



**RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Mission régionale d'autorité environnementale
BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ

**Avis de la Mission Régionale d'Autorité environnementale
de Bourgogne-Franche-Comté
sur la révision du plan de mobilité (PDM) du
Pays de Montbéliard Agglomération (PMA) (25)**

N° BFC – 2024 - 4562

Avis du 24 décembre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

PRÉAMBULE

Le Pays de Montbéliard Agglomération (25), en région Bourgogne-Franche-Comté, a arrêté le 26 juin 2024 par délibération la révision générale de son plan de mobilité (PDM) pour la période 2025-2035.

En application du Code de l'environnement¹, le présent plan de mobilité a fait l'objet d'une évaluation environnementale. La démarche d'évaluation environnementale consiste à prendre en compte l'environnement tout au long de la conception du document. Elle doit être proportionnée à la sensibilité environnementale du territoire concerné par le plan et à l'importance des incidences environnementales de ce dernier. Cette démarche est restituée dans le rapport de présentation du document. Le dossier expose notamment les dispositions prises pour éviter, réduire voire compenser les impacts sur l'environnement et la santé humaine.

Ayant fait l'objet d'une évaluation environnementale, le dossier fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui porte sur le caractère complet et la qualité de la restitution de l'évaluation environnementale ainsi que sur la manière dont l'environnement est pris en compte dans le plan. Cette analyse porte tout particulièrement sur la pertinence et la suffisance des mesures d'évitement, de réduction, voire de compensation des impacts. L'avis vise à contribuer à l'amélioration du projet de plan et à éclairer le public. Il n'est ni favorable, ni défavorable.

En application de l'article R. 122-17-IV du Code de l'environnement, l'autorité environnementale compétente pour les plans de mobilité (PDM) est la mission régionale d'autorité environnementale (MRAe). Elle bénéficie du concours d'agents de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL) qui préparent et mettent en forme toutes les informations qui lui sont nécessaires pour rendre son avis.

Les modalités de préparation et d'adoption du présent avis sont les suivantes :

La DREAL a été saisie par le Pays de Montbéliard Agglomération (PMA) (25) le 27 septembre 2024 pour avis de la MRAe de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) sur la révision de son plan de mobilité (PDM) 2025-2035. Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21-IV du Code de l'environnement, l'avis de la MRAe doit être émis dans les 3 mois.

Conformément aux dispositions de l'article R. 122-21 du Code de l'environnement, l'agence régionale de santé (ARS) a été consultée le 30 septembre 2024. Elle a émis un avis le 09 octobre 2024.

La direction départementale des territoires (DDT) du Doubs (25) a produit une contribution le 13 novembre 2024.

Sur ces bases, complétées par sa propre analyse, la DREAL a transmis à la MRAe de Bourgogne-Franche-Comté (BFC) tous les éléments d'analyse nécessaires à sa délibération, notamment un projet d'avis.

Après en avoir délibéré électroniquement du 20 décembre 2024 au 24 décembre 2024 avec les membres suivants : Hugues DOLLAT, Bertrand LOOSES, Hervé PARMENTIER, Bernard FRESLIER, Hervé RICHARD, Aurélie TOMADINI, Marie WOZNIAK, l'avis ci-après est adopté.

Nb : En application du règlement intérieur de la MRAe BFC adopté le 30 janvier 2024, les membres délibérants cités ci-dessus attestent qu'aucun intérêt particulier ou élément dans leurs activités passées ou présentes n'est de nature à mettre en cause leur impartialité dans l'avis à donner sur le projet qui fait l'objet du présent avis.

Cet avis, mis en ligne sur le site internet des MRAe (<http://www.mrae.developpement-durable.gouv.fr>), est joint au dossier d'enquête publique ou mis à disposition du public.

¹ Articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement

1 Contexte

1.1 Contexte réglementaire

La loi n°2019-1428 d'orientation des mobilités dite LOM², entrée en vigueur le 26 décembre 2019, a instauré le plan de mobilité (PDM) qui succède au plan de déplacements urbains (PDU) tout en modifiant son champ, avec une obligation d'élaboration pour les aires urbaines de plus de 100 000 habitants.

Selon l'article L. 1214-1 du Code des transports, le plan de mobilité détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le plan de mobilité vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

La démarche d'évaluation environnementale, requise pour les plans de mobilité en application des articles L. 122-4 et R. 122-17 du Code de l'environnement, doit permettre de concevoir un plan qui prenne en compte, dans une approche intégrée et systémique, l'ensemble des impacts sur l'environnement et la santé humaine des objectifs et des actions du plan. En cas d'incidences négatives potentielles sur l'environnement, le projet doit ainsi comprendre les mesures propres à les éviter ou les réduire, voire à compenser celles qui n'auraient pu être évitées ni suffisamment réduites.

Le territoire du Pays de Montbéliard Agglomération comptant 13 zones naturelles d'intérêt écologique faunistique et floristique (Znieff), trois zones Natura 2000³, deux réserves naturelles régionales, trois arrêtés préfectoraux de protection biotope et 5 espaces naturels sensibles, l'évaluation doit également porter sur l'analyse des incidences éventuelles du plan sur ces sites.

Le projet de PDM 2025-2035 a été arrêté par une délibération du Conseil communautaire de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA) le 26 juin 2024 (qui devra fait l'objet d'une évaluation au bout de 5 ans).

1.2 Contexte territorial

Le Pays de Montbéliard Agglomération est une communauté d'agglomérations située dans le département du Doubs (25) en région Bourgogne-Franche-Comté. Elle rassemble 73 communes⁴ depuis le 1^{er} janvier 2024 avec pour dernière intégration la commune de Dampjoux. Elle compte 139 643 habitants (données Insee 2021) sur une superficie d'environ 452 00 hectares.

² La Loi d'Orientation des Mobilités, dites LOM, transforme en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres.

