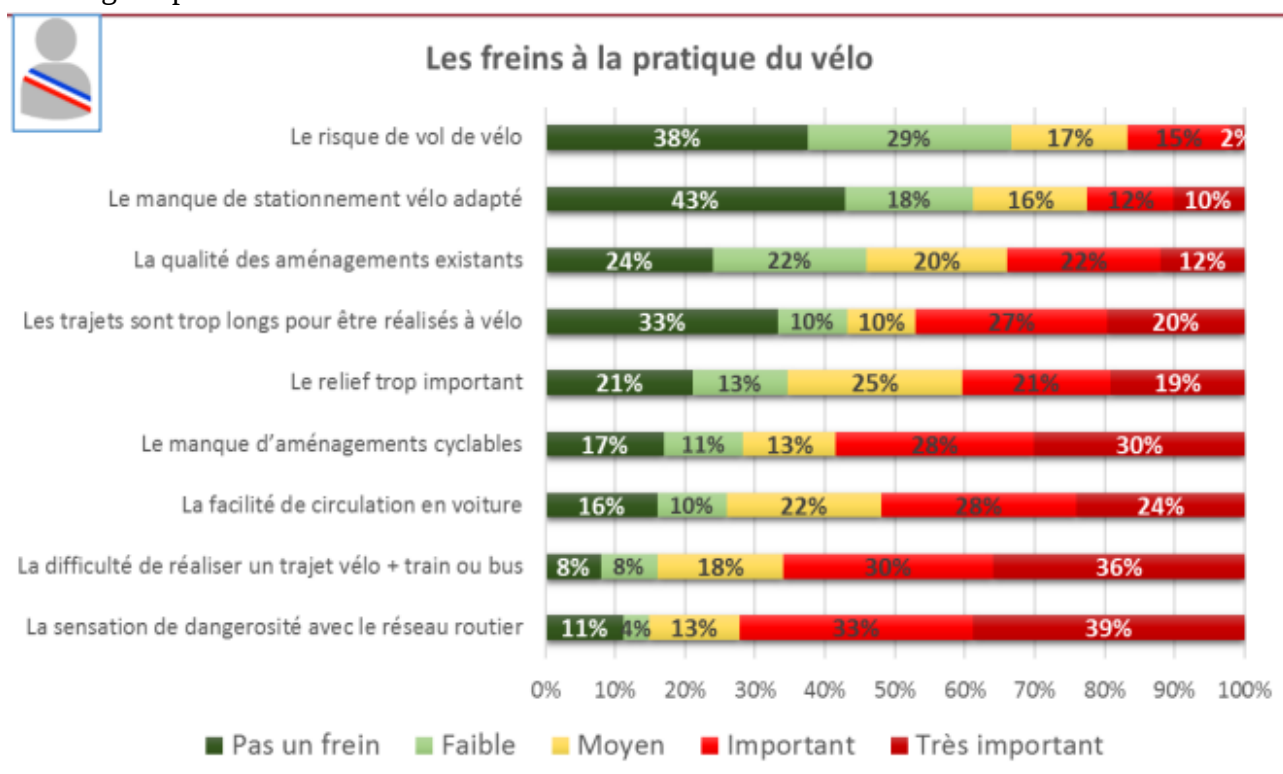


MIEUX CONNAITRE LES BESOINS DES USAGERS POUR AGIR EFFICACEMENT

Il est mentionné comme enjeu n°11 qu'« une connaissance plus fine des mobilités permettra aux politiques publiques de mobilité de gagner en efficacité. »

Vélocité déplore alors que le diagnostic établi, par le cabinet ITEM en novembre 2022 préalablement à l'élaboration du Plan De Mobilité, n'ait été ouvert qu'aux représentants des 73 communes

En effet, au vu des réponses des élus (voir tableau ci-après) quant à leur perception des freins à la pratique du vélo, et même si on constate que le manque d'aménagements cyclables et la dangerosité représentent les premiers freins, on peut supposer que si les habitants avaient été consultés, le résultat aurait été plus affiné en ayant des retours plus significatifs des usagers notamment du vélo. Il est également dommage qu'aucune enquête « ménage-déplacement » récente n'ait été effectuée sur PMA.



