



PMA ►
À L' **HORIZON**
2030

POUR UNE VISION STRATÉGIQUE DES MOBILITÉS



Contribution du Conseil de Développement
Décembre 2021

 **Conseil de Développement**
Pays de Montbéliard Agglomération

“ Des Femmes & des Hommes engagés pour une dynamique territoriale ”

Photos de couvertures :

1. Piste cyclable

Crédit photo : Stéphanie Durbic pour PMA

2. Bus évolitY à l'Acropole de Montbéliard

Crédit photo : Tim Platt pour PMA

3. Aire de co-voiturage à Montbéliard

Crédit photo : PMA

4. Locomotive Alstom H₂

Crédit photo : Alstom

5. Acropole, centre ville de Montbéliard

Crédit photo : J.F. Lami pour PMA

6. Piste cyclable

Crédit photo : Samuel Coulon pour PMA



Conseil de Développement
Pays de Montbéliard Agglomération

SOMMAIRE

ÉDITOS	4
PRÉAMBULE	5
LES COMPÉTENCES DE PMA EN MATIÈRE DE TRANSPORTS ...	6
LA LOM : KEZAKO ?	7
FOCUS TERRITORIAL	10
LES RECOMMANDATIONS	13
SORTIR DU SYSTÈME « TOUT VOITURE »	13
POUR UNE CONSTRUCTION EFFICIENTE DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE DU NORD FRANCHE-COMTÉ	16
UN URBANISME EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DES DISTANCES DE DÉPLACEMENT	18
DÉMOCRATISATION DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN	19
MOBILITÉS ET FERROUTAGE	20
MOBILITÉS ET TRANSPORT FLUVIAL	21
MOBILITÉS ET DATA... LA DATA AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DES VOYAGEURS	21
REGARDS CROISÉS DES MEMBRES	23
COMPOSITION DU GROUPE DE RÉFLEXION	28
LE PROCESSUS PARTICIPATIF	29
ANNEXES	30

ÉDITOS

La mobilité s'inscrit comme une question centrale et récurrente au sein de notre Communauté d'Agglomération, puisque ce rapport s'avère être la septième contribution depuis 2013 consacrée aux transports et à l'intermodalité. Il existe donc bien sur notre bassin de vie une préoccupation citoyenne, clairement exprimée, concernant nos déplacements, préoccupation rendue encore plus aigüe à l'aune d'une inéluctable transition énergétique.

Pour autant, et a priori le Nord Franche-Comté (NFC) a de formidables atouts, bénéficiant d'une position charnière sur l'axe Rhin-Rhône, aux portes de l'Allemagne et de la Suisse. Principale aire urbaine entre Lyon et Strasbourg avec plus de 300 000 habitants, même si elle n'est pas reconnue par l'INSEE, le NFC est relié aux 100 millions d'Européens qui vivent dans les 400 km alentour par des réseaux autoroutier, ferroviaire et aérien performants.

Il s'agit plutôt ici de s'interroger quant à une mobilité efficiente et satisfaisante au sein de notre espace territorial et plus particulièrement de notre bassin de mobilités « institutionnalisé » par la Loi d'Orientations des Mobilités (LOM). Ces propositions qui ont la force et l'intérêt d'être « orientées » par l'usage et la quotidienneté de nos pratiques, amènent à réfléchir de manière systémique, modifiant par le fait nos rapports à la ville, à l'urbanisation, à l'intermodalité des déplacements... et au bout du compte de notre territoire.

Je remercie vivement Philippe CANALDA, spécialiste de ces questions, pour son animation qui a permis à la commission d'explorer les sentes d'une nouvelle articulation mobilitaire dont les contours paradigmatiques restent encore à consolider.



 **Pierre LAMARD**
Président du Conseil
de Développement

« Sur notre territoire des mobilités terrestres, nous aspirons à une meilleure cohabitation des mobilités actives, avec une voiture qui s'affranchit de l'individualisme, avec des transports publics plus coordonnés, avec des mobilités accessibles à tous, pour tous et en adéquation avec les enjeux climatiques et environnementaux. »

Les membres de la commission sur cette auto-saisine font preuve de mesure et de pragmatisme. À l'horizon de 9 ans, les grands chantiers ne sont pas pléthoriques, mais seulement invoqués pour garder à l'esprit les opportunités fluviales et ferroviaires. Ce qui est privilégié c'est plutôt le sens de considérations tant écologiques, économiques que solidaires, et aussi le sens d'un développement équilibré et rationalisé des infrastructures et des services. Les mobilités actives s'invitent durablement à la table des mobilités de notre quotidien, signe d'une volonté de bien-être et de mieux être. Cela nous oblige à partager nos voies... Et à s'entendre pour porter les mobilités de demain sur un territoire d'innovation en expansion.



 **Philippe CANALDA**
Animateur de la
commission « transports
& mobilités »

PRÉAMBULE

Pour faire suite à de nombreux faits et évolutions de notre société hyper urbaine et mobile, le Conseil de Développement (Codev) a souhaité apporter son regard citoyen sur la mobilité qui est devenue une valeur cardinale.

Aujourd'hui pour sortir, accéder à l'emploi, aux logements, aux loisirs, etc. il faut impérativement pouvoir « bouger ».

Mais la mobilité est porteuse de paradoxes et de nouvelles inégalités. En effet, on assiste aux contradictions d'une société qui, tout en prônant la mobilité, se sédentarise (80% de nos déplacements sont encore effectués en voiture) et génère un besoin de lenteur.

Par ailleurs, les inégalités se creusent entre les citoyens qui accèdent désormais à toutes les formes de mobilités possibles et les habitants en périphérie, davantage « coincés » dans une mobilité ordinaire, faute d'alternatives accessibles.

Nous assistons à une certaine mutation des modes de déplacements :

- ▶ la mobilité s'individualise : nos modes de déplacements se singularisent (vélo, trottinette, marche,...) ;
- ▶ la mobilité se collectivise : les solutions se massifient (développement du bus,...) ;
- ▶ la mobilité s'hybride : mobilités individuelles et collectives s'entrecroisent. Les véhicules individuels et les trajets se partagent – « covoiturage » ; « auto-partage »...

La loi NOTRe de 2015 a eu pour conséquence un élargissement du territoire de PMA passant de 29 à 72 communes avec une présence forte de la ruralité. Le transport public des villes, constituant les centralités historiques, doit irriguer désormais un territoire peu ou mal desservi, en allongeant ses lignes, avec des moyens faiblement transférés de la région vers la délégation de service publique, en l'occurrence les transports.

La mobilité se complexifie car les critères de choix du mode de déplacement intègrent une série de paramètres plus nombreux : transport le plus rapide et le plus flexible ; le moins coûteux ; le plus confortable ; le plus autonome ou encore le plus bénéfique pour notre santé.

Aussi, le Conseil de Développement propose, en s'appuyant sur la loi LOM, que PMA devienne un acteur majeur dans les nouvelles mobilités propres et partagées. Le Codev propose également une coordination des moyens de déplacements.

LES COMPÉTENCES DE PMA EN MATIÈRE DE TRANSPORTS

COMPÉTENCE OBLIGATOIRE

PMA, en tant qu'autorité organisatrice de la mobilité et au titre de l'article L.1231-1 du code des transports, est compétente sur son ressort territorial pour :

- ▶ organiser des services réguliers de transport public de personnes (lignes THNS et lignes A et suivantes du réseau évolitY) ;
- ▶ organiser des services à la demande de transport public de personnes (service tad'Y),
- ▶ organiser des services de transport scolaire (cars dédiés via sous-traitance) ;
- ▶ organiser des services relatifs aux mobilités actives ou contribuer au développement de ces mobilités (location de VAE, installation d'arceaux vélos, panneaux d'information piétons, cartes des pistes cyclables,...) ;
- ▶ organiser des services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur ou contribuer au développement de ces usages (réflexion en cours autour du co-voiturage) ;
- ▶ organiser des services de mobilité solidaire, contribuer au développement de tels services ou verser des aides individuelles à la mobilité (TPMR mais réflexion doit être menée au-delà).

En complément, PMA a choisi de mettre en place un service de [conseil en mobilité](#) destiné aux employeurs et aux gestionnaires d'activités générant des flux de déplacements important.

COMPÉTENCES OPTIONNELLES

- ▶ Création ou aménagement et entretien de voirie d'intérêt communautaire (les voies vertes structurantes, les sites propres bus, les voiries d'intérêt communautaire (notamment dans les zones d'activités) et les ouvrages d'art associés.
- ▶ Création ou aménagement et gestion de parcs de stationnement d'intérêt communautaire.



LA LOM : KEZAKO ?



La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 vient particulièrement modifier en profondeur les principes de gouvernance de la mobilité, notamment en faisant évoluer les compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM).

Elle va notamment entraîner une modification de la gouvernance en matière de mobilité, en réaffirmant le rôle de la Région comme chef de file, et en incitant l'ensemble des intercommunalités, à se saisir plus largement du sujet dans le cadre de prérogatives élargies.

Quelques points à retenir pour mieux comprendre les modifications en matière de gouvernance pour notre territoire :

► Moderniser l'approche réglementaire des transports et l'adapter aux enjeux actuels

Cette loi, consécutive aux Assises de la Mobilité organisées en 2017, partait du constat que si les transports sont essentiels dans la vie quotidienne, les dispositions réglementaires n'étaient plus toujours adaptées aux évolutions des pratiques et appelaient à une réactualisation pour mieux répondre aux nouveaux enjeux de mobilité.

Plusieurs principes ont guidé à son élaboration, notamment :

- **la prise en compte de la mobilité dans l'ensemble de ses formes**, et pas seulement comme une compétence de transport collectif, afin d'agir plus efficacement dans le développement d'alternatives à la voiture individuelle notamment à l'échelle intercommunale ;
- **la cohérence avec les impératifs climatiques et environnementaux** qui appellent à une modification des pratiques de déplacements, alors que le secteur des transports est le premier secteur émissif de gaz à effet de serre. La neutralité carbone des transports terrestres constitue un enjeu national à l'horizon 2050, et la LOM doit apporter les conditions favorables pour y parvenir ;
- **une adaptation aux évolutions rapides** qu'a connu le secteur des transports, notamment par la généralisation des outils numériques (applications, open data, renforcement des possibilités d'interopérabilité...), et qui nécessite une approche réglementaire modernisée et un meilleur encadrement des nouvelles solutions de mobilité.

► Un élargissement du champ de compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité

L'AOM est en charge de construire des solutions de mobilité à l'échelle de son périmètre. Dans le cadre de sa compétence « mobilité », elle peut être amenée à soutenir ou organiser directement différents services au sein de son ressort territorial :

- transports réguliers (urbains ou non urbains),
- transports à la demande,
- transports scolaires,
- services relatifs aux mobilités actives (surtout service de location de vélo),
- services relatifs aux usages partagés des véhicules terrestres à moteur (autopartage, covoiturage),
- services de mobilité solidaire.

Ces services, introduits par la LOM, viennent élargir de manière notable le champ de compétences de l'AOM, qui concernait jusque-là seulement les services de transport régulier. Il est important de souligner que, si l'AOM peut organiser l'ensemble de ces services, elle n'a pas d'obligation à le faire et peut choisir d'organiser ceux qu'elles trouvent les plus adaptés à ses spécificités locales. Il s'agit bien d'une approche « à la carte » pour la collectivité.

