

Objet : Arrêt du Projet de Plan de Mobilité de Pays de Montbéliard Agglomération

L'an deux mille vingt quatre, le vingt six juin, à dix-huit heures trente, le Conseil de Communauté légalement convoqué le 20 juin 2024 s'est réuni au siège de la Communauté, 8 avenue des Alliés à Montbéliard, sous la présidence de Monsieur Charles DEMOUGE, Président.

PRESENTS :

M. Charles DEMOUGE, Mme Marie-Noëlle BIGUINET, M. Damien CHARLET, M. Daniel GRANJON, M. Pierre Aimé GIRARDOT, Mme Marie-France BOTTARLINI CAPUTO, M. Alexandre GAUTHIER, Mme Magali DUVERNOIS, M. Didier KLEIN, M. Jean-Louis NORIS, M. Jean ANDRE, M. Jean FRIED, Mme Agnès MARTIN, M. Arnaud ROTA, M. Martial BOURQUIN, Mme Mélanie DAF, Mme Céline DURUPHTY, Mme Zina GUEMAZI, M. Alain MONNIEN, M. Pascal TOURNOUX, M. Samuel GOMES, M. Jean-Luc GUYON, M. Jean-Luc MARTINO, M. Jean-Luc PETIOT, M. Roland THIERRY, M. Claude PERROT, M. Guy BARBIER, Mme Christine BOSCHI, Mme Gladys DEUSCHER, M. Christian QUENOT, M. Christophe DALONGEVILLE, Mme Sophie ROBERT, M. Marc TIROLE, M. Yanick GENIN, M. Philippe CHOULET, Mme Carole THOUESNY, M. Philippe LACROIX, M. Christian PILEYRE, M. Alain SYLVANT, M. Xavier BARTOLO, M. Philippe CLAUDEL, M. José ANTUNES, M. Daniel MORNARD, M. Jean-Paul MUNNIER, Mme Zahia LAZAAL, M. Robert GRILLON, M. Alphonse RICHARD, Mme Danièle HUGENDBLER, M. Patrick FROEHLI, M. Jean-Pierre HOCQUET, M. Christian METHOT, Mme Christine SCHMITT, M. Christophe FROPPIER, Mme Hélène MAITRE, M. Karim DJILALI, Mme Gisèle CUCHET, M. Rémi PLUCHE, M. Olivier TRAVERSIER, Mme Nora ZARLENGA, M. Gilles MAILLARD, M. Eric LANCON, Mme Sidonie MARCHAL, M. Gilles BORNOT, M. Mathieu KALYNTSCHUK, M. Gilles BOURDOIS-RISSE, Mme Marie-Line LEBRUN, M. Thierry BOILLOT, M. Denis ARNOUX, M. Philippe MATHIEU, M. Jacques PELLICCIOLI, M. Georges HABERSTICH, M. Frédéric TCHOBANIAN, M. Jacques DEMANGEON, M. Daniel BUCHWALDER, Mme Lysiane MABIRE, M. Denis TISSERAND, M. Pascal PAVILLARD, Mme Pascale MERCIER, M. Michel BOGAERT, M. Eric SALAS, Mme Dominique DANGEL, M. Jean-Claude HERARD, Mme Claude Françoise SAUMIER, M. Dominique BOUVERESSE, M. Anselme DESMIRAZ, Mme Martine VOIDEY, M. Christian BEAUFILS.

Mme Dominique SOLER (suppléant M. Gilles RIGOULOT).

ABSENTS, EXCUSES :

M. Renaud FOUCHE (pouvoir à M. Alain MONNIEN), M. Henri-Francis DUFOUR (pouvoir à Mme Mélanie DAF), Mme Sophie RADREAU (pouvoir à M. Jean-Luc MARTINO), M. Joël VERNIER (pouvoir à M. Anselme DESMIRAZ), M. David BARBIER (pouvoir à M. Gilles BORNOT), M. Matthieu BLOCH (pouvoir à M. Christophe DALONGEVILLE), Mme Véronique PERRIOD (pouvoir à M. Philippe CLAUDEL), M. Mathieu MOINE (pouvoir à M. Arnaud ROTA), M. Christian MAILLARD (pouvoir à M. Marc TIROLE), Mme Marilyn PERNOT (pouvoir à M. Jean-Pierre HOCQUET), Mme Ghénia BENSOU (pouvoir à Mme Nora ZARLENGA), Mme Catherine MEUNIER (pouvoir à M. Thierry BOILLOT), Mme Marilynne HASSENFRATZ (pouvoir à M. Denis ARNOUX), M. Gérald GROSCLAUDE (pouvoir à M. Pascal PAVILLARD), Mme Laurence DEVAUX (pouvoir à M. Philippe MATHIEU), M. Albert MATOCQ-GRABOT (pouvoir à Mme Magali DUVERNOIS), M. Philippe GAUTIER (pouvoir à Mme Gladys DEUSCHER), Mme Nadine MERCIER (pouvoir à Mme Claude Françoise SAUMIER), M. Valère NEDEY (pouvoir à M. Daniel GRANJON), M. Patrick LECHINE (pouvoir à Mme Marie-Line LEBRUN), M. Christian HIRSCH (pouvoir à M. Pierre Aimé GIRARDOT), Mme Samia MESSAOUDI, M. Philippe MAURO, M. Philippe GASSER, M. André DUFRESNES.

Secrétaire de séance : Monsieur Xavier BARTOLO

DELIBERATION N° C2024/86

Objet : Arrêt du Projet de Plan de Mobilité de Pays de Montbéliard Agglomération

Vu le Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) ;

Vu le Code des Transports, notamment les articles L 1214-1 et suivants, et articles R 1214-1 et suivants ;

Vu la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs (Loi LOTI) ;

Vu la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (Loi LAURE) prescrivant pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants l'élaboration d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU) ;

Vu la loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (Loi MAPTAM) introduisant la notion d'Autorités Organisatrices de la Mobilité ;

Vu la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'Orientation des Mobilités (Loi LOM), plus particulièrement l'article 16 transformant les Plans de Déplacements Urbains en Plans de Mobilité et renforçant les objectifs en termes de mobilité solidaire, de réduction des émissions de gaz à effet de serre, de limitation de l'étalement urbain et de développement des mobilités partagées et actives, de logistique et mobilités scolaires ;

Par décision du Président du 11 octobre 2021, il a été décidé de lancer la procédure de révision du Plan de Mobilité (PDM) de Pays de Montbéliard Agglomération.

Le PDM est un document obligatoire pour Pays de Montbéliard Agglomération, Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), dont le ressort territorial compte plus de 100 000 habitants.

Le PDM « détermine les principes régissant l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement dans le ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Il est élaboré par cette dernière en tenant compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes. Le PDM vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité » (articles L. 1214-1 à 37 et R. 1214-1 à 11 du Code des Transports).

Le PDM est un document de planification, essentiel au développement du territoire, qui vise à :

- définir la stratégie globale et la feuille de route opérationnelle en matière de mobilité à l'échelle de PMA pour les 10 prochaines années,
- améliorer les conditions de déplacements tous modes confondus, le stationnement et la sécurité routière,
- développer le recours aux solutions alternatives à l'autosolisme.

Le PDM s'articule avec les autres réflexions de planification et d'aménagement du territoire, notamment celles du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) et du Plan Climat-Air-Énergie Territorial (PCAET).

La révision du PDM se déroule en 3 phases :

1. Réalisation d'un diagnostic sur les 73 communes

Cette phase a permis :

- de dresser un bilan des actions prévues à l'issue du Plan de Déplacements Urbains (PDU) révisé et validé en 2009,
- de dresser un état des lieux de l'offre et de la demande de mobilité tous modes et tous publics,
- de mettre en avant les forces et les faiblesses du territoire,
- d'identifier les enjeux du PDM, base de la future stratégie.

Cette phase a permis de valider le diagnostic et les enjeux stratégiques du PDM lors d'un Comité de Pilotage le 7 novembre 2022.

2. Orientations et définition d'un plan d'actions

Cette phase a permis :

- de valider les 11 grands enjeux en socle de la stratégie du futur PDM,
- de décliner ces enjeux en pistes d'actions opérationnelles,
- de présenter, suite à la tenue d'ateliers territoriaux, un programme d'actions avec des degrés de mise en œuvre traduisant des niveaux d'ambitions variés,
- d'ajuster un plan d'actions avec un arbitrage sur le choix du niveau d'ambition avec les élus de la Commission Mobilité,
- de valider la stratégie du futur PDM structurée autour de 5 axes d'intervention et représentée par les 26 actions et mesures opérationnelles.

Pour rappel :

L'Axe 1 « Renforcer l'offre de Transports Collectifs (TC) et l'Intermodalité (I) » regroupe les actions suivantes :

1. Étendre et développer le réseau des lignes secondaires.
2. Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y).
3. Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland.
4. Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA.
5. Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy.
6. Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain.
7. Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité.

L'Axe 2 « Développer l'usage des modes actifs » regroupe les actions suivantes :

8. Poursuivre le maillage des liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable.
9. Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes.

10. Etendre/diversifier la flotte de vélos en location (VélitY).

L'Axe 3 « Rendre l'usage de la voiture plus vertueux » regroupe les actions suivantes :

11. Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie.
12. Déployer un réseau d'aires de covoiturage.
13. Expérimenter des lignes de covoiturage.
14. Déployer un système de véhicules en autopartage.
15. Poursuivre le déploiement des Infrastructures de Recharge pour Véhicules Electriques (IRVE).
16. Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds.
17. Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre.

L'Axe 4 « Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité » regroupe les actions suivantes :

18. Créer un support unique d'information mobilité.
19. Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité.
20. Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public.
21. Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive.
22. Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises.
23. Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité.

L'Axe 5 « Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques » regroupe les actions suivantes :

24. Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte.
25. Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES).
26. Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable.

Cette phase a été validée en Comité de Pilotage le 4 avril 2024.

En parallèle, le projet de PDM est complété par :

- le rapport d'évaluation environnementale, permettant de s'assurer que l'environnement est effectivement pris en compte,
- l'annexe « Accessibilité » fait état des mesures d'accompagnement et d'exploitation à mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité des réseaux de transport et de la voirie aux personnes handicapées et à mobilité réduite.

3. Consultation et enquête publique

Le projet de PDM doit être arrêté par délibération en Conseil d'Agglomération de PMA.

Ensuite, il doit être soumis à une phase de consultation des partenaires durant une période de 3 mois, puis de participation du public sur une période de 21 jours au minimum, répondant ainsi aux obligations suivantes :

- le projet de plan arrêté doit être **soumis pour avis** aux Personnes Publiques Associées (PPA), à savoir les Conseils Municipaux des communes de PMA, le Conseil Départemental, le Conseil Régional, Préfecture et les autorités organisatrices de la mobilité limitrophes ;
- un certain nombre d'organismes ou d'associations dont l'objet est défini par l'article L1214-36-1 du Code des Transports sont **consultés, à leur demande**, sur le projet de document. Il est proposé en complément de transmettre le document aux représentants des professionnels et usagers de transport, aux associations de personnes handicapées et à la CCI ;
- PMA doit consulter son **Comité des Partenaires** avant l'approbation du document (article L1231-5 du Code des Transports) pour avis consultatif ;
- le projet de PDM, assorti des avis recueillis des PPA, est ensuite soumis à une **procédure de participation du public** dans les conditions prévues au II de l'article 123-19-1 du Code de l'Environnement. Le PDM révisé, éventuellement modifié pour tenir compte des résultats de l'enquête, sera in fine, soumis à l'approbation du Conseil d'Agglomération en sa qualité d'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM).

Il est donc proposé de solliciter dès à présent le Président du Tribunal Administratif aux fins de désignation du Commissaire Enquêteur.

Décision(s) :

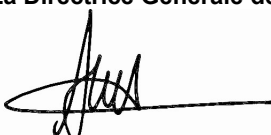
- **arrêter le projet de Plan de Mobilité constitué :**

- du rapport final du Plan de Mobilité,
- du rapport d'évaluation environnementale,
- de l'annexe « Accessibilité » ;

- **lancer la consultation des Personnes Publiques Associées (PPA) ;**

- **autoriser la saisine de Monsieur le Président du Tribunal Administratif pour l'ouverture et l'organisation de l'enquête publique à l'issue de la phase de consultation des PPA.**

Le Conseil de Communauté, après en avoir délibéré, et à la majorité de ses membres présents ou représentés, par 108 « pour », 0 « contre », 1 abstention , adopte le rapport proposé.

<p>DELIBERATION N° C2024/86</p> <p>Transmission Sous-Préfecture le : 01/07/2024 Id télétransmission : 025-200065647-20240626-114229-DE-1-1 Publiée le : 01/07/2024</p> <p>Cet acte peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Besançon dans un délai de deux mois à compter de la date de sa publication.</p>	<p>"Ont signé au registre les membres présents" Pour extrait certifié conforme</p> <p>Pour le Président et par délégation, La Directrice Générale des Services,</p>  <p>Aline PELLET</p>
--	--

Plan de Mobilité Pays de Montbéliard Agglomération

Rapport final en vue de l'arrêt du document

Mai 2024



ITEM Etudes & Conseil
Parc Astrea – 27 Rue Clément Marot – 25000 Besançon
Tél. : 03 81 83 24 71 - Email : contact@item-conseil.fr

www.item-conseil.fr

Sommaire



▶ La démarche Plan de Mobilité et son articulation dans la planification territoriale.....	3
Le rôle de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité.....	4
Le Plan de Mobilité, qu'est-ce que c'est ?	5
Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité.....	6
Les apports de la « LOM » sur la planification de la mobilité	9
Des rapports de compatibilité à respecter avec les autres documents de planification	10
Les 4 grandes étapes d'élaboration du projet de Plan de Mobilité.....	12
Une démarche menée en concertation	13
▶ L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains de 2009.....	14
Le 3e document de planification de la mobilité pour PMA.....	15
Le plan d'actions du Plan de Déplacements Urbains de 2009	16
L'évaluation globale du Plan de Déplacements Urbains au regard de la situation en 2009	17
Un sentiment d'amélioration de la mobilité ces dernières années selon les élus.....	18
▶ Le contexte territorial	19
▶ Synthèse du diagnostic mobilité	25
▶ La méthodologie de co-construction de la stratégie	40
▶ La synthèse de la stratégie du Plan de Mobilité et son impact sur la mobilité.....	44
▶ Le plan d'actions détaillé du Plan de Mobilité	53



La démarche Plan de Mobilité et son articulation dans la planification territoriale



Le rôle de l'Autorité Organisatrice de la Mobilité



L'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) est la personne publique compétente pour l'organisation des mobilités au sein de son ressort territorial.

Ce rôle est assuré par **Pays de Montbéliard Agglomération (PMA)** dont le territoire couvre, en 2024, **73 communes** et **139 600 habitants** (INSEE 2020).

Elle joue un rôle d'animation locale de la politique de mobilité en associant les acteurs du territoire et contribue aux objectifs de lutte contre le changement climatique, la pollution de l'air, la pollution sonore et la lutte contre l'étalement urbain.

Elle intervient en organisant des services de mobilité mais aussi en concourant au développement de pratiques de mobilité plus durables et solidaires.

Selon l'article L. 1231-1-1 du code des transports et suivants, **l'AOM locale a la capacité d'organiser, sur son ressort territorial, six catégories de services de mobilité** (mais sans obligation de les mettre en œuvre) :

- des **services réguliers de transport public** ou des services à la demande ;
- des **services de transport scolaire** ;
- des **services relatifs aux mobilités actives ou aux mobilités partagées**, par exemple : services de covoiturage, d'autopartage, de location de bicyclettes, etc. ;
- des **services de mobilité solidaire** ;
- des **services de conseil en mobilité** pour les personnes vulnérables et les employeurs ou les grands générateurs de flux (commerces, hôpitaux..);
- des **services de transport de marchandises ou de la logistique urbaine** (organisation uniquement en cas de carence de l'offre privée).

Selon le principe d'exclusivité des compétences attribuées par la loi aux différents niveaux de collectivités territoriales, ces six domaines d'intervention sont exclusifs de l'AOM.

Elle peut également contribuer au développement des mobilités actives et des mobilités partagées (plateforme d'intermédiation, subventionnement de piste cyclables ...), aux services de mobilité solidaire (garage solidaire...) et verser des aides individuelles à la mobilité.

L'AOM définit et planifie la politique de mobilité sur son ressort territorial afin de répondre aux enjeux de mobilité du territoire, offrir des alternatives de mobilité aux habitants, faire évoluer leurs pratiques et leur offrir une meilleure accessibilité aux services et à l'emploi. C'est aussi être l'acteur référent du territoire sur la mobilité qui associe et anime les acteurs du territoire pour définir les besoins.

Le Plan de Mobilité (PDM) est l'outil privilégié des AOM pour définir leur stratégie de mobilité.

Le Plan de Mobilité, qu'est-ce que c'est ?

Le Plan de Mobilité est un document de planification de la mobilité et un outil de programmation :

Il est réalisé par Pays de Montbéliard Agglomération, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, tel que défini par la Loi LAURE de 1996 (Loi n° 96-1 236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie).

Selon l'article L. 1 214-1 du Code des transports, le Plan de Mobilité détermine les principes régissant **l'organisation de la mobilité des personnes et du transport des marchandises, la circulation et le stationnement sur le territoire d'une AOM**. Il définit le projet mobilité de l'AOM et la feuille de route adoptée pour le mettre en œuvre à un horizon de 10 ans. **Il est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE** (ou pour les territoires coupant une telle agglomération). Il doit tenir compte de la diversité des composantes du territoire ainsi que des besoins de la population, en lien avec les collectivités territoriales limitrophes.

Il vise à contribuer à la diminution des émissions de gaz à effet de serre liées au secteur des transports, selon une trajectoire cohérente avec les engagements de la France en matière de lutte contre le changement climatique, à la lutte contre la pollution de l'air et la pollution sonore ainsi qu'à la préservation de la biodiversité.

Le PDM doit répondre aux 11 objectifs généraux définis par la loi (les 9bis, 9ter et 11 ont été ajoutés/modifiés par la LOM (Art. L1214-2)) :

1. L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilités d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé
2. Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale
3. L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements
4. La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur
5. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants
6. L'amélioration de l'usage du réseau principal de voirie dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport

7. L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement

8. L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers

9. L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques

9bis. L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires

9ter. L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire

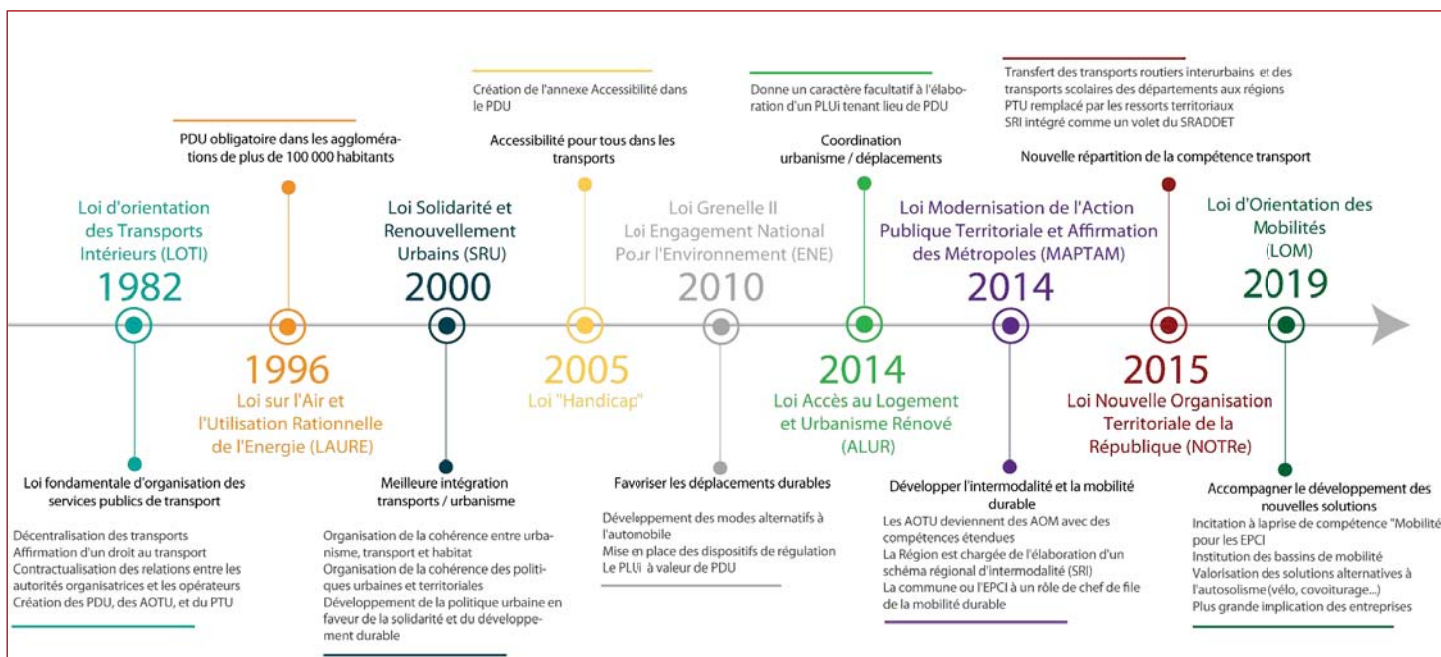
10. L'organisation d'une tarification et d'une billetterie intégrées pour l'ensemble des déplacements

11. La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le Plan de Mobilité comporte deux annexes obligatoires :

- Une annexe particulière traitant de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Elle indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées et à mobilité réduite.
- Une annexe portant sur l'évaluation environnementale du projet (article R122-17 du code de l'environnement) estimant les effets prévisibles des mesures du Plan de Mobilité sur l'environnement.

Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité



Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité

La loi d'Orientation des transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 est la **loi fondamentale d'organisation des services publics de transport**. Elle affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que du coût pour les collectivités* ». Elle a également clarifié les relations entre autorités organisatrices de transports (AOT) et opérateurs (contractualisation). **Le Plan de Déplacements Urbains (PDU)** a été créé par cette loi, portant sur le territoire de compétence des AOT urbaines, soit sur le Périmètre de Transport Urbain (PTU).

La loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) du 30 décembre 1996 rend obligatoire l'instauration d'un **PDU** dans les villes de plus de 100 000 habitants.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains (SRU) du 13 décembre 2000 renforce la cohérence des politiques urbaines et territoriales et conforte la politique de la ville dans un souci de solidarité et de développement durable. La recherche d'une cohérence passe inévitablement par un renforcement des liens entre le PDU et les documents d'urbanisme puisque politiques urbaines et de transport sont intimement liées. La loi SRU donne ainsi de nouveaux outils pour la planification urbaine et repositionne les PDU dans l'ensemble des démarches de planification.

- **Le SCoT** (Schéma de cohérence territoriale), qui remplace le schéma directeur, définit la cohérence de l'aménagement du territoire pour les différentes politiques sectorielles, en incluant la problématique des déplacements dans une approche à plus long terme.
- **Le Plan local d'urbanisme (PLU)** a également une portée dans le domaine des déplacements, à travers son Projet d'Aménagement et de Développement Durable (PADD).

La loi Grenelle II ou loi relative à l'Engagement National pour l'Environnement (ENE) du 12 juillet 2010 a pour objectif de **faciliter les déplacements durables**. Les Directives Territoriales d'Aménagement et de Développement Durables (DTADD) remplacent désormais les Directives Territoriales d'Aménagement (DTA).

En matière de transport, la loi met l'accent sur la **promotion des véhicules électriques**. Elle précise également les contours d'un PLU à maîtrise d'ouvrage intercommunale, le PLUi. Elle en fait un outil central de la planification intercommunale en organisant, en son sein, une réflexion plus approfondie sur l'intégration et la cohérence des politiques relatives à l'urbanisme, à l'habitat et aux déplacements. À ce titre, les **PLU intercommunaux** comportent désormais **des orientations d'aménagement et de programmation (OAP) qui tiennent lieu de PDU**.

La loi Accès au Logement et Urbanisme Rénové (ALUR) du 24 mars 2014 donne un **caractère facultatif à l'élaboration d'un PLUi tenant lieu de PDU**. Il rétablit les clauses de seuil abandonnées par la loi ENE.