Nos préconisations :

- Etablir une enquête « ménage déplacement »

SUR L'IMPORTANCE D'UN SUIVI

Le PDU élaboré en 2009, n'a fait l'objet d'aucun suivi hormis un bilan en 2012.

A ce jour, il en ressort que « L'agglomération présente des conditions davantage favorables aux déplacements à vélo : le réseau cyclable s'est développé à raison de 7 nouveaux kilomètres par an et permet globalement une bonne irrigation au sein de l'unité urbaine et des principaux corridors urbanisés. Mais au-delà de l'infrastructure, la diversité des actions et services pour inciter à la pratique du vélo reste encore faible pour une agglomération de la taille de PMA. Les zones de modération de vitesse se sont largement développées depuis 2009, ce qui est favorable à la cohabitation entre automobilistes, cyclistes et piétons et à la baisse de l'accidentologie. Toutefois le territoire est encore marqué par une place toujours prépondérante donnée à la voiture sur l'espace public. Pas de réel changement sur la place et l'utilisation de l'automobile depuis le dernier PDU : en effet, s'il n'y a pas réel dysfonctionnement sur le réseau viaire (secteurs de congestion, zones accidentogènes), les actions sur la réorganisation de la circulation, la limitation du transit, la circulation PL, la gestion du stationnement... ont été peu traitées et aucunement à l'échelle globale de PMA. »

En 2022, un schéma cyclable a été établi, pour créer des liaisons intercommunales sur 2022/2025. On peut remarquer que s'il y eu en effet cinq réalisations, notamment la passerelle de Lougres, et que deux opérations sont en cours, il n'en demeure pas moins que l'objectif est loin d'être atteint...

					PLANIFICATION ANNUELLE ETÜDES ET TRAVAUX					
	PROJETS	LINÉAIRE	Finalité	Estimation	2021	2022	2023	2024	2025	Commentaires
STRUCTURANTS A PRIORISER	Sochaux, liaison Montbéliard-Sochaux - plaine des sports	0,9 km	Renforcement	350 000						Pendant les travaux THNS, en lien avec Sochaux Réalisé
	Audincourt, Pont de Gland - Bollardiére	1 km	Renforcement	300 000						Mailion manquant entre pont Bollardiére au pont de Gland En cours
	Raccordements Coulée verte - Base de loisirs nord et sud	1 km	Renforcement	250 000						Point dur identifié, en lien avec réaménagement du site
	Montbéliard, liaison Gare-Gambetta, Alliés	0,6 km	Renforcement	200 000						Études en cours, proposition faite à la Ville de Montbéliard Réalisé
	Liaison Bavans - Lougres	3,2 km	Extension	700 000						En lien avec les travaux de réhabilitation de la passerelle En cours
	Liaison Grand-Charmont - Vieux-Charmont	0,9 km	Renforcement	250 000						Des projets communaux à coordonner avec un axe structurant
	Liaison Saint-Julien - Etang des Princes (phase 1)	0,7 km	Extension	200 000						Prolongement de la voie verte vers ce lieu touristique
	Courcelles : Lou Blazer - EuroVélo6	1,5 km	Renforcement	150 000						Offrir un axe cyclable entre collège, cente urbain et l'EV6 Réalisé
	Liaison Voujeaucourt - Mathay	3,9 / 9,8 km	Renforcement	500 000						Axe structurant en direction du sud de l'Agglo
	Montbéliard, liaison Petite Hollande - Campus - Axone - Arbouans	1,4 km	Renforcement	500 000						Raccordement Petite Hollande vers l'Axone par le Campus Réalisé
FIL DE L'EAU	Projets d'intérêt communautaire ponctuels (Etupes, Dung-Présentevillers, Vieux-Charmont...)			60 000 € par an	en fonction des besoins				Une réserve financière est à prévoir pour les demandes émanant des communes et pour la résorption des points noirs identifiés	
INDEPENANT	Passerelle Colombier-Fontaine - Lougres	1,5 km	Extension	1 560 000					Démarrage de la Maîtrise d'oeuvre externe fin Mai 2021 Phase des travaux prévue en mars 2023 Réalisé	
OPERATIONS AVEC UNIQUEMENT DU MARQUAGE OU PETITS TRAVAUX										
MARQUAGE OU SIGNALISATION	Blamont : liaison Audincourt /Blamont via Hérimoncourt (partie Glay - Meslières en voie verte)	6,4 / 9,1 km	Extension	70 000						Mise en place de signalétique directionnelle, abaissement de la vitesse, et éventuellement de chaussidou, en lien avec les mairies concernées et selon leurs volontés
	Saint-Julien : Etang des Princes - Montbéliard (phase 2)	7,1 km	Extension	70 000						
	Liaison Lougres - Montenois - Sainte Marie	7,3 km	Extension	70 000						
	Liaison Pont-de-Roide - Blamont	8,2 km	Extension	70 000						
ACQUISITIONS FONCIÈRES	Liaison Dasle - Vandoncourt	2,5 km	Extension	500 000						Le choix d'un tracé et les négociations pour les acquisitions foncières sont une étape indispensable pour la réalisation de ces projets.
	Liaison Bart - Dung - Sainte-Suzanne	2,5 km	Extension	500 000						
Alternative	Liaison Sochaux centre-ville - Vieux-Charmont	1,00 km	Renforcement	250 000						La liaison entre Vieux-Charmont et Sochaux existe aujourd'hui par la route de Bognard, puis la voie verte jusqu'à la Citédo. Un axe complémentaire et plus direct par la RD437 sera à étudier.