LA COMPÉTENCE MOBILITÉ

Une compétence globale sur l'ensemble des services de mobilité



Transports réguliers



Transports à la demande



Mobilité partagées



Transports scolaires



Mobilités actives



Transport solidaire

Mais la possibilité de mettre en place - ou non - les différents services ouverts par la compétence (service "à la carte")

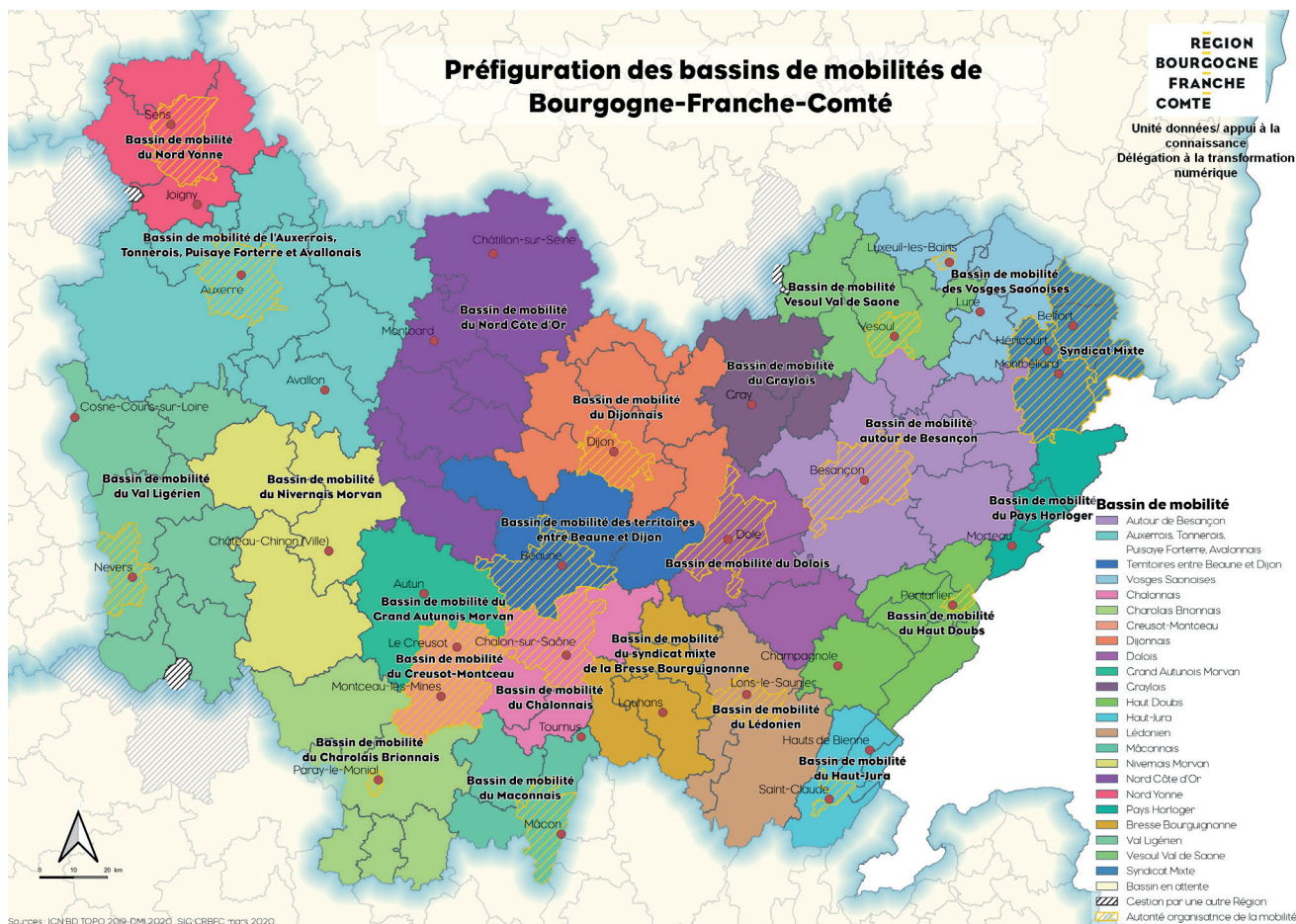
► Une évolution des modalités du Versement Mobilité pour financer les services

Le Versement Transport (VT) change de nom et devient le Versement Mobilité (VM), mais il n'y a pas de modification de ses conditions de perception ou de son taux par rapport à la situation existant jusqu'à présent. Toutefois, son champ d'application est élargi, puisque son produit pourra maintenant être affecté à l'ensemble des services de mobilité prévus par la loi.

► Un renforcement de la coordination entre Autorités Organisatrices de la Mobilité

La LOM renforce le rôle de chef de file de la Région (Autorité organisatrice de la mobilité régionale). Elle coordonne l'action commune des AOM dans plusieurs domaines, notamment sur les questions d'intermodalité et les pôles d'échanges multimodaux, à différentes échelles et dans des instances spécifiques.

Ces actions s'exercent à l'échelle de bassins de mobilité définis par la Région Bourgogne-Franche-Comté, en concertation avec autorités organisatrices, syndicats mixtes de transport, EPCI et départements.



Un contrat opérationnel de mobilité, liant les AOM et la Région, permettra d'assurer la coordination à l'échelle de chaque bassin de mobilité, en associant notamment les gestionnaires d'infrastructures telles que les gares ou les pôles d'échanges multimodaux. Le contrat, conclu de manière pluriannuelle, détermine les résultats attendus et les indicateurs de suivi, et doit être évalué à mi-parcours.

Pour le bassin de mobilité constitué autour du Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté, les enjeux liés à l'intermodalité seront particulièrement prégnants. Il s'agira donc d'affirmer les dynamiques de coopérations interterritoriales et de définir des solutions adaptées pour les besoins des habitants (coordination des moyens, complémentarité des offres de mobilité...).

Les AOM rendent compte du contrat au comité des partenaires qu'elles ont pour obligation de mettre en place. Celui-ci est composé a minima des représentants des employeurs ainsi que d'associations d'usagers ou d'habitants. Après sollicitation, le Conseil de Développement a désigné un représentant pour siéger au comité des partenaires de Pays de Montbéliard Agglomération. Un premier comité d'installation s'est tenu en 2021 au siège de l'agglomération de PMA au cours duquel les recommandations ainsi que les avis et interrogations portés par le Codev ont pu être partagés et entendus.

► Les Plans de Mobilité : l'outil de référence pour planifier l'ensemble des déplacements

La LOM fait évoluer les outils des collectivités pour la planification des déplacements. Ainsi, **les Plans de Déplacements Urbains (PDU) deviennent des « Plans de Mobilité » (PDM)**. De manière générale, l'ensemble des mentions aux services de transport qui existaient jusqu'à présent font maintenant référence aux services de mobilité dans leur globalité, rappelant que la politique de déplacements ne se limite pas qu'aux transports collectifs.

Les liens de compatibilité entre documents évoluent pour renforcer la relation entre environnement et déplacements : le Plan de Mobilité doit être compatible avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET).

En tous les cas, au-delà du contenu de la loi, c'est une opportunité supplémentaire pour repenser les mobilités sur notre bassin de vie qui a depuis longtemps dépassé les frontières de chaque intercommunalité qui compose le Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté.

La LOM ne fait que reposer une nouvelle fois la question des infrastructures et des services de mobilité :

- Comment dépasser les approches domaniales pour servir l'intérêt commun ?
- Quelles complémentarités des réseaux de transports collectifs et des autres modes (covoiturage, vélo...) pour supprimer les ruptures dans les chaînes de déplacements entre territoires ?
- Quelles complémentarités des différents services de mobilité pour une lisibilité et un usage facile. Le numérique peut être un bon allié mais peut venir segmenter encore plus les offres, leur lisibilité et donc les usages si des plateformes communes ne sont pas anticipées.

FOCUS TERRITORIAL

« Par le passé, la majeure partie des déplacements était fondée sur le développement du réseau routier et donc la motorisation des ménages, ce qui a contribué à la croissance économique. Ce développement a engendré une diffusion de l'urbanisation et de l'activité sur le territoire, rendant l'utilisation de la voiture difficilement contournable pour un grand nombre de citoyens. La place actuelle de la voiture ne peut être ignorée et le réseau sur lequel elle circule doit être maintenu à un niveau élevé de qualité et de sécurité.

Toutefois, ce développement présente de nombreux inconvénients : consommation élevée d'énergie, contribution à l'effet de serre, pollutions et nuisances diverses. Une diversification des modes de transport est donc indispensable, et, le développement de réseaux plus efficaces de transport public doit être recherché. »

(Source PADD/SCoT ND (p. 22))

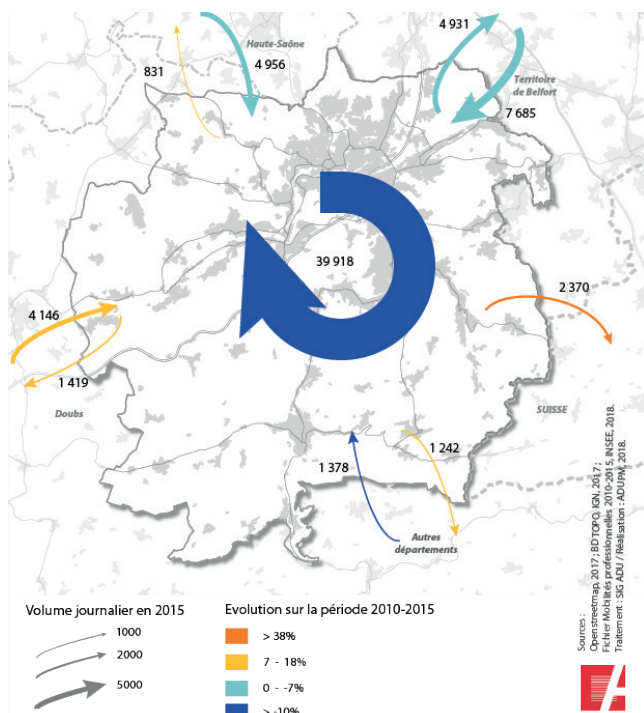
Parmi les principaux responsables de pollution de l'air sur PMA, le secteur des transports et déplacements routiers constitue le 1^{er} émetteur de GES (32%) et le 2nd consommateur d'énergie (26%).

(Source diagnostic PCAET PMA/ADU juillet 2020)

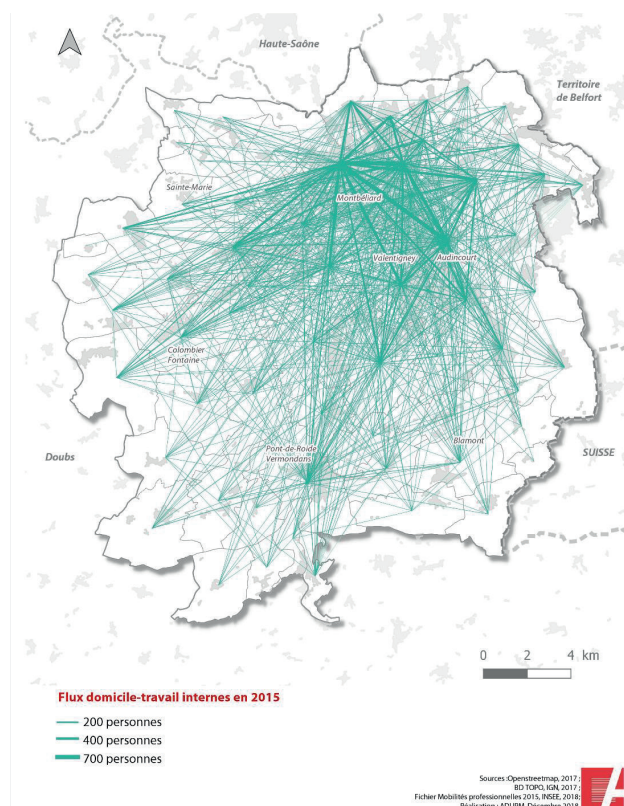
Comment les habitants de Pays de Montbéliard Agglomération se déplacent ?