Ainsi, un EPCI élaborera un PLUi tenant lieu de plan de déplacements urbains (PLUi-D) dans deux cas de figure. En dehors de ces deux possibilités, le PLUi n'a pas valeur de PDU :

- S'il est dans l'obligation d'élaborer un PDU du fait du dépassement de seuil de population de 100 000 habitants défini dans le code des Transports (art. L1214-3).
- S'il est « Autorité Organisatrice de la Mobilité » (AOM) dans un périmètre de moins de 100 000 habitants, il peut s'engager dans une démarche volontaire de PLUi-D qui aura tout le contenu, les effets et la valeur juridique d'un PDU.

Les évolutions législatives sur la gouvernance et l'organisation de la mobilité

La loi relative à la Modernisation de l'Action Publique Territoriale et l'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de janvier 2014 permet plusieurs avancées pour les acteurs du transport :

- L'avènement des **Autorités organisatrices de la mobilité (AOM)** qui remplacent les AOTU. Leurs compétences sont élargies dans les domaines des usages partagés de l'automobile (autopartage, covoiturage), des modes actifs et de la logistique urbaine, tandis que les bouleversements engendrés par la dépénalisation du stationnement permettent un plus large champ d'actions ;
- La Région devient un chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les modes de transports et à ce titre est chargée de l'élaboration du **Schéma Régional d'Intermodalité (SRI)** ;
- Les métropoles obtiennent un nouveau statut avec des compétences confirmées en matière de transport.

Cette loi constitue un bouleversement pour les AOM, puisqu'elle leur confère un plus large panel d'outils en matière de politique de mobilité. En addition par exemple le Versement Transport, à la dépénalisation du stationnement, le champ des possibles est élargi.

La loi relative à la Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015 marque un tournant dans la **répartition des compétences transport / mobilités entre les collectivités territoriales** :

- Transfert de la compétence des services de transports routiers interurbains (réguliers et à la demande), mais également des transports scolaires des départements aux régions à compter du 1^{er} septembre 2017 pour les scolaires ;
- La voirie départementale demeure la compétence des départements ;
- La notion de PTU permettant de distinguer les services urbains des services interurbains disparaît au profit du « **ressort territorial** » de l'AOM ;

- Responsabilité de la région renforcée avec l'élaboration du **Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires (SRADDET)**. Le SRI et le SRIT sont intégrés à ce document.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019 acte le passage d'une politique de transport à une politique de mobilité du quotidien :

- La LOM modernise l'approche réglementaire des transports et l'adapte aux enjeux actuels à travers une **refonte de la gouvernance de la mobilité** (création de l'AOM régionale), la prise en compte de la mobilité sous toutes ses formes, une réorientation des investissements de l'Etat en faveur des transports du quotidien ;
- Un élargissement du champ de compétences des Autorités Organisatrices de la Mobilité en précisant les **6 services de mobilité** qu'elles peuvent être amenées à organiser ;
- La **couverture de l'ensemble du territoire par une AOM** en encourageant à la prise de compétence mobilité par les Communautés de Communes, au défaut par la Région qui interviendra alors en tant qu' « autorité organisatrice de la mobilité locale » ;
- Une évolution des **modalités du Versement Mobilité** dont la perception est conditionnée par l'organisation d'au moins un service régulier de transports de personnes ;
- Le **renforcement de la coordination entre AOM et la Région** à travers la définition de bassins de mobilités et la signature d'un contrat opérationnel de mobilité liant les AOM et la Région ;
- Les **Plans de Mobilité** sont l'outil de référence pour planifier l'ensemble des déplacements.

Les articles L1214-1 à L1214-38 du Code des Transports régissent les règles quant à l'élaboration et aux objectifs du Plan de Mobilités.

Ces articles sont en lien avec le Code de l'Urbanisme (cohérence avec les SCoT, PLU, ...) et avec le Code de l'Environnement (mesures exceptionnelles pic de pollution, impact environnemental, ...).

Ces articles ont été modifiés par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui a réformé en profondeur le cadre général des politiques de mobilité.

La LOM repose sur 4 piliers :

- Apporter à tous et partout des solutions alternatives à la dépendance à l'usage individuel de la voiture.
- Développer l'innovation et les nouvelles solutions de mobilité qui doivent être mises au service de tous.
- Réduire l'empreinte environnementale des transports, en réussissant la transition écologique dans notre façon de se déplacer.
- Investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien.

Cette loi opère un changement de fond dans la définition du **droit aux transports transformé en droit à la mobilité** pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Dans ce cadre de généralisation des questions de transports à l'ensemble des réflexions sur les mobilités, **la LOM remplace le Plan de Déplacements Urbains (PDU) en un Plan De Mobilités (PDM).**

Le Plan De Mobilité donne **une organisation plus large des mobilités** aux AOM que les Plans de Déplacements Urbains. En particulier, le PDM prend en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, solidaire, partagées...) ainsi que les enjeux de logistique.

Ils s'inscriront dans des objectifs supplémentaires de diminution des émissions de gaz à effet de serre, pour la préservation de la biodiversité, de

lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et sonore. La LOM demande aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) de « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain ». Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art. L1231-1-1 du Code des transports), notamment à travers l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Ils doivent également désormais **explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire**, notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

Des rapports de compatibilité à respecter avec les autres documents de planification

Le Plan de Mobilité ...

> ... est compatible avec

- les règles du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) ;
- les orientations du schéma de cohérence territoriale (SCoT) ;
- les orientations des directives territoriales d'aménagement (DTA) et des schémas de secteur ;
- les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère (PPA) ;
- le plan climat-air-énergie territorial (PCAET) ;

La compatibilité signifie que le plan ne doit pas définir des décisions contradictoires avec les documents cités, tout en gardant la possibilité de s'adapter aux spécificités du territoire.

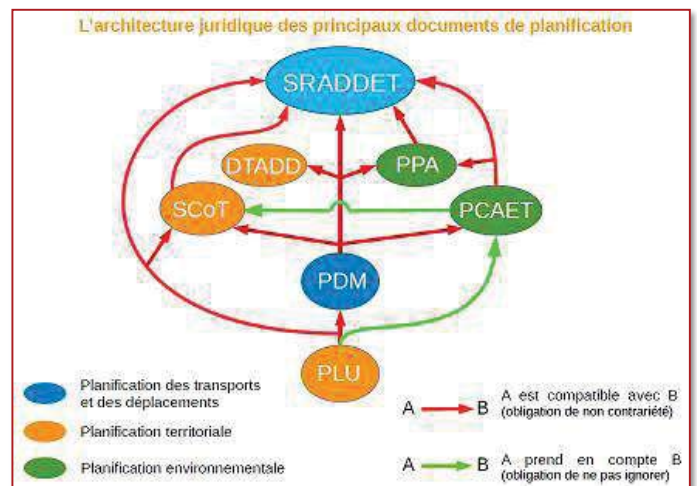
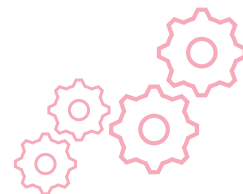
> ... prend en compte

- le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité ;
- les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires ;
- les limites d'étalement urbain encadrées par le PLU ou le PLUi ;
- les conditions fixées dans le PLH ;

> ... délimite

- les périmètres pour lesquels la présence d'un transport public régulier permet de moduler les obligations imposées par les PLU en termes de stationnements pour les véhicules motorisés et non motorisés.

Le Plan de Mobilité s'imposera quant à lui aux Plans locaux d'urbanisme ou Cartes communales de chaque commune de PMA qui devront retranscrire les objectifs du PDM. **Une fois le PDM approuvé, les documents d'urbanisme doivent être mis en compatibilité dans un délai de 3 ans.**



Des rapports de compatibilité à respecter avec les autres documents de planification

Les principales orientations des principaux documents de planification en vigueur

Le SRADDET (schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires)	Le SCOT (schéma de cohérence territoriale)	
<ul style="list-style-type: none"> • Cohérence du PDM avec les PDU/PDM limitrophes • Développement des PEM stratégiques • Interopérabilité régionale (billettique, itinéraire, horaire) • Incitation à l'intermodalité aux modes alternatifs à l'autosolisme • Prise en compte du RRIR (Réseau Routier d'Intérêt Régional) et de ses itinéraires 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration de l'offre en transports collectifs <ul style="list-style-type: none"> ◦ Articulation l'urbanisation, de la densification urbaine et du développement économique en avec la desserte en transports (Transport collectif + Transport à la Demande, Modes actifs) et avec les systèmes de transports des territoires voisins • Organisation de l'intermodalité et l'articulation de tous les modes de transports <ul style="list-style-type: none"> ◦ Organisation du maillage cyclable, des modes alternatifs à la route, et des connexions avec les systèmes de transports des territoires voisins • Préserver et améliorer la qualité des entrées de ville et de territoire <ul style="list-style-type: none"> ◦ Valorisation des entrées routières, autoroutières, ferroviaires et fluviales 	
Les PLU (plans locaux d'urbanisme)	Le PCAET (plan climat-air-énergie territorial)	Le PLH (programme local de l'habitat)
AUDINCOURT : <ul style="list-style-type: none"> • Absence de disposition particulière en termes de mobilité et stationnement MONTBÉLIARD : <ul style="list-style-type: none"> • Remédier aux problématiques de rupture urbaine et de congestion automobile • Apaiser la circulation en centre-ville 	Améliorer la mobilité durable en travaillant sur deux axes : <ul style="list-style-type: none"> • Organiser les transports urbains, le réseau Evolity <ul style="list-style-type: none"> ◦ Promotion et développement des liaisons à l'échelle de l'Aire Urbaine ◦ Optimisation de la motorisation du matériel roulant • Favoriser le report multimodal pour les déplacements domicile-travail <ul style="list-style-type: none"> ◦ Promotion et développement du réseau des voies vertes, des bandes cyclables et de l'intermodalité ◦ Développement du conseil à l'éco-mobilité au sein de la PMA ◦ Renouvellement du parc de matériel roulant de PMA ◦ Sensibilisation et accompagnement des initiatives alternatives à la voiture : services et promotion 	Prise en compte de la proximité d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) dans l'offre de stationnement réglementaire minimale Desserte des quartiers ex-PNRU et NPNRU : <ul style="list-style-type: none"> • Les Champs-Montants à AUDINCOURT • Champvallon à BETHONCOURT • La Montagne à ÉTUPES • Les Fougères à GRAND-CHARMONT • Les Buis à VALENTIGNEY • La Petite Hollande à MONTBÉLIARD • Les Graviers-Évoironnes à SOCHAUX

Les 4 grandes étapes d'élaboration du projet de Plan de Mobilité



2 phases transversales et itératives :



Les acteurs concertés lors de la construction du projet

L'élaboration du PDM a été menée en associant les partenaires institutionnels et associatifs de PMA ainsi que les acteurs de la mobilité.

Conformément à l'article L.214-14 du code des transports, l'EPCI en charge du Plan de Mobilité doit associer, lors de sa réalisation les services de l'Etat, la Région Bourgogne-Franche-Comté, le Département du Doubs, les gestionnaires d'infrastructures de transports.

PMA a choisi d'associer également à la réalisation du PDM l'ensemble des communes, le groupe mobilité du Comité de Développement de PMA, le Comité des Partenaires (au sens de la LOM), la CCI, les associations d'usagers du vélo, de mobilité inclusive ...

Les instances de concertation / co-construction dans la phase d'élaboration



- En phase diagnostic une enquête a été menée auprès de l'ensemble des maires des 73 communes de PMA afin de les impliquer dans la démarche, d'évaluer la situation sur leur commune, d'identifier leurs besoins et attentes à travers ce PDM.



- Pour co-construire la stratégie puis le plan d'actions, des ateliers de travail (avec techniciens, élus, partenaires) ont été menés :

- Un atelier à l'échelle globale pour appréhender la question de la transition écologique et des enjeux environnementaux à travers le PDM ;
- des ateliers territoriaux, selon un découpage de PMA en 7 sous-secteurs, pour la définition des orientations stratégiques et des pistes d'actions.
- Un atelier global pour la définition du contour opérationnel des actions.

Les instances pour suivre et valider les différentes étapes du projet

- Le Comité technique réunissant l'ensemble des services des PMA, le Président et les Vice-Président(e)s délégué(e)s à la Mobilité et à l'environnement. Il s'est réuni à chaque étape en amont des COPIL.
- La Commission Mobilité de PMA, constituée d'une dizaine d'élus de PMA, s'est réunie à chaque étape également pour une pré-validation politique interne.
- Le Comité de Pilotage partenarial du PDM (qui intègre le Comité des partenaires) à valider les différentes étapes et a permis d'enrichir et de préciser les orientations et les actions du document.
- Le Conseil Communautaire de PMA est quant à lui chargé d'arrêter puis d'adopter le document.

L'avis des Personnes Publiques sur le projet arrêté

Conformément à l'article L.214-15 du code des transports, une fois le projet de PDM arrêté en Conseil communautaire, celui-ci est soumis pour avis aux conseils municipaux, au Conseil Départemental du Doubs, au Conseil Régional Bourgogne-Franche-Comté, aux autorités organisatrices de la mobilité limitrophes, aux autorités administratives compétentes de l'Etat ;

Les personnes publiques consultées ont un délai réglementaire de 3 mois pour transmettre leur avis. Au-delà, il est considéré comme favorable s'il n'est pas fourni (article R.1214-4 du code des transports).

L'enquête publique

Avant l'approbation du Plan de Mobilité, le projet est soumis à enquête publique, conformément au chapitre III du titre II du livre 1^{er} du Code de l'environnement.

La durée de l'enquête publique est fixée par l'autorité compétente, et ne peut être inférieure à 30 jours.

La prise en compte des résultats de l'enquête publique peut conduire l'AOM à modifier le projet de Plan de Mobilité avant approbation (article L.214-6 du Code des transports).



L'évaluation du Plan de Déplacements Urbains de 2009



Ce PDM constitue le troisième Plan De Mobilité du Pays de Montbéliard. Le premier Plan de Déplacements Urbains (PDU) a été réalisé en 2000 et le second Plan de Déplacements Urbains en 2009. Le territoire de l'intercommunalité s'est agrandi entre les différents documents.

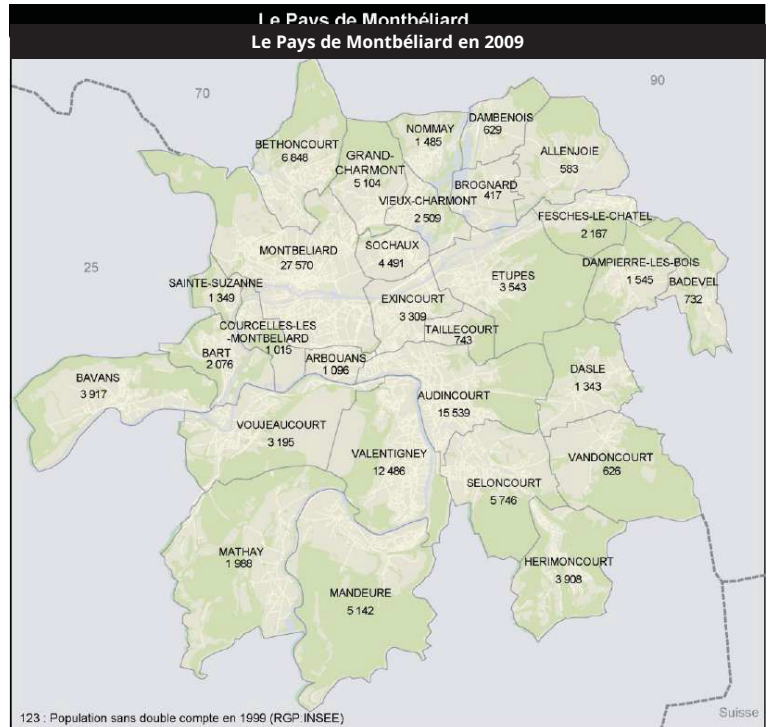
En 2009, le Pays de Montbéliard comptait **29 communes (périmètre ci-contre)** regroupant un peu plus de 117 500 habitants, répartis sur 180 km².

Dans le cadre des dispositions de la loi portant nouvelle organisation territoriale de la République (Loi NOTRe), PMA fusionne en 2017 avec plusieurs intercommunalités limitrophes :

- Communauté de communes des Balcons du Lomont (12 communes)
- Communauté de communes du pays de Pont-de-Roide, (11 communes)
- Communauté de communes des Trois Cantons (11 communes)
- Une partie de la communauté de communes de la vallée du Rupt (9 communes),

En 2024, la commune de Dampjoux a rejoint PMA. Le Plan de Mobilité a anticipé dès le diagnostic cet élargissement et porte sur les 73 communes qui constituent aujourd'hui PMA.

Année de réalisation	Nombre de communes	Superficie du territoire	Nombre d'habitants
2000	28	164 km ²	119 000
2009	29	179 km ²	117 500
2024	73	450 km ²	139 590



L'évaluation du PDU de 2009 porte sur le périmètre historique à 29 communes.

Le plan d'actions du Plan de Déplacements Urbains de 2009

Le plan d'actions du Plan de Déplacements Urbains de 2009 se compose de 30 actions structurées autour de 5 axes d'intervention :

Plusieurs actions avec des objectifs chiffrés

Réseau viaire	<ul style="list-style-type: none"> • Mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau viaire et finalisation du réseau d'agglomération - (Axe 1) • Mise en œuvre des plans de circulation étudiés dans les centres urbains - (Axe 1) • Pacifier la circulation grâce à une voirie partagée - (Axe 1) • Créer une charte d'aménagement de voirie et des espaces publics - (Axe 1) • Mise en œuvre du schéma poids lourds - (Axe 1) • Gestion des problèmes de sécurité routière - (Axe 1)
Transports collectifs	<ul style="list-style-type: none"> • Développer un TCSP en cœur d'agglomération et restructurer l'ensemble de l'offre TC - (Axe 2) • Lier la politique de la ville et réseau de TCU : Décloisonner les quartiers sensibles par une meilleure offre TC - (Axe 2) • Mettre en place des mesures visant à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus - (Axe 2) • Aménager un véritable pôle multimodal sur l'espace Gare/Acropole - (Axes 2 & 3) • Mise en place d'une offre de TC pour relier la CAPM à l'espace central de l'Aire Urbaine - (Axes 2 & 3) • Développer l'offre de TC à l'échelle de l'Aire Urbaine - (Axe 3) • Développer un réseau de parcs relais (P+R) - (Axes 2 & 3) • S'engager dans une démarche de qualité du réseau de bus (NF 286) - (Axe 2)
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> • Définir des enjeux communs pour organiser le stationnement sur la CAPM - (Axes 1 & 2) • Organiser le contrôle du stationnement - (Axe 1) • Définir les besoins et les modalités de mise en œuvre des aires réservées - (Axe 1) • Réaliser un guide du stationnement à destination des communes - (Axe 1) • Dimensionner de manière raisonnée les futurs besoins de stationnement - (Axes 1, 2 & 4)
Modes doux	<ul style="list-style-type: none"> • Finaliser un réseau cyclable d'agglomération - (Axes 1 & 4) • Étude de faisabilité d'un service de vélos sur la CAPM - (Axe 4) • Organiser le stationnement des cycles - (Axe 4) • Améliorer les cheminements piétons et coordonner les plans de mise en accessibilité de la voirie - (Axes 1 & 4) • Pédibus / Vélobus - (Axe 4)
Actions transversales	<ul style="list-style-type: none"> • Conseil en Mobilité : sensibilisation, PDE-PDA... - (Axe 5) • Évaluer la qualité de desserte des modes alternatifs à la voiture en lien avec les zones à urbaniser - (Axe 5) • L'émergence de « tour de mobilité » autour de la mise en œuvre de l'auto-partage - (Axe 5) • Renforcer le rôle de l'observatoire PDU - (Axe 5) • Une communication sous le signe de l'intermodalité - (Axe 5) • Favoriser la mise en œuvre locale des innovations du Pôle de Compétitivité Véhicule du Futur - (Axe 5)



Observatoire du Plan de Déplacements Urbains

Observatoire du Plan de Déplacements Urbains
Bilan intermédiaire



Un bilan intermédiaire a été réalisé en 2012, mais aucun autre suivi n'a été réalisé depuis.

L'évaluation globale du Plan de Déplacements Urbains au regard de la situation en 2009

En préambule de la réalisation du diagnostic mobilité, une évaluation de la mise en œuvre des 30 actions du PDU de 2009 a été réalisée (détails disponibles en annexe 3 du dossier de PDM).

Le bilan de l'avancement des actions est plutôt **nuancé**. On distingue :

- **8 actions finalisées**
- **13 actions réalisées partiellement**
 - 2 dont le niveau d'avancement n'est pas vraiment mesurable ;
 - 3 dont l'avancement n'atteint pas 50%
 - 3 réalisées à environ 50% ;
 - 5 dont l'avancement est d'environ 75 %
- **9 actions non démarrées ou abandonnées.**

De manière synthétique, les points à retenir de cette évaluation sont repris ci-dessous.

Sur le volet transport collectif : le réseau de transport urbain a été largement repensé. ÉvolitY est la nouvelle marque du réseau qui a été restructuré autour de lignes de THNS et d'une nouvelle organisation des lignes secondaires.

Le réseau a su s'adapter à l'extension du périmètre de PMA en couvrant l'ensemble des communes, soit par une offre régulière, soit à la demande. L'offre développée permet aussi de relier la gare TGV et l'hôpital Médian situés hors du territoire.

Toutefois le réseau TC reste moyennement attractif pour les usagers non captifs au-delà de quelques communes et une baisse de la fréquentation du réseau est constatée depuis le dernier PDU.

Autour de ce nouveau réseau, des pôles d'échanges se sont structurés avec la mise en place de P+R mais ceux-ci restent très largement sous-utilisés.

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 de 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. Des actions de communication, de sensibilisation et de conseil en mobilité ont été mises en œuvre mais à leur portée reste encore limitée.

Par ailleurs, les besoins de mobilité dépassent de plus en plus les frontières de PMA et ont davantage cours aujourd'hui à l'échelle de l'Aire urbaine Belfort-Montbéliard-Héricourt. Si une instance de coopération entre AOM a été mise en place à travers la création du **Syndicat Mixte de Transport du Nord Franche-Comté**, les actions d'interopérabilité et de coopération ont été assez peu développées.

Il a été ainsi constaté une modernisation de la mobilité à travers le déploiement d'une « politique d'offre » qui s'est améliorée et diversifiée depuis 10 ans.

Néanmoins, les résultats sont mitigés en l'absence de contraintes et d'une relative facilité à l'utilisation de l'automobile et par la mobilisation encore insuffisante de certains leviers (utilisation partagée des véhicules, services vélos, tarification/billetterie...).

La révision du PDM a été l'occasion de réinterroger la pertinence des actions non ou partiellement réalisées au regard du nouveau contexte territorial, social, financier, énergétique et climatique.

Un sentiment d'amélioration de la mobilité ces dernières années selon les élus

Un questionnaire auprès des élus



Un questionnaire a été envoyé aux 73 communes de PMA afin d'identifier les problématiques, les besoins et les attentes propres à chacun.

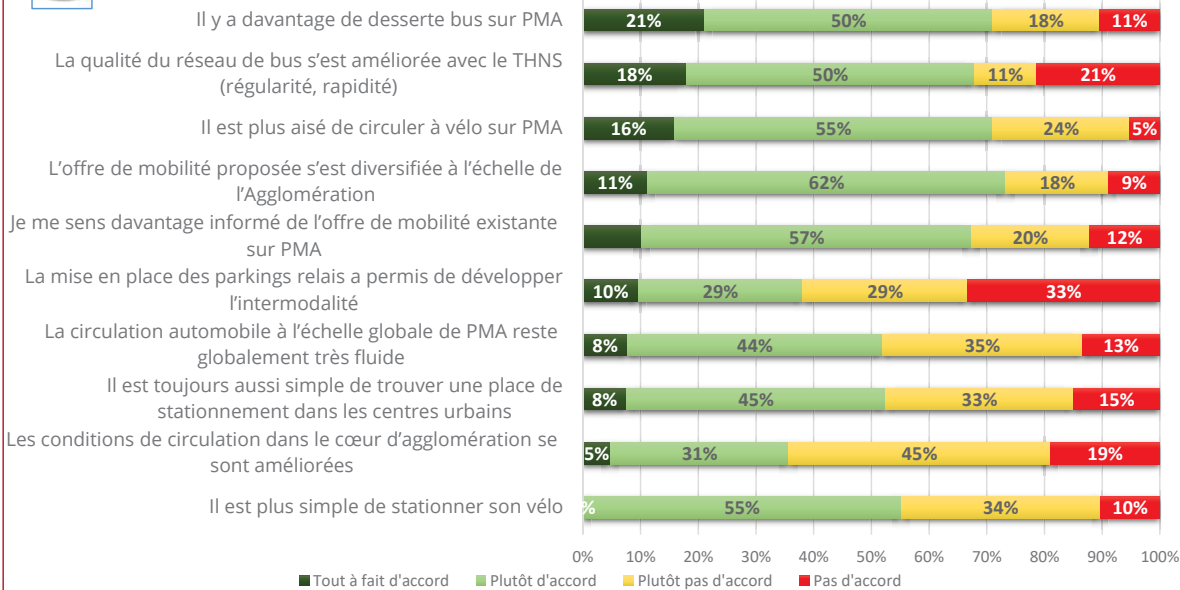
5 grandes thématiques ont été abordées :

- Les pratiques de déplacements
- La demande et l'offre de transport collectif
- La circulation
- Les modes actifs et solutions alternatives
- Les projets communaux et attentes générales.

