rails et les infrastructures disparues pour mieux restituer l'état de la voie en période de fonctionnement ;
 - ✓ De **créer des illustrations explicatives**, utiles à la compréhension de situations qui ne peuvent être photographiées (ex. : aménagements cyclables inexistants ou dangers spécifiques liés à la voirie actuelle).

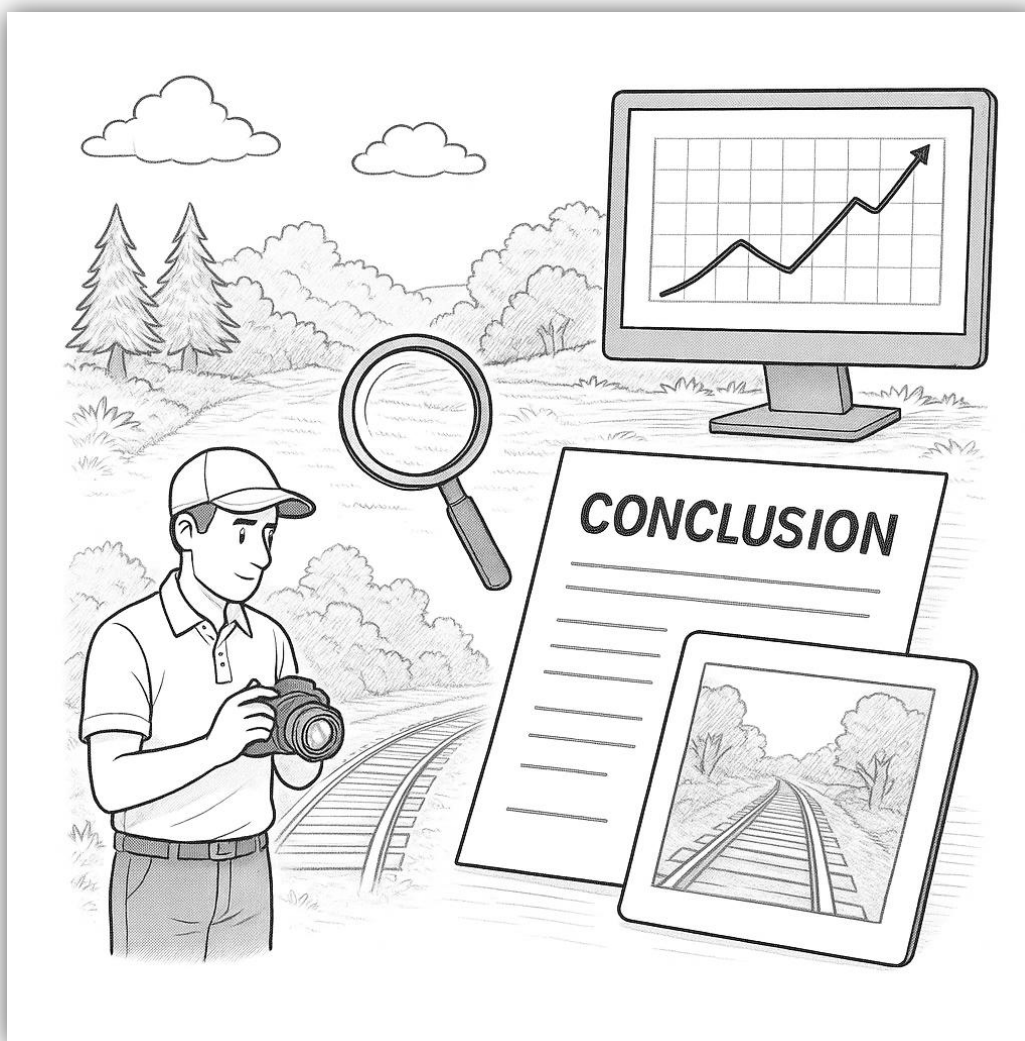


7. Conclusion

Ce travail d'analyse repose sur une méthodologie hybride, combinant observations de terrain, outils cartographiques de précision, documentation historique, et technologies numériques récentes. Malgré les contraintes d'accès à certaines portions du tracé, la superposition des sources – visuelles, historiques, techniques et locales – a permis de reconstituer de manière fiable la structure de l'ancienne ligne n°123 entre Voujeaucourt et Saint-Hippolyte.