³ Le réseau Natura 2000 est un ensemble de sites naturels européens, terrestres et marins, identifiés pour la rareté ou la fragilité des espèces sauvages, animales ou végétales, et de leurs habitats. Les sites Natura 2000 constituent un réseau européen en application de la directive 79/409/CEE « Oiseaux » (codifiée en 2009) et de la directive 92/43/CEE « Habitats faune flore », garantissant l'état de conservation favorable des habitats et espèces d'intérêt communautaire. Les sites inventoriés au titre de la directive « Habitats » sont des sites d'intérêt communautaire (SIC) ou des zones spéciales de conservation (ZSC), ceux qui le sont au titre de la directive « Oiseaux » sont des zones de protection spéciale (ZPS).

⁴ Les 73 communes du PMA : Abbévillers, Allenjoie, Allondans, Arbouans, Audincourt, Autechaux-Roide, Badevel, Bart, Bavans, Berche, Bethoncourt, Beutal, Blamont, Bondeval, Bourguignon, Bretigney, Brognard, Colombier-Fontaine, Courcelles-lès-Montbéliard, Dambelin, Dambenois, Dampierre-les-Bois, Dampierre-sur-le-Doubs, Dampjoux, Dannemarie, Dasle, Dung, Échenans, Écot, Écurecy, Étouvans, Étupes, Exincourt, Fesches-le-Châtel, Feule, Glay, Goux-lès-Dambelin, Grand-Charmont, Hérimoncourt, Issans, Longeville-sur-Doubs, Lougres, Mandeure, Mathay, Meslières, Montbéliard (Siège de PMA), Montenois, Neuchâtel-Urtière, Noirefontaine, Nommay, Pierrefontaine-lès-Blamont, Pont-de-Roide-Vermondans, Présentevillers, Raynans, Rémondans-Vaivre, Roches-lès-Blamont, Saint-Julien-lès-Montbéliard, Saint-Maurice-Colombier, Sainte-Marie, Sainte-Suzanne, Seloncourt, Semondans, Sochaux, Solemont, Taillecourt, Thulay, Valentigney, Vandoncourt, Vieux-Charmont, Villars-lès-Blamont, Villars-sous-Dampjoux, Villars-sous-Écot et Voujeaucourt.



Figure 1: Carte issue du magazine trimestriel du PMA "Mon agglomération" n°32 - Hiver 2023-2024

Le territoire est composé de plusieurs grandes zones d'activités :

- les sites Stellantis (anciennement PSA) à Sochaux,
- Technoland à Étupes,
- Brognard,
- Belchamp,
- Valentigney

Des zones à vocation commerciale sont également présentes sur le territoire avec le Pied des Gouttes à Montbéliard, les Arbletters à Audincourt.

À l'échelle nationale, le Pays de Montbéliard Agglomération se situe sur l'axe Rhin-Rhône, voie d'échange entre des régions dynamiques et complémentaires : l'espace rhénan et le couloir rhodanien.

L'autoroute A36, la ligne ferroviaire de Dole à Belfort et la LGV Rhin-Rhône font de PMA un axe de transit est-ouest structurant à l'échelle européenne.

Le développement récent de nouvelles infrastructures telles que la RN19 et la ligne Belfort-Delle connectée à la LGV, et dans une moindre mesure la proximité de l'Euroairport de Bâle-Mulhouse-Freiburg, ont conféré au territoire une fonction nodale ouvrant des perspectives vers la Lorraine et la Suisse.

Dans son environnement immédiat, le Pays de Montbéliard s'inscrit dans un bassin de plus de 300 000 habitants soit le Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté qui constitue un pôle majeur de la région Bourgogne-Franche-Comté. Structuré autour de deux polarités principales, Belfort et Montbéliard, relayées par les villes de Delle et Hérimoncourt et recoupant trois départements – le Doubs, la Haute-Saône et le Territoire-de-Belfort – le nord Franche-Comté fait l'objet de dynamiques économiques et sociales qui dépassent les frontières administratives des EPCI constituant ??? en particulier en matière de mobilité.

L'armature urbaine de PMA telle que renseignée dans le Scot du Pays de Montbéliard (approuvé le 16 décembre 2021) est définie de la manière suivante :

- le cœur d'agglomération : rôle majeur pour le PMA et pour les territoires voisins, il se structure autour de Montbéliard, Sochaux et Audincourt – il comporte l'ensemble des équipements et des services nécessaires dont le niveau d'offre proposé attire les populations externes, au-delà des limites de PMA ;

- les pôles urbains : rôle de relais économique ,résidentiel ,équipements et des services pour les communes du Pays de Montbéliard, ils répondent à la plupart des besoins quotidiens et attirent les habitants des communes alentours ;
- les bourgs : ils ont vocation de « proximité » pour les communes alentours permettant d'équilibrer l'emploi dans le PMA et accueillant une offre de service et d'équipements primaires mais insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins quotidiens, nécessitant un recours aux pôles urbains ;
- les villages : ils ont une vocation majoritairement résidentielle, ils peuvent accueillir quelques services de première nécessité (école, boulangerie...)

Les particularités du territoire en matière de mobilité relevées dans le PDM sont les suivantes :

- le réseau viaire⁵ est structuré autour de cinq niveaux hiérarchiques ;
 - l'autoroute A36, axe de transit européen du corridor Rhin-Rhône, dont cinq échangeurs desservent PMA ;elle représente près de 43% des émissions de gaz à effet de serre(GES)
 - le réseau structurant d'agglomération qui assure les connexions vers les polarités extérieures et supporte le transit régional ;
 - le réseau principal du cœur d'agglomération, support des circulations communautaires du secteur dense.
 - le réseau collecteur du cœur d'agglomération qui assure les rabattements vers les axes principaux et relie les communes proches.
 - les liaisons principales intercommunales, reliant les communes des secteurs peu denses aux polarités.
 - les liaisons secondaires de desserte communale permettant de relier les communes des secteurs peu denses entre elles.

