VILLE DE MONTBELIARD
DEPARTEMENT DU DOUBS
ARRONDISSEMENT DE MONTBELIARD

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 14 octobre 2024

L'an deux mille vingt-quatre, le quatorze octobre à dix-huit heures, le Conseil Municipal s'est réuni à Pays de Montbéliard Agglomération, avenue des Alliés, dans la salle du Conseil de la Communauté d'Agglomération, sous la présidence de Madame Marie-Noëlle BIGUINET, Maire.

La convocation a été adressée aux Conseillers Municipaux et affichée le 4 octobre 2024.

Etaient présents :

M. Alexandre GAUTHIER, Mme Christine SCHMITT, Mme Annie VITALI, M. Philippe TISSOT, Mme Léopoldine ROUDET, M. Christophe FROPPIER, Mme Ghénia BENSAOU, M. Eddie STAMPONE, Adjoints
Mme Evelyne PERRIOT, M. Frédéric ZUSATZ, Mme Gisèle CUCHET, M. Rémi PLUCHE, M. Olivier TRAVERSIER, M. François CAYOT, M. Gilles MAILLARD, M. Karim DJILALI, Mme Nora ZARLENGA, Mme Hélène MAITRE-HENRIET, Mme Priscilla BORGERHOFF, M. Patrick TAUSENDFREUND, M. Mehdi MONNIER, M. Rémy RABILLON, M. Bernard LACHAMBRE, M. Eric LANÇON, M. Alain PONCET, Mme Myriam CHIAPPA KIGER, Mme Sidonie MARCHAL, M. Eric MARCOT, Conseillers Municipaux

Etaient excusés :

M. Philippe DUVERNOY avec pouvoir à M. Alexandre GAUTHIER
M. Olivier GOUSSET avec pouvoir à M. Philippe DUVERNOY
Mme Marie-Rose GALMES avec pouvoir à Mme Evelyne PERRIOT
Mme Brigitte JACQUEMIN avec pouvoir à Mme Marie-Noëlle BIGUINET
M. Gilles BORNOT avec pouvoir à M. Eric MARCOT

Etait absente :

Mme Sophie GUILLAUME

Secrétaire de séance : Mme Priscilla BORGERHOFF

OBJET

PLAN DE MOBILITE PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION (PMA) – AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Cette délibération a été affichée le : 17 octobre 2024

DELIBERATION N° 2024-14.10-6

PLAN DE MOBILITE PAYS DE MONTBÉLIARD AGGLOMÉRATION (PMA) – AVIS DES PERSONNES PUBLIQUES ASSOCIEES

Madame Marie-Noëlle BIGUINET expose :

1. Dispositions réglementaires

En application de la Loi LAURE de 1996 (Loi n° 96- 1 236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie), Pays de Montbéliard Agglomération, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), doit réaliser le Plan de Mobilité (PDM).
Défini par 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 sur le territoire d'une AOM. Il définit le projet mobilité de l'AOM et la feuille de route adoptée pour le mettre en œuvre à un horizon de 10 ans. Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE.

Il doit répondre à 11 objectifs généraux définis par la Loi qui visent 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.
Il doit également tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Enfin, il comporte deux annexes obligatoires :
- Une annexe particulière traitant de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.
- Une annexe portant sur l'évaluation environnementale du projet (article R122-17 du code de l'environnement) estimant les effets prévisibles des mesures du Plan de Mobilité sur l'environnement.

Le Plan de Mobilité s'inscrit dans la cohérence des documents réglementaires liés au développement du Territoire. En effet, il doit être compatible avec :
- les règles du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;
- les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- les orientations des directives territoriales d'aménagement (DTA) et des schémas de secteur ;
- les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA) ;
- le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ;
- la compatibilité signifie que le plan ne doit pas définir des décisions contradictoires avec les documents cités, tout en gardant la possibilité de s'adapter aux spécificités du territoire.

Il prend en compte également les limites d'étalement urbain encadrées par le PLU et les conditions fixées dans le PLH.
Une fois le PDM approuvé, les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans.

2. Le plan d'actions

Le diagnostic a fait apparaitre les forces et les faiblesses des mobilités dans leur ensemble sur le territoire de l'agglomération. Ainsi, la mobilité des actifs est la plus représentative du territoire, avec des pôles générateurs en cœur d'agglomération pour les plus structurants et dans les vallées du Doubs pour les secondaires. L'usage de la voiture est prédominant et reste au centre des déplacements.