Nos préconisations :

- **Etablir un état d'avancement annuel du PDM**
- **Etablir un état d'avancement annuel du Schéma directeur des pistes cyclables**
- **Se conformer à la demande de la Préfecture du Doubs en la réalisation d'une évaluation impact santé EIS dans la perspective de l'évaluation du PDM en 2030**

MANQUE DE COHESION DU SCHEMA DIRECTEUR CYCLABLE AVEC LES REALISATIONS DES AUTRES COLLECTIVITES ET NON PRISE EN COMPTE DES DISCONTINUITES CYCLABLES

Le schéma précité intègre également des projets départementaux ou communaux.

DEPARTEMENTS	Mandeure : traversée de Mandeure	3,00 km	Renforcement	90 000	Plannings à déterminer avec le Département	EN COURS Études en cours par le Département en lien avec PMA REALISE Un itinéraire cyclable entre PMA et la Communauté de Communes du Pays de Maiche doit être pensé, avec un partenariat entre les collectivités à déterminer.
	Liaison Bethoncourt - Héricourt	1,4 km	Extension	300 000		
	Liaison Mathay - Pont-de-Roide	5,3 km	Extension	700 000		
	Montbéliard : Pont du Ludwigsburg et raccordements	0,8 km	Renforcement			
	Liaison Pont-de-Roide - Saint Hippolyte	4,7 / 7,5 km	Extension	600 000		
COMMUNAUX	Montbéliard, Avenue Foch et liaison vers Mont Chevis	1,7 km	Renforcement	300 000	Plannings à déterminer avec les communes	Les services de PMA restent disponibles pour un soutien techniques.
	Montbéliard, Pied des Gouttes	1,2 km	Renforcement	150 000		
	Valentigney : liaison centre-ville - Pont des Longines – parking relais	1,1 km	Renforcement	300 000		
ALTERNATIVE POSSIBLE	Montbéliard, liaison centre-ville - Petite Hollande	0,8 km	Renforcement	150 000	Plannings à déterminer avec les communes	Les services de PMA restent disponibles pour un soutien techniques.
	Audincourt, liaison Gare - Temple - Espace Japy - Bollardièrre	1,6 km	Renforcement	200 000		
MARQUAGE OU SIGNALISATION	Montbéliard : maillage du centre-ville	0,6 km	Renforcement	30 000	Plannings à déterminer avec les communes	Les services de PMA restent disponibles pour un soutien technique.
	Sainte-Marie : Centre-ville	1,5 km	Renforcement	12 000		
	Pont-de-Roide : desserte interne de la commune	3,7 km	Extension	25 000		
	Blamont : desserte intercommunale proche	6,5 km	Extension	50 000		

