

Enquête publique : Plan Mobilité PMA

Contribution de Nathalie COUCHE – Pont de Roide, le 19 février 2025

En termes de mobilité, le Pays de Montbéliard est fortement imprégné par la culture de l'automobile liée à son industrie. Par ailleurs, dans un territoire où une forte ruralité côtoie de nombreux pôles urbains formant une trame quasi ininterrompue, le besoin de mobilité est prégnant, les motifs et les destinations multiples.

Une saturation et un besoin de changement

Jusqu'ici, on a plutôt cherché à encourager ce besoin de mobilité, en multipliant les zones commerciales décentrées, les opportunités de sorties, d'activités sportives ou de loisirs aux quatre coins du territoire.

Parallèlement, l'emploi s'est récemment énormément dispersé, avec l'émergence de zones d'activité économiques ou industrielles, et le lent déclin du méga site historique de PSA Sochaux et de ses satellites, vers lesquels convergeaient autrefois quotidiennement des transports collectifs d'ouvriers et employés. Les trajets domicile travail sont aujourd'hui beaucoup plus hétérogènes, d'autant plus que des entreprises fondées à l'origine « en ville » sont encouragées à déménager vers des ZAI très excentrées (type Technoland), et que le travail frontalier continue de s'accroître.

A noter que la théorie datant des années 60 et 80, qui consiste à regrouper les activités urbaines du même type par zones (industrielle, commerciale, résidentielle...) montre ses limites, ne présente que des avantages à court terme, ne répond plus aux conceptions urbaines contemporaines ni aux enjeux environnementaux actuels.

Au final, la photographie actuelle des déplacements sur PMA montre :

- une sur-utilisation de la voiture, avec surcharge routière de tous les grands axes, d'où pénibilité du déplacement, aggravation de la pollution et de l'insécurité routière, en particulier pour les piétons et 2 roues circulant aussi sur ces axes.
- une sous-utilisation des transports en commun dans les zones excentrées ou rurales, où la majeure partie de la population dispose d'une voiture, et considère les déplacements collectifs vers les centres urbains trop longs, astreignants, compliqués (changements etc), "pas dans les habitudes", lieux d'incivilités, au final ni satisfaisants ni agréables.
- Une circulation poids lourds excessive, malgré un réseau autoroutier traversant le territoire, qui n'a pas soulagé les axes routiers secondaires comme on pouvait l'espérer.
- Des modalités alternatives dites « douces » (piétons, vélo...) qui ne sont pas assez facilitées en tout cas pas assez rapidement, avec l'ébauche d'un réseau surtout de type loisir.

Il devient urgent de repenser les objectifs et d'agir. **Faut-il aller encore plus loin dans ce qui existe, ou changer de direction ?**

La question des liaisons douces

Le réchauffement climatique (plus d'ensoleillement), le succès des vélos à assistance électrique (plus de distance), l'absolue nécessité de réduire les émissions de CO2, l'atout que représente la qualité paysagère de notre territoire, le prix des carburants, les envies de retour au vert et à la sobriété, le besoin de retrouver une qualité de vie, une convivialité, un environnement sain pour notre santé physique et psychique...tout cela va dans le sens du déplacement éco responsable, et en particulier des « mobilités douces ».

La population de PMA, de par la topographie, le climat historiquement pluvieux et une filière industrielle valorisant l'automobile, n'est pas vraiment "formatée" pour privilégier la marche ou le vélo au quotidien. Ces modes de déplacement sont trop souvent réservés aux loisirs et au tourisme.

Pour autant, il est devenu essentiel d'inverser la tendance et pour cela de proposer des parcours dédiés, pratiques, rapides et agréables. Malheureusement, s'il existe des solutions pour relier les agglomérations entre elles, cela s'avère plus compliqué au sein même des zones urbaines. Très peu de réserves foncières ont été préservées dans cet objectif.

Encourager ces modes de déplacement au quotidien, c'est proposer un maillage suffisant et dédié, mais c'est aussi offrir localement un maximum de potentialités.

Ce qui suppose, à l'échelon de chaque pôle urbain :

- Sensibiliser la population en faveur de l'offre commerciale locale, valoriser et diversifier celle-ci, en particulier concernant l'alimentation, la restauration et les commerces de biens et de services pour les particuliers,
- Maintenir ou développer une offre de services publics suffisamment diversifiée : services administratifs, de santé, d'aide à la personne, (développer si besoin les technologies numériques en distanciel, non pas en faveur l'e-commerce, mais des services),
- Maintenir ou développer l'offre culturelle et sportive.

Quant au réseau de liaisons douces reliant tous ces pôles, il faut impérativement, chaque fois que possible, le séparer des axes routiers. A partir d'un certain niveau de circulation, la coexistence des deux modes de déplacement est une aberration : pollution, insécurité, bruit, odeurs, inconfort sont de nature à dissuader les meilleures volontés, sans parler de l'inhalation des nombreux gaz toxiques émanant du secteur routier, surtout lorsqu'il est saturé.

En ville ou entre les villes, les trajets dédiés aux déplacements non polluants se doivent d'être véritablement « doux ».

En matière de mobilité, c'est un cercle vertueux qu'il faut initier :

maillage de circulation douce => consommation locale de biens ou de services => redynamisation des centres urbains + renforcement du lien social + création d'emplois de proximité => réduction du trafic routier => amélioration de la qualité de vie (gain en temps, en santé, en confort, en relationnel) et de l'environnement.

Prenons exemple sur l'Allemagne, ou plus proche encore, l'Alsace, qui ont su anticiper ce processus.

