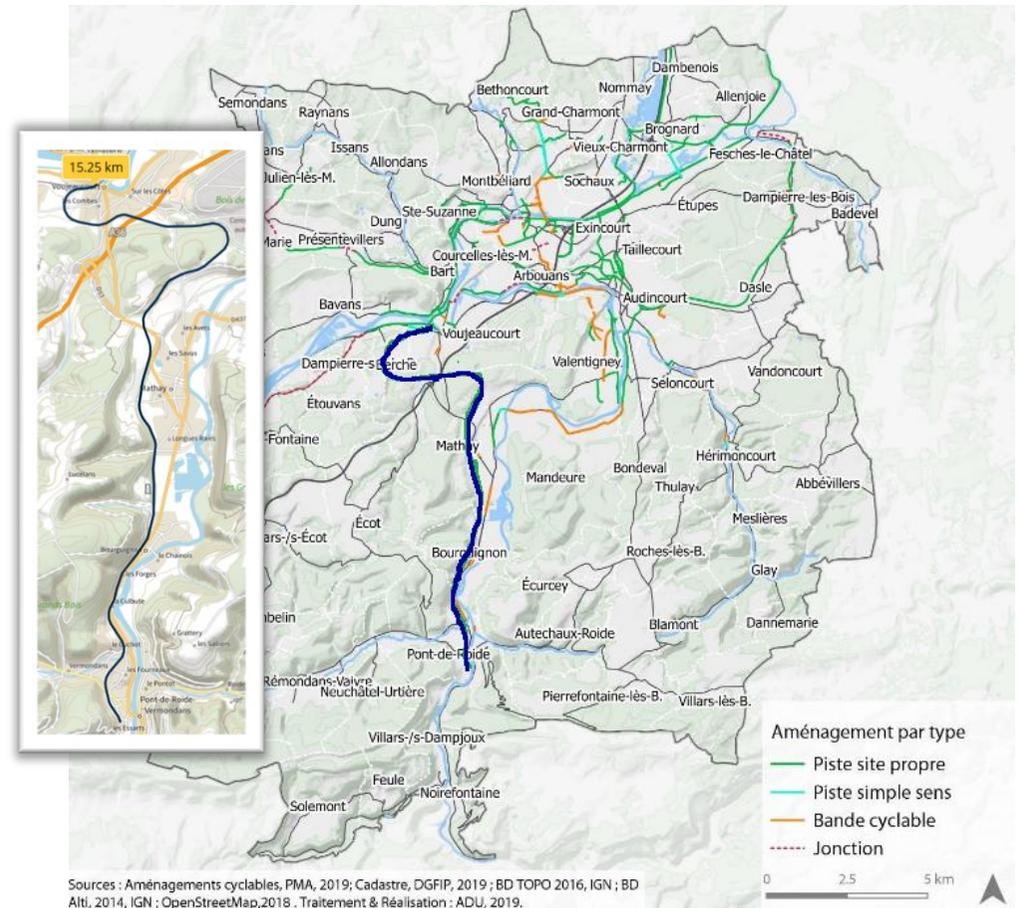




# Projet de reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire N°123 en voie verte

Tracé Voujeaucourt → Pont-de-Roide (PMA)



<https://petitatelierdumaker.com/dossier-de-la-voie-verte/>

**Document citoyen – Le Petit Atelier du Maker**  
**Pierre-Alain MAILLARD**  
 août 2025

# Projet de reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire N°123 en voie verte

Tracé Voujeaucourt → Pont-de-Roide (PMA)

## 8 – Conclusion et appel à concertation

La reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire n°123 entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide en voie verte représente une opportunité rare et stratégique pour le Pays de Montbéliard Agglomération.

- Elle répond à un **enjeu urgent de sécurité**, en offrant une alternative fiable aux axes D437 et D438, identifiés comme accidentogènes et anxiogènes pour les cyclistes.
- Elle constitue une **dorsale structurante pour le sud de PMA**, reliant directement Voujeaucourt, Mathay, Bourguignon et Pont-de-Roide, tout en assurant la continuité avec la Véloroute 6.
- Elle valorise un **patrimoine ferroviaire existant**, optimise l'usage d'un foncier public encore disponible, et limite les coûts grâce à la réutilisation d'infrastructures déjà en place.
- Elle contribue à l'**attractivité touristique et économique** du territoire, tout en accompagnant la transition écologique et les politiques nationales en faveur des mobilités actives.