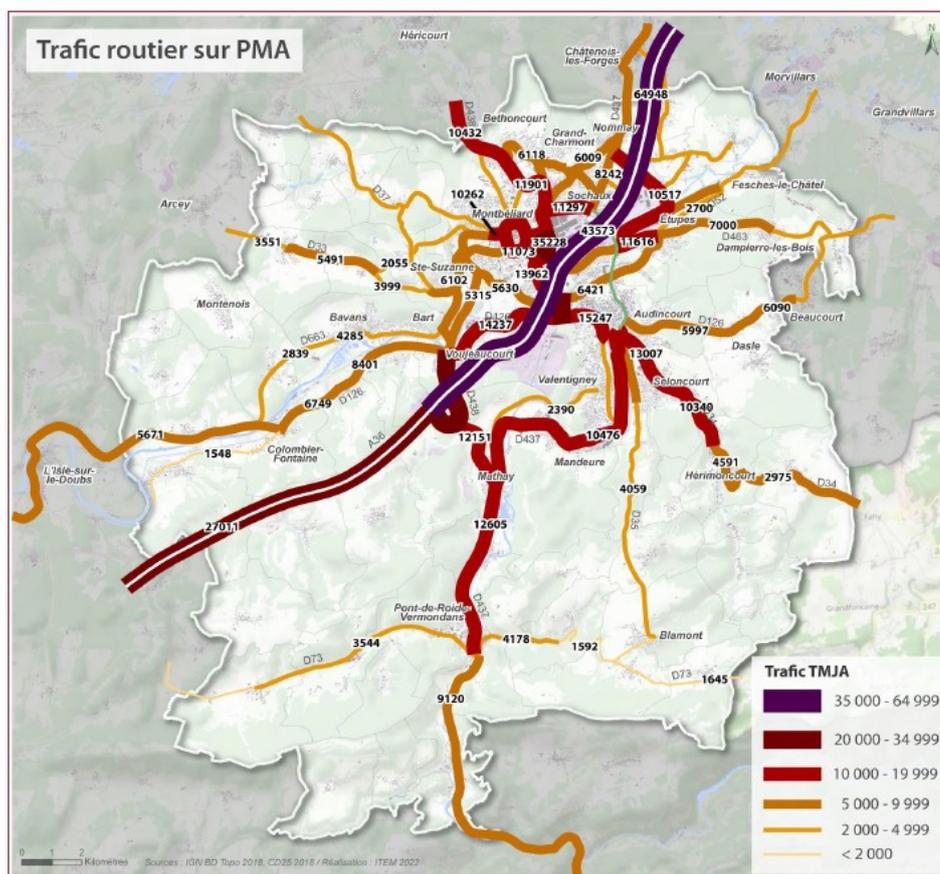


Figure 2: Réseau viaire de l'agglomération de Montbéliard (source dossier)

⁵ Le réseau viaire d'une ville est le réseau formé par toutes les voies de circulation qui la desservent, des plus importantes (autoroutes urbaines, boulevards...) aux plus modestes (venelles, rues privées, impasses) en passant par tous les types de rues.

- l'offre de transports en commun de PMA se décline ainsi :
 - une offre « grandes lignes » nationale et européenne grâce à la gare TGV de Belfort Montbéliard à Méroux à 18 km du cœur d'agglomération ;
 - une offre ferroviaire régionale grâce à la ligne TER Besançon <> Belfort et aux trois gares/haltes sur le territoire.
 - une offre routière régionale grâce à la ligne Mobigo LR206 Montbéliard<> Morteau <>Pontarlier.
 - une offre communautaire grâce aux lignes régulières et à la demande du réseau évolitY qui desservent toutes les communes de PMA.

Un schéma directeur cyclable (SDC) a été validé par PMA en 2021 intégrant une programmation de réalisation jusqu'en 2026. 148 kilomètres d'aménagement cyclable ont d'ores et déjà été réalisés mais le maillage est discontinu.

1.3 Présentation du plan de mobilité (PDM)

Le projet de plan de mobilité (PDM) de PMA horizon 2035 succède au dernier plan de déplacement urbain (PDU) de 2009 et détermine pour la période 2025-2035, les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport de marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Par l'ensemble de ses actions, le plan de mobilité vise à définir une stratégie globale de report modal, visant une diminution du trafic automobile et un développement des modes alternatifs.

La loi de 2005 pour l'égalité des droits et des chances impose de prévoir une annexe « accessibilité » dédiée aux personnes à mobilité réduite, lorsqu'un PDM est élaboré. Cette annexe a été réalisée par PMA. Elle fait le point sur les démarches engagées et prévoit des actions pour atteindre l'accessibilité de la chaîne de déplacement.

Il est également précisé les attentes de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) en matière d'accessibilité.

1.3.1. Diagnostic

Le périmètre de PMA a évolué depuis 2009. A cette date PMA comptait 29 communes. Dans le cadre des dispositions de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (Loi NOTRe), PMA fusionne en 2017 avec plusieurs intercommunalités limitrophes :

- Communauté de communes des Balcons du Lomont avec 12 communes ;
- Communauté de communes du pays de Pont-de-Roide avec 11 communes ;
- Communauté de communes des Trois Cantons avec 11 communes ;
- Une partie de la communauté de communes de la vallée du Rupt avec 9 communes.

En 2024, la commune de Dampjoux a rejoint PMA. Le plan de mobilité a anticipé dès le diagnostic cet élargissement et porte sur les 73 communes.