(Source ADU du Pays de Montbéliard/ Rapport de Présentation | Partie 1 | Diagnostic de territoire | SCoT Nord Doubs arrêté le 22 novembre 2019)

Une majorité de flux liés aux déplacements domicile travail (chiffres 2015)

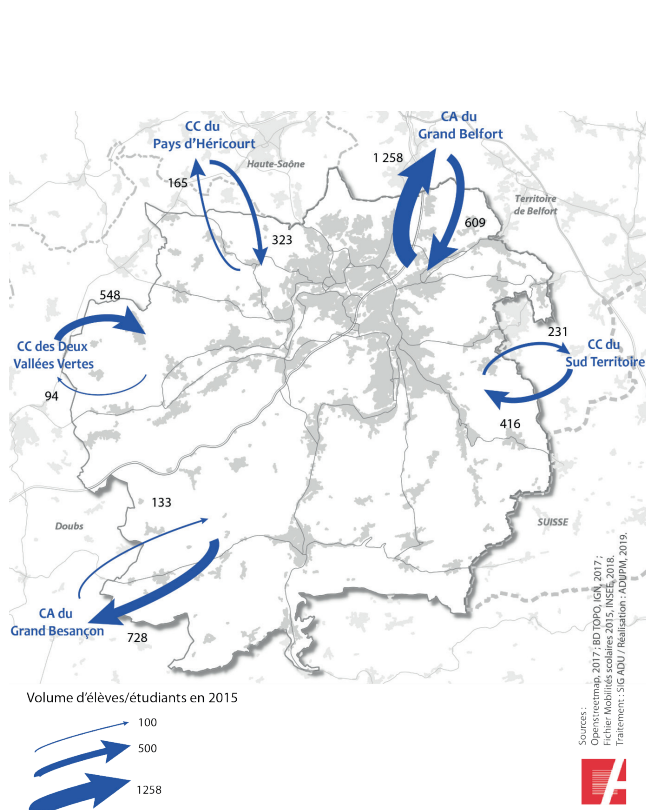


Flux domicile-travail au niveau de PMA (2015)

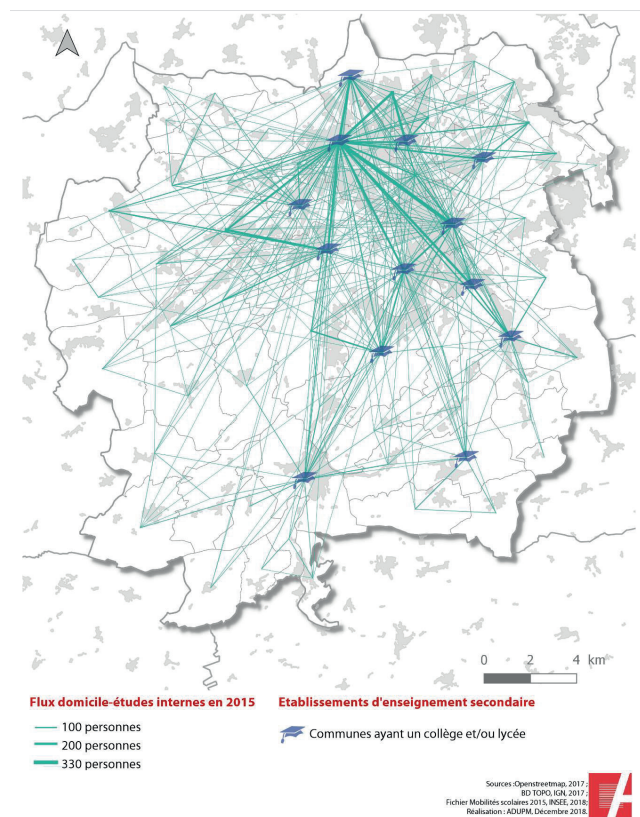


Flux domicile-travail au sein de PMA (2015)

Flux domicile-lieu d'étude (chiffres 2015)



Flux domicile-lieu d'étude intercommunautaire

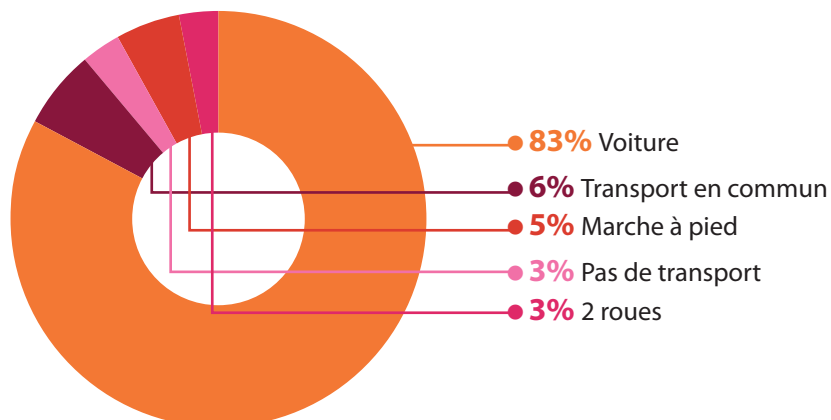


Flux domicile-lieu d'étude au sein de PMA

Une forte dépendance à la voiture

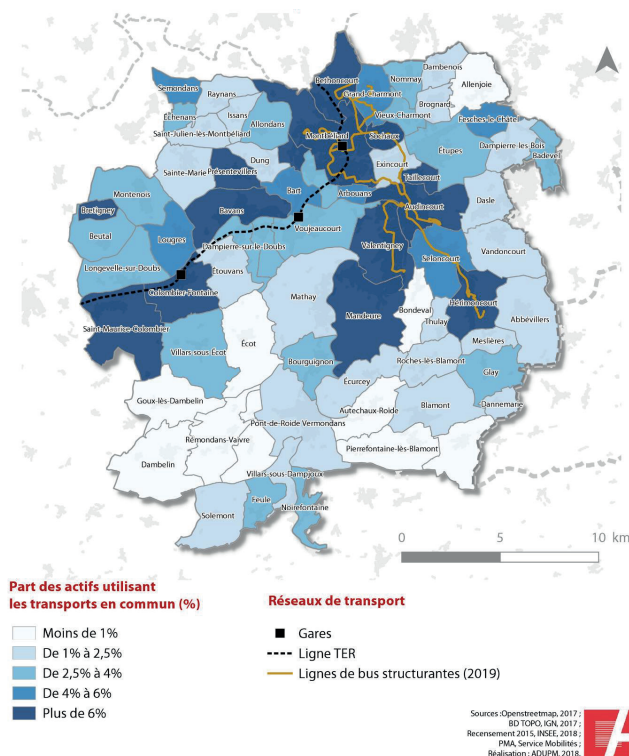
Mode de déplacement des actifs en 2015.

(Source : INSEE RP 2015)

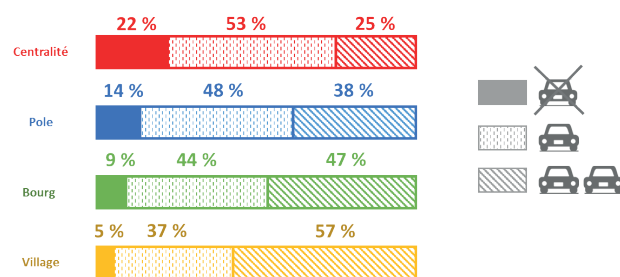


- **Sur l'ensemble des actifs de l'Agglomération, 83% utilisent la voiture pour se rendre au travail.** Ce taux, très élevé, a augmenté par rapport à 2010 (80%). La voiture reste donc le mode de transport privilégié des travailleurs.
- **Les modes de déplacement alternatifs à la voiture sont très peu développés** et sont en baisse par rapport à 2010. L'utilisation des transports en commun ne dépasse pas les 9%, et la marche à pied n'est utilisée que dans quelques communes à plus de 10% : Montbéliard, Pont-de-Roide, Sochaux dans une moindre mesure.

Cependant, pour une grande partie des actifs, la voiture est utilisée comme mode de déplacement par manque d'alternative. C'est le cas pour plus de 3 actifs sur 4 dans presque tous les villages de l'Agglomération. En effet, dans ces espaces, les transports en commun sont peu développés, et les distances à parcourir pour se rendre au travail limitent l'utilisation du vélo ou de la marche à pieds.



Actifs utilisant les transports en commun



Motorisation des ménages

- **Le taux de ménages ayant deux voitures ou plus est supérieur sur l'Agglomération de Montbéliard (39%)** que sur des Agglomérations telles que Belfort, Besançon et Mulhouse (respectivement 32%, 30% et 34%). La part des ménages ayant au moins deux voitures a augmenté entre 2010 et 2015 (de 37 % à 39%).
- Pour les ménages non motorisés (14% en 2015), il est nécessaire d'avoir accès aux transports publics pour pouvoir se déplacer. Ils sont donc peu présents dans les espaces ruraux, et représentent une part des ménages plus importante dans les espaces urbains. Pour ces ménages, le choix du lieu de vie est donc contraint par les transports publics mis en place. Dans les villages, les ménages doublement motorisés sont majoritaires, tandis que très peu sont non motorisés. Il est en effet nécessaire de posséder une voiture afin d'accéder aux zones d'emplois ainsi qu'à l'ensemble des équipements et services de l'Agglomération.

Cette dépendance à la voiture entraine dans le même temps une vulnérabilité énergétique liée à la mobilité.

Malgré un niveau de vie moins élevé, Montbéliard et ses communes proches sont les moins vulnérables, grâce à leur desserte en transports en commun et à leur concentration d'emplois. Le niveau de vie élevé des communes de la frange sud-est du territoire (frontière Suisse) permet d'éviter un fort degré d'exposition des actifs, en dépit de distances domicile-travail importantes et de taux de captivité élevés.

LES RECOMMANDATIONS

SORTIR DU SYSTÈME « TOUT VOITURE »

- ✓ **Organiser la coordination des transports de façon à ce que le chainage des déplacements permette et garantisse l'acheminement bout en bout des offres de transport public jusqu'au centre bourg pour chaque habitant de notre territoire (à-la-façon suisse).**

La correspondance entre LGV et navette est un bon exemple à généraliser pour assurer la continuité d'une mobilité. C'est un bon exemple à préserver lorsque les tentations de faire des économies à-tout-va sont renforcées avec le contexte des nouvelles pandémies. Ce genre de correspondances est aussi à (ré-) aménager de façon à ce que le tout voiture perde du terrain au profit de mobilités plus écologiques, et qui deviendraient alors rassurantes et efficaces à l'usage et, au bout du compte, plus économiques.

Pour illustrer les propos à partir des dysfonctionnements que l'on peut constater de ci de là, les offres de transport varient selon la conjoncture (effet covid, droit de retrait, confinement ou couvre-feu,...) et aussi les appels d'offres et les nouvelles délégations, sans que soient pris en compte « rigoureusement » et « systématiquement » le principe de continuité de service. C'est par exemple le constat pour la desserte des établissements scolaires de l'aire urbaine, et pour la desserte des pôles de production et d'emplois qui peuvent, du jour au lendemain, ne pas, ou ne plus, être assurés.

- ✓ **Intégrer le véhicule individuel ou partagé dans l'offre globale de transport public.**

Le constat du (presque) tout voiture est flagrant au niveau national et encore plus sur un territoire comme le nôtre. Tout est bien pensé pour que nous puissions nous déplacer en voiture malgré les risques de congestion en raison des cadencements industriels ou des intempéries. Pourtant la voiture individuelle, dans son usage auto-soliste, pourrait muter en un véhicule partagé et un usage mutualisé. Dans cet optique, parmi les usages partagés et les nouvelles mobilités, nous proposons :

- le covoiturage en rabattement sur les dessertes de transports publics équipées en parking relais,
 - le covoiturage pour le 1^{er} et le dernier kilomètre, en horaire de franges, plus spécialement sur les territoires peu ou mal desservis,
 - le vélopartage,
 - l'auto-partage,
 - le déplacement pédestre.
- ▶ Mieux signaler, et mieux aménager les aires de partages de mobilités, ainsi que les aires de report modal.
 - ▶ Il existe quelques espaces pour recharger sa voiture électrique, pour garer sa voiture en usage collectif. Mais tout cela est trop sporadique, insuffisamment démocratisé. Des espaces, pourtant non aménagés sont devenus des parkings relais de covoiturage qu'il conviendrait de sécuriser.
 - ▶ Rationnaliser un usage plus répandu des offres de transport public avec l'aménagement des accès à l'autoroute, aux gares, à des lieux de rendez-vous offrant surveillance et services.
 - ▶ Une signalétique adéquate doit être déployée le long des routes et aux abords des croisements, mais aussi présente sur des supports numériques et accessible depuis des systèmes d'information.

Cette signalétique doit s'adresser, autant que faire se peut¹, à tous les ayant-droit, et donc y compris les personnes avec des caractéristiques physiques, auditives, visuelles, et cognitives. L'accès doit être tant physique que numérique.