Au regard de ces atouts, ce projet apparaît à la fois **faisable et nécessaire**.

Il est proposé que **PMA prenne le pilotage de la démarche**, en lançant une concertation technique avec :

- les communes concernées (Voujeaucourt, Mathay, Bourguignon, Pont-de-Roide),
- le Département du Doubs,
- la Région Bourgogne–Franche-Comté,
- les services de l'État et partenaires institutionnels.

Cette concertation devra permettre de définir les conditions de faisabilité, d'affiner les coûts et d'identifier les financements croisés mobilisables.

La réalisation progressive par tronçons, selon les moyens disponibles, permettra d'engager rapidement une première phase opérationnelle, tout en sécurisant l'avenir d'un **axe cyclable majeur pour le sud du Pays de Montbéliard**.

*Document citoyen – Le Petit Atelier du Maker*

*Pierre-Alain MAILLARD*

26 août 2025

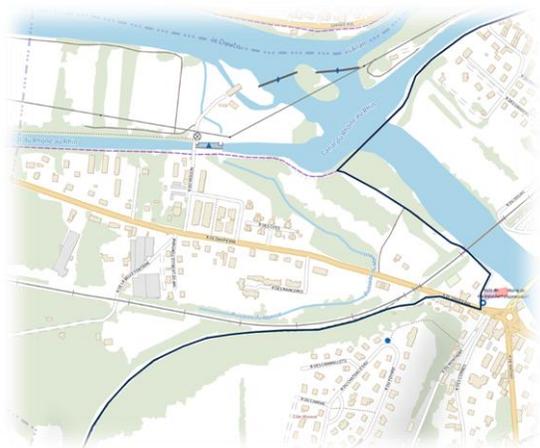
## ► Un Plan de Financement Exceptionnellement Favorable

Ce projet coche toutes les cases pour obtenir un soutien public maximal.

- **Un potentiel de subvention de 80%** : Il est éligible à un total d'aides publiques pouvant atteindre le plafond légal de **80 % de son coût hors taxes**.
- **Un reste à charge maîtrisé pour la collectivité** : Grâce à cet effet de levier exceptionnel, le coût net à partager entre les partenaires locaux (communes/agglomération) serait estimé entre **440 000 € et 760 000 €**.
- **Des financeurs multiples à mobiliser** :
  - **État** : Fonds Vert, Dotation de Soutien à l'Investissement Local (DSIL).
  - **Région Bourgogne-Franche-Comté** : Soutien aux projets de mobilité durable et touristique.
  - **Département du Doubs** : Subventions aux infrastructures cyclables.
  - **Union Européenne** : Fonds pour le développement régional (FEDER).

## ► Une Réalisation Progressive et Intelligente

- La mise en œuvre pourrait être envisagée par **tronçons fonctionnels**, en fonction des priorités locales et des financements obtenus.
- Chaque tronçon mis en service apporterait immédiatement une **plus-value en termes de sécurité et de loisirs**, amorçant une dynamique positive pour la finalisation complète de l'axe.