L'utilisation de l'intelligence artificielle et de ressources en ligne spécialisées a offert un appui précieux pour redonner vie aux éléments disparus, améliorer la lisibilité des photographies, et illustrer des situations complexes ou disparues. De même, les échanges avec les acteurs du territoire ont apporté un éclairage complémentaire sur les enjeux actuels.

Ce travail constitue donc une base solide pour la réflexion autour d'un projet de voie verte. Il permet d'identifier les opportunités, les obstacles et les investissements à anticiper. Bien entendu, une expertise plus poussée, conduite par des professionnels de l'ingénierie ou des collectivités compétentes, serait nécessaire pour valider chaque point technique et dimensionner précisément les aménagements. Toutefois, cette démarche citoyenne prouve d'ores et déjà la faisabilité d'une reconversion et en pose les fondations concrètes.



Annexe C – Les véloroutes européennes et la Véloroute 6 dans le Pays de Montbéliard

1. Le réseau EuroVelo : un maillage cyclable à l'échelle du continent

Le réseau **EuroVelo** est un projet coordonné par la **Fédération Européenne des Cyclistes (ECF)**, visant à développer un réseau cohérent de **17 véloroutes longue distance** à travers **38 pays d'Europe**. Ces itinéraires permettent de **voyager à vélo en toute sécurité**, en reliant les grandes capitales, les sites naturels majeurs, les fleuves, les littoraux, et les régions touristiques.

- **Longueur totale prévue** : plus de 90 000 km
- **Kilomètres réalisés (en 2024)** : environ 60 000 km
- **Objectifs** : mobilité durable, tourisme doux, sécurité, lien transfrontalier
- **Site officiel** : <https://en.eurovelo.com/>

2. L'EuroVelo 6 : de l'Atlantique à la Mer Noire



Parmi les itinéraires les plus emblématiques figure la **Véloroute 6**, aussi appelée "**La route des fleuves**". Elle suit le cours de trois grands fleuves européens : la **Loire**, le **Rhin** et le **Danube**.

- **Départ** : Saint-Brevin-les-Pins (embouchure de la Loire)
- **Arrivée** : Constanța (Roumanie, Mer Noire)
- **Pays traversés** : France, Suisse, Allemagne, Autriche, Slovaquie, Hongrie, Croatie, Serbie, Bulgarie, Roumanie
- **Longueur totale** : environ 4 450 km



3. Zoom local : la Véloroute 6 dans le Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

La Véloroute 6 est un **atout majeur pour la région** de PMA. Elle traverse le territoire d'ouest en est, **suivant la vallée du Doubs**. Cette véloroute constitue une **colonne vertébrale cyclable** connectant plusieurs communes, infrastructures touristiques et itinéraires secondaires.

➤ Tronçon PMA (env. 30 km)

- **Entrée par l'ouest** : Longe le canal du Rhône au Rhin depuis **L'Isle-sur-le-Doubs**
- **Traverse** : Colombier-Fontaine, Beutal, Écot, Montbéliard, Audincourt, Valentigney, Voujeaucourt
- **Sortie vers l'est** : Continue en direction de **Pont-de-Roide**, puis longe le Doubs jusqu'à la frontière suisse

➤ Avantages locaux

Infrastructures sécurisées déjà partiellement réalisées :

- Connexion directe aux gares SNCF (Montbéliard, Audincourt)
- Accès facilité aux zones d'activités, écoles, zones résidentielles
- Nombreux points d'intérêt : Château des ducs de Wurtemberg, Musée de l'Aventure Peugeot, Doubs sauvage, haltes fluviales

➤ Limites et enjeux à améliorer

- Discontinuités ponctuelles ou tronçons partagés avec les voitures (notamment à Voujeaucourt et Valentigney)
- Signalétique parfois absente ou confuse
- Difficulté de connexion avec certains axes secondaires
- Absence de connexion entre le nord et le sud de l'agglomération

4. Vers un réseau local renforcé

L'intégration de **l'ancienne voie ferrée Voujeaucourt–Saint-Hippolyte** à la continuité de l'EV6 offrirait :

- Une **alternative sûre** en complément du tracé actuel
- Un **nouvel itinéraire paysager**, valorisant le patrimoine naturel et historique
- Une **meilleure irrigation cyclable** du sud du territoire PMA, actuellement sous-équipé

Annexe D – Quiz sur la voie ferrée et la mobilité douce

Histoire

Q1. En quelle année a été inaugurée la ligne ferroviaire Voujeaucourt – Saint-Hippolyte ?