- ▶ Avec les entreprises du numérique, les laboratoires publics, les formations universitaires, les entreprises et organismes de la mobilité présents sur notre territoire, nous bénéficions d'un écosystème favorable à la mise en oeuvre et l'expérimentation de nouvelles infrastructures et de nouveaux services de transports, de nouvelles approches économiques et de nouvelles stratégies. Nous avons ici des acteurs à rayonnement régional, national, et même international. Dommage de se priver d'un tel potentiel ! La faiblesse de notre territoire est la fragmentation des offres de mobilités et de leurs opérateurs, mais c'est aussi une opportunité avec sa diversité de fonctionnements.
- ▶ Le covoiturage pour des distances de plus de 50 km s'est démocratisé avec des opérateurs privés tels que Blablacar et offre un complément ou bien une alternative économique et sociale aux lignes de bus bas-coût, au train et à l'avion en usage intérieur.

Cependant, pour des distances plus courtes, et un usage plus récurrent qui est celui du domicile-travail, ou encore celui de l'accès aux services publics et aux loisirs, le covoiturage nécessite un accompagnement des autorités organisatrices de la mobilité, et plus généralement de tous les acteurs de la mobilité. La région a initié fin 2019 et courant 2020 une impulsion en expérimentant un covoiturage s'intégrant dans une offre plus globale de transport public. Cette offre n'est pas déployée sur le périmètre de PMA 72. Inclure le véhicule individuel dans l'offre de transport public c'est permettre à 80% de la population non concernée aujourd'hui par l'offre de transport public de mutualiser l'usage des véhicules en usage auto-soliste, d'organiser le report modal sur des offres de transport publics et de combler les dents creuses de nos territoires ruraux et péri-urbains.

- ▶ L'objet de prioriser les déplacements récurrents domicile-travail, sur un territoire bien industrialisé devrait pouvoir compléter l'offre de transport déclenché et soutenir les mobilités non choisies depuis les zones péri-urbaines. L'idée d'un titre de transport unique incluant l'offre de covoiturage fait son chemin, avec un ticket unique pour le passager et une indemnisation tarifée pour les co-voitureurs².

✓ **Intégrer le vélo dans les schémas de mobilité : aménagements des routes et des franchissements, rendre effectifs les reports modaux du vélo avec le bus, le train, et pourquoi pas la voiture, si le vélo se démocratise pleinement ...**

L'engouement autour de la pratique du vélo et pour le vélo ne se dément pas. Le « plus de vélo » est réclamé et projeté.

Nonobstant, les membres de la commission font le constat de faits récurrents :

- le faible développement d'axes de mobilité pour le vélo-tourisme et le vélo familial,
- la continuité de déplacement vélo au sein des villes, des zones commerciales et secteurs industriels manque à notre territoire.
- des discontinuités perdurent constituant des points d'insécurité critiques et un frein à un usage démocratisé du vélo et des mobilités à une ou deux roues.

La principale critique concerne les trajets domicile-travail et domicile-lieu d'étude (salariés, scolaires, universitaires,...).

¹ Dans sa mandature précédente la commission « Mobilités et accessibilités » du Codev a initié dans son rapport intitulé : « Accessibilité, quelles réalités sur le Pays de Montbéliard ? » (décembre 2016) une mise en lumière des progrès et des limites de l'accès des transports publics et des officines publiques à toutes formes de handicap (permanent ou occasionnel). Cela ne concerne pas que l'indication d'obstacles aux malvoyants ou malentendants le long de l'espace urbain. Cela concerne aussi les usagers à particularisme cognitifs, aux handicaps physiques de déplacements, au sein des dispositifs de mobilités ou encore également dans les officines. Il est acté que tout aménagement doit obéir aux mises aux normes actualisées (loi du 11 février 2005 : <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT00000809647>). Le constat répandu est que cela ne semble pas être le cas. Et qu'il conviendra d'établir des priorités d'actions pour certaines catégories de personnes, pour certains services et lieux de reports modaux, pour une continuité de déplacement et pour une cohérence de traitements du territoire de PMA 72.

² <https://www.bourgognefranche-comte.fr/covoiturage>

Pour résoudre cette problématique :

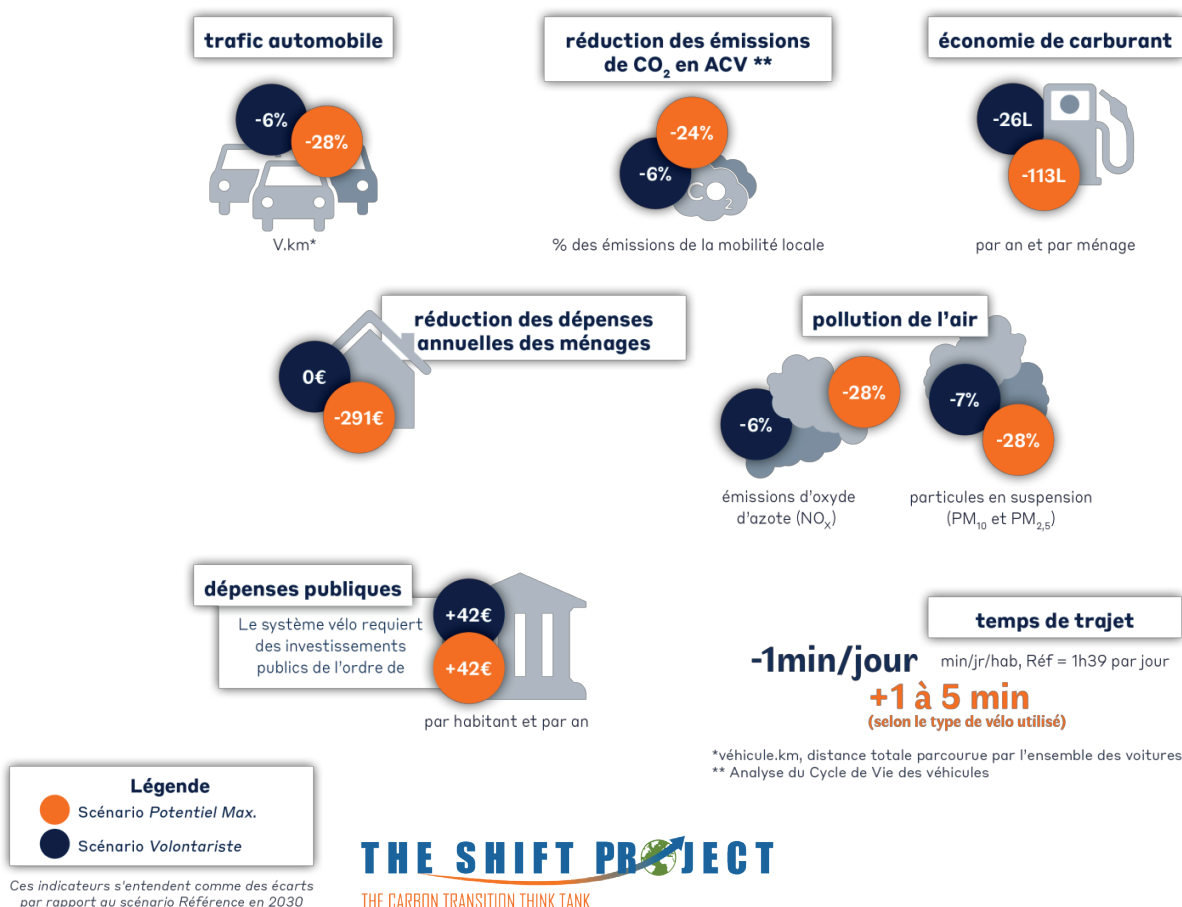
- ▶ soit réduire l'emprise de la voiture,
- ▶ soit mettre en oeuvre et déployer de nouvelles infrastructures durables en faveur de ce mode doux³.

La continuité de déplacement c'est aussi pouvoir stationner son vélo en toute sécurité, ou encore l'acheminer avec nous lors de la prise d'un transport en commun intermédiaire (bus, train, et même voiture).

Avec le problème de la discontinuité du cheminement en vélo⁴, se pose le problème des franchissements de voies routières, les partages de voies, la signalétique et les règles comportementales que cela induit.

En l'état, c'est dangereux. Un groupe spécifique de travail doit se mettre en place afin d'énumérer ces points chauds mais aussi de recenser les bonnes pratiques et initiatives d'ici ou d'ailleurs qui émergent. Ces dispositifs nombreux et variés sont, pour certains, biens appréciés par les usagers. Mais la variété et les règles de conduites qu'elles requièrent demandent une action d'acculturation et une homogénéisation des ouvrages de partages et de franchissements.

Le think-tank **The shift project** publie un rapport dans lequel le développement fort d'un système de déplacement basé sur le vélo (et notamment le vélo électrique), est identifié comme un des leviers majeurs pour la transition écologique, en alternative à l'autosolisme.



³ À généraliser en faveur de tous les modes doux. La commission se prononce d'ailleurs en faveur d'une priorisation des modes de déplacements les plus écologiques et collectifs.

⁴ Et plus généralement de tous les déplacements des modes doux : pied, vélo, fauteuil, trottinette, etc.

POUR UNE CONSTRUCTION EFFICIENTE DES TRANSPORTS À L'ÉCHELLE DU NORD FRANCHE-COMTÉ

La construction de notre territoire du NFC franchit une nouvelle étape en direction de la construction du Pôle Métropolitain Belfort-Montbéliard-Héricourt-Delle.

Le Codev s'interroge sur les limites d'une structuration fragmentée en 3 départements, 2 organisations régionales des transports de trains grandes lignes, et pléthore d'opérateurs de transports et d'organisations des transports délégués.

Dans la mandature précédente du Codev (PMA 29), le cadencement régional considérait et considère toujours Belfort comme l'extrémité « sudiste » de l'Alsace, et Montbéliard comme l'extrémité « orientale » de la Bourgogne Franche-Comté.

Belfort-Montbéliard est, du fait de cette organisation qui a vécu, une destination de prise de travail en début de journée depuis Strasbourg ou Besançon-Dijon, ou bien une destination de fin de journée et de retour aux domiciles situées dans les préfectures régionales. Le constat renouvelé est que le tissu industriel s'étendant de Vesoul à Mulhouse, avec son foyer de population, ne possèdent toujours pas d'offre de transport globalisée à l'échelle d'un pôle métropolitain décousu.

Évidemment, la construction d'un corridor industriel Vesoul-Mulhouse, et la construction du pôle métropolitain s'inscrivent dans un temps long.

► **Bien que notre territoire bénéficie d'infrastructures naturelles et humaines**, il est attendu :

- une politique globale du transport (publique et privée) qui va au-delà de titres de transport numérisés,
- des dessertes avec moins de coutures (gommage des frontières), des synchronisations servicielles plus efficaces et généralisées⁵.

✓ **Une organisation d'un système de transport permettant la circulation cadencée journalière, depuis et à destination des métropoles voisines, métropoles qui constituent des pôles stratégiques pour le développement de notre territoire - Strasbourg, Bâle/Zurich, Besançon, Lausanne, Turin, Dijon et Lyon.**

✓ **Une connexion locale plus performante avec la gare LGV, l'hôpital (liaison jugée peu satisfaisante) et l'UTBM de Sévenans (liaison ignorée).**

⁵ La desserte de l'hôpital médian et de la gare LGV, se dégradent ; et la desserte des établissements universitaires n'est plus assurée : UTBM, IUT, UFR STGi. Par ailleurs l'offre de transport avec les pôles industriels est soit insuffisante soit tarde trop pour accompagner les nouvelles implantations stratégiques pour le territoire.