61 communes ont répondu partiellement et 56 ont terminé le questionnaire.



Évolution de l'offre de mobilité sur les 5 dernières années



Depuis 10 ans la mobilité s'est modernisée et diversifiée à travers une « politique d'offre », notamment à travers le réseau évolitY et le réseau cyclable.

En revanche, pour les questions liées à l'automobile (circulation et stationnement) et à l'intermodalité en lien avec les parking-relais, les avis sont plus mitigés, sans toutefois être en total désaccord sur les facilités de circulation et de stationnement sur le territoire.



Le contexte territorial



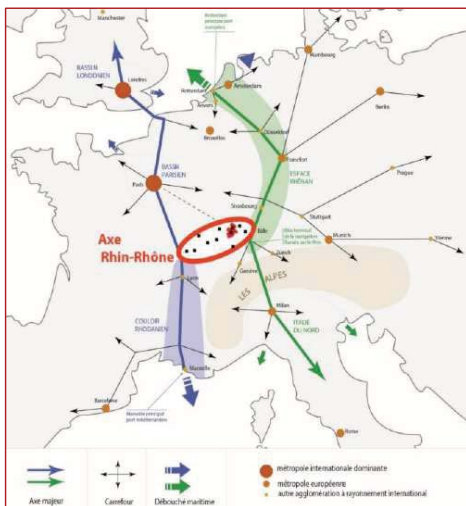
Le Pays de Montbéliard, un territoire de l'axe Rhin-Rhône



A l'échelle nationale, l'axe Rhin-Rhône

Le Pays de Montbéliard se situe sur l'axe Rhin-Rhône, voie d'échanges entre des régions dynamiques et complémentaires : l'espace rhénan et le couloir rhodanien. L'autoroute A36, la ligne ferroviaire de Dole à Belfort et la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Rhin-Rhône font de PMA un **axe de transit** Est-Ouest structurant à l'échelle européenne.

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

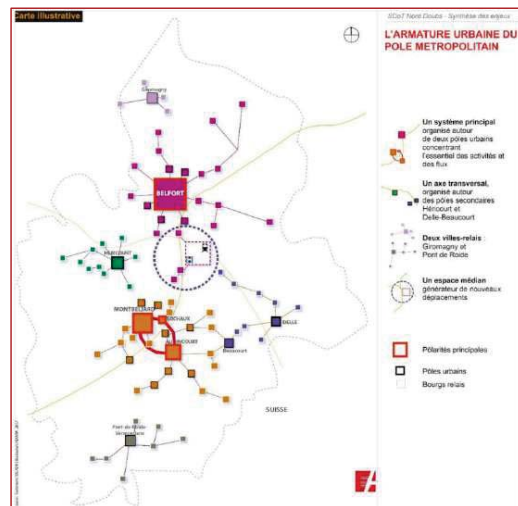


L'axe Rhin-Rhône
Source : ADU – SCoT du PMA – 2015

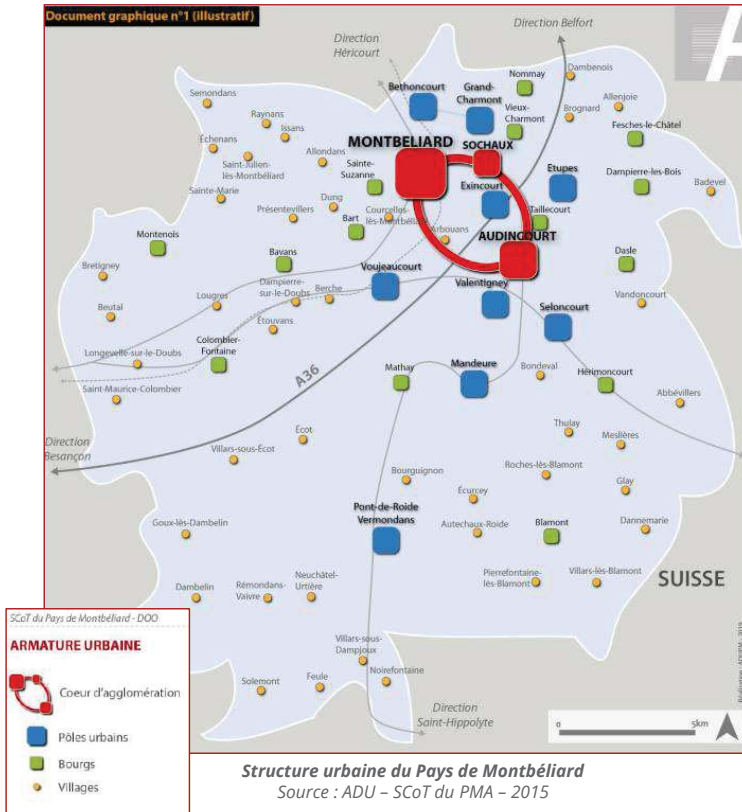
Le Pays de Montbéliard dans son environnement immédiat

Le Pays de Montbéliard s'inscrit dans un bassin de plus 300 000 habitants, le **Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté** et constitue un pôle majeur de la Région Bourgogne Franche-Comté.

Structuré autour de 2 polarités principales, **Belfort et Montbéliard**, relayées par les villes de Delle et Héricourt et recoupant 3 départements (le Doubs, la Haute-Saône et le Territoire de Belfort), le Nord Franche-Comté fait l'objet de dynamiques économiques et sociales qui dépassent les frontières administratives des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) constituantes, en particulier en matière de mobilité.



Structure urbaine du pôle métropolitain
Source : ADU – SCoT du PMA – 2015



PMA présente une forme urbaine qui diverge de l'organisation classique (centre / banlieues / couronne périurbaine), puisqu'elle ne dispose pas d'une commune « centre » unique.

L'armature urbaine de PMA telle que définie dans le SCoT se traduit par l'organisation suivante :

- Le **cœur d'agglomération**

Il se structure autour de **Montbéliard, Sochaux et Audincourt**. Il joue un rôle majeur pour PMA et pour les territoires voisins, du fait des équipements et services qu'il concentre. Le niveau d'offre proposé attire les populations externes, au-delà des limites de PMA.

- Les **pôles urbains**

Ils ont un rôle de relais économique, résidentiel pour les communes du Pays de Montbéliard. Les équipements et services répondent à la plupart des besoins quotidiens et attirent les habitants des communes alentours.

- Les **bourgs**

Ils ont une vocation de « proximité » pour les communes proches permettant d'équilibrer l'emploi et accueillant une offre de services et d'équipements primaire mais insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins du quotidien, nécessitant un recours aux pôles urbains.

- Les **villages**

Communes à vocation majoritairement résidentielle, ils peuvent accueillir quelques services de première nécessité (école, boulangerie, etc.).

Caractéristiques démographiques de PMA

Un territoire de 139 970 habitants ...

Selon les dernières données de 2019 de l'INSEE en vigueur au 1^{er} janvier 2022 **le Pays de Montbéliard compte 139 970 habitants**, correspondant à 46 % de la population du Nord Franche-Comté. **La commune de Montbéliard accueille 25 806 habitants**, soit 18 % de la population du territoire. **Audincourt** (13 341 hab.), **Valentigney** (11 272 hab.) sont les 2 autres principales communes.

La commune de **Dampjoux** qui a intégré PMA en 2024 compte 170 habitants.

... présentant une population stable sur la période récente

Si PMA a connu une baisse continue de sa population depuis les années 1970 liée à la désindustrialisation, depuis le début des années 2000 le rythme ralentit et la courbe semble tendre vers une stagnation de la population.

De 2013 à 2019, la population de PMA a baissé de 0,1 %/an, contre 0,2 %/an entre 2008 et 2013.

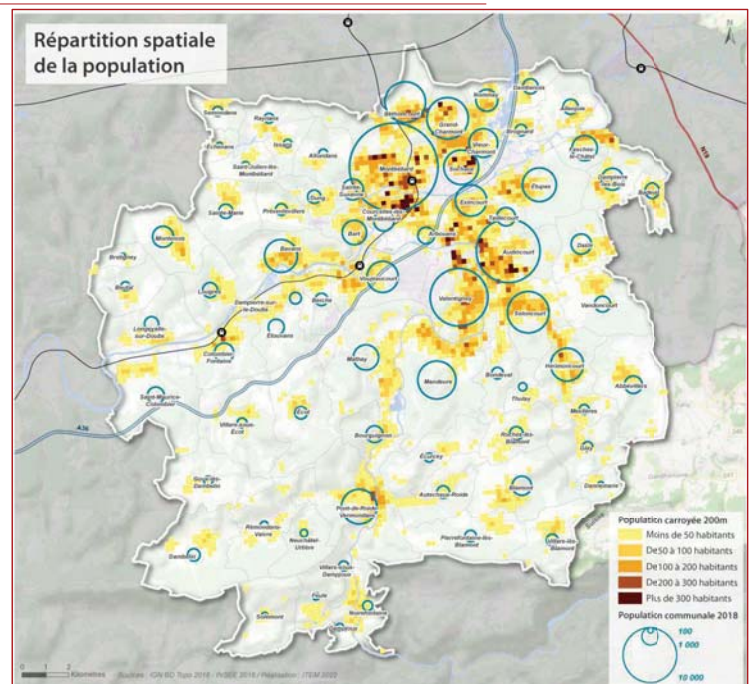
Un territoire en périurbanisation

L'évolution démographique est différenciée selon l'armature territoriale :

- **Négative sur le cœur d'agglomération** (-2,8 %, à l'exception de Montbéliard +0,4 %) et **les bourgs** (-4,2 %) ;
- **Positive dans les pôles** (+ 1,0 %) et **les villages** (+3,3 %).

Ainsi, le territoire connaît **un développement de la périurbanisation** avec le fort accroissement des villages, mais celle-ci est légèrement contrebalancée par un développement des pôles en proximité du cœur d'agglomération.

Cette **dilatation de la ville** s'accompagne d'un **allongement des distances**, d'une **augmentation du taux de motorisation** et d'une désaffection des modes de transports alternatifs.



Population par armature urbaine (INSEE 2019)		
Réseau urbain	Population	Evolution 2013-2019
Centralité	42 976	-2,8 %
Pôles	47 253	+ 1,0 %
Bourgs	26 635	-4,2 %
Villages	23 106	+3,3 %
PMA	139 970	-0,9 %

Une concentration de l'emploi dans le cœur d'agglomération

Un territoire pourvoyeur d'emplois

Le Pays de Montbéliard compte **57 939 emplois** pour **50 568 actifs occupés** (INSEE 2018), soit **1,15 emploi par actif occupé**.

Le territoire se caractérise par une **forte présence des activités industrielles**, qui représentent **28,7 % des emplois**, en particulier dans le secteur automobile liée la présence historique de Peugeot sur le territoire.

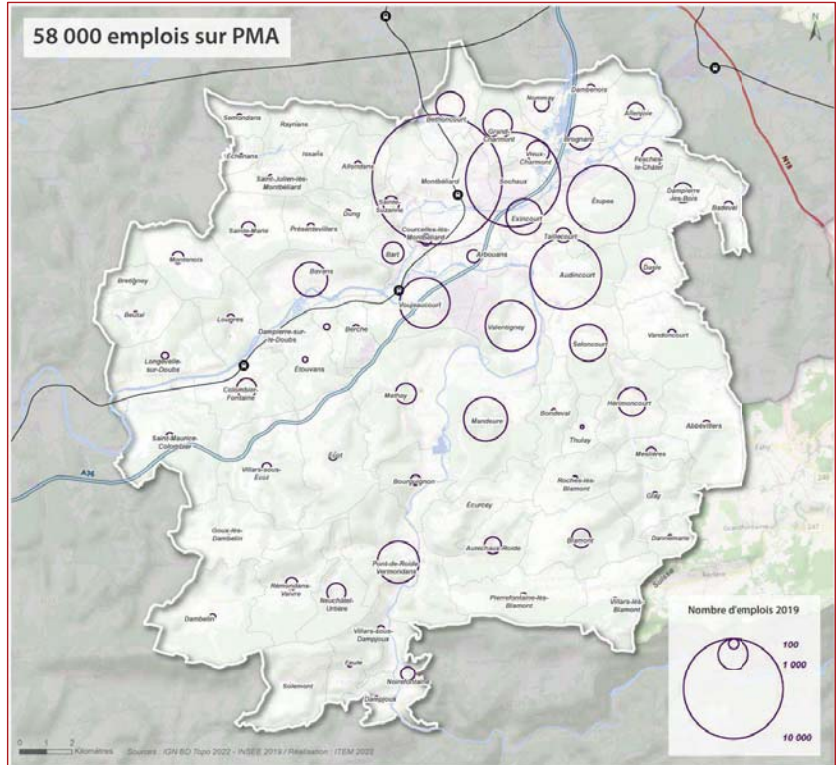
Des emplois diffus malgré 3 grandes zones d'activités

Si 61 % des emplois sont situés à Montbéliard (16 614 emplois), Sochaux (8 925), Audincourt (5 093) et Étupes (4 552), on relève toutefois une **diffusion des emplois sur le secteur central de l'agglomération** (Valentigney, Bavans, Mandeure, Seloncourt, Grand Charmont, etc.).

Les 3 principales zones d'activités du Pays de Montbéliard sont :

- Site PSA à Sochaux ;
- Technoland I & II à Étupes, Brognard et Allenjoie ;
- Belchamp à Voujeaucourt.

D'autres zones davantage à vocation commerciale : le Pied des Gouttes à Montbéliard, les Arblétières à Audincourt



Principaux employeurs sur PMA		
Employeur	Commune	Emplois
Stellantis Sochaux	Sochaux	Env. 7000
Flex N Gate	Audincourt	770
PMA	Montbéliard	630
Mairie de Montbéliard	Montbéliard	620
Faurecia	Bavans	499
Faurecia Siedoubs	Montbéliard	354
Fuji Autotech	Mandeure	342

Un fort équipement des ménages en automobile

1,32 véhicule par ménage

Le **taux de motorisation** définit le nombre de véhicules motorisés détenus en moyenne par un ménage. Il est de **1,32** à l'échelle sur PMA, proportion équivalente à celle du Pôle Métropolitain, mais supérieure de 10 à 15 % par rapport à Belfort et Besançon.

Une motorisation des ménages en hausse

Entre 2008 et 2018, le taux de motorisation a augmenté sur le Pays de Montbéliard (à l'échelle des 73 communes actuelles) : il était de **1,28 en 2008** et **1,31 en 2013**.

Une multimotorisation des ménages périurbains

La concentration des activités et services ainsi que la présence d'une offre TC sur les centralités et les pôles limitent le besoin des ménages à s'équiper de deux véhicules

Ainsi sur les centralités, **25 % des ménages disposent de 2 véhicules ou plus**, contre **46 % dans les bourgs** et **59 % dans les villages**.

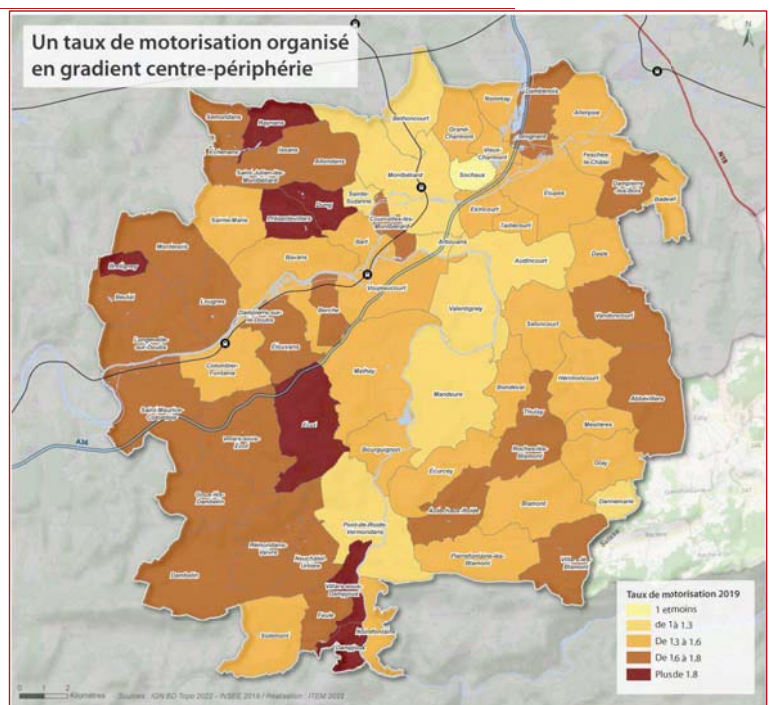
Ce taux met ainsi en avant la **multimotorisation des ménages périurbains** pour couvrir leurs besoins de mobilité.

La multimotorisation des ménages pose la question de :

- La voiture comme équipement d'une personne, plus que d'un ménage ;
- Le budget alloué à la voiture aussi bien pour les ménages que pour la collectivité (entretien des routes, pollution...);
- Les emprises foncières dédiées au stationnement.

14 % des ménages n'ont pas de voiture

Parmi les 8 600 ménages non motorisés, 52 % habitent dans les centralités et 12 % dans les bourgs. Ces ménages sont tributaires des modes alternatifs pour se déplacer.



Centralités		1,07
Pôles		1,33
Bourgs		1,47
Villages		1,65

Taux de motorisation par armature
Source : INSEE 2018

Taux de motorisation (INSEE 2018)	
Territoire	Taux
Pays de Montbéliard	1,32
Grand Belfort	1,19
PM Nord Franche-Comté	1,29
Grand Besançon	1,14



Synthèse du diagnostic mobilité



La mobilité dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 habitants – données de cadrage en l'absence d'enquête ménage-déplacement récente sur PMA

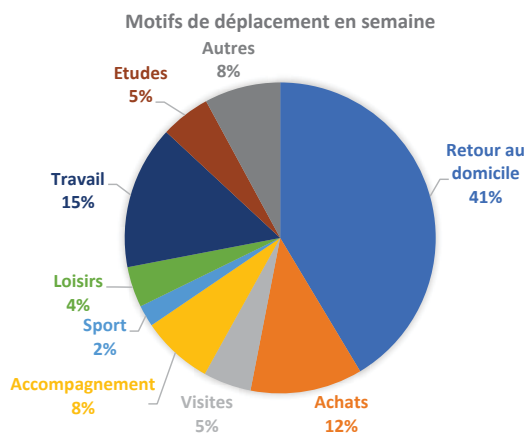
Ces résultats sont issus de l'Enquête Mobilité des Personnes de 2019 (SDES, INSEE 2018-2019).



Données globales dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 hab.

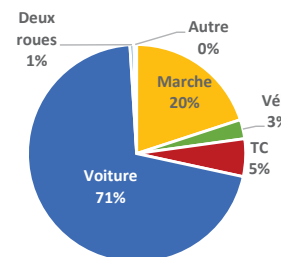
- **3,1** : nombre de déplacements par personne et par jour
- **15,5 %** : taux d'immobilité un jour de semaine / 16,5 % dans les QPV (quartiers prioritaires de la politique de la ville)
- **8,8 km** : distance moyenne d'un déplacement / 29 % font moins de 2 km et 55 % moins de 5 km
- **18 min 12 sec** : durée moyenne d'un déplacement / 25 % font moins de 5 min et 47 % moins de 10 min
- **71% des déplacements tous motifs réalisés en automobile**

Motifs de déplacement (moyenne nationale)

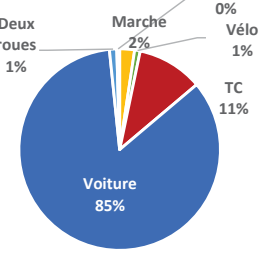


Les modes utilisés dans les aires d'attraction de 50 à 200 000 hab.

Répartition modale (en nombre de déplacements)



Répartition modale (en voyageurs-km)



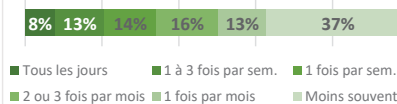
Équipement et usage du vélo (données nationales)

Un faible équipement des ménages

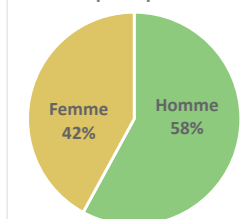
- 0,6 vélo par ménage en France
- 0,7 vélo dans les aires d'attraction de 50-200 000 hab.

Une utilisation très occasionnelle dans les aires de 50-200 000 hab.

Fréquence d'utilisation du vélo



Genre de l'utilisateur principal



Les flux domicile-travail, reflet de la structuration territoriale et de la mobilité générale

Environ 70 000 flux d'actifs en lien avec PMA

Le Pays de Montbéliard compte 57 939 emplois pour 50 568 actifs occupés (INSEE 2018), soit 1,15 emploi par actif occupé. C'est ainsi un territoire pourvoyeur d'emplois qui attire davantage d'actifs qu'il en émet.

- 55 % (38 600 actifs) sont des flux internes à PMA, dont près d'un quart au sein d'une même commune ;
- 18 % (13 000 actifs) quittent PMA ;
- 27 % (18 800 actifs) entrent sur PMA.

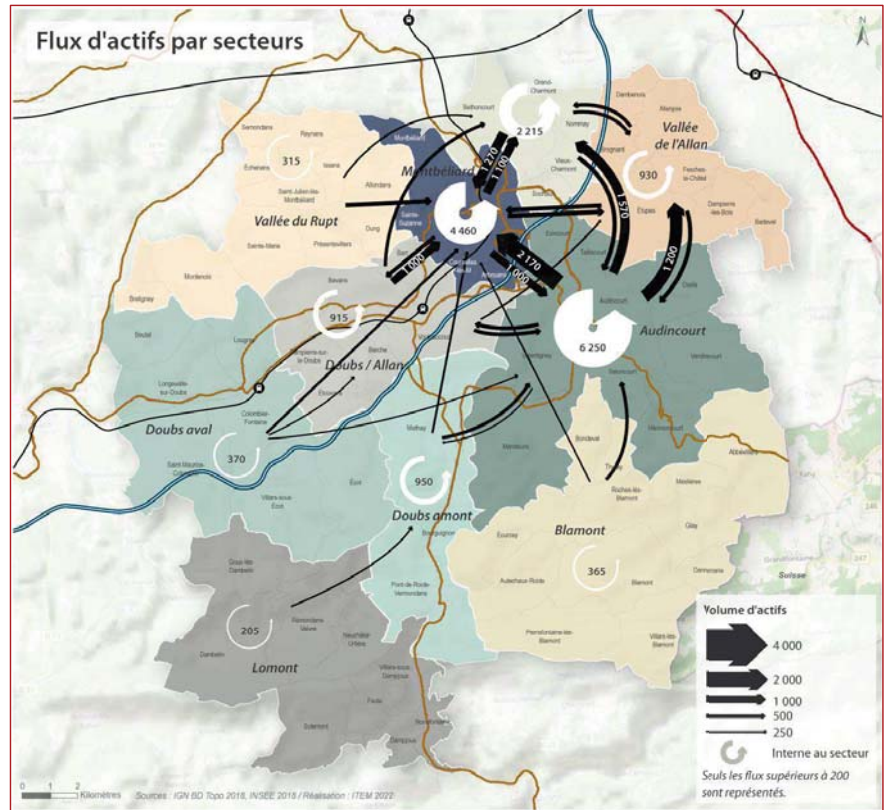
Ainsi, un tiers des emplois offerts est occupé par des actifs qui n'habitent pas le territoire.

La multipolarité de PMA engendre une mobilité pendulaire diffuse sur l'ensemble du territoire :

- Seulement 31 % flux inter-secteurs ont pour destination le secteur de Montbéliard ;
- 18 % le secteur d'Audincourt ;
- 14 % le secteur Vallée de l'Allan.