Et là aussi, on ne peut constater que la feuille de route est loin d'avoir suivie d'effets
Et même si d'autres aménagements ont été créés tels que, Liaison EV6/Bart, Piste ZA La Cray à Voujeaucourt, aménagement centre-ville de Bourguignon, Pont de Voujeaucourt, Rue Jean Bauhin à Montbéliard, on peut déplorer un manque de concertation préalable auprès des usagers de la part de certaines communes.

Car si on peut se féliciter d'un très bon maillage cyclable intercommunal, il n'en reste pas moins qu'il n'existe peu ou prou des aménagements et interconnexions cyclables dans nombre de centre villes et de centre bourgs, ce qui représente un frein considérable à la pratique du vélo du fait de ces discontinuités cyclables.

Ce manque de concertation et de prise en compte des discontinuités cyclables est flagrant au niveau des services du Département quand ils entreprennent des travaux de réfection de voies routières, sans appliquer les principes de la loi LOM et sans se référer aux aménagements existants.

Ce fut le cas lors de la réfection du pont de la RD 623, sur la commune de Bethoncourt, où un tronçon de piste cyclable a pu être créé, suite à notre demande mais où aucun aménagement n'est prévu à ce jour pour le relier à l'existant.

Plus récemment encore, suite aux travaux de réfection de la voirie entre Sochaux et Exincourt, nous avons dû intervenir par deux fois auprès du Département et de deux articles dans la presse pour obtenir un projet d'aménagement cyclable pour relier la piste venant de Sochaux.

Nos Préconisations :

- **Suivre la Direction départementale des territoires du Doubs, qui fait remarquer dans son avis « il est noté une insuffisance des infrastructures cyclables secondaires. En effet, bien que le PDM prévoit un certain développement du réseau cyclable, les connexions secondaires qui permettraient de relier plus efficacement les quartiers, les zones d'emplois et les bourgs aux axes principaux pourraient être plus encore développées, avec notamment un réseau cyclable dense et finement maillé. »**
- **Mettre en place une meilleure cohésion entre les différentes collectivités pour assurer une vision globale des aménagements cyclables pour pallier aux discontinuités cyclables, et plus particulièrement avec le Département dont la Madame la Présidente demande, dans son avis, à « être particulièrement associé aux réflexions préalables à la prochaine révision du schéma directeur cyclable »**

HIERARCHISATION DES VOIRIES

Dans le diagnostic établi, par le cabinet ITEM en novembre 2022, il a été noté : *une forte présence de 2x2 voies Mais une prise en compte croissante du partage de la voirie Les artères à 4 voies sont des aménagements hérités de l'époque du tout automobile. Elles se retrouvent aujourd'hui peu adaptées au développement des mobilités alternatives et à la réappropriation de l'espace public par les habitants et, sauf exception, ne se justifient pas en termes de charge de trafic.*

Nos préconisations :

- **Suivre la Direction départementale des territoires du Doubs, en sa demande d'actions sur la hiérarchisation des voiries tendant vers un partage de voirie laissant plus de place aux modes alternatifs à l'automobile.**
- **Prioriser les aménagements à destination des plus vulnérables : penser piétons cycles avant les automobilistes notamment aux niveau des traversées de voirie.**

STATIONNEMENT DES VELOS

On le sait, le manque de stationnement sécurisé des vélos est le deuxième frein à la pratique du vélo. Or, le PDM prévoit la mise en place de 2 800 places correspondant à l'achat de 950 arceaux (une fois déduites les 900 places existantes, (un arceau correspondant à 2 places). Le nombre de stationnement ne passera que de 0.65 à 2 pl/ 100 habitants, ce qui nous semble insuffisant.