## SOMMAIRE

|    |  |    |
|----|--|----|
| 1- | <b>Résumé exécutif</b> .....                                 | 1  |
|    | • Enjeux de sécurité et mobilité                             |    |
|    | • Potentiel de la ligne ferroviaire                          |    |
|    | • Opportunité pour le territoire PMA                         |    |
| 2- | <b>Contexte et enjeux locaux</b> .....                       | 2  |
|    | • Essor du vélo et dangers actuels (D437/D438)               |    |
|    | • Schéma Directeur cyclable du PMA                           |    |
| 3- | <b>Alignement avec le Schéma Directeur PMA (2019)</b> .....  | 3  |
|    | • Liaisons identifiées par PMA                               |    |
|    | • Réponse apportée par la voie verte n°123                   |    |
| 4- | <b>Potentiel de la ligne ferroviaire</b> .....               | 4  |
|    | • Tracé continu Voujeaucourt → Pont-de-Roide                 |    |
|    | • Emprise encore propriété RFN                               |    |
|    | • Ouvrages d'art existants et caractéristiques techniques    |    |
| 5- | <b>État des lieux et points noirs</b> .....                  | 7  |
|    | • Carte / profil altimétrique                                |    |
|    | • Liste synthétique des points noirs majeurs recensés        |    |
| 6- | <b>Proposition de reconversion</b> .....                     | 9  |
|    | • Tronçons 1, 2 et 3   |    |
|    | • Atouts techniques et sécuritaires                          |    |
|    | • Intégration au réseau PMA (liaison EuroVelo 6)             |    |
| 7- | <b>Financement et coûts</b> .....                            | 10 |
|    | • Estimation globale (≈6–10 M€)                              |    |
|    | • Sources de financement (État, Région, Département, Europe) |    |
|    | • Atout majeur : absence de coût foncier                     |    |
| 8- | <b>Conclusion et appel à concertation</b> .....              | 12 |
|    | • Projet faisable et urgent                                  |    |
|    | • Concertation avec communes, Département, Région            |    |
|    | • Positionnement comme axe structurant du sud PMA            |    |

## 1. Résumé exécutif



L'ancienne ligne ferroviaire n°123 entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide, inutilisée depuis 2010, constitue une opportunité stratégique pour le Pays de Montbéliard Agglomération. Sur près de 17 km, son tracé continu, régulier et encore propriété du Réseau Ferré National (RFN) offre les conditions idéales pour aménager une **voie verte en site propre**, sécurisée et attractive.

Bien que le linéaire comporte une pente entre Voujeaucourt et Mathay, celle-ci reste douce et régulière, bien plus praticable et sécurisée que les fortes pentes et virages des axes actuels (D437 et D438). Cette caractéristique en fait un itinéraire adapté à tous les publics, y compris les familles, scolaires, cyclistes occasionnels ou vélos à assistance électrique.

### Le projet répond à trois enjeux majeurs pour le sud du territoire :

- **Sécurité routière** : proposer une alternative crédible aux axes actuels D437 et D438, connus pour leur dangerosité et leurs nombreux points noirs.
- **Mobilité durable** : développer une dorsale cyclable structurante reliant directement Voujeaucourt, Mathay, Bourguignon et Pont-de-Roide, avec une connexion immédiate à la Véloroute 6 (EuroVelo 6).
- **Attractivité et cohésion territoriale** : valoriser un patrimoine ferroviaire existant, renforcer le maillage cyclable de PMA, améliorer la desserte des centralités locales et accroître l'attractivité touristique.

La reconversion de la ligne n°123 représente ainsi un projet **réaliste, économique et structurant**. L'absence de coût foncier, la réutilisation d'ouvrages ferroviaires existants et la cohérence avec le Schéma Directeur cyclable de PMA en font une opération à forte valeur ajoutée pour l'agglomération et ses habitants.

## ➤ Atouts généraux de la reconversion

- **Sécurité** : suppression des conflits avec les voitures, continuité intégrale sur 17 km.
- **Accessibilité universelle** : pente douce et plateforme large adaptées aux vélos, VAE, piétons, familles, personnes à mobilité réduite.
- **Attractivité touristique** : mise en valeur d'un axe stratégique relié à l'EuroVelo 6, avec potentiel de retombées économiques pour le sud du PMA.
- **Développement local** : meilleure accessibilité aux pôles d'emploi, services, établissements scolaires et commerces.
- **Lien direct avec la Véloroute 6** : possibilité pour les habitants de rejoindre la Véloroute 6 à vélo, sans avoir à utiliser la voiture pour accéder aux grands itinéraires cyclables régionaux (direction Baume-les-Dames, Besançon).
- **Patrimoine valorisé** : réutilisation d'infrastructures ferroviaires existantes, dans une logique de recyclage et de durabilité.

## 7 – Financement et coûts

La reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire en voie verte représente un investissement structurant, dont le modèle économique est très favorable grâce à de nombreux atouts et à un fort soutien public.