Cas particulier de Pont de Roide Vermondans

Bénéficiant du label « petite ville de demain », Pont de Roide est en position de choisir la meilleure option pour son avenir.

La situation actuelle

Eloignée du centre de l'agglo, son intégration à PMA est récente (2017).

Fin du siècle dernier, la ville avait acquis une respectable autonomie, en termes de services et de commerces. Elle prospérait autour d'un centre industriel historique (1200 salariés dans les années 70, laminage à froid, actuellement APERAM) et de nombreuses PME associées : l'offre d'emploi locale était florissante. L'absence de ligne de bus vers Audincourt ou Montbéliard, excepté les transports collectifs organisés pour les scolaires ou les usines Peugeot, ne posait pas réellement problème.

La tendance s'est peu à peu inversée : réduction d'emploi chez APERAM (moins de 200 emplois aujourd'hui), nombreux logements obsolètes et vacants, déliquescence du petit commerce, et plus récemment fermeture de la trésorerie municipale, fermeture annoncée du dernier point de vente alimentaire rive droite, pénurie de médecins et auxiliaires de santé...et abandon du site Cattinair (entreprise française incontournable dans son domaine créée à Pont de Roide en 1959, et dont une partie de l'activité demeurait rupidontaine) qui vient de déménager sur Technoland, au Nord de l'agglo.

Quant à la nouvelle desserte de bus du réseau EvolitY de PMA, qui relie PDR à MTB (environ 20 km) en 1 heure environ, contre 20 minutes en voiture via l'A36, elle a bien peu de succès.

Cependant, les atouts rupidontains demeurent nombreux : qualité paysagère, richesse de la vie associative, situation centrale drainant les populations de nombreux villages alentour.

Son attractivité est aussi liée à sa situation stratégiques le long de la vallée du Doubs, au croisement entre l'axe Pontarlier/Montbéliard (D437) et Besançon/Porrentruy (D73).

Le revers de la médaille est que le centre ville souffre particulièrement d'une circulation de plus en plus intense qui le dénature. Ce que l'on appelle la « place centrale » n'en a que le nom, et on ne la traverse à pied que sur passage protégé, et pas toujours en sécurité. Quant aux cafés et restaurants qui s'y trouvent, ils pâtissent du bruit et de la pollution qui rendent la fréquentation des terrasses peu hospitalière.

L'axe le plus circulant est la D437, le long de laquelle se situent également le collège, la poste, une école, des cafés, et l'usine Aperam...

Par ailleurs le Doubs n'est traversé que par un pont et une passerelle, tous deux excentrés.

Des projets pertinents ?

Outre le centre ville et ses petits commerces, un pôle commercial est situé rive gauche, à l'écart de la D437, accessible par le D73, sur la ZAC des Boulots.

Deux projets sont en cours pour l'implantation supplémentaire d'un ALDI et d'un LIDL à proximité du super-Intermarché en place. Cela n'est pas de nature à alléger la saturation routière, et possiblement à fragiliser l'ensemble de l'offre commerciale existante.

En comparaison, la rive droite ne dispose plus d'aucun commerce alimentaire si ce n'est un magasin LIDL situé juste après le pont, appelé à disparaître.

Autre projet impactant potentiellement l'axe D73, traversant la zone la plus commerçante du centre ville : la création d'un nouveau quartier (en partie résidentiel) sur la zone de l'ancienne gare alourdirait encore la circulation automobile sur cet axe central.

On peut se réjouir qu'une voie verte soit en projet avec PMA et le Département, dont le tracé intra muros semble évident, matérialisé par l'ancienne voie ferrée, traversant la friche de l'ancienne gare et filant en direction de St-Hippolyte sur la rive la plus tranquille du Doubs : elle aura vocation de loisir, mais aussi de liaison entre le centre ville, la ZAC, le collège, Vermondans, Bourguignon et au delà vers la future ZA des hauts de Mathay. Dans cette direction, en sortie de ville, elle devrait suivre le tracé de la voie ferrée, bien dissocié et à distance de la D437. Il n'y a pas à hésiter ! Sauf à réhabiliter une ligne de tram train le long de la vallée du Doubs...mais cela est une autre histoire.

Une nécessité de changement

La question du trafic routier et de sa situation dans la commune est devenue un élément fortement pénalisant pour son attractivité. D'autre part, rares sont les alternatives pour des itinéraires dédiés aux piétons et cyclistes vers ou à travers le centre ville.

Il semble urgent de redonner une respiration au centre ville, et de chercher comment inverser la tendance et non l'accentuer.

Face à l'insécurité, à la pollution, à toutes les nuisances liées à ce trafic, on peut se dire impuissant et réagir en aménageant plus de parkings, de transports en commun, de ralentisseurs en tout genre, de haies ou d'écrans antibruit...ou bien privilégier l'aménagement d'une voie verte, de chemins de traverse, d'une passerelle centrale entre 2 rives (à l'étude), d'authentiques pistes cyclables, et parallèlement envisager l'installation d'un lieu de convivialité sur la rive droite plus tranquille.

Au niveau local, la politique des mobilités se conjugue étroitement avec les orientations d'urbanisme.
Si elles agissent en parfaite cohérence et avec ambition, elles peuvent influer favorablement sur nos modes de vie et notre qualité de vie.

Sur Pont de Roide en particulier, à l'image de ce qui reste à faire sur tout le territoire, un plan de mobilité opérant sur le long terme pour la qualité de vie et la redynamisation du centre ville devrait mettre la priorité sur la passerelle, la voie verte, le réseau de liaisons douces, puis seulement, au vu des effets produits, adapter la desserte de bus et réglementer la circulation routière.