La moitié des flux sortants sont à destination du Pôle Métropolitain et un quart vers la Suisse

- Belfort capte 18 % des actifs résidant sur PMA et travaillant hors de PMA (2330 actifs) ;
- L'espace médian est le lieu de travail de 13,5 % des actifs sortants depuis PMA (1735) ;
- La CC Sud Territoire (et communes limitrophes) attire 12,5 % des actifs sortants (1215) ;
- Héricourt est la destination de 5 % des actifs sortants (650).
- Les flux vers la Suisse représentent 25% des actifs quittant le territoire de PMA chaque jour.



Une mobilité très « automobile » pour les actifs...

Près de 9 déplacements sur 10 réalisés en voiture

Concernant spécifiquement les déplacements domicile-travail, la part de l'automobile approche 87 %. L'usage de l'automobile est plus fort que sur Belfort et Besançon et qu'à l'échelle du PMNFC. PMA se rapproche de la situation des villes moyennes telles que Saint-Brieuc.

En négatif, les modes alternatifs à la voiture sont peu plébiscités et leur usage bien plus faible qu'à Belfort ou Besançon et dans une situation similaire à Saint-Brieuc.

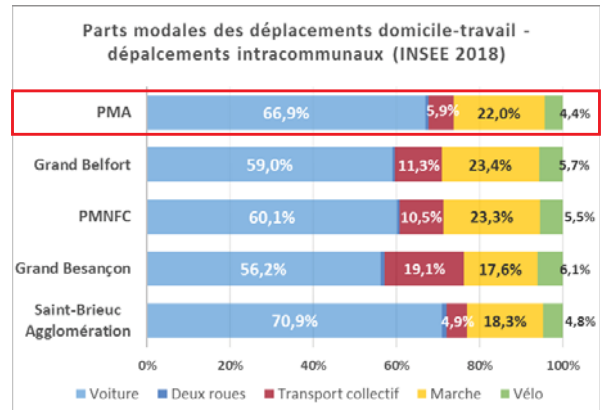
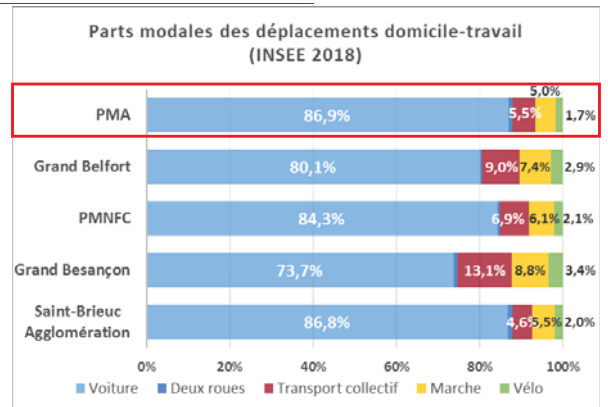
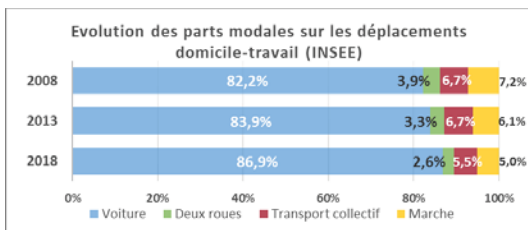
Un réflexe automobile même sur de courtes distances

L'usage de la voiture est prédominant même sur des trajets intracommunaux : 67 % des actifs l'utilisent. Les modes actifs sont logiquement plus présents pour des trajets courts (22 % pour la marche et 4,4 % pour le vélo), en deçà du Grand Belfort, de Besançon ou de Saint-Brieuc.

Quant aux transports collectifs, leur niveau d'utilisation est peu différent pour des trajets internes aux communes par rapport à la situation générale, à l'image de Saint-Brieuc, alors que celui-ci augmente nettement à Besançon ou Belfort.

Un usage de la voiture en hausse

Entre 2008 et 2018, la part modale de la voiture a augmenté de 4,7 points, passant de 82,2 % à 86,9 %, au détriment des autres modes.



NB : l'absence de données récentes sur la mobilité sur PMA ne permet pas d'obtenir les parts modales pour les autres motifs de déplacement.

Une population encore très dépendante de leur voiture

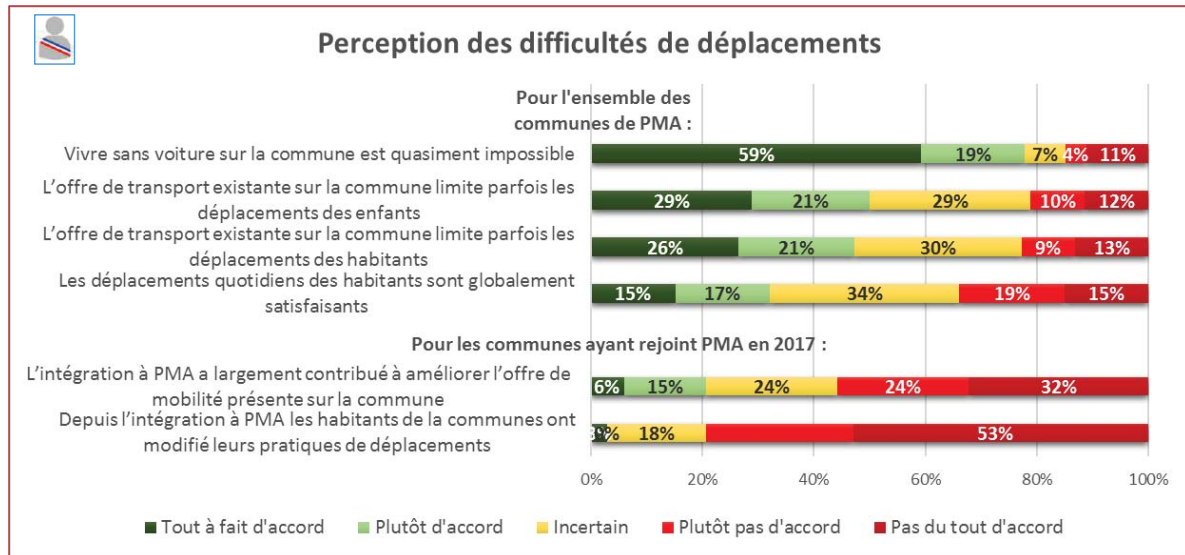
La dépendance à l'automobile est jugée forte : **78% des communes ayant répondu au questionnaire estiment qu'il est quasiment impossible de vivre sans voiture sur leur commune.**

De même, les déplacements des enfants et des habitants sont limités par une offre de transport insuffisante ou inadaptée pour environ la moitié des communes.

L'intégration à Pays de Montbéliard Agglomération n'a pas été synonyme d'une forte amélioration de la mobilité des habitants selon le ressenti des élus

Plus de 55% des communes ayant répondu au questionnaire jugent que l'intégration à PMA n'a pas contribué à une amélioration importante de l'offre de mobilité malgré le développement d'une offre de transport à la demande.

Au-delà de l'offre, les pratiques de déplacements n'ont pas (ou peu) évolué le dimanche matin.



Pas de dysfonctionnement sur le réseau viaire

Un réseau viaire clairement hiérarchisé

Le bon fonctionnement du réseau viaire de PMA s'explique notamment par la gratuité de l'A36 qui capte les flux métropolitains et l'essentiel du transit. On compte ainsi 27 000 véh./j sur la portion concédée en direction de Besançon et 65 000 véh./j sur la portion gratuite entre Belfort et Montbéliard.

Des charges de trafic qui coïncident avec la hiérarchisation du réseau viaire

Le réseau principal du cœur d'agglomération reçoit un trafic de 5 à 12 000 véh./j. On enregistre entre 1 000 et 5 000 véh./j sur les liaisons intercommunales.

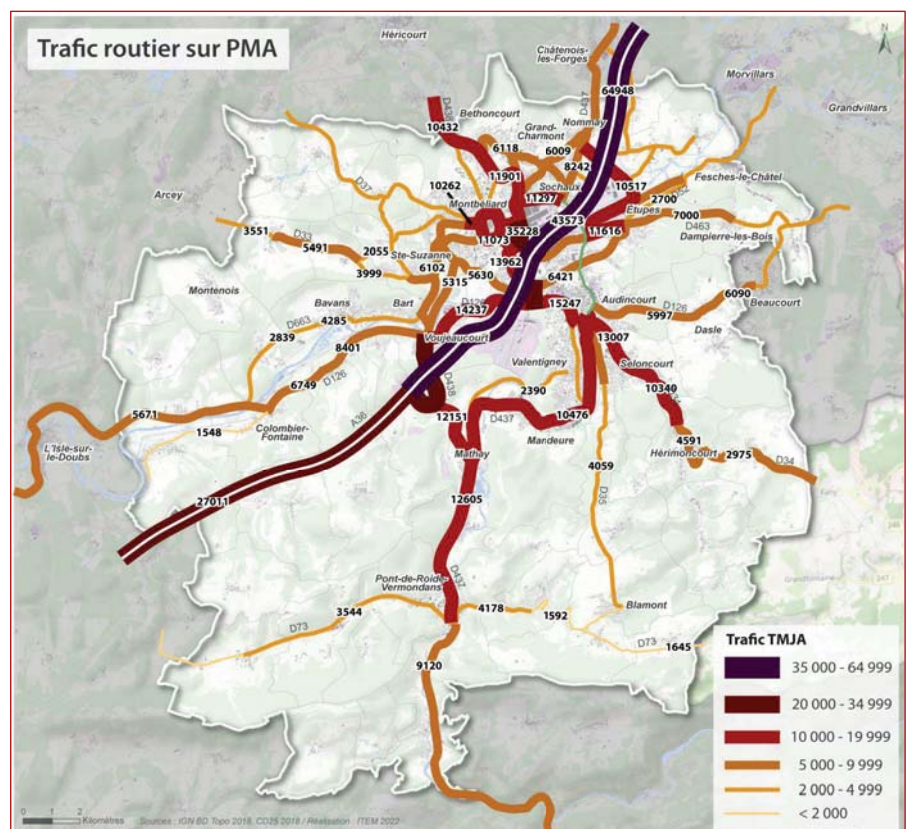
Les niveaux de trafic sont globalement stables sur PMA sur les dernières années.

Le trafic des poids lourds reste concentré sur les axes principaux (3 à 6 % du trafic hors A36) même s'il existe un trafic inévitable de desserte d'entreprises sur des axes secondaires.

Une circulation globalement fluide, même en heures de pointe

Si en heures de pointe les axes principaux sont chargés, il n'y a pas de difficultés de circulation sur PMA. La circulation reste fluide, excepté ponctuellement sur quelques secteurs où une attente peut se produire :

- Au niveau du pont-levis de Courcelles-lès-Montbéliard ;
- A Sochaux et Exincourt au niveau de l'échangeur de l'A36 ;
- Place Ferrer à Montbéliard ;
- Zone de Technoland II à l'échangeur de l'A36 ;
- Sur la D34A entre Arbouans et Voujeaucourt.



Une voirie encore très routière

Un ressenti d'un trafic important

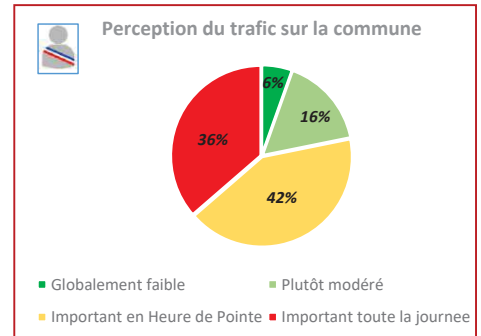
Le niveau du trafic est jugé important, notamment aux heures de pointe malgré l'absence de dysfonctionnements. La vitesse est perçue comme le principal point négatif lié à la circulation.

Une forte présence de 2x2 voies Mais une prise en compte croissante du partage de la voirie

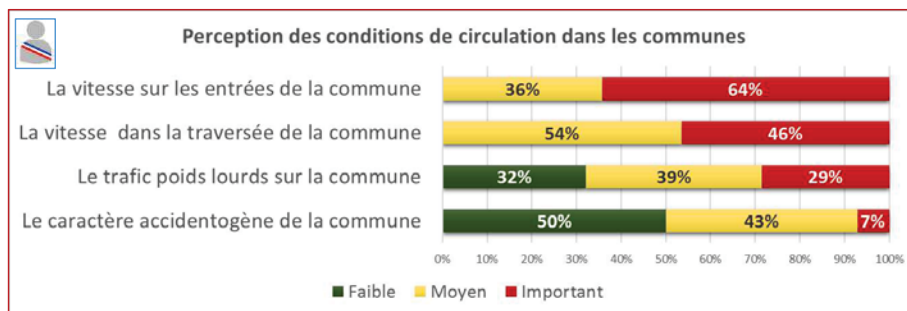
Les artères à 4 voies sont des aménagements hérités de l'époque du tout automobile. Elles se retrouvent aujourd'hui peu adaptées au développement des mobilités alternatives et à la réappropriation de l'espace public par les habitants et, sauf exception, ne se justifient pas en termes de charge de trafic. **Toutefois les requalifications et traitements récents tendent vers un meilleur partage modal de la voirie avec 17 % des voies urbaines à 30 km/h ou moins.**

Une accidentologie en baisse

L'accidentologie est orientée à la baisse sur le Pays de Montbéliard, avec 12,3 % d'accidents en moins en volume entre les périodes 2008-2012 et 2013-2017, soit -11,5 % rapportée à la population. Néanmoins la baisse du nombre d'accidents sur PMA est moins prononcée qu'à l'échelle de la Région (25,8 %).



Caractère routier rue de la Petite Hollande



Des difficultés de stationnement peu marquées sur PMA

Un stationnement réglementé assez peu déployé

Seules Montbéliard et Audincourt ont instauré un stationnement payant dans leur centre-ville. Quelques autres communes de PMA ont fait le choix d'assurer une réglementation du stationnement dans leur centre-bourg en instaurant des zones de stationnement gratuit mais à durée limitée (zone bleue).

Peu de difficultés de stationnement

Afin d'évaluer les niveaux de demande de stationnement au regard de l'offre proposée et de mettre en valeur les secteurs saturés et soumis à des pratiques illicites, une enquête dite « de congestion » a été réalisée le 2 Juin 2022 sur 4 600 places.

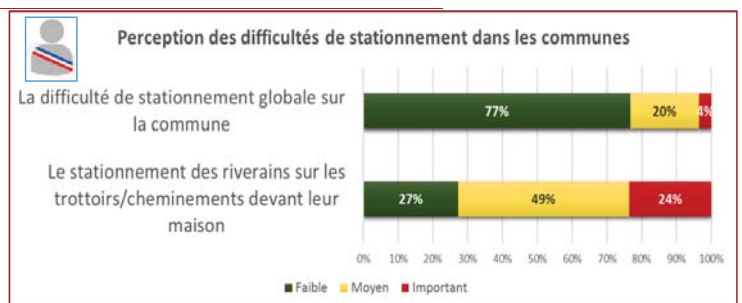
Cette enquête a révélé l'absence de difficultés marquées de stationnement, même dans les secteurs en théorie les plus contraints de centre-ville : les taux d'occupation ne dépassent pas 75 %, même en secteur dense.

Cet avis est partagé par les élus des communes, 77% ne connaissent pas de difficultés notables de stationnement sur leur périmètre. Seules 4% des communes admettent des difficultés importantes. Parmi les communes constatant des difficultés moyennes ou importantes, on relève une grande majorité de communes rurales, où le stationnement, même si elles sont sans communes mesurées avec les problématiques rencontrées sur les communes « pôles », représente un enjeu de partage de l'espace.

Un outil stationnement peu utilisé

L'outil stationnement n'est pas véritablement utilisé comme un levier au service d'un système de mobilité plus vertueux et plus économe :

- Une offre conséquente et très souvent gratuite favorisant l'usage de la voiture (et limitant le recours aux P+R) ;
- Une part importante de l'espace public consacrée à cet usage dans les CV ;
- Une politique tarifaire qui ne favorise pas l'usage des ouvrages.



Peu de difficultés occasionnées par les livraisons

La zone piétonne de Montbéliard fait l'objet d'une réglementation des livraisons. Les livraisons sont autorisées le matin jusqu'à 11h aux véhicules de moins de 11 tonnes. Sur les autres communes, il n'y a pas de réglementation particulière.



Un enjeu lié au stationnement de longue durée des PL

Le stationnement longue durée de poids lourds est davantage un enjeu pour le territoire. PMA ne dispose pas de centre routier pour accueillir les PL en attente de livraison. Certains PL stationnent alors sur les bas-côtés ou les délaissés, posant alors des problèmes de sécurité pour les conducteurs et les usagers de la route.

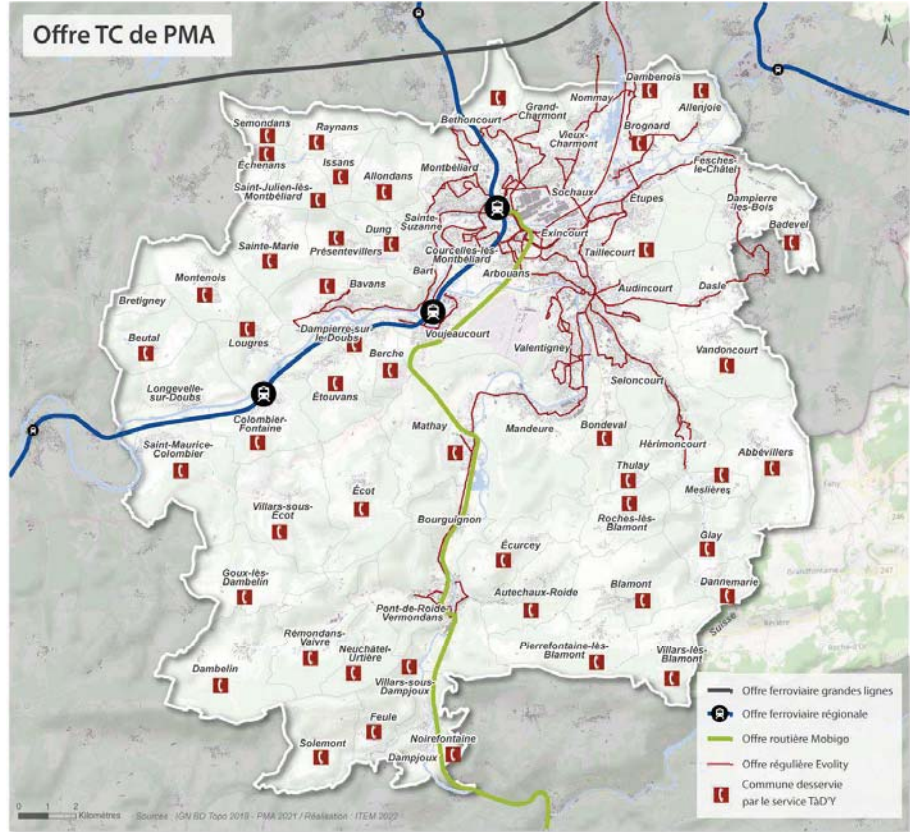
Une offre en transport collectif diversifiée sur et en lien avec PMA

Une offre grandes lignes nationale et européenne
Grâce à la gare TGV de Belfort Montbéliard à Mèroux à 18 km du cœur d'agglomération.

Une offre ferroviaire régionale
Grâce à la ligne TER Besançon <> Belfort et aux 3 gares/haltes sur le territoire : Montbéliard, Voujeaucourt et Colombier-Fontaine.

Une offre routière régionale
Grâce à la ligne Mobigo LR206 Montbéliard <> Morteau <> Pontarlier.

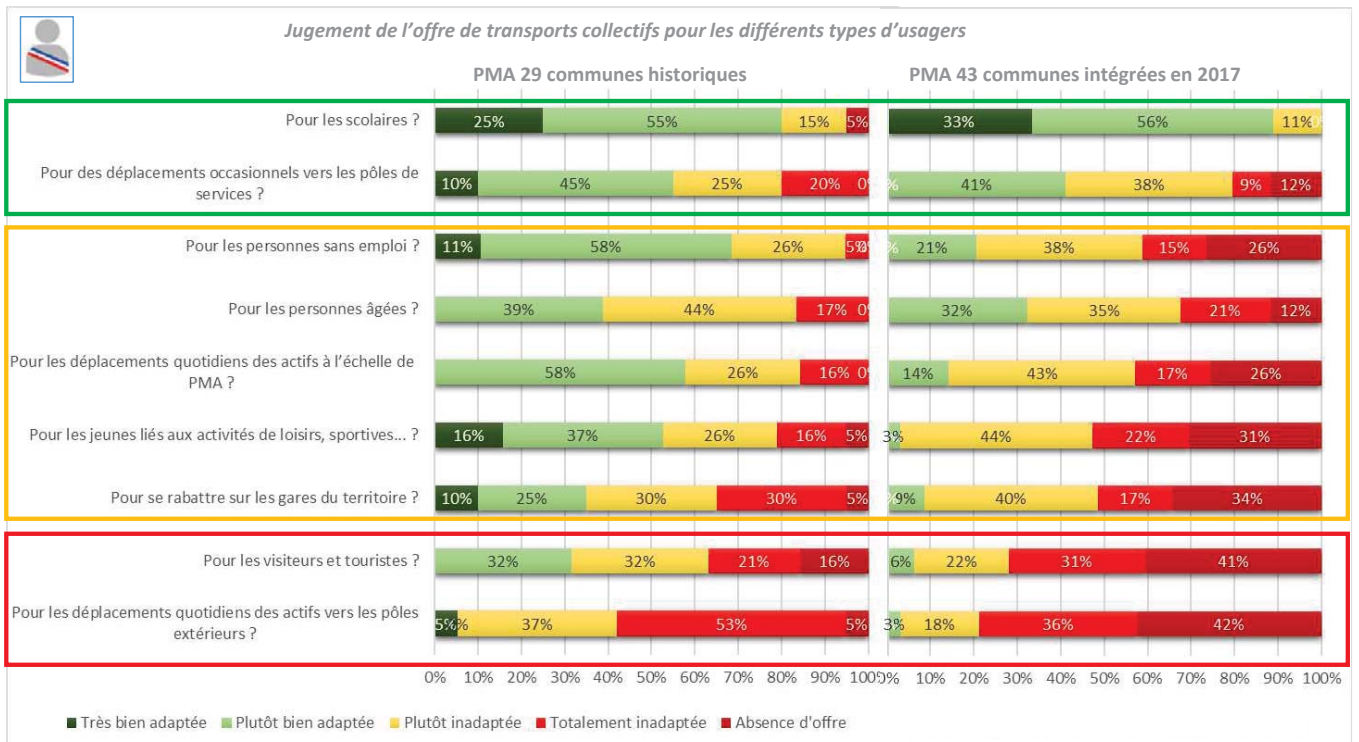
Une offre communautaire
Grâce aux lignes régulières et à la demande du réseau évoliY qui desservent toutes les communes de PMA.



Une offre de transport collectif (TC) jugée globalement plutôt inadaptée par les élus

Une offre jugée peu adaptée pour les usagers en dehors des scolaires
Si l'offre est jugée adaptée pour les scolaires, l'offre de transports est jugée plutôt inadaptée par les communes pour les actifs, les jeunes (hors

déplacements scolaires) et pour rejoindre les gares et les pôles extérieurs. Pour les captifs, les avis des communes sont plus mitigés.



Une offre ferrée élevée et cadencée à la gare de Montbéliard

En heures de pointe du matin, du midi et du soir, l'offre TER est cadencée à la demi-heure sur la ligne Belfort <> Besançon. En heures creuses, on relève un train par heure mais avec un regrettable creux de desserte en journée (de 9h50 à 11h10 et de 14h10 à 15h50) qui nuit à la lisibilité et à l'attractivité de l'offre.

Avant COVID on observe une moyenne de 515 000 passagers/an en gare de Montbéliard, soit environ 1 400 personnes par jour.



Un potentiel mal exploité sur les gares secondaires

La desserte des gares de Voujaucourt et Colombier-Fontaine est assurée uniquement aux heures de pointe avec seulement 7 allers-retours quotidiens. Cette offre n'est pas propice à un usage des TC comme alternative crédible à la voiture (35 à 50 voyageurs/jours).

Les trajets en TER au sein de PMA ne sont pas inclus dans le tarif évolitY. Ainsi, pour un adulte, le prix à l'unité d'un trajet en TER au sein de PMA est exorbitant et revient à 5€ (pour un temps de trajet de 4 à 11 minutes). Cette absence d'intégration tarifaire exclut de fait le train comme solution de mobilité efficace et pertinente à l'échelle de l'agglomération.