### ➤ Estimation des coûts

- Pour un linéaire de 17 km incluant la réhabilitation d'un pont et la création d'un passage souterrain, le budget global prévisionnel est estimé dans une fourchette de **2,2 M€ à 3,8 M€ (HT)**.
- Ce montant, qui inclut l'ensemble des aménagements (revêtement, ouvrages d'art, signalétique), devra être affiné par une étude technique détaillée.

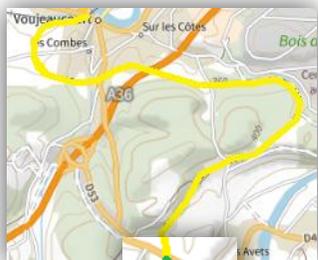
### ➤ Atouts financiers majeurs du projet

- **Absence de coût foncier** : L'emprise appartient au domaine public, ce qui représente une économie considérable.
- **Valorisation d'infrastructures existantes** : La plateforme, les ponts et les terrassements sont déjà présents, réduisant significativement le besoin en travaux lourds.

## 6 – Proposition de reconversion

La reconversion de l'ancienne ligne ferroviaire n°123 en voie verte se décompose en **trois tronçons complémentaires**. Chacun présente des caractéristiques spécifiques mais l'ensemble assure une **continuité linéaire, sécurisée et attractive**.

### ➤ Tronçon 1 : Voujeaucourt → Croisement D438 (≈7 km)



- Connexion directe avec la gare de Voujeaucourt et la Véloroute 6 (EuroVelo 6).
- Passage sur l'A36 et zone d'échanges stratégiques.
- Premier segment permettant de relier le sud du territoire au réseau cyclable existant.

**Atout :** insertion rapide dans le réseau métropolitain et intermodalité avec le train.

### ➤ Tronçon 2 : Croisement D438 → Bourguignon (≈4 km)

- Secteur au tracé rectiligne et plat, isolé du trafic routier.
- Passage à proximité de Mathay, offrant un accès direct aux zones d'emplois et aux services.
- Valorisation des talus et tranchées existantes qui sécurisent naturellement l'emprise.

**Atout :** itinéraire idéal pour les scolaires et familles, car sans dénivelé.

### ➤ Tronçon 3 : Bourguignon → Pont-de-Roide (≈4 km)

- Passage à proximité de la zone commerciale et des zones résidentielles.
- Accès direct au centre-bourg de Pont-de-Roide, pôle urbain majeur du sud PMA.
- Mise en valeur d'ouvrages ferroviaires existants (ponts, murs de soutènement).

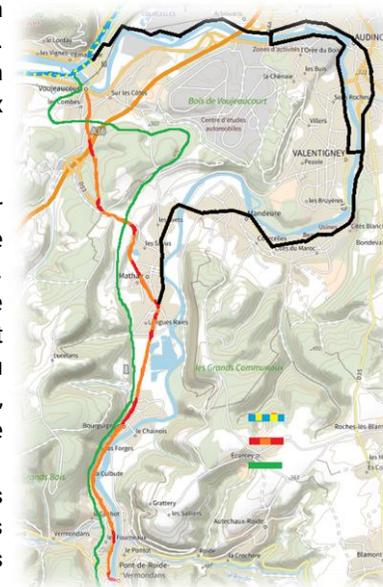
**Atout :** connexion aux commerces, équipements et tourisme local (vallée du Doubs, Dessoubre).

## 2. Contexte et enjeux locaux

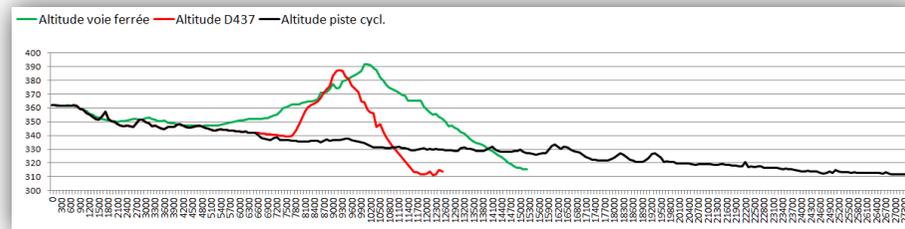
La pratique du vélo connaît une croissance forte en France, portée par des politiques nationales et régionales en faveur des mobilités douces. Cependant, la sécurité des cyclistes demeure un enjeu majeur: plus de 240 décès ont été recensés en 2023 (ONISR), et les accidents sont en augmentation, en particulier sur les axes routiers à fort trafic.