- A) 1886
- B) 1883
- C) 1890
- D) 1901

Q2. Quel plan a permis l'intégration de cette ligne dans le réseau national ?

- A) Plan Chaban-Delmas
- B) Plan Freycinet
- C) Plan De Gaulle
- D) Plan Clément-Bayard

Géographie

Q3. Quelle agglomération est principalement concernée par le projet de voie verte de la ligne n°123 ?

- A) Grand Besançon Métropole
- B) Belfort Agglomération
- C) Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)
- D) Sud Alsace Largue

Q4. Quel obstacle naturel est franchi par un pont en pierre à trois arches sur l'ancienne ligne ?

- A) Le Rhin
- B) Le Doubs
- C) Le Dessoubre
- D) L'Allaine

Culture locale

Q5. Quelle grande entreprise était implantée au bord du Doubs, à Pont-de-Roide ?

- A) Schneider Electric
- B) Peugeot & Cie
- C) Lafarge
- D) SNCF Réseau

Q6. Quel village possède un pont en pierre à trois arches, vestige de la ligne ?

- A) Mathay
- B) Villars-sous-Dampjoux
- C) Dampierre-les-Bois
- D) Saint-Hippolyte



Le projet de voie verte

Q7. Quel est l'argument **principal** en faveur du projet ?

- A) Sécuriser les mobilités douces
- B) Refaire la gare de Pont-de-Roide
- C) Créer un site touristique
- D) Réintroduire le train

Q8. Combien de signatures la pétition a-t-elle recueillies en 2018?

- A) Environ 500
- B) 1 200
- C) 2 000
- D) Près de 2 500

La ligne ferroviaire n°123

Q9. Quel était le point de départ de la ligne ferroviaire n°123 ?

- A) Montbéliard
- B) Audincourt
- C) Voujeaucourt
- D) Saint-Hippolyte

Q10. À quelle époque la ligne a-t-elle cessé de transporter des passagers ?

- A) 1914
- B) 1938
- C) 1968
- D) 1982

Enjeux et chiffres

Q11. Quelle est la longueur de la ligne entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide à vol d'oiseau ?

- A) 19 km
- B) 12 km
- C) 17 km
- D) 15 km

Q12. Quel est le coût estimé pour aménager la voie verte entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide ?

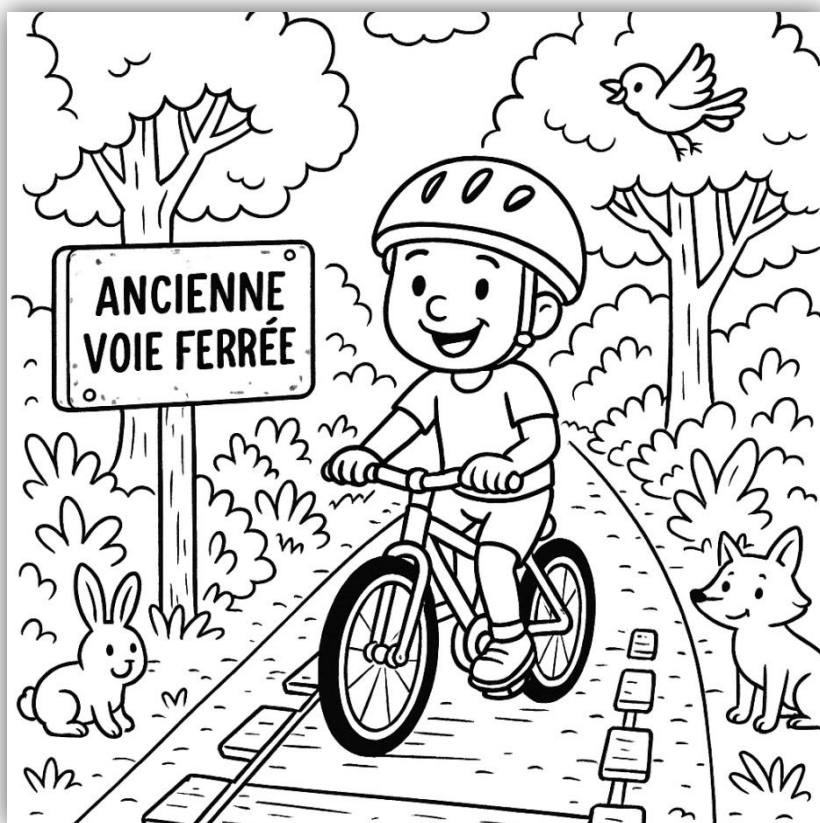
- A) 200 000 €
- B) 1 million €
- C) 3 millions €
- D) 10 millions €