- ✓ **Une interconnexion des pôles universitaires de Belfort et Montbéliard et des étapes intermédiaires stratégiques pour le développement du Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté. Une connexion avec les actuelles centralités à fort enjeux et celles futures qui s'affirment peu à peu.** Il s'agit du bassin d'Héricourt pourtant desservi par une ligne TER pour l'un, et pour l'autre il s'agit du secteur d'activité d'Étupes/Technoland et aussi de la Base de Loisirs du Pays de Montbéliard (Brognard, Nommay, Dambenois, Vieux-Charmont). La mauvaise interconnexion entre les différents lycées de l'agglomération rend inopérante la mise en place de la mutualisation des spécialités et des options entre les établissements Cuvier, Germaine Tillion et Armand Peugeot. À un degré moindre (le 2nd degré), la liaison entre les secteurs des collèges de Bart, Voujeaucourt, Lou Blazer, et Guynemer n'est pas propice à participer au désengorgement nécessaire à la saturation des collèges du nord de l'agglomération. À l'échelle du Nord Franche-Comté, la liaison non proposée avec les lycées de Valdoie et Belfort n'est pas en phase avec la carte scolaire.

Les débats sont nombreux autour des déplacements plus sûrs, mieux coordonnés, plus équitables tenant compte de l'ensemble du territoire pour améliorer la fréquentation de l'offre de transport.

Cela amène la commission à réfléchir à une meilleure participation démocratique pour la définition de l'offre de transport aux échelles agrégées de PMA 72 et du Pôle Métropolitain, voire même du corridor du bassin industriel.

- ✓ **Une acculturation à la sécurité des déplacements.** Cela ne concerne pas seulement les relations vélo/voiture, mais c'est tout autant le lien entre les vélos et les piétons, à un degré moindre les liens des différents modes de transport (voiture, bus, vélo et pied) avec les nouveaux moyens de déplacements que sont les vélos électriques, les trottinettes électriques, les mono-roues, etc.
- ✓ **Des pistes afin d'améliorer les voies de déplacement monomodaux, en priorisant la piétonisation pour tous les âges et pour tous les handicaps, en priorisant également un déplacement vélo dans le but de densifier les déplacements, d'améliorer notre cadre de vie (pollution et bruit), et de participer à notre entretien physique et aux enjeux de la santé publique.**
- ✓ **Envisager de partager la chaussée lorsque l'outil de préemption des terrains limitrophes des voies de circulation existantes s'opère à trop long terme ou bien se révèle impossible.**
- ✓ **Réduire l'emprise de la voiture au bénéfice des modes doux de déplacement et des terrasses ou abords des commerces pour redynamiser les centres bourgs, les entrées de ville.**
- ✓ **Interroger l'ensemble des maires et organiser le recueil d'expressions des besoins de mobilité à l'horizon 2030.**

UN URBANISME EN FAVEUR DE LA RÉDUCTION DES DISTANCES DE DÉPLACEMENT

La réduction des distances de déplacement favorise en premier lieu les modes actifs et en second lieu le report modal vers l'usage de transports publics, mutualisés, plus écologiques.

S'il a été principalement question, sans le nommer, du déplacement domicile-travail, ou du déplacement domicile-lieu d'étude, en quelque sorte le travail des apprenants mineurs, l'accessibilité des personnes à mobilités réduites (contraintes cognitives, malades, déficiences physiques momentanées ou plus durables) est une préoccupation majeure de la commission car elle nous concerne tous, à un moment ou à un autre de notre vie. Nos aménagements inter-villes, les accès depuis ou vers les centres-bourgs nécessitent une attention toute particulière.

- ✓ **Une accessibilité pour tous en cohérence avec les règles des 10' ou bien encore des 500m pour accéder aux commerces, aux services publics, aux infrastructures de l'agglomération.**

- ✓ **La continuité des déplacements, avec une sécurité des franchissements, recueille toute l'attention de la commission.**

- ✓ **Installer des parkings-relais de rabattements vers les transports publics, des aires de covoiturage, des parkings serviciels pour un désengorgement des chaussées des villes et centres bourgs, pour faciliter les déplacements propres et rendre plus propres nos espaces de vie.**

L'amélioration de l'environnement et l'urgence climatique rejoignent le besoin de déplacements propres et l'opportunité de développement industriel dans le domaine de l'énergie renouvelable.

- ✓ **Expérimenter les déplacements motorisés, trains et bus, alimentés par l'hydrogène, et ainsi soutenir le cluster naissant (industrie, formation, recherche) sur le pôle de compétitivité des Véhicules du Futur, de la vallée de l'énergie, et du projet TI (Territoire d'Innovation).**

- ✓ **Interconnexion « verte-ueuse » des sites universitaires technologiques de Belfort Montbéliard, couvrant peut-être même Mulhouse et son aéroport, depuis Mandeure/Pont-de-Roide, en passant par la gare LGV et la future concentration du secteur Étupes-Brognard-Sochaux-Sévenans-Méroux-Moval. Les bases d'alimentation des véhicules nécessiteront un investissement substantiel, c'est certain. Une acculturation aux enjeux du territoire est nécessaire.**

Les déplacements, la mobilité et l'énergie, sont l'alpha et l'omega de l'accès au travail, de l'accès vers la santé et à l'éducation. La culture ne déroge pas à la règle.

- ✓ **Développer la signalétique des voies de déplacements au sein de l'aire de PMA pour faire la promotion de circuits culturels, touristiques, gastronomiques, sportifs, etc. selon les modes de déplacements choisis et l'effort à consentir.**

- ✓ **Le Codev propose les circuits de la mémoire industrielle, la route des forts, la route de l'histoire si particulière de notre territoire.**

L'infrastructure nécessaire requerra des investissements publics comme privés qui vont dans le sens du mieux-vivre et d'une exploitation optimisée de notre espace de vie.

DÉMOCRATISATION DE L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

Pour une expérimentation de la gratuité du transport public

L'échelle du territoire est un premier élément de complexité, et sa restructuration un second.

Contexte

Le passage à PMA 72 et le transfert de délégation du transport nécessitent d'appréhender le transport rural et l'extension du transport urbain et péri-urbain. Les matériels de mobilité à utiliser ne sont alors pas les mêmes et le rallongement des lignes augmentent les besoins en équipement et amenuisent la fréquence des offres.

Le déplacement de l'hôpital, le développement des bases de loisirs et de nouvelles zones industrielles, le développement du pôle universitaire et de l'ADAPEI, tout cela requière de nouveaux investissements tout en amputant parfois les recettes financières⁶. Pour autant, il est nécessaire d'étudier les possibilités d'un transport pour tous et d'expérimenter la gratuité⁷.

Par exemple, il serait possible d'évaluer ce que coûterait à chaque collectivité le fait de rendre le transport gratuit au sein de son périmètre. Pour ce faire, il faudrait évaluer pour chaque collectivité, notamment la ville de Montbéliard, l'incidence financière de la gratuité des transports, en tenant compte du taux de fréquentation.

Il faudrait également envisager une analyse sur les coûts tenant compte de la mise en place d'un impôt nouveau (part collectivité + part impôt).

- ✓ **Étudier la perception par la population**

- Opte-t-on ou non en faveur d'une montée en charge du réseau et de l'offre ?
- En augmentant l'offre de service, l'oriente-t-on en direction de la capture d'un nouveau public (jamais ciblé, perdu mais à reconquérir, un public pourtant déjà ciblé mais peut-être trop faiblement) ? Comme exemple de public, cela peut faire référence aux salariés d'entreprises et de pôles commerciaux, des étudiants ou élèves concernés par des déplacements trans-territoires, les clients de secteurs touristiques et commerciaux, ...
- Serait-on prêt, en cas de réussite d'une politique d'attractivité (gratuité des transports par exemple) à faire face aux problèmes liés au succès de la démarche, en accompagnant la montée en charge par une augmentation de la flotte (véhicules + chauffeurs) ? Cette réflexion est également à mener au cas où l'action ne démarre pas aussi bien qu'escompté, si l'on poursuit l'effort en ajustant ce qui peut l'être ?

⁶ C'est le cas de la perte de la taxe transport (environ 800k€ par an) consécutivement à la délocalisation de l'ancien hôpital de Montbéliard et, l'investissement et le fonctionnement d'une offre de transport pour desservir le nouvel hôpital (environ 500k€ par an).

⁷ La gratuité pour une certaine partie de la population, tout spécialement celle captive (sans emploi, bas salaires, élèves et étudiants, personnes âgées).

✓ **Étudier les modalités d'extension à d'autres villes de l'agglomération comme Audincourt, Valentigney, Voujeaucourt, ...**

- Rencontrerait-on des risques de saturer le réseau de transport public (ralentissement, incidents, dimensionnement) ?
- Augmenterait-on raisonnablement l'usage collectif de transport public ? Réduirait-on la production de la pollution carbonée et sonore ? Fluidifierait-on le trafic au sein de l'agglomération ?

L'expérimentation de la gratuité sur une partie du territoire doit permettre de penser la démocratisation d'un transport pour tous sur ce même territoire.

Quels financements directs peut-on demander et quels financements indirects⁸ peut-on octroyer ?

Est-il possible d'envisager un forfait calculé sur la base des recettes actuelles et qui serait pris en charge par la commune demandeuse de la mise en place de la gratuité des transports ?

Ce forfait pourrait être abondé pour partie par une taxe locale et qui s'ajouterait à la participation régionale, de façon à équilibrer le budget global des transports.

Avec la détérioration progressive de l'offre de transport privée des groupes industriels de notre territoire et aussi l'annonce programmée de leur arrêt pur et simple, une participation à un Plan de Déplacement d'Entreprise (PDE) pourrait-elle déboucher sur une accessibilité utilisant le transport public et qui serait compensée financièrement par ces entreprises ?

La commission aspire à ce que l'expérimentation la plus large puisse être faite. Par ailleurs avec un transport rendu gratuit, les problèmes liés aux contrôles doivent pouvoir mieux se régler, avec de moindres coûts.

Le transport et l'accessibilité interviennent à tous les moments et en tous les lieux. Cela touche à toutes les préoccupations et les axes de développement de notre agglomération (Environnement, Économie, Social, Culture, Sport, Aménagement, etc.). Des dispositifs nouveaux qui promeuvent les transports doux et le covoiturage sont inscrits dans la loi LOM de décembre 2019. On trouve l'usage de la taxe carbone⁹ ainsi que l'incitation à la décarbonation qui doivent permettre une meilleure prise en charge financière et également le développement de nouvelles infrastructures.

MOBILITÉS ET FERROUTAGE

Les enjeux du ferroutage sont cruciaux. Si 60% de la production des usines Stellantis est acheminée par trains, l'autoroute est engorgée de camions internationaux et nos vallées sont donc polluées par ces acheminements de transferts. L'entrée en France par la Franche-Comté, et aussi la sortie de Franche-Comté, utilise peu ou prou ce moyen plus écologique. Cependant les infrastructures existantes sont utilisées au maximum de leurs capacités.

⁸ Sachant qu'un transport public n'est jamais rentable. On parle d'un ratio Recettes/Dépenses. On considère qu'un excellent réseau de transport public à un R/D compris entre 30% et 40%.

⁹ En 2019 (Source wikipédia https://fr.wikipedia.org/wiki/Taxe_carbone) le FMI estime qu'une taxe carbone atteignant les 75 \$/t CO2 (soit un niveau supérieur au prix moyen de la tonne de carbone dans le monde, d'environ 2 \$) d'ici 2030 dans l'ensemble des pays du G20 permettrait de réduire suffisamment les émissions pour limiter le réchauffement de la planète à 2 °C d'ici 2100.

Par ailleurs, une taxe carbone de 30 €/t CO2 correspond à 0,08 €/litre d'essence et 0,09 €/litre de gazole.

MOBILITÉS ET TRANSPORT FLUVIAL

Pour le tourisme, le transport de passagers ou encore pour la logistique urbaine, la navigation fluviale représente de nombreuses opportunités. Notre territoire pourrait s'appuyer sur ce secteur pour faire face aux enjeux écologiques.

Le routage touristique par voie fluviale est à ce jour marginal. Au regard de l'emplacement stratégique, sur la carte européenne, des voies navigables, ou encore au regard de notre territoire si bien irrigué et qui semble tirer à lui les territoires surélevés voisins, l'exploitation actuelle et les aménagements ne franchissent pas un seuil déclenchant l'accès, encore moins un séjour. Une vraie politique d'exploitation de la liaison canal Rhin-Rhône est à développer. À l'heure actuelle, et dans un passé récent, 700 k€ ont été consacrés à une remise en état de l'accueil portuaire sur Montbéliard qui profite à un très petit nombre de bateaux et de plaisanciers. Le point de restauration installée depuis une paire d'années offre un espace détente très apprécié à la population familiale locale mais reste trop confidentiel. Peut-être même y-a-il conflit entre ces deux fréquentations ...