D'autre part, l'évolution du nombre d'acquisition de VAE exige l'installation d'abris vélos sécurisés. De plus, la gare de Montbéliard est tenue à l'obligation d'avoir 20 places de stationnement vélo sécurisés en gare conformément au décret n° 2021-741 du 8 juin 2021.

L'abri à vélo actuel est saturé et non sécurisé.

Or dans l'avis déposé par la Région Bourgogne Franche Comté, il est indiqué « A ce jour et après deux ans de négociations avec la ville de Montbéliard et en accord avec la DREAL, aucune nouvelle démarche ne sera initiée pour une solution d'abri vélo en gare. Toutefois la Région reste ouverte à la discussion si la Ville souhaite implanter un stationnement sécurisé en gare »

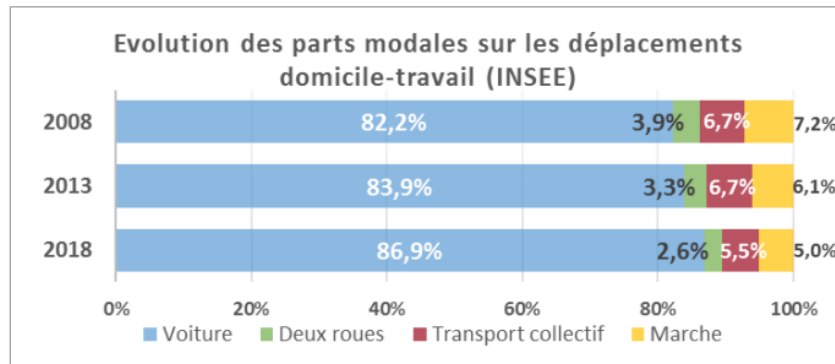
Nos préconisations :

- **Installation d'arceaux pour un nombre de stationnement porté à 2,7 pl/ habitants**
- **Mise en place de box sécurisés**
- **Implantation abri vélos sécurisé en gare de Montbéliard**

MOBILITE EMPLOYEUR

Il est indiqué dans le point 22 du Plan d'actions qu'il *faut poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises*

Or la mobilité employeur est un vrai enjeu sur leur territoire de PMA et cela aurait mérité d'être davantage mis en avant dans les plans d'actions comme le souligne la Direction départementale des territoires du Doubs quand on voit que la part modale de la voiture a augmenté de 4,7 points entre 2008 et 2018/ au détriment des autres modes.



Alors que c'est un levier que l'on peut modifier de façon significative. Nous le voyons à travers notre challenge « JE VAIS AU BOULOT A VELO » organisé sur l'ensemble du territoire depuis huit ans où l'on constate une progression constante du nombre de personnes utilisant le vélo pour les déplacements domicile travail.

Nos préconisations :

- **Mettre en corrélation notre challenge avec les actions menées par le conseil en mobilité pour une meilleure synergie afin de sensibiliser entreprises, administrations et les employés à la pratique du vélo.**

COMMUNICATION ET DE SENSIBILISATION GRAND PUBLIC

Il est noté en page 50 que selon le diagnostic de 2022 « *quelques évènements mobilité organisés ponctuellement, principalement en lien avec l'association Vélocité et une action de Conseil en mobilité auprès des employeurs principaux.* » et que la mise en œuvre du PDM permettrait « *l'organisation de challenge à l'échelle de PMA, et l'organisation régulière de fête de la mobilité* »

Nous tenons juste à signaler que nous organisons, en partenariat avec PMA, un challenge « JE VAIS AU BOULOT A VELO » durant chaque mois de septembre, durant la semaine de mobilité, sur l'ensemble du territoire depuis huit ans. Que durant l'opération nationale MAI A VELO, notre association organise JE FAIS MES COURSES A VELO et participe également au challenge national de MAI A VELO.