Les réponses argumentées se trouvent en page 107 :

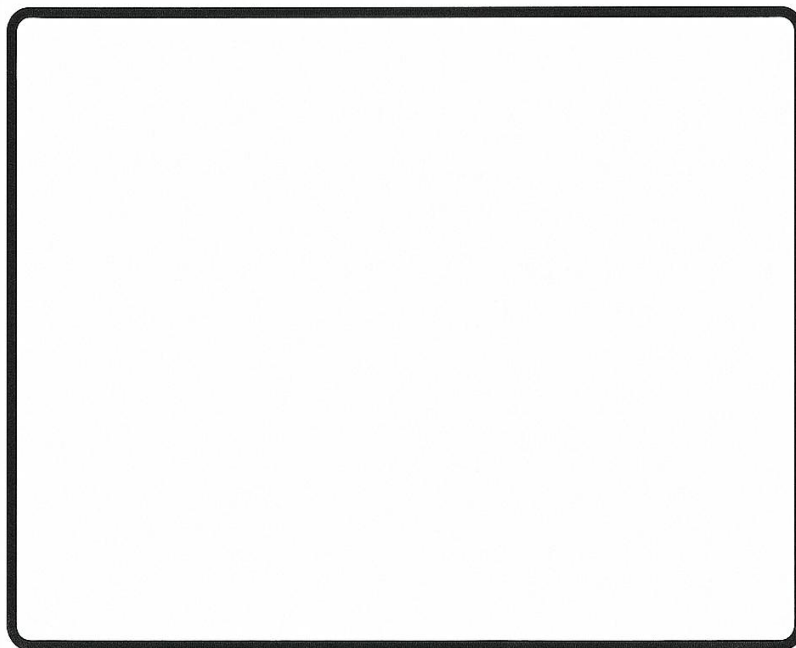
ne trichez pas !