Il faut développer cette offre. Il faut développer également l'offre à destination des usagers de la vélo-route, des pêcheurs, d'un public de navigants qui recherchent services, pièces et réparations, des nomades cherchant une offre proche du centre-ville ; favoriser la création d'un circuit gastronomique, culturel et festif. Pour autant, il faut favoriser la mise en place d'un couchage social, d'une aire de camping pour cyclistes, d'une offre « bed-and-breakfast ». Un objectif raisonnable serait que notre territoire et sa ville centre puissent enfin proposer un séjour « signalé »¹⁰ sur notre territoire, entre l'Isle-sur-le-Doubs et Belfort.

Le transport fluvial pour le fret possède lui aussi de nombreux atouts : les volumes et charges transportés par voie d'eau sont très supérieurs à ceux qui peuvent l'être par les autres modes de transport de fret. D'un point de vue environnemental, **l'empreinte carbone** est bien moindre qu'en passant par des camions, en particulier au vu des volumes transportés et d'une amélioration des modes de propulsion pour le transport maritime. D'après VNF (Voies Navigables de France¹¹), ce serait jusqu'à cinq fois moins de CO₂ que le transport routier pour 1 tonne transportée. Ainsi, un convoi poussé de 4 400 tonnes remplace 220 camions de 20 tonnes sur la route. Une autre pollution est également évitée par le fluvial, c'est la pollution sonore, ce qui n'est pas négligeable.

MOBILITÉS ET DATA...

LA DATA AU SERVICE DE LA MOBILITÉ DES VOYAGEURS

L'accès informationnel aux offres de transport sur notre territoire est un tonneau des Danaïdes.

L'offre est si éclatée qu'il est excessivement difficile de s'organiser pour trouver à s'acheminer autrement qu'en voiture individuelle, même depuis l'extérieur à notre territoire ou vers l'extérieur depuis notre territoire. Un temps, une plateforme multimodale était proposée avec l'opérateur Kéolis mais ne couvrait que l'espace couvert par ce groupe et la SNCF.

Aujourd'hui, chercher son TER, le train grande ligne pour couvrir Paris, le nord de la France, l'Europe, est un parcours du combattant réservé aux virtuoses des applications smartphone et aux connaisseurs de tous les opérateurs de transport de notre territoire fragmenté.

¹⁰ La vélo-route entre Nantes et Budapest traverse notre agglomération et passe par Montbéliard. Malencontreusement aucune offre d'étape n'est proposée entre Baume-les-Dames et Mulhouse. Pire c'est Belfort qui est signalé en obligeant un détour d'une trentaine de kms. Pourtant des atouts sont présents depuis l'Étape de Colombier-Fontaine, à l'Île en Mouvement, le pré-la-rose et la zone portuaire de Montbéliard, la proximité de l'espace sportif de Sochaux, l'espace de Brognard, l'espace médian (LGV, Sévenans et hôpital).

¹¹ <https://www.vnf.fr>

✓ **Un centre d'information multimodale, ou mieux un centre opérationnel unique.**

Avec ce centre ou ce service se pose alors le problème de l'accès aux données de transport public qui peuvent et doivent être rendus accessibles à PMA, et ce faisant aux initiatives académiques ou privés pour proposer des services numérisés dignes d'un territoire métropolitain et aussi à l'avant-garde des mobilités (Stellantis, Orange, pôle de compétitivité, centre de recherches privés et universitaires, ...) :

- a- Accès aux données statiques et dynamiques,
- b- Traitement des données massives pour une offre servicielle de qualité, facilitatrice de mobilité choisie, et de ce fait moins subie.

✓ **Une expérimentation de nouvelles mobilités mais aussi de nouveaux services de mobilités en profitant du cluster (industrie, formation, recherche, collectivités, pôle d'excellence).**

La révolution « MAAS »

C'est enfin la plus grande promesse offerte par la mutualisation des données de mobilité : le MAAS (comme « Mobility As A Service », ou « mobilité comme service »). Il s'agit d'une révolution dans la mobilité permettant à une collectivité de faire office d'acteur global fédérant toutes les bases de données. « *L'enjeu majeur, c'est de contraindre tous les opérateurs à ouvrir l'accès à leurs données pour pouvoir mettre en place de vrais services multimodaux* » (Assises de la mobilité).

Cette vision holistique de la mobilité a été mise en place en grandes pompes à Helsinki grâce à l'application Whim. Ce service de planification de trajet comprend tous les modes existants dans la ville : transports publics, taxi et Uber, covoiturage, vélo en libre-service, etc. De cette manière, il n'est plus nécessaire de détenir une demi-douzaine d'applications différentes et les trajets proposés sont bien plus fins et personnalisés. Plus encore, l'application est l'interlocutrice unique pour celui qui veut se déplacer en ville. Elle permet autant de s'abonner aux transports publics, que de louer une voiture ou de réserver une trottinette en libre-service.

La LOM prévoit de s'attaquer au sujet du MAAS. Il est annoncé pour 2021 la mise en commun de toutes les données de transport.

Dans une démarche plus systématique et plus mature, Pays de Montbéliard Agglomération devrait mettre en place l'ouverture de ses données publiques, proposant différentes licences aux opérateurs qui souhaiteraient les utiliser.

Elle devrait prévoir trois cas de figure :

1. la réutilisation libre des données,
2. la réutilisation sous condition,
3. la réutilisation sous redevance, afin de garantir un écosystème concurrentiel équitable.

Cette démarche proactive de Pays de Montbéliard Agglomération témoignerait de l'importance des datas, non plus seulement comme un outil de mesure et de compréhension de la mobilité, mais aussi comme un carburant des innovations.

Face aux nouvelles formes de mobilité, Pays de Montbéliard Agglomération en tant que puissance publique doit veiller à maintenir les grands principes d'intérêt général :

- ▶ assurer une continuité de service,
- ▶ veiller à son accessibilité pour tous et à son adaptation aux nouveaux usages.

Tout l'enjeu, pour PMA, consiste à ne pas rater les opportunités offertes, notamment en termes de mobilité douces. Il est essentiel de ne pas se laisser dépasser par les nouveaux opérateurs privés, pour défendre une mobilité durable, respectueuse de l'environnement et des prérogatives des citoyens.

REGARDS CROISÉS DES MEMBRES

“ François BINOUX-RÉMY

1. Sur la qualité des complémentarités entre modes de transport : vélo et train

La proposition vise à une meilleure qualité de l'accessibilité des TER aux cycles. Un constat, le vélo demeure résiduel dans l'espace du TER pour les trajets inter-agglomération et dissuade, de par le manque de place qui lui est consacré, un certain nombre d'usagers potentiellement intéressés à pouvoir utiliser facilement le vélo avec les TER.

L'objectif est de proposer une offre quantitative (surface et nombre des emplacements) plus importante dans les TER pour les vélos qu'actuellement.

Par exemple il s'agirait de prévoir systématiquement dans la composition des trains TER un emplacement conséquent en surface qui permettrait aux usagers vélo/train de pouvoir embarquer facilement et sans perte de temps dans le TER (un demi-wagon systématiquement à l'avant et arrière du train). Cette localisation permettrait aux usagers cyclistes de se positionner à quai et éviterait le croisement avec les autres usagers qui montent et descendent du train. L'argument de la perte de temps en gare avancée par les autorités organisatrices des transports pourrait alors être diminué par rapport à la situation actuelle où il y a un croisement entre usagers du train et piétons et usagers du train avec vélo. Cette proposition rendrait aussi la relation plus sereine entre usagers du train et cyclistes au moment de la montée et descente en gare.

Modalités de mise en oeuvre : d'abord avoir un échange sur cette problématique avec les décideurs (Région, SNCF), ensuite faire une étude de faisabilité (pertinence de la proposition, coût, conséquence sur l'organisation du train) et une enquête afin de confirmer la pertinence de la proposition par rapport aux usagers éventuellement intéressés.

2. Une offre de transport en soirée ciblée sur les spectacles à l'échelle du pôle métropolitain

La proposition consiste à mettre en place une offre de transport en commun à l'échelon du pôle métropolitain afin de pouvoir se rendre à des spectacles (théâtre, concert, cinéma) en soirée ou le dimanche sans utiliser la voiture (ou permettre aux captifs de se rendre à ces spectacles). Modalité de mise en oeuvre : effectuer une enquête avec sondage afin de connaître la demande potentielle. Ensuite à partir de résultats, il s'agirait de voir les modalités de mise en oeuvre (quel moyen de transport, quelle offre ?).

“ Arnaud CLETY

- ▶ Mise en circulation des bus le dimanche matin ;
- ▶ Gratuité des bus ;
- ▶ Création d'une ligne de bus entre Montbéliard, Belfort et Héricourt ;
- ▶ Mise en circulation de bus à hydrogène.

“ Gilles CUCHEROUSSET

Ma contribution individuelle à la commission transports et mobilités sera essentiellement axée sur la pratique et le développement des déplacements « doux » et plus spécifiquement celui du vélo, car je pratique ce mode de déplacement de nombreuses heures chaque semaine et ainsi, je m'autorise donc à apporter mon expérience en la matière.

Le développement de l'utilisation du vélo sous ses différentes formes est désormais irréversible et ira en constante

progression. Chacun peut désormais le constater au quotidien dans ses déplacements. Cependant, le réseau routier et notamment celui de notre communauté d'agglomérations, pour l'essentiel, n'a jamais été pensé en ce sens et il est bien difficile de changer de paradigme à savoir passer du tout-auto à la voirie pour tous.

Car s'il est bien une réalité que les utilisateurs de la bicyclette peuvent effectivement ressentir lors de leurs déplacements, c'est bien ce sentiment d'insécurité omniprésent dans l'utilisation des voies et des routes partagées avec les automobilistes. Et si cette perception est particulièrement prégnante en agglomération, elle l'est également sur les routes de campagne. Il est par ailleurs pertinent de remarquer qu'avec l'augmentation de l'utilisation des deux roues le nombre des accidents dans cette catégorie augmente de façon significative chaque année.

S'agissant de la place du vélo dans les agglomérations, les outils pour en favoriser l'usage sont depuis longtemps identifiés. À l'exemple de « Paris en selle », il est évident que la solution est d'abord un choix politique dans lequel on consent à réduire la place de l'automobile (plan de circulation révisé, voies de circulation dédiées, stationnement des voitures réduit etc.).

Pour favoriser les déplacements doux, on réduit la vitesse : on calme la ville. Le report modal impacte également les transports publics qui sont pareillement amenés à s'adapter. Malheureusement pour l'heure, dans les communes de PMA, l'aménagement des centres urbains pour les cyclistes s'apparente souvent à un bricolage de façade (partage du trottoir, traçage de voies avec de la peinture etc.).

Aussi, je pense que les compétences des services de PMA en la matière, ainsi que les associations d'usagers devraient être systématiquement mises à contribution dans les projets de rénovation des réseaux routiers qui peuvent intervenir au fil des ans dans les différentes communes de l'agglomération. Peut-être est-ce déjà le cas ?

Un parking à cycles sécurisé pourrait être également rendu obligatoire dans chaque commune dotée de commerces ou présentant des centres d'intérêts particuliers.

La progression significative de ces déplacements doux dans nos agglomérations ne pourra de toute évidence être significative qu'au prix d'aménagements volontaristes sécurisants. Sans cela, les téméraires qui se risqueront à la pratique du deux roues resteront très minoritaires dans nos villes.

En ce qui concerne la pratique du vélo hors agglomération, un état des lieux exhaustif des points noirs du maillage routier des 72 communes pourrait être effectué en associant encore une fois les groupements d'usagers de la bicyclette mais également les clubs cyclistes du territoire de PMA. Son objectif serait d'identifier les points particulièrement dangereux et réfléchir à un aménagement de ces derniers dans l'objectif d'en réduire les risques potentiels. Et si, ces aménagements ne relèvent pas des compétences de la communauté d'agglomérations (routes nationales ou départementales par exemple), que PMA soit force de proposition auprès des services publics concernés.