A l'occasion de l'élaboration du plan de mobilité de PMA, un diagnostic de la mobilité a été réalisé par le bureau d'études ITEM en octobre 2022. Ce diagnostic intègre :

- une présentation du contexte territorial en termes de mobilité ;
- une synthèse par thématique de la mobilité sur le territoire de PMA abordant les pratiques de déplacements sur le territoire, le réseau viaire et les conditions de circulation, l'offre de transports collectifs et son usage par les riverains, le recours aux modes actifs et les services mis à disposition par la collectivité, l'offre et les conditions de stationnement sur le territoire ;
- une évaluation du précédent PDU datant de 2009 et qui avait été réalisé à l'échelle de la CAPM qui comptait alors seulement 29 communes qui conclue à un bilan mitigé avec la réalisation de huit actions finalisées, 13 actions finalisées partiellement et neuf actions non amorcées ou abandonnées – certaines actions ont été jugées à reconduire et à finaliser à l'issue du PDM.

Ce diagnostic, validé en 2022, qui a fait le constat de conditions de circulation satisfaisantes sur le territoire en présentant des flux globalement fluides même aux heures de pointes, présente les enjeux suivants :

- l'enjeu relatif à l'amélioration de l'accès aux différents pôles d'envergure du territoire ou à proximité :
 - site du Mittan et l'Hôpital Nord Franche-Comté qui doivent être reliés efficacement aux communes de PMA,

- espace médian qui intègre l'Hôpital NFC, la gare TGV, l'université de Trévenans ainsi que de nombreuses entreprises,
- pôles extérieurs de Belfort et de la Suisse.
- l'enjeu d'adaptation de certaines artères urbaines dont l'aménagement actuel de type routier ne favorise pas le développement des mobilités alternatives et la réappropriation de l'espace public ;
- l'enjeu du stationnement poids lourds longue durée sur le territoire et notamment à proximité de l'A36 ;
- l'enjeu d'amélioration des services apportés par les transports collectifs dont l'usage reste insuffisant sur le territoire malgré les nouvelles lignes THNS et dont le fonctionnement n'a guère d'incidence sur l'évolution des parts modales ;
- l'enjeu de l'amélioration de l'intermodalité et de coordination des offres de mobilité dans le but de rendre plus efficaces les services déjà en place et favoriser une réelle évolution des parts modales ;
- l'enjeu de pacification et de l'amélioration des conditions de circulation permettant une évolution significative des modes actifs (vélo et marche à pied) ;
- l'enjeu de finalisation du réseau cyclable qui présente encore des discontinuités et dont le schéma directeur ambitieux nécessite une forte implication pour répondre aux objectifs fixés ;
- l'enjeu de rapport à la voiture et d'intégration des nouvelles mobilités (véhicules partagés, covoiturage) ;
- l'enjeu d'une communication plus centralisée pour une meilleure lecture de l'offre de mobilité.

Il décrit également les pratiques de déplacements du territoire qui sont marquées par :

- un territoire dépendant de la voiture individuelle :
 - 86,9 % des déplacements domicile-travail réalisés en voiture ;
 - modes alternatifs à la voiture peu plébiscités (5,5 % d'utilisation des transports en commun en 2018) ;
 - offre de stationnement suffisante, qui favorise même l'utilisation de la voiture ;
 - peu de bornes de rechargement pour véhicules électriques sur le territoire ;
- un trafic de transit prépondérant :
 - circulation sur PMA globalement fluide sur les axes les plus urbains ;
 - le territoire est caractérisé par un fort trafic de transit sur les grands axes, notamment l'A36 ;
 - pacification des communes avec 178 kilomètres limités à 30 km/h ;
- la faible utilisation des transports en commun :
 - les transports en commun couvrent le territoire ;
 - usage des transports communs relativement faible avec 5,47 % en moyenne ;
- la faible utilisation du vélo :
 - la topographie sectorise le territoire en quatre et crée des obstacles pour l'utilisation du vélo ;
 - la part modale du vélo est très faible dans les déplacements quotidiens avec 1,7 % en moyenne ;
 - le réseau cyclable correspond plus à un usage de loisirs que utilitaire ;
- la très faible pratique de la marche.

1.3.2 Objectif d'évolution des parts modales :

Le rapport de présentation du projet de PDM final présente une synthèse du PDM sur l'évolution attendue des parts modales et l'amélioration des déplacements selon les échelles et publics cibles reprise dans le résumé non technique du PDM.

La prévision de réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre est difficile à vérifier car le PDM ne présente pas d'objectifs d'évolution de parts modales chiffrées. Ces objectifs sont présentés sans chiffres précis. Les mentions « stabilisation », « amélioration légère » et « amélioration significative » inscrites dans le tableau présenté ne permettent pas de percevoir l'atteinte d'un quelconque objectif.

Une illustration sans légende montre les tendances globales des parts modales mais n'est pas chiffrée.



Par ailleurs au sein de l'évaluation environnementale, un bilan indique que grâce au PDM le report modal de la voiture vers les transports collectifs est estimé à 3,76%, le report vers les modes doux à 2,19 % et celui vers la marche à pied de 0,69 % soit un total inférieur à 7 %. Le PDM prévoit une diminution de 7% des kilomètres parcourus en voiture particulière au profit de l'usage des modes de déplacements décarbonés

Une diminution de 20 % des GES est affichée sans qu'il soit possible d'en vérifier la validité. Il est rappelé que le trafic de l'A 36 ,sur lequel la collectivité n'a pas d'influence, représente 43% des émissions de gaz à effet de serre sur le périmètre du Pays.

Ces éléments ne laissent pas présager que le PDM sera de nature à diminuer de 20 % les gaz à effet de serre, objectif fixé par la PCAET à l'horizon 2035.

La MRAe recommande d'afficher des objectifs de reports modaux chiffrés avec des valeurs actuelles et cible à 2035 permettant de vérifier le bon impact de la mise en œuvre des actions structurant la PDM.