Un service renforcé vers Belfort mais une absence de vision métropolitaine du ferroviaire

6 allers-retours renforcent l'offre ferroviaire au sein du périmètre du PMNFC sur les franges de l'heure de pointe. Toutefois ces renforts apportent une réponse très partielle en termes de mobilité :

- Certains renforts suivent ou précèdent de 15 min un service Besançon-Belfort ;
- Ils ne complètent pas les creux de desserte du milieu de journée ;
- Il y a un manque d'interopérabilité entre les réseaux TC.

Ces renforts sont globalement mal positionnés et ne permettent pas au train d'être une offre de transport structurante, lisible et attractive à l'échelle du PMNFC.

Une accessibilité à l'espace médian (hôpital, gare TGV, UTBM) insuffisante

Celle-ci est organisée autour d'une seule ligne (THNS 4 Montbéliard <> Gare TGV) à l'aire de chalandise réduite.

Une ligne régionale Mobigo vers Morteau

La ligne routière LR206 relie Montbéliard à Morteau à raison de 3 allers-retours les jours de semaine dont 2 sont prolongés jusqu'à Pontarlier. L'offre le weekend comprend 2 allers-retours Montbéliard <> Morteau.

Au regard de l'organisation de ses horaires les jours de semaine, cette ligne est essentiellement pour des déplacements à la journée ou à la demi-journée sur PMA de personnes non motorisées habitant le Pays Horloger. Elle est essentiellement utilisée par des usagers occasionnels se rendant sur PMA. Elle est fréquentée par 30 000 voy/an dont 23% en lien avec PMA (selon les données de fréquentation).

Un réseau urbain restructuré autour de 3 lignes THNS

Un renouveau du réseau en 2019

Depuis le dernier PDU de 2009, le Pays de Montbéliard a restructuré son réseau de bus à travers l'organisation de lignes fortes dites THNS (Transport à Haut Niveau de Service). Des aménagements spécifiques visant à améliorer la fiabilité, la vitesse commerciale, l'accessibilité et le confort ont vu le jour sur le tracé des lignes THNS, et notamment entre Audincourt et Montbéliard.

Ces changements ont amené en 2019 à la mise en place de l'identité évolitY en lieu et place de la CTPM. Un réseau hiérarchisé composé de

- 3 lignes urbaines de THNS
- 1 ligne interurbaine de THNS
- 6 lignes urbaines classiques
- 4 lignes de proximité
- 1 ligne spécifique Belfort <> Montbéliard
- 25 lignes de transport à la demande TadY



L'ensemble des communes de PMA est couvert par une offre régulière ou à la demande.

La couverture spatiale du réseau urbain est globalement bonne avec peu de zones blanches. L'offre kilométrique commerciale est élevée (39 kilomètres offerts par habitant) comparativement à d'autres agglomérations mais celle-ci est sous-utilisée.

D'après le rapport d'activités du délégataire (Moventis), en 2021, la fréquentation du réseau évolitY s'élève à 6,85 millions de passagers (en nombre de validations), dont 2,87 millions (42 %) sur le réseau régulier et 3,98 millions sur les lignes scolaires.

Le pôle d'échange de l'Acropole, pivot de ce nouveau réseau

Livré en 2018, ce PEM accueille 13 lignes sur les 16 au total du réseau évolitY. Il bénéficie d'aménagements de qualité et un bon niveau d'accessibilité piétonne. Toutefois la voiture occupe une place encore prépondérante et l'intermodalité TC/vélo est à parfaire, en raison de

rabattement incomplet et de l'absence de stationnements sécurisés.

Les 3 parkings relais créés sur le territoire ne jouent pas leur rôle de rabattement et de captation des automobilistes

Une offre THNS structurante pour PMA mais qui n'atteint pas les standards attendus comparée à d'autres agglomérations

- Une fréquence de passage assez faible pour un THNS : 15 min en heures de pointe (7,5 min sur le tronçon commun) / 20 min en heures creuses ;
- Seulement 14 % de site propre : une vitesse commerciale de 15km/h en heure de pointe du soir de Donzelot à Prairie ;
- Une amplitude horaire limitée en soirée ;
- Aucun service le dimanche matin.



Agglomérations	Population	Nb de lignes fortes	Fréquence (Jour Ouvrable de Base)	Amplitude (JOB)
Pays de Montbéliard * : (THNS 4)	140 171 Ex-CAPM : 115 400	4 (dont 1 ligne interurbaine) *	15 à 20 min (30 min)*	6h - 22h (4h-23h30)*
Grand Belfort	103 016	5	7 à 15 min	6h - 21h (23h)
Grand Besançon	183 992	3 (dont 2 lignes TRAM)	6 à 10 min	5h30 - 1h
Grand Anancy	203 784	3	8 à 10 min	5h30 - 1h30
Saint-Brieuc Agglomération	119 938	5	10 à 20 min	6h - 20h (22h30 pour la ligne A)
Nevers Agglomération	65 707	2	15 min	6h - 20h (22h pour le Noctibus)

*Depuis ce diagnostic du PDM de 2022, une nouvelle DSP avec des évolutions sur le réseau a démarré en avril 2024 ;

Une armature cyclable développée ...

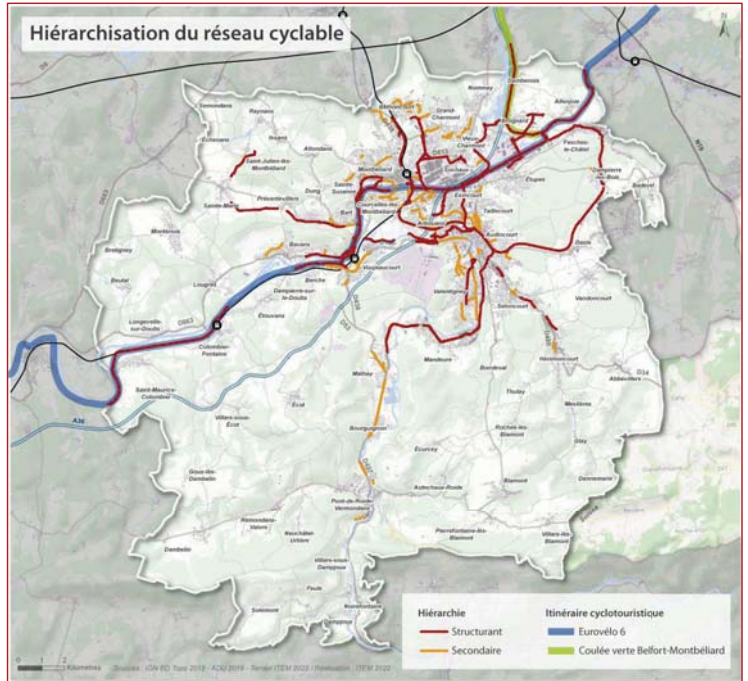
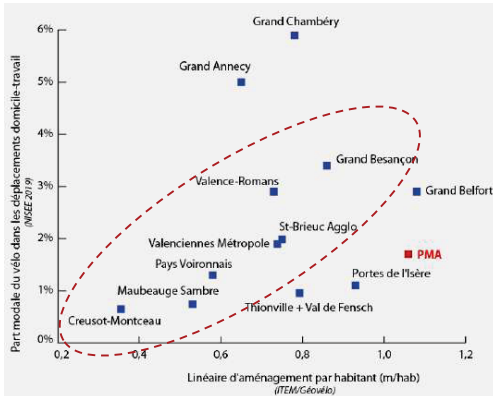
Un réseau cyclable développé concentré sur le périmètre historique du Pays de Montbéliard Agglomération

PMA dispose d'un **réseau cyclable de 148 km**. Près de 90 % des aménagements se localisent sur le périmètre historique des 29 communes de l'intercommunalité.

PMA est traversé par l'itinéraire européen de l'**Eurovélo 6**, reliant la Mer Noire à l'Atlantique. En complément, la **coulée verte Belfort-Montbéliard** traverse l'espace médian. Essentiellement utilisé pour du loisir, la coulée verte est un axe stratégique fort pour les déplacements à vélo à l'échelle du PMNFC.

L'Agglomération présente un **maillage cyclable structurant plutôt bien développé dans sa partie centrale avec des liaisons intercommunales globalement qualitatives**, support intéressant pour les déplacements du quotidien. On peut estimer que 33 communes sont reliées au réseau structurant de PMA.

Mais ce **maillage structurant n'est que très partiellement complété par un maillage secondaire de desserte fine du territoire** : vers les centres-bourgs, les zones d'emplois et équipements publics (Bethoncourt – Vieux-Charmont, Taillecourt <> EV6, nord de Montbéliard, Valentigney Arbouans...).



Cette faiblesse du réseau fin handicape le développement de l'usage du vélo au quotidien, se traduisant par une pratique qui demeure faible

Le vélo est utilisé par **1,7 %** des actifs pour se rendre au travail, soit environ 830 personnes par jour (INSEE 2019). Dans le détail, le vélo est utilisé quasi-exclusivement pour des déplacements de moins de 5 km où il atteint 3,7 % de part modale.

... et des services pour inciter à la pratique cyclable déjà engagés

La question des aménagements demeure toutefois le 1er frein évoqué pour expliquer la faible pratique du vélo

La **dangerosité du réseau viaire, et donc le manque d'aménagements cyclables, constitue le principal frein au développement du vélo**, confirmant ici l'importance de compléter le maillage structurant par un maillage secondaire de desserte fine.

D'autres freins portent sur la facilité de circulation en voiture pour laquelle les réponses à apporter portent sur les contraintes à imposer à l'automobile. Enfin la configuration physique du territoire (distance et relief) est également mentionnée et dont le seul levier d'action est le développement du VAE.

VéliTY, un nouveau service de location longue durée

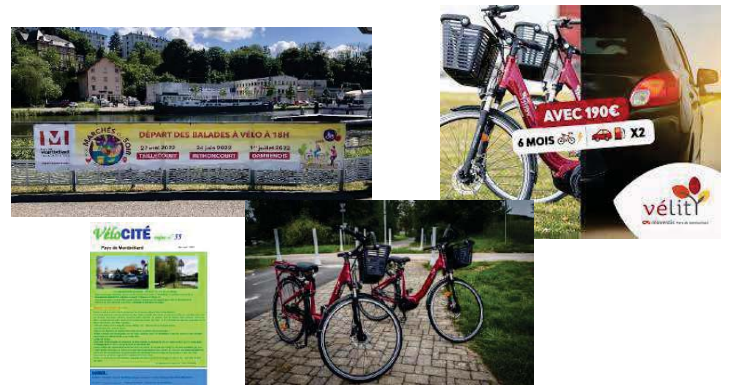
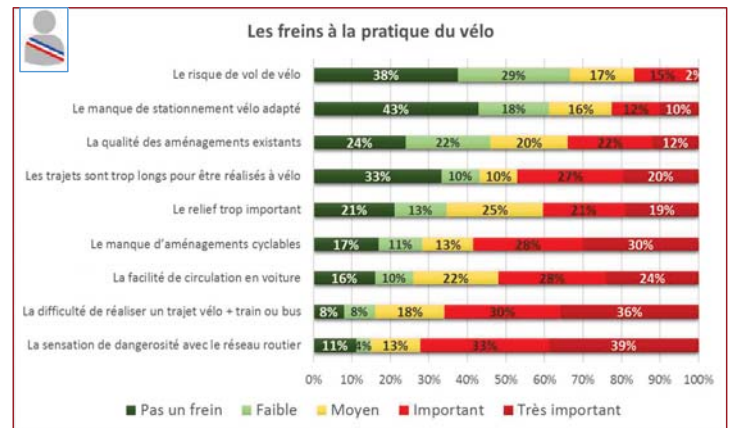
Le Pays de Montbéliard propose depuis mars 2022 un service de location de vélos à assistance électrique à ses habitants. **Intégré à la DSP** du réseau évoliTY, ce système propose **120 vélos à assistance électrique à la location pour une durée de 1 mois à 1 an non renouvelable**.

Des aides à l'achat pour les VAE

Depuis mars 2021, PMA propose **une aide de 100 €** pour l'achat d'un vélo à assistance électrique (VAE) sous conditions de revenus. Des communes proposent également une aide complémentaire : **Montbéliard (150 €), Sainte-Suzanne (100 €), Pont-de-Roide (100 €)**.

Vélocité, moteur de l'animation vélo sur le territoire

Subventionnée par PMA comptant 250 adhérents, **l'association Vélocité est très active sur le Pays de Montbéliard** et réalise de nombreuses actions sur le territoire en faveur du développement du vélo. Ses missions s'organisent autour de 3 grandes thématiques : **un rôle technique** auprès des communes et de PMA, **l'information et l'accompagnement des usagers, l'animation cyclable sur PMA** (opérations de sensibilisation, animations et promotions....).



Un foisonnement d'applications mais une vision très « monomodale »

Il existe 3 applications différentes pour voyager sur PMA et le PMNFC :

- Le **site évolitY** pour le réseau de bus ;
- La plateforme régionale **viamobigo** qui regroupe de l'information multiréseau mais ne permet pas l'achat de titres de transport ;
- **L'application Nord Franche-Comté Mobilités** qui permet l'achat de titres de transport sur les 3 réseaux de l'Aire Urbaine et de titres « métropolitains » .

En matière de covoiturage, une absence de véritables aires identifiées mais une présence de quelques aires « informelles » sur PMA

Seuls les P+R de Longines et de l'Axone disposent de places réservées au covoiturage. Du stationnement lié à une pratique de covoiture régulier est constaté sur 8 aires informelles (carte ci-contre).

PMA a mis en place la plateforme de covoiturage **Karos** permettant de mettre en relation conducteur et passager. Le passager paye le prix d'un ticket de bus (1€) et le conducteur reçoit 2 €.

La Roue de Secours, association favorisant la mobilité inclusive

L'association La Roue de Secours a pour objet de lever les freins à l'insertion sociale et professionnelle. L'association accompagne les bénéficiaires à travers des bilans de compétences mobilité, la préparation au parcours du permis et un garage solidaire.

Des solutions d'écomobilité peu développées sur le territoire en faveur de la mobilité des pendulaires

A ce jour, les dispositifs de type vélo-bus ou pédibus sont peu développés, de même que les Plan de Mobilité Employeur visant à améliorer des conditions de déplacements pour les actifs. A ce jour, peu d'actions concrètes ont été engagées par les employeurs du territoire à l'exception de la CAF et de la CPAM. **Pourtant de nombreux efforts ont été portés par PMA ces dernières années pour sensibiliser les entreprises et les inciter à s'engager dans ce type de réflexion et/ou démarche à travers des actions récurrentes de conseil en mobilité.**



Espaces de covoiturage « informels »	
Commune	Localisation
Abbévillers	Douane
Mathay	A36
Noirefontaine	Giratoire Rue des Herbiers
Pierrefontaine-lès-Blamont	Sortie du village côté Suisse
Pont-de-Roide	Parking au croisement D437 / Rue du Moulin
Pont-de-Roide	Parking APERAM
Seloncourt	Place Coizat
Sainte-Marie	Place du village

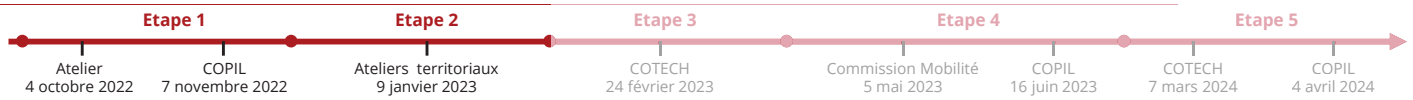


Echangeur de Mathay



La méthodologie de co-construction de la stratégie





Etape 1 : Identification des enjeux mobilité, socle de la stratégie du futur PDM

A l'issue des conclusions du diagnostic, **les premiers enjeux ont été établis de manière concertée lors d'ateliers de travail multipartenarialisés réunissant les élus et partenaires de PMA** (30 participants). A partir de profils de vie type, les participants ont dans un premier temps identifié les difficultés rencontrées aujourd'hui par les habitants et usagers du territoire pour se déplacer au quotidien. Dans un second temps, des enjeux opérationnels ont été proposés en réponse à ces difficultés.

Après une phase de synthèse de ces contributions et d'arbitrage avec les élus de PMA, **11 enjeux stratégiques ont été arrêtés en Comité de Pilotage partenarial.**

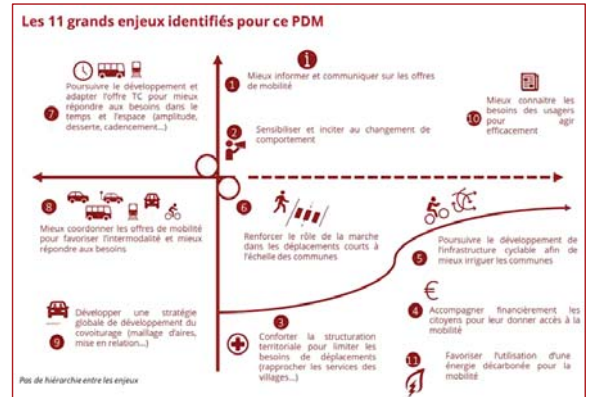
Ils traduisent une volonté affichée de poursuivre le développement de l'offre de mobilité mais sans l'intégration de contraintes fortes vis-à-vis de l'automobile.

Etape 2 : Des enjeux aux actions, une réflexion territorialisée

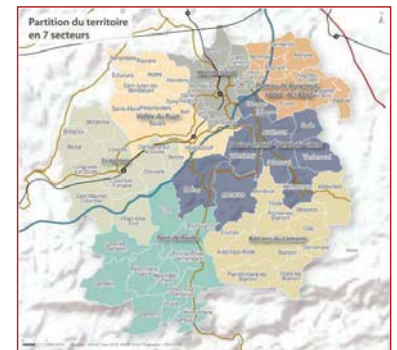
Sur la base des 11 enjeux stratégiques, **les ateliers territorialisés ont permis d'amorcer des réflexions partagées sur des pistes d'actions à intégrer au futur PDM.** En préambule, les participants se sont interrogés sur :

- Les leviers à actionner : changement de comportement ou progrès technologique ?
- Les tendances d'évolution des parts modales : contraintes à l'automobile ? Développement de l'offre de transport ?

Puis ils ont défini l'intérêt par secteur des différentes solutions envisageables pour développer les TC, améliorer l'usage des modes actifs, diversifier les offres de mobilité...



Les 7 secteurs territoriaux homogènes au regard de leur offre de mobilité et des besoins et pratiques de déplacements (construits à partir du périmètre des anciennes Communautés de Communes et d'une partition du cœur d'agglomération entre 3 secteurs).



Zoom sur les 11 grands enjeux identifiés pour ce Plan de Mobilité

1. Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité

Une communication efficace et pédagogique, des informations et de la sensibilisation sur les moyens de transports alternatifs sont attendues. L'ambition est d'aller vers une communication de terrain et de rapprocher l'information des habitants.

2. Sensibiliser et inciter au changement de comportement

L'accompagnement au changement de comportement est un axe de travail transversal et largement plébiscité. Il s'agit de partager les enjeux de mobilité pour concrétiser dans le temps les changements d'habitude.

3. Conforter la structuration territoriale pour limiter les besoins de déplacements

Il s'agit de s'appuyer sur la structuration territoriale définie par le SCoT pour favoriser la mobilité des courtes distances. Les services de mobilité évolueront pour conforter cette structuration.

4. Accompagner financièrement les citoyens pour leur donner accès à la mobilité

La mobilité étant le premier facteur indispensable à l'insertion sociale et professionnelle, il s'agit d'offrir à chacun un accès à la mobilité et ce, dans des conditions financièrement acceptables.

5. Poursuivre le développement de l'infrastructure cyclable afin de mieux irriguer les communes

Le vélo offre des performances de vitesses supérieures à la voiture sur les trajets en milieu urbain de moins de 5 km. Cela implique la constitution d'un réseau cyclable communautaire continu et sécurisé qui dessert les principaux pôles générateurs de PMA, le développement de stationnements vélos adaptés et le développement de services vélos.

6. Renforcer le rôle de la marche dans les déplacements courts à l'échelle des communes

Agir en faveur des piétons, c'est finalement agir pour tous car la marche est le mode universel, tout déplacement commence et se termine à pied. La pratique de la marche est encouragée par la réalisation de cheminements de

qualité, leur sécurisation, ..., dans une logique de mise en continuité, de réseau global pour relier les quartiers, les pôles générateurs et les communes.

7. Poursuivre le développement et l'adaptation de l'offre de transports collectifs pour mieux répondre aux besoins dans le temps et l'espace

Le réseau de transport collectif de PMA doit changer d'échelle et mieux répondre :

- D'une part aux besoins périurbains des communes ayant intégré PMA en 2017 où la voiture reste le mode de transport privilégié ;
- D'autre part aux besoins à l'échelle métropolitaine en améliorant les connexions avec l'espace médian et Belfort.

8. Mieux coordonner les offres de mobilité pour favoriser l'intermodalité et mieux répondre aux besoins

L'intermodalité est le moyen de tirer le meilleur parti de différents modes de déplacements au cours d'un même trajet, en utilisant au mieux chaque mode dans sa zone de pertinence. Cela suppose d'organiser le passage d'un mode à l'autre au niveau de pôles d'intermodalité et de travailler à l'intégration tarifaire entre les différents réseaux TC pour fluidifier les ruptures de charge.

9. Développer une stratégie globale de covoiturage

Le covoiturage doit compléter dans le temps et l'espace l'offre de transport collectif sur un territoire où la forte utilisation de l'automobile doit s'inscrire dans une utilisation davantage partagée de celle-ci..

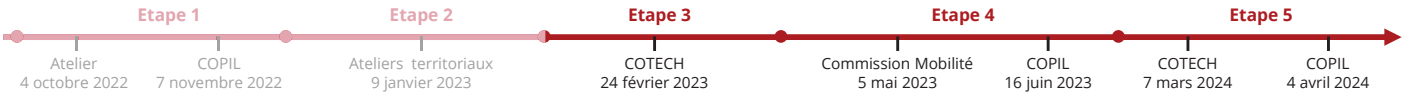
10. Mieux connaître les besoins des usagers pour agir efficacement

La connaissance plus fine des mobilités permettra aux politiques publiques de mobilité de gagner en efficacité.

11. Favoriser l'utilisation d'une énergie décarbonée pour la mobilité

Ce PDM s'inscrit dans une dynamique de décarbonation de la mobilité à travers la facilitation à l'usage des modes actifs et par l'évolution des motorisations du réseau de bus notamment en lien avec la transition énergétique et écologique déjà impulsé sur PMA.

Le projet mobilité : Une démarche de co-construction en 6 étapes

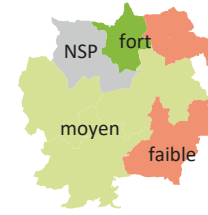


Etape 3 : Construction de scénarios de plans d'actions avec des niveaux d'ambition différenciés



Les contributions des différents groupes territoriaux, traduites en différentes pistes d'actions, ont été spatialisées, afin de mettre en évidence l'intérêt global de l'action et le périmètre projeté de leur mise en œuvre. Des propositions d'actions transversales de mobilité sont venues compléter ces contributions.

Ensuite, pour chaque piste d'action, en s'appuyant sur les éléments de contours opérationnels définis en atelier de travail, des niveaux d'ambition croissants ont été proposés afin de proposer des scénarios différenciés. La préfiguration des scénarios basés sur un plan de 24 actions structuré autour de 5 axes d'intervention a ainsi été soumis au Comité Technique.



Spatialisation de l'intérêt de chaque action sur les 7 secteurs territoriaux

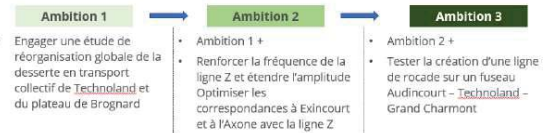
Etape 4 : Ajustement du plan d'actions et arbitrage des niveaux d'ambition



Ensuite le plan d'actions a été soumis à la Commission Mobilité de PMA, puis aux membres du Bureau qui ont ajusté et statué sur l'intérêt de chaque action et sur le niveau d'ambition à retenir. A ce stade, une 25^e action a ainsi été intégrée et un niveau d'ambition a été arrêté pour chaque action.

Les 25 actions formant ainsi la stratégie du futur PDM ont été validées ensuite par le COPIL. La stratégie confirme l'objectif d'avoir une action conjointe alliant progrès technologique et changement de comportement en développant/diversifiant prioritairement l'offre de mobilité avant d'imposer de nouvelles contraintes sur l'automobile.