Pourquoi par ailleurs, PMA ne s'imposerait-il pas la réalisation en site propre d'un certain nombre de km de voies dédiées aux cyclistes chaque année, avec pour objectif par exemple de relier les villages entre eux. La progression du vélo à assistance électrique offre la possibilité au plus grand nombre de se déplacer sans difficulté majeure, et les distances ou les dénivelés ne s'avèrent plus rédhibitoires. Pour situer le retard que nous avons pris je citerais l'exemple des Pays-Bas, qui désormais construisent des voies rapides dédiées aux cyclistes qui doublent les voies cyclables classiques !

PMA pourrait également intervenir avec ses moyens de communications habituels dans la pédagogie visant à apaiser la route entre automobilistes et cyclistes en répétant de façon régulière les règles des droits et devoirs de chacun des usagers. Des signalétiques pourraient également être mises en place sur les voies les plus fréquentées.

Pour ce qui est des transports collectifs, et dans le contexte de notre région particulièrement et historiquement attachée à l'automobile, il paraît a priori difficile de faire préférer les transports collectifs aux déplacements individuels motorisés pour la plus grande part des actifs. Sauf à réduire la place de l'automobile dans la cité et en conséquence à rendre délibérément son utilisation plus contraignante. La spécificité géographique des principales agglomérations de PMA ne facilite pas par ailleurs un étalement pertinent des moyens de transports collectifs.

Ceci posé, il est évident que les transports collectifs, qui répondent aux besoins impérieux d'une partie de la population et notamment à tous les enfants scolarisés, doivent être aménagés dans une démarche visant à terme à décarboner ces déplacements en intégralité. C'est à mon sens vers cet objectif que doit tendre PMA. Là encore les solutions existent et les technologies sont identifiées (électrique, hydrogène).

Cependant, pour favoriser et renforcer les transports collectifs des actions simples pourraient être entreprises :

- ▶ Une réflexion sur l'intermodalité vélo, bus, train pourrait être mise à l'étude.
- ▶ L'utilisation ou la création d'une application numérique dédiée au covoiturage pourrait également voir le jour, ainsi que la réalisation de parkings spécifiques pour en favoriser le fonctionnement.

Ces adaptations devraient être particulièrement orientées pour répondre aux déplacements générés par l'activité des grands employeurs de la région : l'automobile et ses équipementiers ainsi que la Suisse voisine.

Il me semble par ailleurs, que c'est auprès des communes qui ne sont pas couvertes par le réseau de bus Evolity, que des études auprès des habitants pourraient être entreprises afin d'identifier la problématique des déplacements et notamment ceux des personnes âgées ou sans moyens de transports individuels.

“ Michel GAY

Pour la CFDT nous pensons utile d'étudier les questions suivantes :

L'information et la communication dans les communes rurales sur les heures et les lieux de passages des transports en commun organisés par PMA. Le constat est simple il n'existe aucune communication soit dans les mairies soit sur des panneaux réservés à cet effet. Il serait utile que chaque foyer reçoive une plaquette explicative sur le fonctionnement du réseau de bus. Les personnes âgées (PA) sans moyens de locomotion individuel sont complètement dépendantes des transports en commun, il est donc nécessaire de travailler sérieusement cette question.

Globalement le transport des PA doit être revu et discuté en profondeur.

La liaison avec l'hôpital NFC est à revoir. En effet il serait utile d'éviter de changer plusieurs fois de bus pour arriver à l'hôpital NFC.

“ André GROSJEAN

- ▶ Pour le vélo : les choses avancent. Cependant, il faudrait accélérer la sécurisation des pistes en supprimant les zones dangereuses ou non raccordées (À Sochaux : le Crépon, place de l'Europe, rue de Belfort, de l'église à l'entrée de Montbéliard). Le développement économique du secteur de la rocade va entraîner une augmentation de la circulation et chacun doit pouvoir y trouver sa place.
- ▶ Pour la circulation des bus Moventis, la ligne 3 pourrait avoir un meilleur cadencement.

Pour la ligne E les passages sont encore moins nombreux.

D'importants travaux ont été faits pour les aménagements des arrêts de bus à Vieux-Charmont alors que les bus n'y passent plus (vers l'église).

Dans l'avenue Leclerc de très gros travaux ont été réalisés pour requalifier l'avenue. Les bus touchent à chaque passage les ralentisseurs et le croisement avec les voitures et entre deux bus est compliqué au virage de l'avenue Leclerc vers la rue de l'Eglise.

Pour la liaison avec l'hôpital de Trévenans, pourrait-on envisager une ligne passant par Sochaux, Vieux-Charmont, Nommay, Châtenois, en liaison avec Optymo ? Certaines personnes n'ont pas de voiture dans ces communes. Le transport par bus à l'hôpital est pratique car il dépose les voyageurs devant l'entrée principale (pas à chercher un parking souvent éloigné).

Ce serait intéressant d'en faire la promotion ainsi que des parkings relais.

“Odile JOANNES

REPENSER TOTALEMENT LA VILLE

On le sait, les chiffres sur l'augmentation des décès prématurés imputables à la mauvaise qualité de l'air sont bien connus 48 000 décès sont liés à la pollution de l'air. La preuve en est : lors du premier confinement en 2020, la pollution de l'air a baissé en France, selon Santé Publique France baisse qui a eu un impact sur le nombre de morts liés à la pollution atmosphérique.

Et on sait également que le trafic routier est responsable à lui tout seul de près de 2/3 des émissions d'oxydes d'azote (NOx). En 2016, sa part était évaluée à 63% des émissions ! Concernant les particules fines (PM10 et PM2,5), on lui attribue environ 20% des émissions. (source OPTTEER.org)

Cette source de pollution n'est pas anodine mais elle peut être contrée.

Sans vouloir dénigrer la voiture, il nous faut repenser totalement sa place.

Pourquoi ne pas s'inspirer du projet que va mettre en place la ville de Rennes : « un plan de mobilité qui propose de renverser la hiérarchie des modes de déplacement : d'abord la marche, puis le vélo, les transports en commun, enfin... la voiture. La circulation automobile n'y est en aucun cas interdite, mais rendue beaucoup moins efficace que les autres modes.

En effet, aucune liaison ne permet à un automobiliste de passer d'un secteur à un autre autrement qu'en empruntant la rocade et deux ceintures de boulevards. À l'intérieur de chaque secteur, les automobilistes sont contraints de suivre des boucles de circulation pour entrer et sortir d'un quartier, sans possibilité de prendre des itinéraires alternatifs susceptibles de faciliter leurs trajets. Il repose sur un plan de circulation nourri d'exemples étrangers. Celui développé aux Pays-Bas, notamment, à partir du modèle de Groningen (1977), qui a permis à plus de deux cents villes néerlandaises d'atteindre un niveau de déplacements à vélo supérieur à celui de la voiture. Celui, surtout, de Gand en Belgique, mis en place en 2017. »

Tout cela suppose de :

- ▶ favoriser les zones piétonnes dans les centres villes,
- ▶ développer une offre conséquente de parkings relais pour les automobilistes,
- ▶ limiter la vitesse à trente kilomètres-heure dans les rues des centres de ville et ainsi faciliter la marche et la pratique du vélo,
- ▶ remettre aux normes les trottoirs pour favoriser les piétons (on pense bien souvent à refaire l'enrobé des voies automobiles tout en oubliant la réfection des trottoirs alors que bon nombre ne sont pas ou plus accessibles),
- ▶ mettre des arceaux et des box sécurisés pour les vélos,
- ▶ sécuriser les carrefours et prioriser les feux tricolores en faveur des piétons (exemple flagrant sur les boulevards à Montbéliard : d'une part, les boutons poussoirs sont «virtuels » et d'autre part le temps d'attente pour les piétons est beaucoup trop long),
- ▶ augmenter le kilométrage des aménagements cyclables,
- ▶ mettre en place un système de livraison à vélo du dernier kilomètre via le système [ColisActiv'](#), « Un outil fondamental pour redonner la primauté à la marche et au vélo ».

“ Michel NARDIN

- ▶ Développer les moyens de transport doux : infrastructures mais aussi pédagogie, surtout pour les déplacements courts. Prime à l'achat de vélos électriques plus incitative.
- ▶ Développer le ferroutage à l'image de nos voisins Suisses pour désengorger nos autoroutes.
- ▶ Véhicules électriques pas si écologiques que cela ([voir lien ici](#)) ; la vraie alternative c'est l'hydrogène.
- ▶ Le train plutôt que l'avion pour les déplacements nationaux.

“ Christophe PAVERNE

- ▶ Axer tous les déplacements sur des moyens partagés.
- ▶ Développer les voies cyclables pas seulement pour le cyclotourisme mais aussi pour les déplacements professionnels.
- ▶ Réserver des voies pour les bus, des voies dédiées et rendre prioritaires ces déplacements sur tous les autres comme le sont les tramways dans des villes comme Mulhouse ou Strasbourg pour connecter toutes les communes (et limiter à un ou 2 arrêts par communes pour diminuer les temps de transport et multiplier le nombre de départs).
- ▶ Multiplier les covoiturages urbains pour aller jusqu'au centre commercial.
- ▶ Multiplier les navettes électriques dans chacune des communes (pour les trajets très courts mais à départ immédiat) et multiplier les voies réservées aux transports doux dans chaque commune, pour les centres commerciaux et les écoles en plus du cyclotourisme.
- ▶ Multiplier les parkings plus trains comme à Belfort ou Mulhouse.
- ▶ Limiter la vitesse des poids lourds à 30 km/h.
- ▶ Autoriser/organiser l'introduction des vélos dans les bus ou louer des vélos sur certains arrêts de bus (nombreux).

COMPOSITION DU GROUPE DE RÉFLEXION



39
MEMBRES

AJOUX Romain

BINOUX-RÉMY François

BOUADMA Louisa

CANALDA Philippe

CLETY Arnaud

CUCHEROUSSET Gilles

DUMAS Stéphane

FABIO Sophie

GALMICHE François

GROSJEAN André

HAHLING Théophile

JANEY Christian

JOUFFROY Olivier

LAURENT Jean-Philippe

LEROGNON Rachel

MAIRE Michel

MICHAUD Philippe

NARDIN Michel

PARTY Ludovic

PAVERNE Christophe

PEULTIER Éric

PHEULPIN Michel

RABILLON Rémy

SCHMITT Bernard

VITRE Marie-Thérèse

VOURRON Philippe

PROCESSUS PARTICIPATIF

PMA À L'HORIZON 2030 TRANSPORTS & MOBILITÉS



4
RÉUNIONS

EN PRÉSENTIEL

- ▶ 04/02/20 : Siège de PMA
Présentation des membres et motivations de chacun
- ▶ 10/03/20 : Siège de PMA
État des lieux – Mobilité et transport sur le Pays de Montbéliard
- ▶ 20/07/20 : Siège de PMA
Questionnaire transports / Place du vélo / Disfonctionnement relevés dans les transports
- ▶ 26/10/20 : Siège de PMA
Analyse du canevas des propositions



75
PARTICIPANTS



164
HEURES CUMULÉES

ANNEXES

LES RECOMMANDATIONS DE LA COMMISSION « ENVIRONNEMENT ET CADRE DE VIE »



issues de la contribution

« Face à l'urgence écologique et climatique, changeons de voie ! »

Pays de Montbéliard Agglomération à l'horizon 2030
Face à l'urgence écologique & climatique, changeons de voie !

13



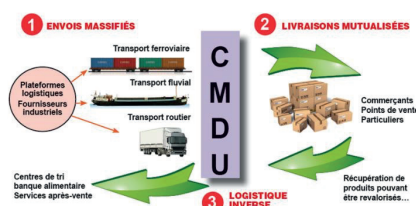
Réduire les déplacements, favoriser de nouveaux modes de déplacements et l'intermodalité

Des investissements importants, avec l'aide de l'État, doivent permettre la transition vers des mobilités douces et favoriser la ville sans voiture avec des parkings en périphérie. La ville compacte à l'horizon 2030 doit permettre de se déplacer de préférence à pied, en vélo ou en utilisant des transports en commun décarbonés [21 pp.163-206 ; 214-250], [25 à 27].