Les actions proposées dans le cadre du Plan de Mobilité de Pays de Montbéliard Agglomération visent à repenser la mobilité à travers une offre plus complète et plus diversifiée. Sur ces bases, la stratégie proposée s'articule autour de 26 actions qui se répartissent selon les 5 axes d'intervention suivants ;

- Axe 1 : Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité
- Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs
- Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux
- Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité
- Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques

Les investissements estimés pour sa mise en œuvre s'élèvent à 3.5M€ par an sur 10 ans et les charges d'exploitation sont évaluées à hauteur de 4M€ par an.

3. Les modalités d'approbation

Conformément aux dispositions réglementaires, les instances de concertation et de co-construction ont été saisies durant la phase d'élaboration et de validation des différentes étapes du projet.
Au terme de celles-ci, le Conseil Communautaire du 26 juin dernier a validé le projet de Plan de Mobilité tel qu'il est présenté en pièce jointe de la présente.

Conformément à l'article L.1214-15 du code des transports, le projet de PDM est soumis aux Personnes Publiques Associées (PPA) qui disposent d'un délai réglementaire de 3 mois pour transmettre leur avis. Au-delà, il est considéré comme favorable. (article R.1214-4 du code des transports).

Avant l'approbation du Plan de Mobilité, le projet est également soumis à enquête publique, conformément au chapitre III du titre II du livre Ier du Code de l'environnement, pour une durée minimale de 30 jours. La prise en compte des résultats de l'enquête publique peut conduire l'AOM à modifier le projet de Plan de Mobilité avant approbation (article L.1214-16 du code des transports).

Au titre de l'avis des PPA, des remarques techniques ont été formulées ; elles sont présentées en pièce jointe de la délibération.

Après avis de la commission compétente, le Conseil Municipal émet l'avis ci-joint sur le projet de Plan de Mobilité présenté par PMA.

Décision du Conseil Municipal

Pour	:	34
Contre	:	0
Abstentions	:	0

- ADOPTE -

Ont signé au registre les membres présents

Le Maire,

VILLE DE MONTBÉLIARD DOUBS

Marie-Noëlle BIGUINET

Déposée en Sous-Préfecture le : 17 octobre 2024

PLAN DE MOBILITE PMA
Observations

Remarques relatives au DIAGNOSTIC :

- **Tarification du stationnement à Montbéliard (p 81)**

« L'abonnement jours extérieurs est à un tarif équivalent à l'abonnement mensuel Evolity, n'encourage pas les actifs à venir en TC en centre-ville de Montbéliard alors même que la plupart des lignes sont organisées autour de l'acropole »

- ⇨ La comparaison avec Besançon est délicate puisque l'offre en transport en commun y est bien plus fournie et cadencée.
  L'opportunité d'une augmentation significative du tarif résident jour n'est pas le seul levier à étudier, l'adaptation du cadencement des lignes existantes pourrait être une autre piste à envisager.

« **Tarification peu lisible qui favorise le stationnement sur Voirie** »

- ⇨ Les tarifs de stationnement sur la Ville de Montbéliard ont évolué pour l'année 2024 afin de les harmoniser.
- ⇨ Il faut préciser que la gratuité est appliquée pour les parkings en ouvrage :
  - Au parking des Alliés pour les abonnés de la Bibliothèque
  - Au parking des Blancheries pour les parents des élèves du Conservatoire
- ⇨ Pendant la période du Marché de Noël, l'heure de stationnement pour les parkings en ouvrage et le parking de la Lizaine est de 2,10 €/h (la gratuité de 30 mn est conservée aux Alliés et Blancheries)

Résultats de l'enquête stationnement – Montbéliard – centre (p 88)

- ⇨ Il est à préciser que dans le stationnement aux parkings des Blancheries et des Alliers est autorisé aux abonnés riverain la nuit.

- Les normes de stationnement dans les PLU communaux (p 98)

Le diagnostic indique qu'un des enjeux du nouveau plan de déplacement sera d'entamer des réflexions sur les normes plafonds en termes de nombres de places de stationnement.

- ⇨ Aucune action n'est prévue sur ce point (ie : pas d'impact sur le PLU, ce dernier étant d'ailleurs déjà très restreint sur ce sujet dans les zones où circule le THNS)

- **Des aménagements complémentaires pour les cycles en développement (p 117)**

Stationnement vélos : « il existe des carences importantes »

- ⇨ La Ville de Montbéliard installe des arceaux sur les sites pour lesquels le besoin a été identifié et dans la mesure où il répond à une demande.