En page 110, le PDM préconise la mise en place d'un camion/bus itinérant de la mobilité (informations, diagnostic mobilité, essai VAE etc.) Ce véhicule itinérant nécessiterait 1 ETP permanent complété par des bénévoles du réseau d'ambassadeurs (+/- 75 K€/an personnel + véhicules et son fonctionnement). Ne serait-il pas plus judicieux de créer une Maison du vélo, certes moins mobile qu'un camion mais qui aurait l'avantage de toucher de façon permanente les 80 000 habitants vivant à Montbéliard et sa périphérie immédiate tout en donnant une vitrine aux cyclotouristes fort nombreux sur notre territoire. A ce jour, des associations et autres organismes peuvent s'engager sur l'animation d'un lieu de vie « Maison du vélo » avec les activités déjà existantes : atelier d'autoréparation, formation des collectivités, sensibilisation grand public, vélo-école, ressourcerie et reconditionnement de vélos, vélo autour de handicap, location de vélos, accueil des cyclotouristes...

Cette Maison du Vélo, pourrait être à la fois une vitrine du monde du vélo de notre territoire et un tiers lieu dédié à tous les acteurs de la pratique du vélo du Pays de Montbéliard. Elle pourrait être implantée dans la commune de Montbéliard, ce qui serait un plus pour dynamiser son centre-ville et ainsi la rendre plus attractive aux cyclotouristes fort nombreux dans notre agglomération.

Nos préconisations :

- **Implanter une Maison du Vélo pour :**
 - **Suppléer les services déjà offerts par l'Office du Tourisme, notamment par la mise à disposition de consignes pour les cyclotouristes.**
 - **Informers tous les habitants sur tous les services existants autour de la pratique du vélo, qui relèvent des associations : locations de vélos, atelier réparations, vélo école....**
 - **Informers des aménagements existants et à venir.**
 - **Informers des aides mises à disposition par les collectivités.**
 - **Recenser les demandes et remarques des habitants**
 - **Mettre à disposition, lors des nombreuses animations festives (Rencontres et Racines, La Campagne à la Ville, Rythmes et Couleurs...) les services existants autour du vélo et mettre en relation les bénévoles des associations qui œuvrent pour la promotion du vélo**
- **En somme, la maison du vélo viserait à créer un environnement favorable à la pratique du vélo, en offrant des services pratiques, éducatifs et communautaires pour encourager davantage de personnes à utiliser ce mode de transport durable.**

FINANCEMENT

Le financement des différents aménagements cyclables est englobé dans le budget annexe TRANSPORTS ET DEPLACEMENTS. Il se trouve de fait être une variable d'ajustement, notamment lors des variations du prix du gasoil, alors que la pratique du vélo n'en est aucunement dépendante.

Préconisation

- **Décorrélér le budget des aménagements cyclables à celui des transports**

CONCLUSION

Même si on ne peut nier qu'il existe une réelle et indéniable politique de développer la pratique du vélo sur le territoire de/ Pays Montbéliard Agglomération, il n'en demeure pas moins que ce Plan de Mobilité nous apparaît peu ambitieux sur ce volet.

La diminution du trafic automobile est abordée mais présente une faible ambition : -7 % des km réalisés en voiture sont fixés pour 2035.

Il ressort que la distance moyenne d'un déplacement est de 8,8 km, 29 % font moins de 2 km et 55 % moins de 5 km et que 71% des déplacements tous motifs réalisés en automobile, il nous semble alors que le vélo semble être une véritable alternative à la voiture pour ces petits trajets, alternative qui aurait un impact loin d'être négligeable tant sur la santé que sur l'environnement.

Odile JOANNES