1.3.3. Plan d'actions

À l'issue des conclusions du diagnostic, le plan de mobilité de PMA se décline en 11 orientations stratégiques :

1. Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité ;
2. Sensibiliser et inciter au changement de comportement ;
3. Conforter la structuration territoriale pour limiter les besoins de déplacements ;
4. Accompagner financièrement les citoyens pour leur donner accès à la mobilité
5. Poursuivre le développement de l'infrastructure cyclable afin de mieux irriguer les communes ;
6. Renforcer le rôle de la marche dans les déplacements courts à l'échelle des communes ;
7. Poursuivre le développement et l'adaptation de l'offre TC pour mieux répondre aux besoins dans le temps et l'espace ;
8. Mieux coordonner les offres de mobilité pour favoriser l'intermodalité et mieux répondre aux besoins ;
9. Développer une stratégie globale de covoiturage ;
10. Mieux connaître les besoins des usagers pour agir efficacement ;
11. Favoriser l'utilisation d'une énergie décarbonée pour la mobilité.

Ces orientations visent ainsi un report modal de la voiture vers les modes alternatifs, en particulier le covoiturage et le vélo.

Pour répondre à ces 11 orientations stratégiques, le plan d'actions du PDM identifie cinq axes qui se déclinent en 26 actions (cf tableau ci-après).

Actions	Mesures
Axe 1 : Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité	
Action 1	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires
Action 2	Adapter l'offre de transports à la demande (TAD'Y)
Action 3	Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activité de Technoland
Action 4	Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA
Action 5	Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy
Action 6	Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain
Action 7	Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité
Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs	
Action 8	Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable
Action 9	Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes
Action 10	Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)
Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux	
Action 11	Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture
Action 12	Déployer un réseau d'aires de covoiturage
Action 13	Expérimenter des lignes de covoiturage
Action 14	Déployer un système de véhicules en autopartage
Action 15	Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques
Action 16	Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds
Action 17	Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre
Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité	
Action 18	Créer un support unique d'information mobilité
Action 19	Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité
Action 20	Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public pour inciter au changement de comportement
Action 21	Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive
Action 22	Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises
Action 23	Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité
Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant davantage les enjeux territoriaux (SCoT) et écologiques (PCAET)	
Action 24	Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte
Action 25	Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre
Action 26	Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable

Les actions ont été développées en se basant sur :

- les enjeux relevés en phase de diagnostic et auprès des acteurs locaux ;
- les phases de concertation et échanges avec les acteurs institutionnels et les acteurs publics ;
- les obligations de la Loi d'Orientation des Mobilités.

Afin de faciliter la mise en œuvre ultérieure du plan d'action, chacune des actions envisagées est présentée sous forme d'une fiche-action, contenant :

- un rappel de la thématique et de l'objectif ;
- un constat permettant de saisir la portée de l'action et ses enjeux ;
- une description de l'action ;
- une indication de la maîtrise d'ouvrage et des partenaires théoriques
- une indication des actions associées ;
- une estimation financière de l'action ;
- des indicateurs de suivi et d'évaluation ;

Avis du 24 décembre 2024

La mission régionale d'autorité environnementale de Bourgogne-Franche-Comté

- une échéance prévisible de réalisation (calendrier).

La MRAe recommande de préciser dans les fiches-actions, dans la partie échéance prévisible de réalisation, à quelle temporalité font référence les indications court, moyen et long terme.

2 Qualité de la démarche d'évaluation environnementale et de la manière dont elle a été retranscrite

L'avis de MRAe porte sur la qualité de l'évaluation environnementale et la prise en compte de l'environnement par le plan de mobilité.

Compte tenu des sensibilités environnementales du territoire, les enjeux principaux identifiés par la MRAe dans le cadre de la révision du plan de mobilité du PMA sont :

- la consommation d'espaces et l'artificialisation des sols ;
- les milieux naturels, la biodiversité et les incidences Natura 2000 ;
- la qualité de l'air et l'adaptation au changement climatique pour préserver la santé humaine.

2.1 Contenu du dossier

Le dossier transmis à l'autorité environnementale comprend le projet de plan de mobilité avec ses fiches-actions, son résumé non technique (dans un document à part), son annexe n°1 « accessibilité », son annexe n°4 « rapport de diagnostic 2022 » et est accompagné en annexe n°2 d'un rapport d'évaluation environnementale et de son résumé non technique.

Le rapport d'évaluation environnementale est clairement rédigé et bien illustré. Il contient la plupart des éléments définis à l'article R. 122-20 du Code de l'environnement.

Le résumé non technique de l'évaluation environnementale est présenté au début de celle-ci. Il reprend de manière synthétique les principales caractéristiques du plan dans son ensemble.

La MRAe recommande présenter le résumé non technique dans un fascicule séparé .

Le territoire compte trois zones Natura 2000 soit « Le Crêt des Roches » (FR4301288) (ZSC), « La côte de Champvermol (FR4301289) (ZPS-ZSC) et « La vallée du Dessoubre de la Reverotte et du Doubs (FR4301298) (ZPS-ZSC). Un autre site Natura 2000 est présent au nord du territoire. Il s'agit de « l'étang et vallées du territoire de Belfort » (FR4301350) qui est sous la directive « habitats, faune, flore ».

Le rapport contient une étude des incidences au titre de Natura 2000⁶. Son contenu paraît proportionné à la sensibilité du territoire susceptible d'être affecté par le projet de PDM.

Concernant l'étude des incidences du projet sur les sites Natura 2000 présents sur le périmètre du territoire de la communauté d'agglomération elle conclue que les aménagements qu'engendre le PDM n'auront aucun impact sur les zones Natura 2000. En effet les pistes cyclables seront réalisées sur des cheminements déjà existants. De plus, les actions du Plan de Mobilité ne sont pas de nature à porter atteinte au réseau Natura 2000, ni aux espèces et habitats ayant motivé leur désignation. Le PDM n'induit donc pas non plus d'impact sur le réseau Natura 2000 situé hors du territoire de PMA.

2.2. Articulation avec les plans et programmes

L'article L. 1214-7 du Code des transports fixe les obligations de compatibilité du PDM avec les plans, orientations et objectifs, et l'article R. 122-20 du Code de l'environnement précise que l'évaluation environnementale doit exposer l'articulation du PDM avec les autres plans, schémas programmes ou documents de planification.