Remarques relatives au PLAN D'ACTIONS :

- **Documents de planification en vigueur (P11):**
  - ⇨ Dans le cadre du PLH, pour la prise en compte de la proximité d'un transport en commun en Site Propre, seuls les quartiers ex-PNRU et NPNRU sont mentionnés. Il est souhaité d'intégrer également les autres quartiers Politique de la Ville et en l'occurrence pour Montbéliard : Chiffogne et Batteries du Parc.

- Action 7 : Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité :

- ⇨ Le plan de mobilité ne prévoit aucun parking d'intermodalité pour Montbéliard (P74)

- ⇨ Concernant le stationnement vélos (P75) : des échanges avec la Région ont eu lieu : La Ville a proposé de doubler la structure actuelle sur le parvis de la gare ou que la structure proposée par la Région puisse être implantée à proximité du parvis, sur un parking situé à proximité. Ces dispositions pourraient peut-être répondre au besoin identifié ?

- **Action 8 : Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable :**

- ⇨ Le modèle d'arceaux proposé est très différent de celui implanté par la Ville de Montbéliard alors que ce dernier est certainement le plus répandu.

Plusieurs tronçons cyclables sur Montbéliard prévus à l'actuel schéma directeur cyclable n'ont pas été réalisés. (p79)

- ⇨ Ce plan sera revu en 2025 par PMA et requestionnera la réalisation de ces tronçons.
  A prendre en compte, si nécessaire, lors de la modification ou révision du PLU après 2026.

« **Il [l'arceau] peut être implanté en lieu et place de stationnement automobile (cf. action 11)**

- ⇨ Une telle mesure est à étudier sur les secteurs en demande et où les possibilités de stationnement le permettent.

- **Action 9 : Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes :**

Pacification, Les services de PMA pourraient réaliser par les services des expertises techniques à la demande des communes. (p81)

- ⇨ Cette proposition est adaptée pour les plus petites communes qui ne disposent pas des moyens pour réaliser leurs expertises techniques. Pour celles qui en disposent, il serait intéressant de pouvoir prévoir des bases communes pour harmoniser les pratiques.

Les autres dispositifs sont à privilégier aux « chicanes-écluses avec du stationnement longitudinal alterné » et aux « écluses ». (p83)

- ⇨ Ces deux derniers favorisent les arrêts-redémarrages, sources de pollution et de nuisances sonores.
- ⇨ Les « chicanes-écluses avec du stationnement longitudinal alterné » peuvent être utiles dans les zones tendues en termes de stationnement (création de places de stationnement sans perte d'espaces piétons). Le nombre de places consécutives est à bien choisir en fonction de la circulation (des alternances de stationnement de 30m peuvent être trop conséquentes pour des portions à circulations fortes ou modérées, et entrainer des arrêt trop importants).

- Action 11 : Accompagner les communes dans leur réflexion sur la place de la voiture et le partage de la voirie :

Même remarque que pour l'action 9 :

- ⇨ Comment garantir une certaine homogénéité d'une commune à l'autre ?

- Action 12 : Déployer un réseau d'aires de covoiturage :

Aire de covoiturage envisagée sur le P1 de l'axone (p92)

- ⇨ Est-ce que d'autres emplacements pourraient être ciblés ?

- Action 14 : Déployer un système de véhicules en autopartage :

Véhicule en autopartage envisagé à la Gare de Montbéliard (p 101)

- ⇨ Est-ce que l'emplacement et les modalités d'usage pourraient être développées ?

- Action 15 : Poursuivre le développement des infrastructures de recharge pour véhicules Electriques (IRVE) :

IRVE (p 102)

- ⇨ Le rôle du Syded est à préciser : que signifie exactement être « chef d'orchestre » ?
- ⇨ Les conditions d'un transfert de compétence à PMA relatif au développement de structures IRVE seraient à étudier.

- Action 17 : Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de Livraison propre sur le dernier km :

Espace logistique urbain (p 104)

- ⇨ Il est nécessaire d'établir un diagnostic détaillé (incluant une concertation avec les commerçants dès son démarrage) avant d'étudier un éventuel emplacement.

Livraison propre sur le dernier kilomètre. (p 107)

- ⇨ Cette disposition est à étudier à l'aune de la problématique de l'attractivité du Centre Ville, à travers le prisme du commerce.

- Action 18 : Créer un support unique d'information mobilité :

- ⇨ Cette disposition est indispensable

- Action 20 : Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public :

Mesure 3 (p113) : Savoir rouler à vélo :

- ⇨ Il serait opportun d'étendre cette action à d'autres publics (adultes) qui se sont éloignés de la pratique du vélo.