Dans le sud du Pays de Montbéliard, la situation est particulièrement problématique. Les cyclistes souhaitant relier Voujeaucourt à Pont-de-Roide doivent choisir entre deux itinéraires insatisfaisants :

- **La D437 :** un itinéraire long, passant par Mandeuve et Audincourt, saturé de circulation automobile et de poids lourds. Pour rejoindre Voujeaucourt ou la Véloroute 6 en direction de Baume-les-Dames et Besançon, ce détour rallonge presque du double le parcours. De plus, la route, régulièrement rafistolée, est inconfortable et peu attractive pour les cyclistes.
- **La D438 :** un trajet plus court mais très accidentogène, comportant des pentes, des virages et plusieurs traversées dangereuses.

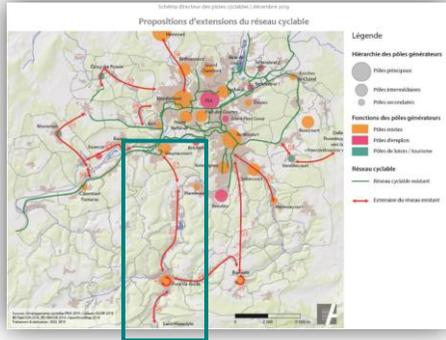


Ces contraintes freinent non seulement la pratique quotidienne (trajets domicile-travail, accès aux commerces et services), mais aussi le développement d'usages touristiques, alors même que le territoire bénéficie d'un potentiel important grâce à la proximité de la Véloroute 6 et des boucles cyclo-touristiques du Doubs.



### 3 – Alignement avec le Schéma Directeur cyclable de PMA (2019)

Le **Schéma Directeur des pistes cyclables de PMA (2019)** identifie déjà le sud du territoire comme une zone nécessitant de nouvelles liaisons cyclables structurantes. Plusieurs tronçons y sont mentionnés :



- **Liaison Mathay – Pont-de-Roide (≈5,3 km)** : l'étude souligne l'importance de sécuriser cet axe, en raison du rôle de Pont-de-Roide comme pôle urbain et touristique.
- **Liaison Voujeaucourt – Mathay (≈3,9 à 9,8 km)** : ce tronçon est reconnu comme stratégique pour relier le sud de PMA au reste du réseau cyclable et faciliter l'accès touristique depuis la Véloroute 6.

- **Liaison Pont-de-Roide – Saint-Hippolyte (≈4,7 à 7,5 km, en partie hors PMA)** : identifiée comme un prolongement touristique, avec la possibilité de valoriser l'ancienne voie ferrée.

Ces liaisons sont aujourd'hui incomplètes, peu sécurisées et reposent encore largement sur des axes routiers à fort trafic.

La reconversion de la ligne ferroviaire n°123 en **voie verte en site propre** apporte une réponse concrète et immédiate à ces objectifs :

- **Continuité** : un itinéraire linéaire sans ruptures, reliant Voujeaucourt, Mathay, Bourguignon et Pont-de-Roide.
- **Sécurité** : suppression des conflits avec la circulation automobile, en particulier sur la D437 et la D438.
- **Valorisation du patrimoine** : réutilisation d'une emprise ferroviaire publique (RFN), sans besoin de nouvelles acquisitions foncières.
- **Attractivité touristique** : connexion directe à la Véloroute 6 et aux boucles cyclo-touristiques du Doubs.

Ainsi, ce projet s'inscrit non seulement dans la stratégie adoptée par PMA en 2019, mais il en constitue **l'opérationnalisation la plus efficace** sur le sud du territoire.