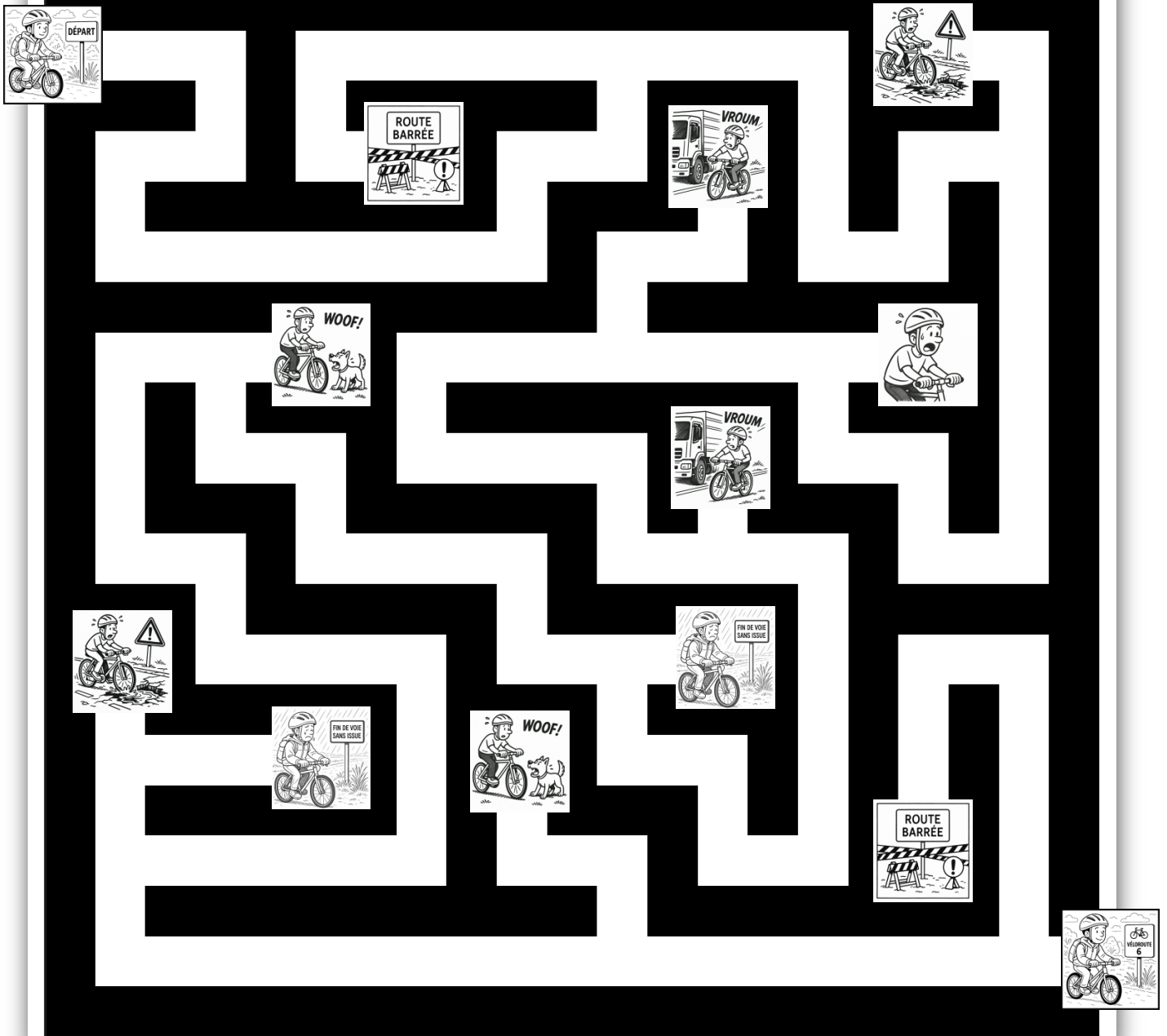
Annexe E – Je découvre la voie verte en m’amusant !



**Dessine ta propre
voie verte ici !**



Labyrinthe : Aide le cycliste à rejoindre la voie verte !



Alors, champion ou touriste ? Voici les réponses !

Q1. Réponse : A – 1886

La ligne a été inaugurée le 19 septembre 1886, après plusieurs années de travaux décidés dans le cadre du plan Freycinet, lancé en 1879.

Q2. Réponse : B – Plan Freycinet

Ce plan avait pour objectif de mailler la France par le rail, y compris dans les zones rurales. La ligne 123 y est intégrée comme "ligne d'intérêt général".

Q3. Réponse : C – Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)

Le projet concerne directement cette intercommunalité, car l'ensemble du tronçon Voujeaucourt – Pont-de-Roide traverse son territoire.

Q4. Réponse : B – Le Doubs

Un impressionnant pont de 57 m franchit le Doubs à Villars-sous-Dampjoux. Il est encore debout aujourd'hui, témoin du passé ferroviaire.

Q5. Réponse : B – Peugeot & Cie

L'usine Peugeot, implantée à Pont-de-Roide, utilisait la ligne ferroviaire pour acheminer ses matières premières, notamment de l'acier.

Q6. Réponse : B – Villars-sous-Dampjoux

Le pont à trois arches est situé dans cette commune. Il faisait partie du tracé vers Saint-Hippolyte, aujourd'hui déclassé.