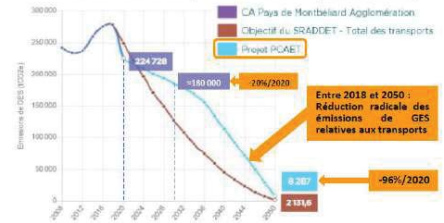
Détail des niveaux d'ambition sur 1 action et sa traduction concrète :



Etape 5 : Évaluation environnementale et finalisation du plan d'actions

Le plan d'actions a fait l'objet d'une évaluation environnementale afin de mesurer son incidence sur l'environnement et de mesurer si son impact est en adéquation avec les objectifs du PCAET en termes de réduction des émissions de GES notamment. A l'issue de ce processus une 26^e action portant sur « la logistique durable » a été ajoutée. Le plan d'actions final a été validé en COTECH puis COPIL.

Réduction des émissions de gaz à effet de serre – Transport (total)



La synthèse de la stratégie du Plan de Mobilité et son impact sur la mobilité

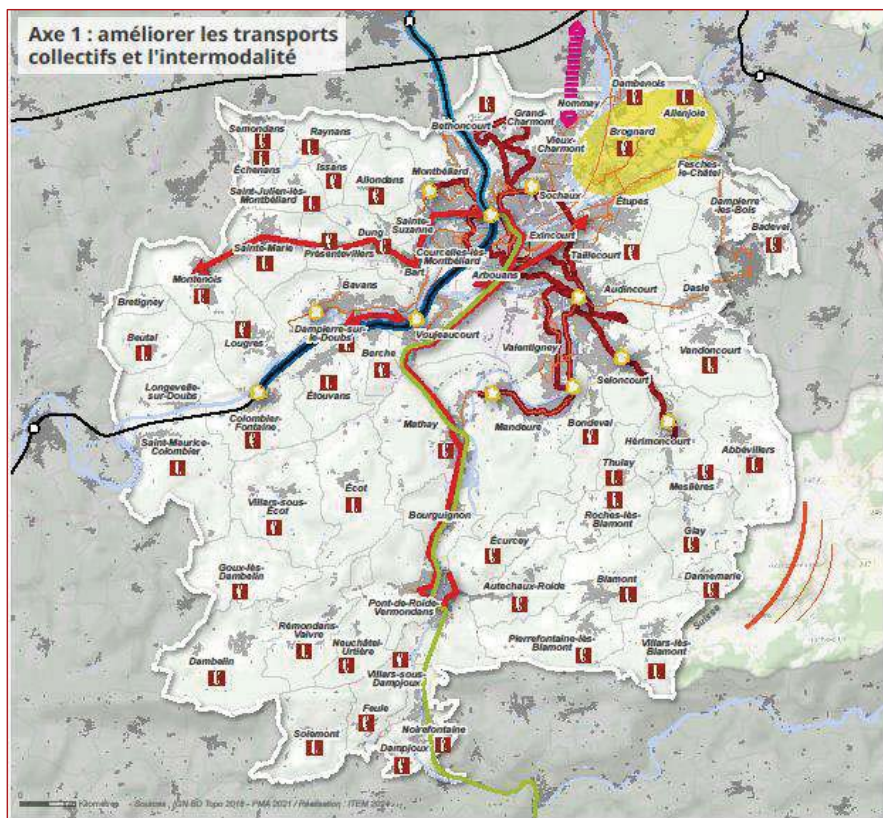


Un plan global de 26 actions décliné autour de 5 axes d'intervention

Axe 1 : Renforcer l'offre de transports collectifs (TC) et l'intermodalité (I)

7 actions à mettre en œuvre sur cet axe 1 :

1. Étendre et développer le réseau de lignes secondaires
2. Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)
3. Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland
4. Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA
5. Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy
6. Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain
7. Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité



La carte ci-contre présente la synthèse spatialisée de ces 7 actions.

Axe 1 : Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité (II)

► Evaluation de l'impact de ces 7 actions de l'axe 1 sur différentes composantes de la mobilité :

	Situation de référence (diagnostic 2022)	Avec la mise en œuvre du PDM
Principes	<i>Un réseau communautaire hiérarchisé desservant toutes les communes mais une offre TC qui répond mal aux besoins des déplacements à l'échelle du pôle métropolitain.</i>	<i>Un réseau TC plus multimodal, interopérable et métropolitain avec des améliorations de l'offre vers Technoland et l'espace médian.</i>
Evolution de l'offre kilométrique Evolity	3,74 millions de km commerciaux (2021)	+ Extension de lignes + nouvelle organisation de la desserte de Technoland
Evolution de la vitesse commerciale	> 20 km/h	+/- Pas d'améliorations attendues
Impacts fréquentation	6,85 millions de voyages (2021) dont 2,87 millions sur le réseau régulier	+ en lien avec le développement de l'offre
Interopérabilité tarifaire	Des titres combinés pour voyager à l'échelle du pôle métropolitain mais 2 gammes tarifaires différentes (Pass'Ok et métropolitain) ne couvrant pas l'ensemble des publics cibles.	+ Une gamme tarifaire étoffée et multi-réseau
Intermodalité / rabattement vers les TC	Des rabattements aux arrêts TC mal organisés et une mobilité quasi-exclusivement monomodale.	++ Structuration de nœuds de mobilité à certains arrêts stratégiques (gares et arrêts évolity) avec stationnements voitures et vélos
Accessibilité des services pour les plus fragiles	Un service Tad'Y desservant toutes les communes du lundi au samedi	++ Des évolutions d'offre sur le Tad'Y en termes de nombre de services et de destinations seront étudiées
Impact coût d'exploitation		- Augmentation légère car restructuration limitée

- Impact négatif +/- Stabilisation + Amélioration légère ++ Amélioration significative

Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs

3 actions à mettre en œuvre sur cet axe 2 :

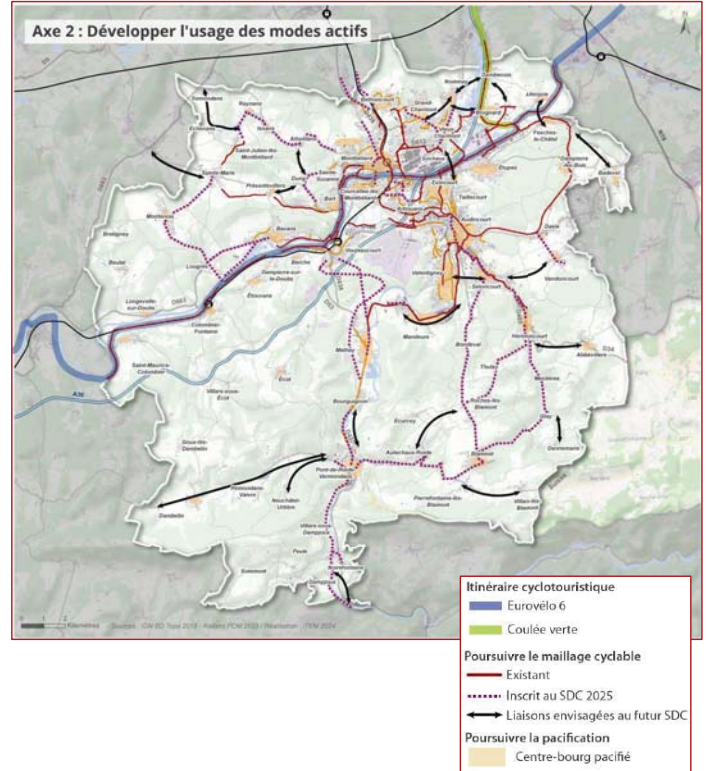
8. Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable
9. Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes
10. Etendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)

Evaluation de l'impact de ces 3 actions de l'axe 2 sur différentes composantes de la mobilité :

	Situation de référence (diagnostic 2022)	Avec la mise en œuvre du PDM
Principes	<i>Un réseau cyclable structuré bien constitué mais des carences sur le réseau capillaire de desserte fine. Des cheminements piétons encore discontinus.</i>	<i>Un réseau plus étoffé et le développement d'un réseau de desserte fine par la création d'aménagement et la poursuite du déploiement des zones pacifiées.</i>
Pacification / partage de la voirie	Place encore importante accordée à l'automobile et au stationnement malgré un développement des zones pacifiées	+ <i>Une place de l'automobile qui se réduit par un développement des aménagements cyclables et une meilleure prise en compte des piétons avec la poursuite du déploiement des zones pacifiées</i>
Pratique du vélo	1,7 % de part modale vélo chez les actifs	++ <i>en lien avec le développement du réseau d'itinéraires cyclables</i>
Pratique de la marche	5,0 % de part modale de la marche chez les actifs	+ <i>en lien avec le développement de la pacification</i>

- Impact négatif +/- Stabilisation + Amélioration légère ++ Amélioration significative

Synthèse spatialisée de ces 3 actions :



Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux (I)

7 actions à mettre en œuvre sur cet axe 3 :

11. Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture
12. Déployer un réseau d'aires de covoiturage
13. Expérimenter des lignes de covoiturage
14. Déployer un système de véhicules en autopartage
15. Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)
16. Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds
17. Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre

La carte ci-contre présente la synthèse spatialisée de ces 7 actions.

Déployer un réseau d'aires de covoiturage

- Aire de covoiturage existante
- Configurer une aire aux échangeurs autoroutiers
- Aménager les aires informelles où une pratique est constatée
- Secteurs où développer des aires pour les frontaliers

Expérimenter des lignes de covoiturage

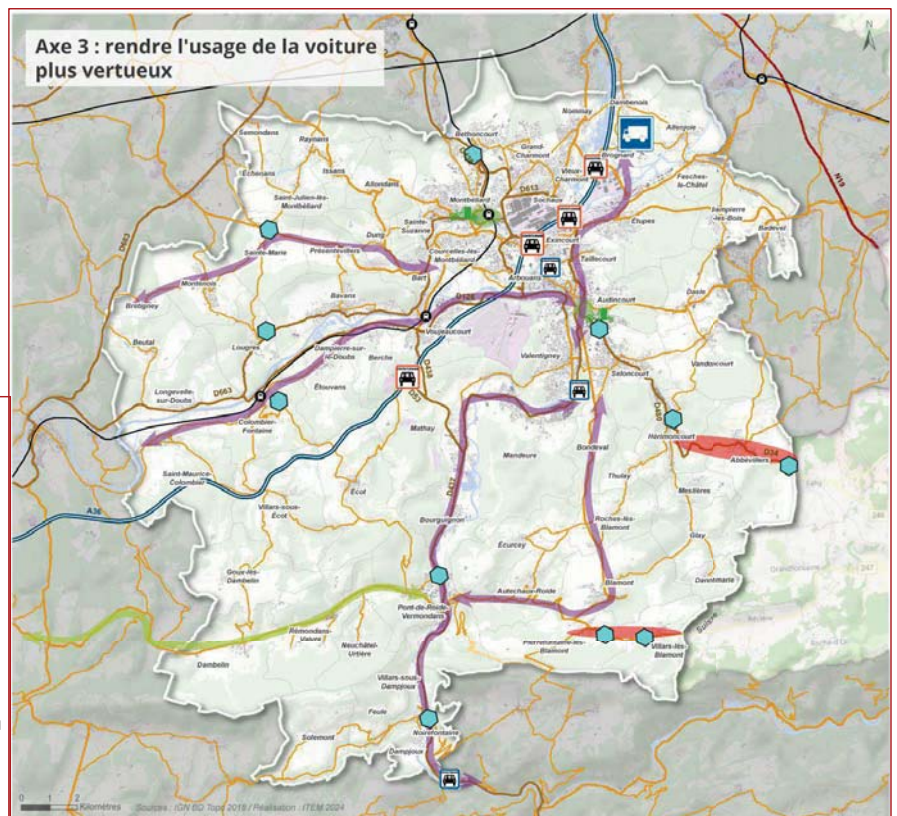
- Exemple de lignes dynamiques ou statiques à étudier
- Proposer à la Région une ligne de covoiturage vers Baume-les-Dames

Construire un centre routier

- Centre routier localisé près de Technoland

Tendre vers une logistique urbaine durable sur le dernier km

- Expérimenter un système de livraisons propres à Montbéliard et Audincourt



Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux (II)

► Evaluation de l'impact de ces 7 actions de l'axe 3 sur différentes composantes de la mobilité :

	Situation de référence (diagnostic 2022)	Avec la mise en œuvre du PDM
Principes	<i>Une utilisation importante de la voiture individuelle et peu de contraintes imposées à l'automobile</i>	<i>Une utilisation plus rationnelle et partagée de l'automobile sans imposer de contraintes aux automobilistes</i>
Hiérarchisation du réseau viaire / requalification	Une hiérarchisation plutôt claire	+/- <i>Pas d'évolution notable attendue mais des requalifications possibles en lien avec la création d'aménagements cyclables</i>
Impact sur le trafic	Peu de dysfonctionnement de circulation sur PMA	+/- <i>Pas d'évolution notable attendue</i>
Accidentologie	256 accidents pour 100 000 hab. de 2013 à 2017, en baisse de 12 % par rapport à la période précédente	+ <i>Poursuite de la baisse de l'accidentologie, en lien avec le développement de la pacification et l'amélioration des conditions de déplacements des modes actifs</i>
Conditions de stationnement	Du stationnement payant à Montbéliard et Audincourt, des places en zone bleue dans certaines polarités. Pas de difficultés de stationnement	+/- <i>Pas d'évolution attendue sur l'offre et les conditions de stationnement</i>
Pratique du covoiturage	Une pratique ponctuelle et non structurée à l'échelle de PMA	++ <i>Réalisation d'aires de covoiturage et structuration de lignes de covoiturage</i>
Développement de l'électromobilité	Une vingtaine de bornes de recharge sur PMA	+ <i>Participation à la définition d'un schéma des IRVE</i>
Motorisation des ménages	1,32 véhicule par ménage (2019)	+ <i>Développement de la voiture partagée et des modes alternatifs incitant à la démotorisation des ménages</i>
Circulation et stationnement des poids lourds (PL)	Trafic PL concentré sur les principaux axes mais présence d'un trafic de desserte en centre urbain et stationnement PL sur des espaces inadaptés	++ <i>Création d'un centre routier à Technoland et expérimentation d'une nouvelle organisation des livraisons en centre-ville</i>

- Impact négatif +/- Stabilisation + Amélioration légère ++ Amélioration significative

Axes 4 : Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité et Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques

► 9 actions à mettre en œuvre sur ces 2 axes :

• Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité :

- 18. Créer un support unique d'information mobilité
- 19. Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité
- 20. Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public
- 21. Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive
- 22. Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises
- 23. Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité

• Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques :

- 24. Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte
- 25. Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES)
- 26. Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable

	Situation de référence (diagnostic 2022)	Avec la mise en œuvre du PDM
Connaissance de l'offre par les habitants	Une information sur la mobilité essentiellement orientée sur les transports collectifs et fractionnée selon les 3 Autorités Organisatrices : il n'y a pas de plateforme unique d'information et de vente de titres	++ <i>Support unique multimodal d'information et formation d'ambassadeurs de la mobilité</i>
Accompagnement au changement de comportement	Quelques événements mobilité organisés ponctuellement, principalement en lien avec l'association Vélocité et une action de Conseil en mobilité auprès des employeurs principaux.	+ <i>Organisation de challenge à l'échelle de PMA, organisation régulière de fête de la mobilité</i>
Engagement des employeurs sur la mobilité des salariés	Un poste de conseil en mobilité. Des actions envers les employeurs avec plusieurs phases de sollicitation des entreprises pour les inciter au lancement de plan de mobilité et à mener des actions pour améliorer les déplacements de leurs salariés.	+ <i>Poursuite du conseil en mobilité et renforcement des actions de PMA à travers l'accompagnement des employeurs dans l'élaboration de plans de mobilité employeur</i>
Connaissance de la mobilité par la collectivité	Depuis le PDU de 2009, une seule évaluation intermédiaire réalisée en 2012	++ <i>Mise à disposition d'un outil de suivi et mise en place d'un comité de suivi</i>
Intégration des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité	Mise en place d'un syndicat mixte de transport sur le Nord Franche Comté et élaboration d'une feuille de route à l'échelle	++ <i>Poursuite des réflexions sur le renforcement du rôle du SMTNFC dans l'organisation de la mobilité entre les agglomérations de Montbéliard, Belfort et Héricourt</i>

► Évaluation ci-contre de l'impact de ces actions sur différentes composantes de la mobilité :

- Impact négatif +/- Stabilisation + Amélioration légère ++ Amélioration significative

L'impact estimé en termes de report modal des différentes actions

Actions	Impact report modal
1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	●●●○○
2 Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)	●○○○○
3 Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	●●●●●
4 Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	●●●●●
5 Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy	●●●○○
6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	●●●●○
7 Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité	●●●○○
Synthèse axe 1	
8 Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable	●●●●●
9 Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes	●●○○○
10 Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)	●●●○○
Synthèse axe 2	
11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture	●●○○○
12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage	●●●○○
13 Expérimenter des lignes de covoiturage	●●●●○
14 Déployer un système de véhicules en autopartage	●●○○○

Actions	Impact report modal
15 Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques	○○○○○
16 Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds	●○○○○ <i>(effet indirect sur la marche dans les communes)</i>
17 Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre	●○○○○
Synthèse axe 3	
18 Créer un support unique d'information mobilité	●●○○○
19 Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité	●●○○○
20 Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public	●●○○○
21 Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	●○○○○
Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises	●●●○○
Structurer un observatoire du PDM pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité	<i>Non mesurable – effet positif sur les autres actions</i>
Synthèse axe 4	
24 Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte	●●●○○
25 Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre	●○○○○
26 Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable	●●○○○
Synthèse axe 5	
	●●○○○

De ○○○○○ = sans effet à ●●●●● = effet très important

Synthèse du Plan de Mobilité sur l'évolution attendue des parts modales et l'amélioration des déplacements selon les échelles et publics cibles

Mode de déplacements	En train	En bus	A vélo	A pied	En covoiturage	En voiture
Amélioration globale de la mobilité selon les échelles de déplacements						
Au sein du cœur d'agglomération		+/-	++	+	+	+/-
Vers le cœur d'agglomération	+	+	++		++	+/-
A l'échelle des bassins de proximité	+/-	+	++		++	+/-
Dans les communes		+/-	++	++	+	+/-
Vers l'espace médian / à l'échelle du Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté	++	++	+		++	+/-
En lien avec l'extérieur (hors Nord Franche-Comté)	+/-		+/-		++	+/-
Amélioration des déplacements par public cible						
Les actifs	++	+	++	+	++	+/-
Les captifs	++	++	++	+	++	

+/- Stabilisation + Amélioration légère ++ Amélioration significative

Tendances globales des parts modales



- ▶ Une poursuite du développement et de la diversification de l'offre de mobilité sans la révolutionner et avec des coûts maîtrisés.
- ▶ Pas d'action imposant des contraintes « directes » à l'usage individuel de la voiture.



Le plan d'actions détaillé du Plan de Mobilité



Le contenu des fiches actions



Exemple :

Axe 1 – Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité		Calendrier									
Action	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	Court terme	Moyen terme								
1	<p>Constats du diagnostic</p> <ul style="list-style-type: none"> Des communes importantes de PMA ne sont pas desservies par les lignes régulières. Des demandes de communes pour bénéficier d'une offre TC régulière. <p>Publics cibles</p> <ul style="list-style-type: none"> Tous publics <p>Objectif</p> <ul style="list-style-type: none"> Mieux répondre à la demande de transport régulier en développant l'offre sur de nouvelles communes et/ou en améliorant/restructurant certaines lignes. <p>Périmètre</p> <ul style="list-style-type: none"> PMA 	<p>Acteurs</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Acteurs</th> <th>Rôle</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>PMA</td> <td>Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM</td> </tr> <tr> <td>Communes</td> <td>Partenaires techniques</td> </tr> <tr> <td>Exploitant du réseau évoliY</td> <td>Partenaire technique</td> </tr> </tbody> </table> <p>Coûts</p> <p>Selon les solutions retenues :</p> <ul style="list-style-type: none"> Mesure 1 : de 16 à 173 k€/an selon les scénarios Mesure 2 & 3 : 51 k€/an (coût DSP) hors études complémentaires Mesure 4 : de 256 à 362 k€/an <p>Suivi des mesures</p> <ul style="list-style-type: none"> Fréquentation des lignes créées ou modifiées (voy/km offert...) Fréquentation du réseau évoliY Nombre d'abonnés 	Acteurs	Rôle	PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM	Communes	Partenaires techniques	Exploitant du réseau évoliY	Partenaire technique	<p>Rôle</p> <p>Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM</p> <p>Partenaires techniques</p> <p>Partenaire technique</p>
Acteurs	Rôle										
PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM										
Communes	Partenaires techniques										
Exploitant du réseau évoliY	Partenaire technique										
2	<p>Synthèse des mesures à mettre en œuvre</p> <p>Lors de la phase d'élaboration du PDM, des éléments et propositions d'évolution des lignes et plus largement de l'offre ont été évoqués à travers la concertation et les ateliers de co-construction. Le nouveau réseau évoliY, dont l'exploitation a démarré le 22 avril 2024, a déjà intégré certains éléments.</p> <p>Toutefois certaines propositions d'évolution et d'optimisation complémentaires n'ont pas été traitées ou demeurent sous forme d'options à lever dans la DSP.</p> <p>L'action présente donc des éléments qui pourront être à étudier au cours de la mise en œuvre du PDM et viendront faire évoluer le réseau sous forme d'adaptation simple, de levée d'option prévue dans la DSP ou d'avenant au contrat. Elles serviront également de base de travail pour la prochaine DSP qui interviendra avant l'échéance du Plan de Mobilité.</p> <p>4 propositions d'évolution des lignes secondaires évoliY sont inscrites au Plan de Mobilité :</p> <p>Mesure 1 : Envisager une antenne de la ligne H (Pont-de-Roide ↔ Audincourt) avec des services rapides vers Montbéliard</p> <p>Mesure 2 : Etudier une desserte des communes de la rive gauche du Doubs entre Voujaucourt et Colombier-Fontaine</p> <p>Mesure 3 : Etudier la création d'une ligne sur un fuseau Est-Ouest pour créer une liaison transversale et éviter une rupture de charge à Avilincourt ou Montbéliard</p> <p>Mesure 4 : Expérimenter une ligne régulière Montenois ↔ Ste-Marie ↔ Bart (↔ Montbéliard)</p>	<p>Impact report modal</p> <p>Limité Moyen Élevé</p> <p>Faisabilité</p> <p>Simple Complexe</p> <p>Technique Financière Coordination des acteurs</p>									

Calendrier

-> Proposition de phasage

Acteurs et rôles

-> Acteurs à mobiliser pour la mise en œuvre des actions

Coûts

-> Coûts non figés, donnés à titre indicatif, à affiner et à répartir durant la mise en œuvre des actions

Suivi

-> Au-delà de la mise en œuvre de l'action, mesurer l'efficacité des actions

Impact report modal

-> Les effets attendus sur l'usage des nouvelles offres

Faisabilité

-> Les difficultés potentielles (technique / financière / gouvernance) liées à la mise en œuvre des actions

1) Constats du diagnostic / Objectif / Public cibles :

-> Préciser ce qui justifie et cible la mise en œuvre de l'action

2) Mesures à mettre en œuvre

-> Vision synthétique proposée en 1^{ère} page – Détail / éléments de coûts / exemples externes dans les pages suivantes

▶ **Axe 1 : Renforcer l'offre de transports collectifs et l'intermodalité**

1. Étendre et développer le réseau de lignes secondaires
2. Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)
3. Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland
4. Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA
5. Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy
6. Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain
7. Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité

▶ **Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs**

8. Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable
9. Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes
10. Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)

▶ **Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux**

11. Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture
12. Déployer un réseau d'aires de covoiturage
13. Expérimenter des lignes de covoiturage
14. Déployer un système de véhicules en autopartage
15. Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques
16. Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds
17. Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre

▶ **Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité**

18. Créer un support unique d'information mobilité
19. Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité
20. Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public
21. Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive
22. Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises
23. Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité

▶ **Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques**

24. Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte
25. Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre
26. Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable



Axe 1 : Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité

Action 1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires

1/4

Constats du diagnostic

- Des communes importantes de PMA ne sont pas desservies par les lignes régulières.
- Des demandes de communes pour bénéficier d'une offre TC régulière.

Objectif

- Mieux répondre à la demande de transport régulier en développant l'offre sur de nouvelles communes et/ou en améliorant/restructurant certaines lignes.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Lors de la phase d'élaboration du PDM, **des éléments et propositions d'évolution des lignes et plus largement de l'offre ont été évoqués** à travers la concertation et les ateliers de co-construction. **Le nouveau réseau évolitY, dont l'exploitation a démarré le 22 avril 2024, a déjà intégré certains éléments.**

Toutefois certaines propositions d'évolution et d'optimisation complémentaires n'ont pas été traitées ou demeurent sous forme d'options à lever dans la DSP.