### Limites des aménagements récents

Ces dernières années, plusieurs aménagements cyclables ont été réalisés sur le territoire du Pays de Montbéliard Agglomération. Toutefois, certains choix techniques montrent leurs limites : l'usage systématique de bordures rigides, accolées à la chaussée, favorise l'accumulation de gravillons, feuilles et autres déchets, rendant la piste rapidement inconfortable et parfois dangereuse.



Une alternative plus qualitative aurait été d'opter pour une **séparation végétalisée (herbe ou talus)**, qui assure à la fois une meilleure infiltration de l'eau, une protection naturelle, et un confort accru pour les usagers.

- ✓ **L'expérience de la voie verte Voujeaucourt–Pont-de-Roide pourrait permettre d'expérimenter des solutions plus adaptées, à la fois économiques, écologiques et sécurisantes, et éviter la reproduction de ces erreurs dans de futurs aménagements.**

De plus, la mise en place récente de **bandes rugueuses transversales** sur la D438, notamment au niveau de l'Éperon de Mathay et du croisement avec Voujeaucourt et l'A36, perturbe fortement la circulation des cyclistes. Si elles ralentissent efficacement les automobilistes, elles génèrent vibrations, inconfort et risques de chute pour les usagers de la mobilité douce.



### Besoins spécifiques d'aménagement

Deux points techniques méritent une attention particulière : le renforcement du pont de la rue du Château Gaillard à Pont-de-Roide, aujourd'hui oublié dans les aménagements, et la création d'un passage souterrain (boyau) sous la D438 à la sortie de Mathay, afin de sécuriser la traversée des cyclistes



## 5 – État des lieux et points noirs

Aujourd'hui, les cyclistes souhaitant relier Voujeaucourt à Pont-de-Roide disposent de deux alternatives principales :

- **La D437** : un itinéraire long (≈24 km) et rafistolé, passant par Mandeure et Audincourt, très fréquenté par les poids lourds et la circulation automobile.
- **La D438** : plus court (≈12 km) mais particulièrement accidentogène, avec des pentes, virages serrés et traversées dangereuses.

Ces itinéraires représentent un **frein à la pratique quotidienne** et posent des problèmes majeurs de sécurité, notamment pour les scolaires, familles et cyclistes occasionnels.

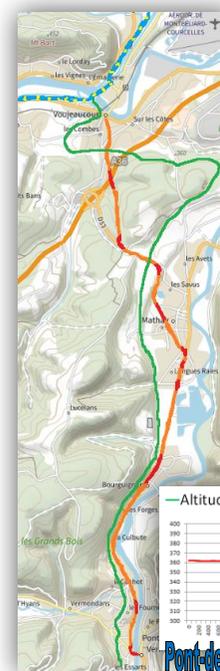
| Point N° | Emplacement                            | Problèmes rencontrés  |
|----------|--|---|
| 1        | Pont sur A36                           | Pont trop étroit, présence de barrières réduisant fortement la largeur disponible → danger pour cyclistes |
| 2        | Croisement vers A36                    | Circulation dense, absence d'aménagement cyclable sécurisé, conflits avec véhicules motorisés             |
| 3        | Ralentisseurs croisement Eperon Mathay | Obstacles mal adaptés aux vélos, risques de perte de contrôle, inconfort marqué                           |
| 4        | Montée sortie Mathay                   | Pente raide, absence de bande cyclable sécurisée, cohabitation dangereuse avec voitures                   |
| 5        | Fin de la Bnade cyclable               | Discontinuité brutale, cyclistes rejetés sur la chaussée au milieu de la circulation                      |
| 6        | Rond-point Plaine Mathay               | Traversée mal sécurisée, flux automobiles prioritaires, risques élevés de collisions                      |
| 7        | Rond-point Plaine Mathay               | Graviers fréquents et trajectoires coupées par les véhicules → risques de chute                           |
| 8        | Mur soutainement Gare Bourguignon      | Espace très étroit, visibilité limitée, circulation anxiogène pour cyclistes                              |
| 9        | Mur soutainement des Magnolias (EHPAD) | Virage serré, mur et trottoir réduisant la visibilité, risque de collision avec véhicules                 |