Q7. Réponse : A – Sécuriser les mobilités douces

Le dossier met en avant la sécurité pour les cyclistes et usagers de trottinettes. Le tracé ferroviaire permet d'éviter les routes dangereuses.

Q8. Réponse : D – Près de 2 500

La pétition citoyenne lancée en 2019 a recueilli près de 2 500 signatures, preuve d'un soutien populaire fort pour ce projet local.

Q9. Réponse : C – Voujeaucourt

La ligne n°123 partait de Voujeaucourt, où elle se détachait de la ligne principale Belfort – Dole. Elle desservait ensuite Mathay, Bourguignon, Pont-de-Roide, puis Saint-Hippolyte.

Q10. Réponse : B – 1938

Le trafic voyageurs a officiellement cessé le 5 décembre 1938, **mais des trains de voyageurs circulent quand même pendant la guerre.**

Q11. Réponse : D – 15 km à vol d'oiseau

Le tracé réel mesure environ 17 km, mais à vol d'oiseau, la distance est de 15 km.

Q12. Réponse : C – 3 millions €

C'est l'estimation globale pour l'ensemble des travaux (débroussaillage, réfection, sécurisation, équipements), selon les comparaisons faites dans le dossier.

Remerciements

Si vous êtes arrivé jusqu'ici, merci.

Ce dossier est le fruit d'un travail de longue haleine, nourri par des recherches, des observations de terrain, des échanges et une profonde conviction : celle que l'ancienne ligne ferroviaire n°123 mérite une seconde vie.

J'espère que ces pages auront permis de faire comprendre l'enjeu crucial que représente la transformation de cette voie ferrée en **voie verte**. Il ne s'agit pas d'un projet réservé aux seuls cyclistes, mais bien d'un aménagement **au service de tous** :

- les piétons,
- les cyclistes,
- les automobilistes (qui verront la route désengorgée),
- et toutes les personnes à mobilité réduite qui ont besoin d'espaces sûrs et accessibles.

Je reste bien entendu à disposition pour toute question, remarque ou échange, via ma page Facebook :

Transformons nos voies ferrées abandonnées en voies vertes



En espérant avoir convaincu le plus grand nombre d'entre nous,
merci sincèrement pour **votre soutien** et **votre intérêt** envers ce projet d'avenir.

Mentions légales et droits d'auteur

Ce dossier est une œuvre originale protégée par le Code de la propriété intellectuelle (articles L111-1 et suivants).

Il est librement consultable et diffusable **en l'état**, à condition de respecter la paternité de l'auteur.

Toute reproduction, modification, ou réutilisation partielle ou intégrale à des fins commerciales ou institutionnelles sans autorisation écrite est strictement interdite.

Pour toute demande d'utilisation ou d'adaptation :

Contact : contact@petitatelierdumaker.com

© Pierre-Alain Maillard – Le Petit Atelier du Maker – 2025
Tous droits réservés.

Réhabilitons la ligne n°123 en voie verte

Un projet concret pour un avenir plus sûr, plus doux, plus durable

L'ancienne ligne ferroviaire n°123, entre Voujeaucourt et Saint-Hippolyte, est à l'abandon depuis 2010.

Et pourtant, son tracé offre une opportunité unique : transformer cette friche linéaire en **voie verte sécurisée**, accessible à tous.

Ce dossier propose une vision claire et argumentée pour réutiliser cette emprise ferroviaire, encore largement préservée, au profit :

- des **cyclistes** exposés aujourd'hui à des routes dangereuses,
- des **piétons** et des **personnes à mobilité réduite** en quête de sécurité,
- des **automobilistes** qui verraient une réduction de la pression routière,
- et plus largement du **territoire**, grâce à un projet structurant, écologique et fédérateur.

Ce projet, à la fois **réaliste et ambitieux**, s'appuie sur l'existant. Il répond à une demande citoyenne forte (près de 2 500 signataires), à un enjeu local vital, et à une vision d'avenir partagée par de nombreux territoires français et européens.



Redonnons vie à ce tracé oublié.

Pour notre sécurité, notre environnement, et notre qualité de vie.