L'évaluation environnementale présente dans le chapitre 3 intitulé « Compatibilité et articulation avec les autres plans et programmes ».

2.2.1 Le Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET)

⁶ Le réseau Natura 2000, constitué d'un ensemble de sites naturels, terrestres et marins, vise à assurer la survie à long terme des espèces et des habitats particulièrement menacés, à forts enjeux de conservation en Europe. Il existe deux types de zones. Les zones de protection spéciale (ZPS) visant à conserver les espèces d'oiseaux sauvages figurant à l'annexe 1 de la Directive « Oiseaux ». Ces zones servent d'aires de reproduction, de mue, d'hivernage ou de zone relais à des oiseaux migrateurs. Et les zones spéciales de conservation (ZSC) soit des sites où sont appliquées les mesures de conservation nécessaires au maintien ou rétablissement, dans un état de conservation favorable, des habitats naturels et/ou des populations des espèces pour lesquels le site est désigné.

Le PDM constitue le volet mobilité du PCAET.

PMA a lancé la révision de son PCAET en 2018 pour aboutir à un PCAET 2024-2030 sur le périmètre élargi de PMA qui comprend 73 communes et qui est actuellement en cours d'élaboration.

Le programme d'actions du PCAET constitue la feuille de route de l'agglomération pour les six prochaines années sur les enjeux de qualité de l'air, de maîtrise de l'énergie, de décarbonation et d'adaptation au changement climatique. Il s'appuie sur les orientations stratégiques qui se déclinent en 3 axes :

- Axe 1 : L'humain vecteur des transitions
- Axe 2 : Santé environnementale et préservation des ressources
- Axe 3 : Pour un territoire innovant, sobre et résilient

Le PDM devra s'inscrire au mieux dans ces différentes démarches.

Par ailleurs, le PDM indique une réduction envisagée de -18 % d'émissions de gaz à effet de serre causées par le transport routier à l'horizon 2035. Le projet de PCAET fixe un objectif de -20 % à l'horizon 2035.

La MRAe recommande de s'assurer que l'objectif de réduction des GES d'ici 2035 du PDM soit bien celui qui figurera dans le PCAET approuvé.

2.2.2 Le Schéma de Cohérence Territoriale

Le schéma de cohérence territoriale (SCoT) de PMA qui a été approuvé le 16 décembre 2021 est un document de planification stratégique intercommunale. Il cherche à améliorer l'offre de transports en commun et planifie également l'intermodalité et l'articulation de tous les modes de transports dans son document d'orientations et d'objectifs (DOO).

Ces prescriptions se retrouvent globalement dans les enjeux engagés par le PDM soit :

- renforcer l'offre de transports en collectif et l'intermodalité ;
- développer l'usage des modes actifs ;
- rendre l'usage de la voiture plus vertueux ;
- Informer, communiquer et suivre le plan de mobilité ;
- aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques.

Une analyse des orientations du DOO est présentée. Les actions du PDM qui répondent aux prescriptions des orientations du SCoT y sont répertoriées.

Le projet de PDM s'inscrit dans le SCoT en vigueur.

2.2. État initial de l'environnement : méthode d'analyse

Le dossier indique que le rapport environnemental du Plan de Mobilité s'appuie sur une méthode rigoureuse et répond à des dispositions réglementaires de l'évaluation environnementale. Il a identifié les facteurs environnementaux pertinents le plus en amont possible de la démarche. L'évaluation environnementale s'inscrit comme un outil de diagnostic et d'aide à la décision, un outil de suivi et d'évaluation permettant d'apporter des réponses éclairées aux questionnements qui guident l'élaboration et la mise en œuvre d'un Plan de Mobilité cohérent et durable.

L'évaluation environnementale vise ainsi à remplir quatre grands objectifs :

- fournir les éléments de connaissance environnementale utiles à l'élaboration du document permettant d'identifier les enjeux environnementaux ;
- aider aux choix d'aménagement et à l'élaboration du contenu du document : garantir la pertinence des orientations au regard des enjeux ;
- contribuer à la transparence des choix et rendre compte des impacts des politiques publiques : informer, sensibiliser et associer le public ;
- préparer le suivi de la mise en œuvre du Plan de Mobilité : évaluer *a posteriori*.

Les différentes étapes de l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité sont les suivantes :

- phase 1 « diagnostic et définition des enjeux environnementaux » : l'état initial de l'environnement s'est appuyé sur l'état initial de l'environnement du SCoT de PMA ainsi que des éléments du nouveau PCAET en cours d'élaboration – l'analyse de ces documents a permis de mettre en lumière les problématiques liées à la mobilité et aux transports afin de bien identifier les enjeux environnementaux et paysagers du territoire ;
- phase 2 « évaluation des incidences notables prévisibles du plan de mobilité » qui dans un premier temps a permis de définir les incidences liées à la mise en œuvre du plan en confrontant les orientations et les actions aux enjeux définis en phase 1 puis dans un deuxième temps de proposer des mesures de réduction et d'évitement pour la suppression ou la réduction des effets dommageables ont été identifiées. Des mesures permettant de conforter les incidences positives du Plan de Mobilité ont également été proposées.
- phase 3 « définition des indicateurs de suivi » : à la suite de l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité, les propositions de mesures permettant de limiter les impacts négatifs pressentis ou de conforter les incidences positives, ont alimenté le projet afin de lui conférer, dans une logique itérative, une portée plus efficace.

2.3. Analyse des incidences, mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC)

Des mesures d'évitement et de réduction au sein des actions sont mentionnés dans la partie 5 de l'évaluation environnementale au chapitre 4.

Il est mentionné qu'à la suite de l'analyse des actions du PDM, des mesures de réduction et d'évitement sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer.

Les études de faisabilité des différents ouvrages, peuvent être conditionnées par des critères prédéfinis visant à réduire les impacts sur l'environnement. Les actions auxquelles ces critères peuvent être ajoutés sont les actions 4,6 et 16.