## Alignement avec le Schéma Directeur PMA (2019)

| Objectifs identifiés dans le Schéma Directeur (2019)   | Réponse apportée par le projet de voie verte (ligne n°123)   |
|--|--|
| <b>Liaison Mathay – Pont-de-Roide (≈5,3 km)</b> : sécuriser un axe structurant vers un pôle urbain et touristique          | Reconvertir l'ancienne voie ferrée en voie verte → itinéraire direct, plat et sécurisé, sans cohabitation avec le trafic routier                     |
| <b>Liaison Voujeaucourt – Mathay (≈3,9 à 9,8 km)</b> : relier le sud de PMA à la Véloroute 6 et au réseau cyclable         | Voie verte en site propre permettant la continuité Voujeaucourt – Mathay – Pont-de-Roide, avec accès direct à l'EuroVelo 6                           |
| <b>Liaison Pont-de-Roide – Saint-Hippolyte (≈4,7 à 7,5 km)</b> : développer un itinéraire touristique (en partie hors PMA) | La voie ferrée historique permet un prolongement potentiel en coopération avec le Pays de Maïche / Haut-Doubs  |
| <b>Objectif global de PMA : continuité, sécurité, attractivité touristique</b>   | <b>La voie verte n°123 apporte une réponse opérationnelle : tracé continu, sécurité renforcée, valorisation patrimoniale et connexion EuroVelo 6</b> |

## 4 – Potentiel de la ligne ferroviaire

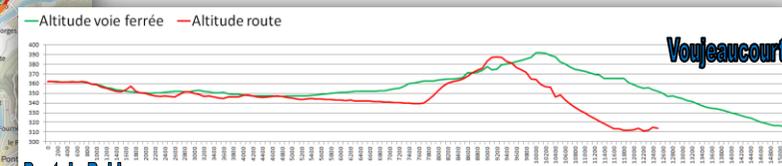


La ligne ferroviaire n°123 entre Voujeaucourt et Pont-de-Roide, longue d'environ 17 km, présente plusieurs atouts déterminants pour une reconversion en voie verte :

➤ **Un tracé continu et rectiligne**

L'emprise est **entièrement conservée** et encore inscrite au domaine du Réseau Ferré National (RFN).

Le linéaire suit la vallée du Doubs, avec des courbes douces et une pente régulière, adaptée à tous les publics (familles, scolaires, cyclistes occasionnels, PMR).



## ➤ Des caractéristiques techniques favorables

- **Plateforme ferroviaire déjà aménagée** : talus, remblais et tranchées assurent la stabilité du tracé.
- **Ouvrages d'art existants** : ponts, passages supérieurs et murs de soutènement valorisables sans création lourde.
- **Absence de fortes pentes** : contraste notable avec les axes routiers actuels (D437 et D438), qui cumulent dénivélés et virages dangereux.

## ➤ Une desserte des centralités locales

### Le tracé relie directement :

- **Voujaucourt** (gare SNCF et connexion à l'EuroVelo 6),
- **Mathay** (pôle de services et d'emplois),
- **Bourguignon** (liaison résidentielle et scolaire),
- **Pont-de-Roide** (pôle urbain et commercial du sud de PMA).

## ➤ Un atout foncier majeur

- L'intégralité de l'emprise appartient encore au domaine public ferroviaire (RFN).
- Cette situation évite les coûts et délais liés à l'acquisition foncière, souvent bloquants dans d'autres projets de voies vertes.

## ➤ Une continuité régionale possible

- Au sud, le tracé pourrait être prolongé vers **Saint-Hippolyte** (Pays de Maïche / Haut-Doubs), ouvrant la perspective d'une coopération inter-agglomérations.
- Au nord, il assure une connexion directe avec la **Véloroute 6 (EuroVelo 6)** et les boucles cyclotouristiques déjà identifiées dans le schéma départemental.

Cette carte illustre le rôle stratégique de la ligne ferroviaire n°123 : à partir de Voujaucourt et Pont-de-Roide, il devient possible de rejoindre la Véloroute 6 et, au-delà, les grands itinéraires européens (EuroVelo). La voie verte constituerait ainsi une véritable porte d'entrée vers Besançon, Bâle, l'Alsace ou encore l'Allemagne et les Pays-Bas.