L'action présente donc des éléments qui pourront être à étudier au cours de la mise en œuvre du PDM et viendront faire évoluer le réseau sous forme d'adaptation simple, de levée d'option prévue dans la DSP ou d'avenant au contrat. Elles serviront également de base de travail pour la prochaine DSP qui interviendra avant l'échéance du Plan de Mobilité.

4 propositions d'évolution des lignes secondaires évolitY sont inscrites au Plan de Mobilité :

Mesure 1 : Envisager une antenne de la ligne H (Pont-de-Roide <-> Audincourt) avec des services rapides vers Montbéliard

Mesure 2 : Etudier une desserte des communes de la rive gauche du Doubs entre Voujeaucourt et Colombier-Fontaine

Mesure 3 : Etudier la création d'une ligne sur un fuseau Est-Ouest pour créer une liaison transversale et éviter une rupture de charge à Audincourt ou Montbéliard

Mesure 4 : Expérimenter une ligne régulière Montenois <-> Ste-Marie <-> Bart (<-> Montbéliard)

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme

Moyen terme

Long terme



Acteurs	Rôle
PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM
Communes	Partenaires techniques
Exploitant du réseau évolitY	Partenaire technique

Coûts

Selon les solutions retenues :

- Mesure 1** : de 16 à 173 k€/an selon les scénarios
- Mesure 2 & 3** : 51 k€/an (coût DSP) hors études complémentaires
- Mesure 4** : de 256 à 362 k€/an

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes créées ou modifiées (voy/km offert...)
- Fréquentation du réseau évolitY
- Nombre d'abonnés

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



Action 1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires

2/4

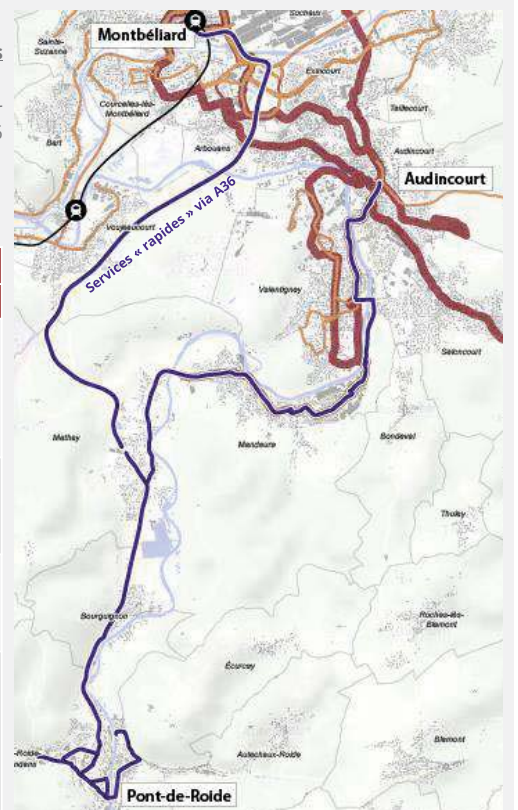
Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Envisager une antenne de la ligne H (Pont-de-Roide <-> Audincourt) avec des services rapides vers Montbéliard

L'objectif à travers cette mesure est d'offrir un accès plus rapide à Montbéliard via l'A36 depuis le secteur de Pont-de-Roide, tout en veillant à ne pas créer un doublon d'offre avec la ligne régionale Mobigo 206 dans la structuration de la trame horaire.

2 scénarios de niveau d'offre sont proposés selon l'évolution du nombre de services.

Comparaison des 2 scénarios d'offre		
	Scénario 1 : même nombre de services	Scénario 2 : ajout de services rapides
Hypothèse niveau de services	Offre identique à celle actuelle (6 Aller-Retour) mais 2 AR sont convertis en « rapides » Départ Pont-de-Roide : 11h30 et 15h30 Départ Montbéliard : 13h25 et 16h30	2 AR supplémentaires rapides sont proposés Départ Pont-de-Roide : 10h et 13h Départ Montbéliard : 12h et 17h
Evolution des coûts (base 4,5 €/km)	3 km supplémentaires par service soit + 3 700 km / an Soit 16 k€/an	21 km supplémentaires par service rapide soit + 38 500 km / an Soit 173 k€/an
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> Coût modéré pour PMA 	<ul style="list-style-type: none"> Renfort d'offre sur la ligne Conservation d'une offre lisible et identique pour rejoindre Audincourt
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> Perte d'offre pour rejoindre Audincourt avec des déplacements à la demi-journée plus contraints en termes horaires Exploitation qui semble délicate avec un seul véhicule en ligne 	<ul style="list-style-type: none"> Coût plus élevé pour PMA



Action 1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires

3/4

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)**

Mesure 2 : Etudier une desserte des communes de la rive gauche du Doubs entre Voujeaucourt et Colombier-Fontaine

&

Mesure 3 : Etudier la création d'une ligne sur un fuseau Est-Ouest pour créer une liaison transversale et éviter une rupture de charge à Montbéliard

Ces deux mesures sont liées car elles peuvent faire l'objet d'une réponse commune.

Les communes de la rive gauche du Doubs rassemblent plus de 6000 habitants et un pôle d'emplois important à Belchamp.

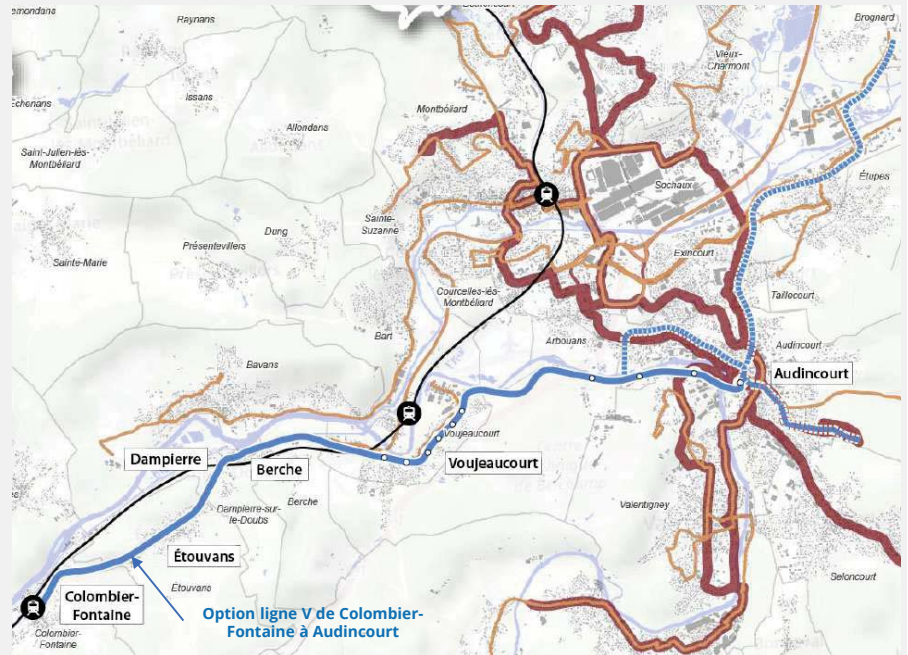
L'option 7 de la nouvelle DSP évolitY propose de créer une ligne V de Colombier-Fontaine à Audincourt « Briand » (via Etouvans, Dampierre, Berche et Voujeaucourt) avec 6 AR du lundi au samedi.

Cette nouvelle ligne transversale permettra de mieux connecter l'est et l'ouest de l'agglomération sans opérer de détour par Montbéliard sur un axe aujourd'hui très sollicité par le TAD.

Le coût de cette option est chiffré à 51 k€/an dans la nouvelle DSP (déduction du coût du TadY incluse).

La mise en œuvre de cette ligne pourra également intégrer l'étude des éléments suivants :

- Le prolongement de la ligne au-delà d'Audincourt : vers Audincourt Champs Montants, voire Technoland ;
- Un détour en rive droite du Doubs pour se rapprocher d'Exincourt et d'Arbouans ;
- Un nombre de services plus important pour mieux cibler les actifs.



Action 1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires

4/4

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)**

Mesure 4 : Expérimenter une ligne régulière Montenois <-> Ste-Marie <-> Bart (<-> Montbéliard)

Le service de Transport à la Demande de la vallée du Rupt est très sollicité. Le potentiel d'usagers sur ce corridor de 10 km est important avec plus de 3 200 habitants.

Deux scénarios d'offre sont proposés, pour basculer sur une offre régulière, intégrant ou non la liaison en direct à Montbéliard. Le coût indiqué ne tient pas compte des éventuelles mutualisations avec des services scolaires existants.



Comparaison des 2 scénarios d'offre

	Scénario 1 : ligne Montenois <-> Montbéliard	Scénario 2 : ligne Montenois <-> Bart en correspondance avec la ligne A
Hypothèse niveau de services	10 AR/jour ouvrable de base (JOB) 6 AR le samedi	10 AR/jour ouvrable de base 6 AR le samedi
Evolution des coûts (base 4,5 €/km)	14,1 km par service Soit une exploitation de la ligne représentant 80 500 km/an Un coût estimé de 362 k€/an	10,0 km par service Soit une exploitation de la ligne représentant 57 100 km/an Un coût estimé de 256 k€/an
Avantages	<ul style="list-style-type: none"> • Liaison directe avec Montbéliard • Desserte du collège de Bart 	<ul style="list-style-type: none"> • Réduction du coût d'exploitation de 25 % • Desserte du collège de Bart
Inconvénients	<ul style="list-style-type: none"> • Coût d'exploitation élevé et un doublon d'offre entre Bart et Montbéliard 	<ul style="list-style-type: none"> • Rupture de charge nécessaire à Bart pour rejoindre Montbéliard

Action 2 Adapter l'offre à la demande (actuellement Tad'Y) 1/1

Constats du diagnostic

- Une offre présente sur le périmètre des 44 communes : 6 A/R à la demande proposés par jour avec rabattement sur un pôle de service et trajet possible de commune à commune au sein de la zone Transport à la Demande (TAD) définie.

Objectif

- Mieux répondre à l'évolution et à la réalité des besoins de déplacements.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Garantir une analyse de la faisabilité des propositions émanant des communes en réalisant une étude argumentée et chiffrée des propositions

Des demandes régulières émanent des communes pour faire évoluer l'offre de transport à la demande (Tad'Y). PMA s'engage à étudier chaque demande d'adaptation et rédigera un argumentaire comprenant les coûts engendrés, les contraintes d'exploitation, les alternatives de mobilité existantes et le potentiel d'usage au regard de la pertinence de la proposition.

A titre d'exemple : les communes d'Ecot et de Villars-sous-Écot sollicitent un rabattement du transport à la demande vers le pôle de Pont-de-Roide en complément d'un rabattement vers Colombier-Fontaine et Montbéliard.

Mesure 2 : Etudier une augmentation du nombre de services

Certaines lignes à la demande ont une forte utilisation (en taux de déclenchement des services et en nombre d'usagers) comme sur le corridor du Doubs aval ou sur la vallée du Rupt. PMA étudiera, avec les communes, l'opportunité d'augmenter le nombre de départs proposés, voire de passer certains services en régulier.

Mesure 3 : Expérimenter des offres de TAD à l'échelle de bassins de proximité pour répondre à des besoins spécifiques

A l'image du Tad'Y dédié à la desserte du marché de Fesch-le-Châtel le vendredi matin (4 AR proposés), de nouvelles dessertes spécifiques sur des périodes restreintes pourraient être proposées.

Exemples :

- La maison médicale de Montenois est desservie aujourd'hui uniquement depuis Sainte-Marie : il pourrait être proposé un élargissement de l'aire de chalandise du Tad'Y à d'autres communes de la vallée du Rupt (hypothèse d'un fonctionnement 3 jours par semaine à 75 % de déclenchement : un coût supplémentaire de l'ordre de 30 k€/an) ;
- Vers le pôle extérieur de l'Isle-sur-le-Doubs depuis Saint-Maurice-Colombier, Longeville ou Beutal.

Publics cibles

- Captifs

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM
Communes	Partenaires techniques
Exploitant du réseau	Partenaire technique

Coûts

- **Mesures 1 et 2** : coûts internes au service mobilité pour les études de faisabilité (+/- 0,1 ETP/an) et coûts d'exploitation en fonction des évolutions retenues
- **Mesure 3** : selon les choix opérés par PMA (ex : +/- 30 k€/an pour l'élargissement de l'aire de chalandise du TAD vers la maison médicale de Montenois)

Suivi des mesures

- Nombre de déclenchement des services
- Fréquentation du TAD
- Satisfaction des usagers / des demandes des communes

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 3 Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland 1/2

Constats du diagnostic

- Environ 4500 emplois et près de 200 entreprises sur le site de Technoland.
- Une zone mal desservie par les transports collectifs.

Objectif

- Améliorer l'offre de transport collectif en direction de Technoland, principale zone d'emplois de PMA et du NFC

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Engager une étude de réorganisation globale de la desserte en transport collectif de Technoland et du plateau de Brognard

La desserte de Technoland doit faire l'objet d'une étude spécifique en lien :

- avec l'envergure métropolitaine du site,
- la desserte des communes alentours (Brognard, Allenjoie et Dambenois)
- et les autres actions Transport collectif de ce PDM dont les mesures peuvent inclure une liaison de Technoland :
 - Action 1 avec une proposition de ligne Voujeaucourt <-> Etupes ;
 - Action 4 avec la restructuration de la ligne X Belfort <-> Montbéliard.

Dans le cadre de cette étude (et en lien avec l'action 21 du PDM), il s'agira également d'organiser une concertation avec les entreprises pour identifier/préciser leurs besoins (horaires et amplitude de service notamment...).

Trois propositions sont formulées dans ce PDM sur les orientations qui pourraient être travaillées dans cette étude (et qui pourraient s'appliquer de manière temporelle) :

1. Optimiser les correspondances à Exincourt et à l'Axone avec la ligne Z
2. Renforcer la fréquence de la ligne Z et étendre l'amplitude de service
3. Expérimenter une ligne de rocade sur un fuseau Audincourt – Technoland – Grand Charmont – Bethoncourt

Publics cibles

- Actifs

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM
Communes	Partenaires techniques
Entreprises	Partenaires techniques

Coûts

- Etude de desserte TC : +/- 30 k€
- Exploitation jusqu'à 1,1 M€/an en fonctionnement hors recettes billettiques
 - Ligne Z : +471 k€/an par rapport à la situation actuelle
 - Ligne de rocade : 640 k€/an

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes TC desservant Technoland
- Part modale des transports collectifs chez les actifs (données INSEE)
- Satisfaction entreprise : impact sur le recrutement...

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 3 Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d’activités de Technoland

2/2

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Temps 1 : Optimiser les correspondances à Exincourt et à l’Axone avec la ligne Z

Les horaires de la ligne Z (Acropole <> Tehnoland) seront retravaillés de manière à mieux correspondre d’une part aux horaires des 3 lignes du THNS (à l’arrêt Axone (THNS 1 & 2) et à l’arrêt Rue de Sochaux (THNS 3) et aux horaires des TER en gare de Montbéliard.

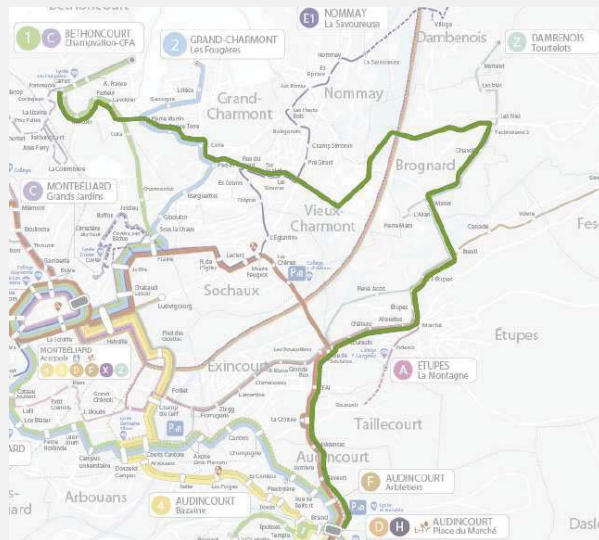
Cette évolution peut représenter un coût minime car elle n’implique pas de changement du niveau de services de la ligne Z.

Temps 2 : Renforcer la fréquence de la ligne Z et étendre l’amplitude de service

La ligne Z (Acropole <> Tehnoland) dispose depuis la nouvelle DSP de 9 services : 3 allers le matin, 4 retours le soir et 1 aller-retour à la mi-journée.

Exemple : le PDM propose d’augmenter ce niveau de services de manière à disposer d’une offre encore plus attractive sur la ligne Z avec une fréquence à 30 min en heures de pointe et 1h à 2h en heures creuses sur une amplitude de 6h à 20h.

	Nombre de services	Coûts
Offre actuelle	4,5 AR/JOB (jour ouvrable de base)	157 k€ (DSP 2024)
Offre proposée	18 AR/JOB	+/- 628 k€ selon base nouvelle DSP



Temps 3 : Expérimenter une ligne de rocade sur un fuseau Audincourt – Technoland – Grand Charmont – Bethoncourt

Afin de compléter la desserte de Technoland, il s’agit de créer une ligne qui viennent connecter le nord et le sud-est de l’agglomération à la zone de Technoland sans avoir à se rabattre sur la ligne Z.

Exemple : il est proposé une ligne de rocade nord-est sur un fuseau Place du Marché à Audincourt <> Etupes <> Technoland <> Brognard <> Grand-Charmont <> Bethoncourt avec un niveau d’offre attractif (fréquence à 30 min en heures de pointe et 1h à 2h en heures creuses de 6h à 20h).

	Nombre de services	Coûts
Offre proposée	18 AR/JOB	+/- 640 k€ selon base nouvelle DSP

Action 4 Améliorer la desserte de l’espace médian depuis PMA

1/4

📅 **Calendrier**

Court terme
 Moyen terme
 Long terme

📌 **Constats du diagnostic**

- L’hôpital et la gare TGV ne sont desservies que depuis Montbéliard par la ligne D.
- Aucune desserte de l’université à Sevenans en transport collectif depuis PMA.

📌 **Objectif**

- Mieux connecter par les transports collectifs le cœur d’agglomération aux équipements de l’espace médian.

📌 **Publics cibles**

- Tous publics

📌 **Périmètre**

- PMA et espace médian

Acteurs	Rôle
PMA, SMTC 90, SMTNFC	Maitres d’ouvrage en tant qu’AOM
Communes, Communes...	Partenaires techniques

📌 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Mieux connecter les communes du sud du cœur d’aglo à l’espace médian en organisant un lieu de rattachement entre la ligne THNS 3 et la ligne D

3 scénarios sont envisagés :

1. Modifier l’itinéraire de la ligne D par Sochaux via la Rue la Prairie, le rattachement avec le THNS 3 étant assuré à Sochaux (Citédo) ;
2. Modifier l’itinéraire de la ligne D par Exincourt via la Rue d’Egoutte, le rattachement avec le THNS 3 étant assuré à l’arrêt Rue de Sochaux ;
3. Le tracé de la D n’est pas modifié mais il assure un arrêt à l’échangeur de Sochaux, soit en quittant l’autoroute, soit par l’intermédiaire d’une « gare routière » le long de l’autoroute.

Mesure 2 : Modifier la ligne X en desservant les communes de l’axe Sochaux <> Nommay et l’espace médian

Cette mesure fait partie de la feuille de route du SMTNFC. La ligne X relie Montbéliard à Belfort via l’A36. Deux scénarios sont proposés dans le PDM incluant un niveau de services plus élevé que la ligne actuelle :

1. Modifier l’itinéraire de la ligne X en passant par Nommay et Châtenois-les-Forges ;
2. Modifier l’itinéraire de la ligne X en passant par Technoland.

Mesure 3 : Doter le SMTNFC de la compétence de gestion des lignes inter-agglo desservant l’espace médian

Il s’agit d’étudier la possibilité juridique de confier la gestion des lignes reliant plusieurs AOM au Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté sans transfert de la compétence mobilité.

📌 **Coûts**

- **Mesure 1** : jusqu’à 22 k€/an en fonctionnement selon le scénario retenu et 2 M€ d’investissement si scénario 3 de « gare routière » retenu
- **Mesure 2** : de 1,1 à 1,4 M€/an selon le scénario retenu à répartir entre PMA, SMTC90, SMTNFC
- **Mesure 3** : non chiffrable à ce stade et dépendra de la faisabilité juridique et de ses conséquences

📌 **Suivi des mesures**

- Fréquentation de la ligne D
- Fréquentation de la ligne X

📌 **Impact report modal**

Limité
 Moyen
 Élevé

📌 **Faisabilité**

Simple Complexe
 1 2 3 1 2 3 1 2 3
 Technique Financière Coordination des acteurs

Action 4 Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA

2/4

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Mieux connecter les communes du sud du cœur d'agglomération à l'espace médian en organisant un lieu de rattachement entre la ligne THNS 3 et la ligne D

La ligne D relie l'Acropole à l'espace médian avec un seul arrêt intermédiaire à Stellantis. L'objectif est de permettre d'augmenter l'aire de chalandise de la ligne et d'améliorer l'accessibilité du sud de l'agglomération à l'espace médian en organisant une correspondance avec le THNS 3.

Trois scénarios identifiés dans le PDM :

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Principe	Modifier l'itinéraire de la ligne D par Sochaux via la Rue la Prairie, le rattachement avec le THNS 3 étant assuré à Sochaux (Citèdo)	Modifier l'itinéraire de la ligne D par Exincourt via la Rue d'Egoutte, le rattachement avec le THNS 3 étant assuré à l'arrêt Rue de Sochaux	Le tracé de la D n'est pas modifié, son caractère express est conservé, mais il assure un arrêt à l'échangeur de Sochaux, soit en quittant l'autoroute, soit par l'intermédiaire d'une « gare routière » le long de l'autoroute
Plan			
Km commerciaux par service	Actuels : 19,6 km Projetés : 20,0 km	Actuels : 19,6 km Projetés : 20,7 km	Actuels : 19,6 km Projetés : 19,6 km
Km commerciaux annuels	Actuels : 336 582 km Projetés : 343 451 km	Actuels : 336 582 km Projetés : 355 472 km	Actuels : 336 582 km Projetés : 336 582 km
Coût annuel (base coût marginal 3,2€/km)	+/- 22 k€/an	+/- 19 k€/an	0 €/an d'exploitation +/- 2 M€ d'investissement à affiner avec une étude spécifique

Action 4 Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA

3/4

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)**

Mesure 2 : Modifier la ligne X en desservant les communes de l'axe Sochaux <-> Nommay et l'espace médian

Aujourd'hui la ligne X relie la gare de Montbéliard à la gare de Belfort via l'A36 sans arrêt intermédiaire. Sa modification viserait plusieurs objectifs :

- Augmenter l'aire de chalandise de la ligne ;
- Améliorer l'accessibilité des communes de l'espace médian aussi bien vers Montbéliard que vers Belfort ;
- Assurer la desserte de 2 pôles majeurs de l'espace médian, aujourd'hui pas ou mal desservis : l'hôpital et de l'université.

Cette évolution est inscrite dans la feuille de route du SMTNFC. 2 scénarios sont proposés au PDM, intégrant ou non la desserte de Technoland, et avec un niveau d'offre bien plus élevé qu'actuellement. Une intégration tarifaire sera à organiser pour pouvoir utiliser la ligne X avec un titre évolutif sur le périmètre de PMA.

	Ligne X actuelle	Scénario 1 – par Nommay et Châtenois	Scénario 2 – par Technoland
Principe		Desserte fine des communes de l'espace médian avec un tracé plus direct que le scénario 2.	Desserte de la zone d'emplois de Technoland d'envergure métropolitaine.
Plan			
Niveau d'offre	6 AR du lundi au samedi	20 AR du lundi au vendredi (1 AR/h en HC et 2 AR/h en HP) 12 AR le samedi 6 AR le dimanche	
Coût annuel (base 4,5 €/km)	Env. 320 k€	+/- 1,1 M€/an	+/- 1,4 M€/an

Action 4 Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA

4/4



📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)**

Mesure 3 : Doter le SMTNFC de la compétence de gestion des lignes inter-agglo desservant l'espace médian

Les 3 autorités organisatrices de la mobilité du Nord Franche-Comté (PMA, SMTC90 et la CC du Pays d'Héricourt) se sont associées, sous l'égide du Pôle Métropolitain Nord Franche-Comté, en constituant le Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté (SMTNFC).

Créé en décembre 2019, il prend la forme d'un Syndicat Mixte de Transport type « SRU » en application des dispositions des articles L.1231-10 et suivants du Code des transports et des articles L.5721-2 et suivants du Code général des collectivités territoriales.