Ces critères seront les suivants :

- pour la localisation des différents aménagements prévus : favoriser une zone avec peu d'intérêt écologique ou une friche ;
- pour l'aménagement des infrastructures : intégrer des espaces verts en respectant une palette végétale locale et adaptée au changement climatique ;
- favoriser l'interception des eaux pluviales directe, sinon intégrer des ouvrages de gestion d'eaux de pluie ;
- utiliser des matériaux qui l'imitent l'imperméabilisation (Ex : place de stationnement en pavés drainants)
- réduire au maximum les surfaces à imperméabiliser ;
- favoriser des entreprises locales pour les travaux ;
- favoriser des matériaux à faible impact environnemental, local et à faible albédo lors de la création des différentes infrastructures routières (gare routière, haltes ferroviaire et centre routier).

La MRAe recommande :

- **D'élaborer une analyse plus argumentée de la séquence Éviter, Réduire, Compenser (ERC), de la retenir comme critère de localisation des projets à réaliser puis de justifier les choix et les solutions de substitution envisagées.**
- **D'utiliser les écocritères dans la détermination de la localisation des projets à réaliser.**

2.4. Dispositif de suivi

L'évaluation environnementale dans sa partie 5 comporte un chapitre 5 dénommée « Mesures de suivi ». Dans le but d'assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements l'action de suivi du Plan de Mobilité (Action 23) sera renforcée.

Les indicateurs de suivis environnement seront :

- suivi de l'évolution de l'occupation des sols
- suivi photographique des paysages urbains et naturels du territoire
- suivi de l'évolution du nombre et la superficie d'espaces naturels remarquables ;
- niveau de bruit des infrastructures de transports ;
- nombre d'îlots de fraîcheur créés ;
- évolution des émissions de GES et de polluants atmosphériques.

3 Analyse de la prise en compte de l'environnement et de la santé humaine

3.1 La consommation d'espace et l'artificialisation des sols

Dans le cadre du PDM, la consommation d'espaces est liée à la création de nouveaux aménagements. Le PDM prévoit plusieurs créations d'infrastructures et les actions 3, 4, 6, 7, 8, 9,10, 12, 14, 15 et 16 sont concernées.

Ainsi l'action 16 prévoit la création d'un centre routier afin de limiter le stationnement anarchique des poids-lourds en attente dans les communes, aux abords de Technoland et sur les aires de l'A36. Cette infrastructure n'est encore qu'au stade de l'étude. De ce fait sa superficie et sa localisation ne sont pas encore définies.

La fiche action 16 prévoit qu'une étude devra être menée afin de définir la localisation exacte du parking, son dimensionnement et ses besoins en services (toilettes, douches, vidéosurveillance, wifi, restauration, hébergement, avitaillement en énergie...) et la tarification envisagée.

Elle mentionne également que pour être attractif, une localisation à proximité de Technoland et l'A36 sera privilégiée. La mobilisation de friches industrielles (ex : secteur Stellantis) pour sa construction limitera la consommation d'espaces naturels et agricoles.

Des ombrières photovoltaïques viendront également équiper le site.

De même dans la mesure 1 « Mieux connecter les communes du sud du coeur d'agglomération à l'espace médian en organisant un lieu de rattachement entre la ligne THNS 3 et la ligne D » de l'action 4 prévoit dans son scénario n°3 la création d'une gare routière le long de l'autoroute A36 à Sochaux. Si ce scénario est envisagé il sera important à veiller à l'intégration de la gare dans l'espace public déjà existant

Idem pour la mesure 4 « Etudier la faisabilité de la réouverture/création de haltes ferroviaires sur PMA » de l'action 6. La création de halte ferroviaire selon le scénario retenu engendrera des impacts sur l'espace public. Si la halte ferroviaire se fait à Bethoncourt, une artificialisation du sol est prévue. Si la halte ferroviaire se fait à Saint-Maurice-Colombier, la halte routière sera créée sur un site existant. Cela n'entraînera donc aucun impact.

La MRAe recommande :

- **d'estimer même sommairement la consommation d'espace détaillée par projets d'infrastructures et d'aménagements ainsi que l'artificialisation des sols induite par le plan de mobilité ;**
- **de confronter la consommation projetée aux valeurs figurant dans les documents de planification d'urbanisme locaux.**

Quant à l'artificialisation des sols que les réalisations d'infrastructures et d'aménagements que le projet de plan va entraîner, il n'y a aucune donnée chiffrée des surfaces que cela va concerner ni aucune mesure de compensation détaillée.

La MRAe recommande de présenter le détail des surfaces concernées par l'artificialisation des sols ainsi que les mesures compensatoires prévues.

3.2 Milieux naturels, biodiversité et incidences Natura 2000

La présentation générale du territoire et de ses enjeux environnementaux pour le territoire du Pays de Montbéliard Agglomération est développée dans l'annexe 1 du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) approuvé le 16 décembre 2021. La partie suivante présente les enjeux du territoire en lien avec la mobilité et les transports.

La synthèse de la partie « air » provient du diagnostic du Plan Climat Air et Energie (PCAET) de 2023-2029.

La partie 4 de l'évaluation environnementale intitulée « État initial de l'Environnement » est une synthèse de l'état initial de l'environnement produit lors de l'élaboration du SCoT. Il n'est fait aucun inventaire complet des milieux naturels ni de la biodiversité du territoire impacté par le PDM.

La partie 5 de l'évaluation environnementale intitulée « effets probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement » répond aux questions posées dans la partie 4.

Le changement de nature des sols, comme l'imperméabilisation du sol peut entraîner une perturbation des espèces et une perte d'habitat, donc localement une disparition des espèces. Ainsi les actions menant à une artificialisation du sol peuvent être à l'origine d'une perte locale de biodiversité.