Cet objectif III traité sous l'angle « Environnement et Cadre de vie » vient en complément des travaux des membres de la commission « transports et mobilités ».

RECOMMANDATIONS

- ✓ **développer des pistes cyclables sécurisées** dans la ville et des sentiers cyclables non macadamisés hors la ville [21 pp.173-181] ;
- ✓ **généraliser les incitations financières pour l'achat de vélos électriques** (actuellement très peu de personnes peuvent en bénéficier) ;
- ✓ **favoriser les mobilités douces** avec un réseau de vélos électriques en location [22 pp.12-20], [25 à 27] ;
- ✓ **décarboner les transports en commun** en s'appuyant sur les projets PMA existants : hydrogène ou biogaz, en développant la production et les stations de distribution d'énergie ;
- ✓ **prévoir des parkings en périphérie de ville et des aires de covoiturage et d'auto-partage**, bien desservis par des moyens de transport décarbonés [21 pp.173-178] ;
- ✓ **renforcer l'usage du pedibus** (déplacement à pied en groupe encadré), du vélo-bus (déplacement en vélo encadré ou avec un bus à pédales), du vélo, de la trottinette, pour que les enfants l'utilisent pour aller à l'école. Prévoir des formations dans les écoles [25 à 27] ;
- ✓ **développer le ferroviaire**, entretenir les petites lignes et utiliser les nouvelles motrices légères pour le transport des passagers [21 pp.188-195] ;
- ✓ **demander à la région une desserte systématique des petites gares pour les TER** (Voujeaucourt et Colombier) les matins et soirs en heures de pointe et faire davantage la publicité du PASS OK à 54 € ;
- ✓ **développer le fret ferroviaire** et solliciter les services de l'État pour la relance du ferroutage dans le cadre de transport de marchandise en transit, non destinée au territoire français [22 pp.149-159] ;
- ✓ **entretenir les voies navigables** aussi bien pour le fret lourd que pour la navigation d'affaire ou de plaisance (à propulsion électrique) ;
- ✓ **utiliser le réseau fluvial pour le transport de passagers** par bateau-bus ou navette fluviale ;
- ✓ **assurer l'intermodalité des moyens de transport** dans le Pôle Métropolitain et avec les pôles d'activité voisins (MAAS *mobility as a service*) [21 pp.242-250], [28] ;
- ✓ **optimiser, mutualiser et décarboner la logistique urbaine**. Pour le transport de fret, avec les livraisons du dernier kilomètre en forte augmentation avec le e-commerce, il faut organiser la création de plateformes de livraison en ville ;
- ✓ **créer une agence locale des mobilités et des relais de transport alternatifs** mutualisant les informations, les ressources, les moyens à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain ;
- ✓ **créer un Centre Multimodal de Distribution Urbaine (CMDU)** à l'exemple du port de Lille [29].



En optimisant et en mutualisant les livraisons dans une perspective de juste à temps, le CMDU concourt à diminuer le trafic en ville. Il propose des véhicules de livraison propres tels que des triporteurs, des véhicules électriques ou propulsés au gaz naturel comprimé, et permet de massifier des flux pour rendre compétitifs l'usage accru des voies d'eau et du chemin de fer [29].

SYNTHÈSE DES PROPOSITIONS SUR LES ACCESSIBILITÉS 2013 - 2016

La méthode :

L'accessibilité aux handicapés a fait l'objet d'une profusion de textes législatifs et réglementaires, de guides de bonnes pratiques (souvent bien faits), d'actes de colloques... Et pourtant les doléances des intéressés restent toujours très nombreuses.

La commission mobilités & accessibilités n'a pas voulu avoir une approche technique qui n'aurait pu qu'aboutir à un plagiat médiocre des textes existants. Elle a choisi une approche humaine et sociale, politique au sens noble du terme.

La commission a commencé par auditionner les associations de handicapés du Pays de Montbéliard. Puis elle a élaboré, avec leurs représentants, une visite « sur le terrain » d'une demie journée, dont l'objectif était de faire découvrir à la commission le meilleur et le pire de ce qui avait été fait (ou pas fait) en matière d'accessibilité...

Cette visite sur le terrain a été un temps fort en ce sens qu'elle a changé le regard des membres de la commission.

Une visite a également été faite du pôle d'échange multimodal de la gare Viotte à Besançon.

8 propositions.

1. Désigner un conseiller communautaire chargé de l'accessibilité.

Force est de constater que l'accessibilité aux handicapés n'est pas portée politiquement par Pays de Montbéliard Agglomération. Cela ne signifie pas que rien ne soit fait en la matière. Mais le manque de visibilité est incontestable.

L'origine de cette situation réside, probablement, du fait que l'accessibilité est perçue comme relevant de l'action sociale qui n'est pas une compétence communautaire. Il y a lieu de combattre cette idée en réaffirmant que l'accessibilité est une dimension essentielle de l'aménagement, l'espace public étant par définition à tout le monde¹².

2. Définir et animer une politique d'accessibilité.

La Commission Intercommunale d'Accessibilité (CIA), obligation légale a été installée formellement mais ne fonctionne pas réellement.

La communauté d'agglomération va être confrontée à son élargissement aux 72 communes... Il faudra imaginer un mode de fonctionnement qui la rende opérationnelle :

- élaboration de projets (actions lors de la semaine du handicap, par exemple — voir ce que fait la ville de Montbéliard),
- réunions décentralisées dans chaque EPCI et/ou réunions thématiques.

Quelques pistes :

- Mettre en valeur des aménagements exemplaires en termes d'accessibilité (base de loisirs de Brognard, labellisée Tourisme et Handicap, Damassine, Evolity...).
- Décerner chaque année un prix de l'accessibilité couronnant une réalisation exemplaire publique ou privée.

3. Pratiquer la concertation avec les associations locales de la conception à la réception des aménagements.

Il faut d'abord comprendre que certains militants associatifs puissent avoir un propos véhément pour ne pas dire agressif ! Tant de réalisations reportées ou inadaptées sont à l'origine d'une aigreur légitime.

Intégrer les propositions des associations dès la conception coûte bien moins cher que de les réaliser à posteriori (quand c'est encore possible).

¹²À ce propos, Charles Gardou, anthropologue, plaide pour une « société inclusive ». Son dernier ouvrage : La société inclusive, parlons en ! Il n'y a pas de vie minuscule. Voir également ses interviews sur YouTube.

Les travaux de la commission ont débouché sur une réunion de concertation entre SNCF gares et connexions et les associations locales portant sur les travaux engagés sur la gare de Montbéliard.

4. Rétablir le dispositif de label PDU

Les communes présentaient leurs projets d'aménagement de voirie à une commission regroupant tous les services concernés (services du département, police/gendarmerie, CTPM, associations d'usagers, cyclistes, handicapés...). La commission formulait un avis assorti de préconisations. Après amendement du projet initial la commission se prononçait sur l'attribution du label PDU. Ce label, garantissait aux financeurs que le projet respectait le plan de déplacements urbain.

5. Constituer un service de conseil (centre de ressources) en accessibilité auprès des communes.

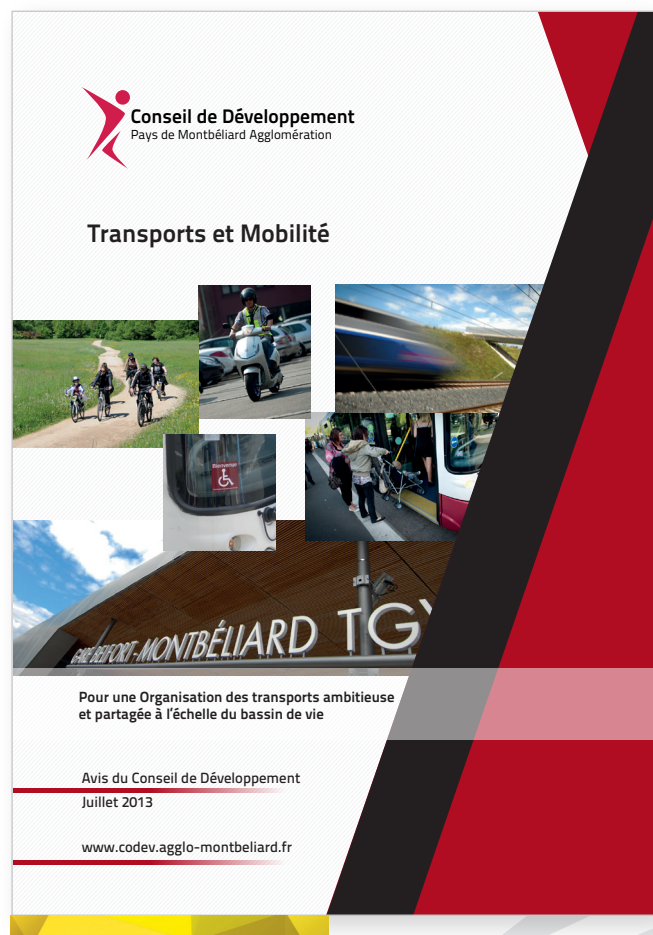
6. Mettre en place des formations ciblées des acteurs sur des besoins clairement identifiés (personnels des collectivités, chauffeurs de bus...)

7. Veiller à ce que les éco--quartiers soient également exemplaires en matière d'accessibilité et communiquer à ce sujet.

8. Renforcer le service de Transport de Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) qui arrive à saturation et étendre ses plages horaires.



LES TRAVAUX DU CODEV SUR LE THÈME DES TRANSPORTS



Toutes les contributions sont à télécharger sur le site du Codev : codev@agglo-montbeliard.fr





Conseil de Développement
Pays de Montbéliard Agglomération

Desserte en Transports en Commun (TC) de l'espace central
de l'Aire urbaine du / vers le Pays de Montbéliard



Commission Mobilités & Accessibilités

Contribution du Conseil de Développement

Septembre 2014

www.codev.agglo-montbeliard.fr



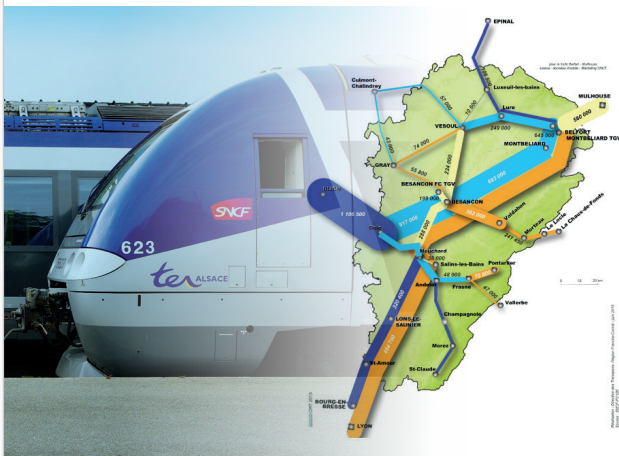
Conseil de Développement
Pays de Montbéliard Agglomération



Tour d'horizon des documents
ou études apportant un éclairage
sur la desserte du site médian
de l'Aire Urbaine

Contribution du Conseil de Développement

Octobre 2014



Désenclaver les liaisons TER Nord Franche-Comté – Sud Alsace pour soutenir une nouvelle dynamique inter-régionale

Contribution du Conseil de Développement
Août 2016



Mobilités Pour une mise en cohérence des offres de transports aux différentes échelles du territoire

Synthèse des travaux du Conseil de Développement
2013 - 2016

Conseil de Développement | 8, avenue des Alliés - BP 98407 25208 Montbéliard cedex

Jilali EL RHAZ

Directeur

03 81 31 89 65

jilali.elrhaz@agglo-montbeliard.fr

Olivier MASSACRIER

Assistant

03 81 31 84 71

olivier.massacrier@agglo-montbeliard.fr

codev@agglo-montbeliard.fr

<http://codev.agglo-montbeliard.fr>