Certaines actions vont favoriser la fragmentation des habitats des espèces locales. C'est le cas de la création du centre routier, de la potentielle création de la gare routière et de la halte ferroviaire (Action 4, 6 et 16). Ces aménagements vont venir modifier la nature du sol, une perte de biodiversité locale pourra alors être observée. Ces aménagements devront alors être végétalisés. Ces actions n'étant qu'au stade de l'étude, aucune superficie et localisation n'est encore disponible. La quantification de cet impact n'est pas possible.

Les aménagements de voirie comme l'installation des bornes IRVE (action 14), la pacification des centres bourgs (Action 9), la création de stationnements à vélos (Action 10) étant prévues sur des surfaces déjà artificialisées, aucun impact ne sera généré sur la biodiversité.

De plus, la création du maillage cyclable (Action 8) aura peu d'impact sur les milieux naturels. En effet, le tracé évite les zones Natura 2000 et les ZNIEFF. Néanmoins l'ENS des Grands Près de la Lizaine sera traversé par la future piste cyclable. Celle-ci est toutefois prévue sur une route déjà imperméabilisée et de ce fait le tracé ne sera pas impacté.

Le tracé traversera également deux sites naturels inscrits, celui du village de St-Julien lès Montbéliard et celui du site antique de Mandeure. Pour ces deux sites inscrits, le tracé de la vélo route devra faire l'avis de l'architecte des bâtiments de France. Le maillage cyclable est moins dense au sud-ouest du territoire, au vu de la topographie plus vallonnée que le nord-est du territoire. Ainsi le maillage cyclable a pris en compte la topographique de PMA.

Le dossier affirme que les actions du PDM n'auront pas ou peu d'impact sur les milieux naturels du territoire de PMA. Mais aucune analyse n'est produite pour justifier ces affirmations.

La MRAe recommande de produire une analyse des impacts sur les milieux naturels du territoire de PMA.

Évaluation des incidences Natura 2000 :

Cette thématique est traitée dans la partie 6 de l'évaluation environnementale et n'appelle pas d'observation de la part de la MRAe

3.3 La qualité de l'air, la pollution sonore et l'adaptation au changement climatique pour préserver la santé humaine

Le PCAET de PMA en cours d'élaboration fixera des objectifs de réduction des émissions de GES, de consommation d'énergie et de pollutions atmosphériques ainsi que des objectifs de développement des énergies renouvelables.

3.3.1 La qualité de l'air

La pollution atmosphérique représente un enjeu sanitaire fort. Près de 48 000 décès sont imputés à la mauvaise qualité de l'air en France d'après l'agence nationale de santé publique, soit près de 2 200 en Bourgogne-Franche-Comté.

En réduisant la dépendance à la voiture individuelle et en promouvant les transports publics et les véhicules électriques, le plan vise à diminuer les émissions de polluants atmosphériques, tels que les oxydes d'azote

et les particules fines. Ces mesures sont essentielles pour améliorer la qualité de l'air urbain, réduisant ainsi les risques pour la santé publique et contribuant à un environnement de vie plus sain pour les résidents.

La MRAe constate qu'une grande part de la baisse des émissions polluantes est liée au développement du véhicule électrique qui relève de politiques nationales et de pratiques individuelles, ce qui fragilise l'atteinte des objectifs.

3.3.2 Adaptation au changement climatique

Outre l'adaptation des comportements et la recherche de la sobriété énergétique pour faire face à l'adaptation au changement climatique, le PDM mentionne les îlots de chaleur urbains (ICU).

Ce phénomène a des conséquences multiples sur la santé (accentue le phénomène de canicule), le bien-être des habitants, la praticabilité de l'espace public, et l'attractivité des centres-villes.

Le changement climatique ainsi que l'augmentation de la population vont rendre ce phénomène de plus en plus présent.

Le PDM ne prévoit pas vraiment de lutter contre ces phénomènes – cette action n'est qu'au stade de conseil des communes - et ne suggère que des mesures telles que l'intégration d'espaces verts dans les infrastructures et l'emploi de matériaux à faible albédo⁷.

La MRAe recommande de détailler plus précisément les mesures qui seront prises pour lutter contre les îlots de chaleur urbain (ICU).

Une attention devra également être portée sur la lutte contre les espèces envahissantes telles que l'ambrosie qui fait partie des espèces prioritaires dans la lutte contre les plantes invasives notamment lors des travaux d'infrastructures et d'aménagements prévus aux PDM.

Des recommandations devront également être intégrées au PDM afin de diversifier les espèces notamment dans l'aménagement des pistes cyclables et pédestres afin de contribuer à améliorer la santé des populations sensibles aux pollens. Il est également recommandé d'utiliser des essences végétales locales. Il est souhaitable de varier les espèces tout en privilégiant celles qui sont peu allergisantes. Certaines espèces devront dans la mesure du possible être écartées : cyprès (*Cupressus sempervirens* et *arizonica*), bouleaux (*Betula*), aulnes (*Alnus*), chênes (*Quercus*), frênes (*Fraxinus*), platanes (*Platanus*), prêles.

Concernant la lutte contre le moustique tigre, le Nord Franche-Comté est colonisé par le moustique-tigre vecteur de pathologies et altérant considérablement la qualité de vie (espèce active en journée). Cette problématique n'est pas non plus abordée dans le rapport d'évaluation environnementale.

La MRAe recommande d'inscrire dans le PDM :

- **des mesures concernant la lutte contre les espèces invasives susceptibles d'être présentes sur le territoire de PMA notamment lors de la mise en œuvre des travaux ;**
- **des recommandations concernant le choix des espèces notamment dans l'aménagement des pistes cyclables et pédestres en privilégiant des essences locales et peu allergisantes ;**
- **des mesures concernant la lutte contre le moustique tigre.**

⁷ L'albédo ou albedo est le pouvoir réfléchissant d'une surface, c'est-à-dire le rapport du flux d'énergie lumineuse réfléchi au flux d'énergie lumineuse incidente.