L'objectif du SMTNFC est de faciliter les déplacements au sein du bassin de vie et d'emploi. Dans cette perspective, ses missions se structurent autour de trois axes de travail, établis par L'article L1231-10 du code des transports :

- La coordination des services de transport de voyageurs ;
- La mise en place d'un système d'information à l'intention des usagers ;
- La mise en place d'un système de tarification coordonnée pour la délivrance de titres de transport unifiés.

En complément des compétences obligatoires, l'article L1231-11 du Code des Transports donne la possibilité aux syndicats mixtes SRU, en lieu et place de leurs membres, d'« organiser des services publics réguliers et des services à la demande et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport ».

Pour plus d'efficacité de la puissance publique, il s'agira d'analyser les possibilités juridiques donnant au SMTNFC la possibilité, dans un premier temps, de gérer les lignes « inter-agglo », desservant plusieurs AOM, sans aller vers un transfert intégral de la compétence d'AOM.



Article L1231-11 du Code des Transports

« Le syndicat mixte mentionné à l'article L. 1231-10 peut, en lieu et place d'un ou plusieurs de ses membres, organiser des services de mobilité, y compris, si la région en est membre, des services ferroviaires organisés par cette dernière, et assurer, à ce titre, la réalisation et la gestion d'équipements et d'infrastructures de transport. »



Action 5 Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy

1/1

📌 **Calendrier**

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



📌 **Constats du diagnostic**

- Aucune liaison de transport collectif entre PMA et la Suisse.
- 4,5 % des actifs de PMA travaillent en Suisse.

📌 **Objectif**

- Faciliter le lien en transports publics entre PMA et la Suisse de façon à insuffler le report modal chez les frontaliers.

📌 **Publics cibles**

- Actifs frontaliers

📌 **Périmètre**

- Sud-est de PMA

📌 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

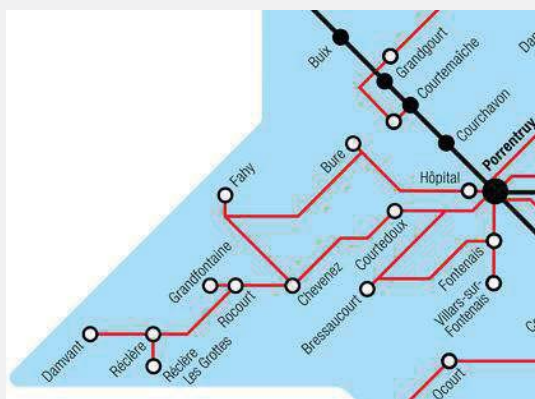
Reprendre les discussions avec le Canton du Jura pour étendre la ligne B71 Fahy <-> Porrentruy à Hérimoncourt (THNS 3)

La ligne du réseau suisse B71 s'arrête aujourd'hui à Fahy à la frontière franco-suisse. Cette ligne pourrait être prolongée côté français et effectuer son terminus au P+R d'Hérimoncourt (arrêt Vieux Moulin, cf. action 7). Ceci représente :

- + 6,8 km par service
- +/- 15 min supplémentaires

3 arrêts pourront être proposés :

- Hérimoncourt Vieux Moulin
- Hérimoncourt La Bouloie
- Abbévillers



Carte du réseau des Transports publics du Canton du Jura

En termes de niveau d'offre, 10 allers-retours quotidiens prolongés jusqu'à Hérimoncourt sont nécessaires pour avoir une offre attractive. Sur une base de 250 jours par an, le coût de ce prolongement est estimé à +/- 150 k€. A noter que les transports publics suisses étant structurés sur une trame cadencée générale à l'échelle de la Confédération, toute évolution de l'offre devra prendre en compte cette contrainte afin de conserver les mêmes correspondances à Porrentruy quel que soit l'horaire.

Ces discussions peuvent s'intégrer à des discussions plus globales dans le cadre d'un programme de mobilité à l'échelle de l'arc jurassien franco-suisse (par exemple le programme INTERREG)

Acteurs	Rôle
PMA et Canton du Jura	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM
Communes, Région, Employeurs...	Partenaires techniques
Arc jurassien franco-suisse	Partenaire technique ou financier (Appel à Projet...)

📌 **Coûts**

- 150 k€/an à répartir entre les Autorités Organisatrices sur une base de 10 allers-retours prolongés sur environ 250 jours par an (lundi au vendredi).

📌 **Suivi des mesures**

- Fréquentation de la ligne et des arrêts de la B71 sur PMA
- Evolution des pratiques modales des actifs frontaliers à travers les données INSEE

📌 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

📌 **Faisabilité**

Simple	Complexe					
1	2	3	1	2	3	1
Technique			Financière			Coordination des acteurs



Action 6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain ^{1/4}

Constats du diagnostic

- Une offre ferroviaire structurante pour PMA et à l'échelle du pôle métropolitain mais qui n'entre que partiellement dans le bouquet mobilité du territoire.

Objectif

- Faciliter l'utilisation du train pour des déplacements au quotidien à l'échelle du Pôle Métropolitain

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Permettre l'utilisation du train ou du car régional sur le périmètre de PMA avec un titre évolitY

Il s'agit de permettre l'utilisation d'un seul titre de transport pour des déplacements internes à PMA quel que soit le réseau emprunté.

Mesure 2 : Diversifier la gamme du Pass'OK

Pour plus d'attractivité, le Pass'OK proposera des titres pour des périodes différentes et pour un public plus diversifié.

Mesure 3 : Porter auprès de la Région un renfort du cadencement TER en heure creuse pour supprimer les creux de desserte de 2h

L'objectif est de créer une continuité de desserte toute la journée en semaine en proposant en HC 1 train par heure et par sens.

Mesure 4 : Etudier la faisabilité de la réouverture/création de haltes ferroviaires sur PMA

2 secteurs sont ciblés : Saint-Maurice-Colombier et Bethoncourt.



Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA
- PMNFC

Calendrier

Court terme

Moyen terme

Long terme



Acteurs	Rôle
Région	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM Régionale
PMA	Un rôle lobbying auprès de la Région pour initier les mesures de l'actions 6 (et partenaire financier de certaines mesures)
SMTNFC	Partenaire politique et technique
Communes de Saint-Maurice et Bethoncourt	Partenaires techniques et financiers pour les nouvelles gares

Coûts

- **Mesure 1** : selon l'engagement de la Région et convention de compensation (ex : +/- 22 k€/an)
- **Mesure 2** : selon engagement de la Région
- **Mesure 3** : +/- 400 k€/an pour renfort TER
- **Mesure 4** : +/- 4,5 M€ pour 2 haltes.

Suivi des mesures

- Fréquentation des gares et des lignes

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



Action 6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain ^{2/4}

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Permettre l'utilisation du train ou du car régional sur le périmètre de PMA avec un titre évolitY

L'intégration tarifaire vise 2 objectifs :

- D'une part à **rendre plus attractive l'offre TC** en proposant à l'utilisateur davantage de possibilités pour se déplacer aussi bien dans le temps (des services supplémentaires) que dans l'espace (nouvelles OD possibles) ;
- D'autre part à **permettre et « fluidifier » les déplacements multimodaux** (évolitY+TER par exemple) en enlevant la contrainte de l'achat de 2 titres de transport distincts (ce que permet déjà le Pass'OK, valable sur le train et les réseaux urbains).

Pour des déplacements ayant une origine et une destination au sein du ressort territorial de PMA, il s'agira de permettre l'utilisation d'un titre évolitY pour voyager sur les réseaux Mobigo ou TER.

Cette disposition doit faire l'objet d'une convention entre PMA et la Région Bourgogne-Franche-Comté. Cette convention prévoit les modalités de mise en œuvre (achat et validation des titres de transport, contrôle, information, etc.) et de compensation financière (montant et formule de calcul). Une enquête de comptage effectuée sur quelques jours par an dans les trains ou cars sert de base pour le calcul de la compensation tarifaire.

Une intégration tarifaire déjà (partiellement) dans de nombreuses agglomérations de la Région Bourgogne-Franche-Comté

- A Besançon, Les lignes train TER sont incluses dans l'abonnement Ginko, sans supplément de prix (mais les titres unitaires sont exclus).
- A Nevers, l'ensemble des titres du réseau Tanéo (unités et abonnements) sont valables sur les TER pour des voyages entre les gares incluses dans le périmètre de Nevers Agglomération. Toutefois une contremarque doit être délivrée pour pouvoir assurer le contrôle par les agents SNCF.
- Sur la CU Creusot-Montceau, l'ensemble de la gamme tarifaire est accepté à bord des trains TER sur le périmètre de la Communauté urbaine. Toutefois le voyageur doit être en possession d'un justificatif d'achat ou d'une contremarque.

Calcul de la compensation financière : ex de Nantes Métropole

$$\text{Montant} = \text{Rt} \times \text{Cp}$$

Rt : recette théorique sur un JOB si l'utilisateur utilisait un titre SNCF sur son OD
 Cp : coefficient pour convertir les données de comptage sur une année (242 dans l'exemple de Nantes).

Pour PMA, sur la base actuelle de 14 000 voyageurs annuels à Colombier-Fontaine et 11 000 à Voujeaucourt, si 30 % se rendent à Montbéliard et à raison d'un coût par voyageur d'environ 3 €, la compensation financière versée par PMA à la Région pourrait atteindre **22 500 €/an** (hors recettes liées à l'achat du titre évolitY de l'ordre de 5 k€).

Action 6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain 3/4

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

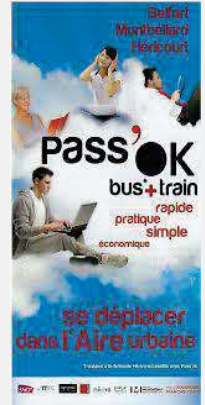
Mesure 2 : Diversifier la gamme du Pass'OK

Le Pass'OK permet de voyager en train entre les gares de l'Aire Urbaine et sur les réseaux évoliY, Optymo et Hériva (mais pas sur la ligne TER Belfort <-> Delle) en illimité. Il existe uniquement en formule Journée, Hebdomadaire, Mensuel et Annuel (mensuel à prélèvement automatique par tacite reconduction) à tarif unique.

Pour répondre à la diversité des besoins de déplacements dans l'Aire Urbaine et rendre le transport public plus attractif, il s'agit :

- D'une part d'adapter les titres en fonction des différents publics : scolaires et étudiants, seniors, tarifs sociaux...
- D'autre part de proposer un ticket unité valable 1h30 (qui existe déjà avec le titre métropolitain ligne X + réseaux urbains).

À moyen terme, la création d'une communauté tarifaire à l'échelle du Pôle Métropolitain permettra la fusion du titre métropolitain de la ligne X et le Pass'OK pour créer une même gamme tarifaire unique pour voyager sur l'Aire Urbaine.



Mesure 3 : Porter auprès de la Région un renfort du cadencement TER en heure creuse pour supprimer les creux de desserte de 2h

L'attractivité d'une offre de transport collectif pour les déplacements quotidiens est fortement corrélée à la pérennité de l'offre tout au long de la journée et pas seulement sur les heures de pointe. De plus les habitudes de déplacements évoluent et les besoins tendent à se répartir sur l'ensemble de la journée.

L'objectif est de créer une continuité de la desserte TER entre Montbéliard et Belfort tout au long de la journée en proposant à minima 1 train par heure et par sens de 5h30 à 21h.

Ainsi pour compléter la trame horaire, il conviendra d'ajouter 1 AR par demi-journée en milieu de matinée et en milieu d'après-midi.

À raison d'une hypothèse de coût de 400 € par circulation, le coût approximatif pour la Région serait de l'ordre de **400 k€/an pour ces 4 services**.

Offre TER actuelle entre Belfort et Montbéliard

- 26 allers-retours en train par jour en semaine de 5h30 à 21h.
- 3 AR en HP mais aucun train entre 9h et 11h et entre 14h et 16h.

Services à ajouter JOB (horaires indicatifs)

Départ Belfort	10h04	14h04
Arrivée Montbéliard	10h19	14h19

Services à ajouter JOB (horaires indicatifs)

Départ Montbéliard	10h26	15h26
Arrivée Belfort	10h42	15h42



Action 6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain 4/4

👉 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 4 : Etudier la faisabilité de la réouverture/création de haltes ferroviaires sur PMA

Deux haltes ferroviaires sont ciblées :

- **Saint-Maurice-Colombier** : halte ferroviaire aujourd'hui fermée et qui nécessite une remise à niveau ;
- **Bethoncourt**, où une halte serait à créer à proximité de la mairie ou du nouveau collège ou autre ... en fonction du foncier disponible

Gare	Situation	Desserte TER au regard du schéma de desserte actuel	Avantages	Inconvénients	Coût estimatif
Saint-Maurice-Colombier		<ul style="list-style-type: none"> • Missions omnibus Besançon <-> Belfort (qui desservent toutes les gares du parcours) Besançon <-> Belfort, soit 6,5 AR les jours de semaine 	<ul style="list-style-type: none"> • Site existant de l'ancienne gare • Proximité des bourgs de Saint-Maurice et de Longeville (potentiels usagers) 	<ul style="list-style-type: none"> • Gare hors des zones urbaines • Desserte faible si le même schéma de desserte est maintenu avec l'ouverture de cette halte (6,5 AR omnibus Belfort <-> Besançon) 	+/- 1,5 M €
Bethoncourt		<ul style="list-style-type: none"> • Missions omnibus Besançon <-> Belfort (6,5 AR les jours de semaines) + les missions courtes Montbéliard <-> Belfort (5,5 AR) soit +/- 12 AR les jours de semaine 	<ul style="list-style-type: none"> • Située à 15 min à pied de pôles générateurs importants (collège et lycée, centre de Bethoncourt) 	<ul style="list-style-type: none"> • Site contraint par la Lizaine • Proximité de la gare de Montbéliard à 2,5 km 	+/- 3 M €

La réouverture/création de ces 2 nouvelles haltes doit s'accompagner de leur structuration en véritable pôle d'échanges disposant :

- De cheminements piétons d'accès sécurisés et confortables ;
- D'itinéraires cyclables jalonnés en rabattement sur la gare et du stationnement sécurisé ;
- D'une intermodalité avec le réseau évoliY à Bethoncourt (ligne C) ;
- D'un stationnement VL organisé ;
- D'une information multimodale sur l'offre de transport (horaires, tarifs et la situation en temps réel).

Action 7 Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité

1/4

Constats du diagnostic

- 3 P+R existants (Longines, Place du Marché, Axone) mais peu utilisés.
- Pas de stationnements vélos sécurisés au niveau des principaux arrêts TC.

Objectif

- Favoriser la multimodalité pour étendre l'aire d'attractivité des arrêts de TC et favoriser les rabattements à vélo

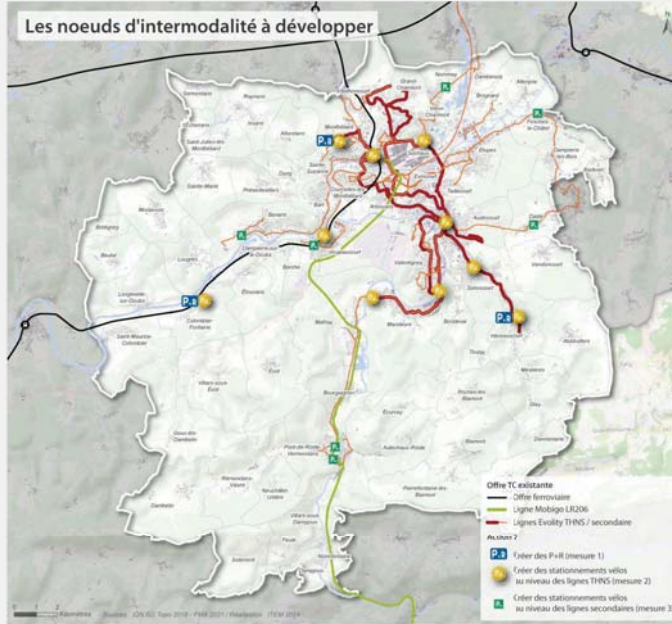
Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Les principaux arrêts de transport collectif de PMA feront l'objet d'aménagements facilitant le stationnement des voitures et/ou des cycles de manière à permettre un rabattement multimodal.

Mesure 1 : Identifier des parkings d'intermodalité (type P+R) en lien avec les arrêts stratégiques du réseau

Mesure 2 : Créer des stationnements vélos adaptés sur les arrêts stratégiques du THNS et sur les haltes ferroviaires

Mesure 3 : Créer des stationnements vélos adaptés sur des arrêts stratégiques de chaque ligne secondaire



Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Chef de file en tant qu'AOM
Région	Chef de file pour les gares ou partenaire technique et financier
Communes	Partenaires techniques et compétent en matière de voirie

Coûts

Total : +/- 340 k€ d'investissement répartis comme suit :

- Mesure 1 : +/- 100 k€
- Mesure 2 : +/- 200 k€
- Mesure 3 : +/- 40 k€

Suivi des mesures

- Fréquentation des lignes / des arrêts
- Nombre de vélos stationnés

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 7 Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité

2/4

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Identifier des parkings d'intermodalité (type P+R) en lien avec les arrêts stratégiques du réseau

Un parking-relais est un parc de stationnement identifié et aménagé, situé en entrée de ville et connecté à un arrêt d'une ligne de bus structurante afin d'inciter les automobilistes à réaliser leur trajet final jusqu'au centre-ville en bus plutôt qu'en voiture. Il s'agit ici d'aménager des parkings relais au niveau d'arrêts structurants du réseau de transports publics situés sur des axes majeurs de circulation convergeant vers le cœur d'agglomération. Trois sites sont identifiés en priorité.

P+R	Ligne	Opération	Localisation	Coût estimatif
Hérimoncourt Vieux Moulin	T3	Parking existant à aménager +/- 30 places		+/- 30 k€ (1 000 € par place)
Sainte-Suzanne Saint-Michel	T3	Parking à créer +/- 15 places	Localisation à préciser dans une étude 	+/- 50 k€ (3 500 € par place)
Gare de Colombier-Fontaine	TER	Parking existant à aménager +/- 20 places		+/- 20 k€ (1 000 € par place)



👉 Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Mesure 2 : Créer des stationnements vélos adaptés sur les arrêts stratégiques du THNS et sur les haltes ferroviaires

Il est proposé d'équiper **10 arrêts THNS ou gares ferroviaires** de stationnements vélos sécurisés. Il s'agit d'arrêts vers lesquels des logiques de rabattement à vélo depuis les quartiers et communes voisines sont pertinentes. Il est préconisé d'installer soit des **box individuels** soit un **box collectif** sur les arrêts avec un fort potentiel (gares de Colombier et Montbéliard). Les box sont à compléter avec des **arceaux abrités** de manière à avoir une offre plus importante mais à coût maîtrisé. Le nombre et le type de stationnements vélos sont ensuite ajustables en fonction des pratiques constatées.

Arrêts stratégiques à équiper	Lignes	Type de stationnements vélos proposés
Mandeure Le Clos	T5	4 box individuels (10 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Valentigney Longines	T1/T5	4 box individuels (10 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Audincourt Place du Marché	T1 à T5	6 box individuels (15 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Hérimoncourt Vieux Moulin	T3	4 box individuels (10 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Seloncourt 8 Mai	T3	4 box individuels (10 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Sochaux Musée Peugeot	T3	6 box individuels (15 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Sainte-Suzanne Saint-Michel	T3	4 box individuels (10 k€) + 5 arceaux abrités (5 k€)
Montbéliard Gare / Acropole	T1/T2/T3/T4/ T5/TER	Abri collectif sécurisé 50 pl. (50 k€)
Gare de Voujeaucourt	TER	4 box individuels (10 k€)
Gare de Colombier-Fontaine	TER	Box collectifs Mobigo 15 pl. (25 k€)
Total		+/- 200 k€



👉 Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Mesure 3 : Créer des stationnements vélos adaptés sur des arrêts stratégiques de chaque ligne secondaire

De manière similaire à la mesure 2, **8 arrêts des lignes secondaires** ont été identifiés comme pertinents pour faire l'objet d'un équipement en stationnements vélos de manière à faciliter les rabattements depuis les quartiers et communes proches. Du stationnement plus léger et moins coûteux sous forme de modules de **5 arceaux abrités** est préconisé. Il peut être accompagné d'une borne relais technique avec un outillage de première nécessité pour l'entretien et la réparation des vélos. Selon les pratiques constatées, le nombre et le type de stationnement (ex : remplacement par des box) sont ajustables.

Arrêts stratégiques	Lignes	Type de stationnements vélos
Bavans – Pommiers	A	5 arceaux abrités (5 k€)
Dampierre-sur-le-Doubs (si ligne E prolongée)	E	5 arceaux abrités (5 k€)
Voujeaucourt – Boudry	E	5 arceaux abrités (5 k€)
Nommay – Nommay	E	5 arceaux abrités (5 k€)
Dasle – Dasle	F	5 arceaux abrités (5 k€)
Fesches-le-Châtel – Fesches	F	5 arceaux abrités (5 k€)
Pont-de-Roide – Les Halles	H	5 arceaux abrités (5 k€)
Pont-de-Roide – Ranceuses	H	5 arceaux abrités (5 k€)
Total		+/- 40 k€

Exemple d'arceaux abrités avec station technique (réparation/gonflage)





Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs

Axe 2 – Développer l'usage des modes actifs

Action 8 **Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable** 1/3

Constats du diagnostic

- 148 km d'aménagements cyclables sur PMA, mais un maillage discontinu.
- Un Schéma Directeur Cyclable a été validé par PMA en 2021 intégrant une programmation de réalisation jusqu'en 2026.

Objectif

- Sécuriser et faciliter la pratique du vélo pour en développer l'usage à travers la mise en œuvre d'un maillage continu de liaisons cyclables à l'échelle de PMA.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Finaliser l'actuel Schéma Directeur Cyclable prévu jusqu'en 2026

Le Schéma Directeur Cyclable de PMA prévoyait la réalisation d'environ 95 km de nouveaux aménagements cyclables. Fin 2023, une vingtaine de kilomètres avaient été réalisés et plusieurs itinéraires sont en phase d'étude : liaisons Bavans – Lougres, Vieux-Charmont – Grand-Charmont, Voujeaucourt – Mathay, Dasle – Vandoncourt, Mathay – Pont-de-Roide – Saint-Hyppolite (portée par le CD25) ...

Mesure 2 : Engager la révision du Schéma Directeur Cyclable en 2025 pour définir un futur maillage complémentaire

Afin de planifier le développement du réseau au-delà de 2026, PMA procédera à la révision de son Schéma Directeur en 2025. L'élaboration de ce nouveau Schéma pourra s'appuyer notamment sur :

- Le linéaire du schéma actuel, non réalisé en 2026, qui sera réinterrogé pour son intégration au futur Schéma ;
- Les liaisons qui ont été identifiées par les élus dans le cadre de la concertation pour l'élaboration de ce Plan de Mobilité : environ 40 km de liaisons de principes ont été définies en particulier dans les communes ayant intégré PMA en 2017.

Mesure 3 : Engager une campagne d'équipement en arceaux vélos à l'échelle de PMA (hors arrêts TC) pour développer le stationnement de courte et moyenne durée

En 2022, PMA comptait environ 900 places de stationnement vélo, soit 0,65 place pour 100 hab. (contre 15 pl/100 hab. à Strasbourg et 2,8 pl./100 hab. sur le Grand Besançon). A court terme, un 1^{er} objectif serait d'atteindre **2 pl/100 hab., soit un total 2 800 places correspondant à l'achat de 950 arceaux** (une fois déduites les 900 places existantes, un arceau correspondant à 2 places). PMA pourrait réaliser une commande globale d'arceaux vélos en fonction des besoins exprimés par les communes afin d'avoir un matériel uniforme et à coût moindre.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Pilote du Schéma Directeur Cyclable Maitre d'ouvrage sur les voies d'intérêt communautaire
Communes, CD25	Maitre d'ouvrage selon la domanialité de la voirie
Etat	Partenaire financier (AAP...)

Coûts

- **Mesure 1** : coûts déjà programmés
- **Mesure 2** :
 - Révision du Schéma : coûts internes (0,25 ETP sur 1 année) ou +/-40 k€ si confié à un prestataire
 - Réalisation des aménagements (hypothèse 100 km à horizon PDM) : +/- 10 M€
- **Mesure 3** : Commande groupée de 950 arceaux vélos : +/- 140 k€

Suivi des mesures

- Linéaire d'aménagements cyclables
- Nombre de stationnement vélo / 100 hab.
- Suivi fréquentation (comptages sur pistes...)

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



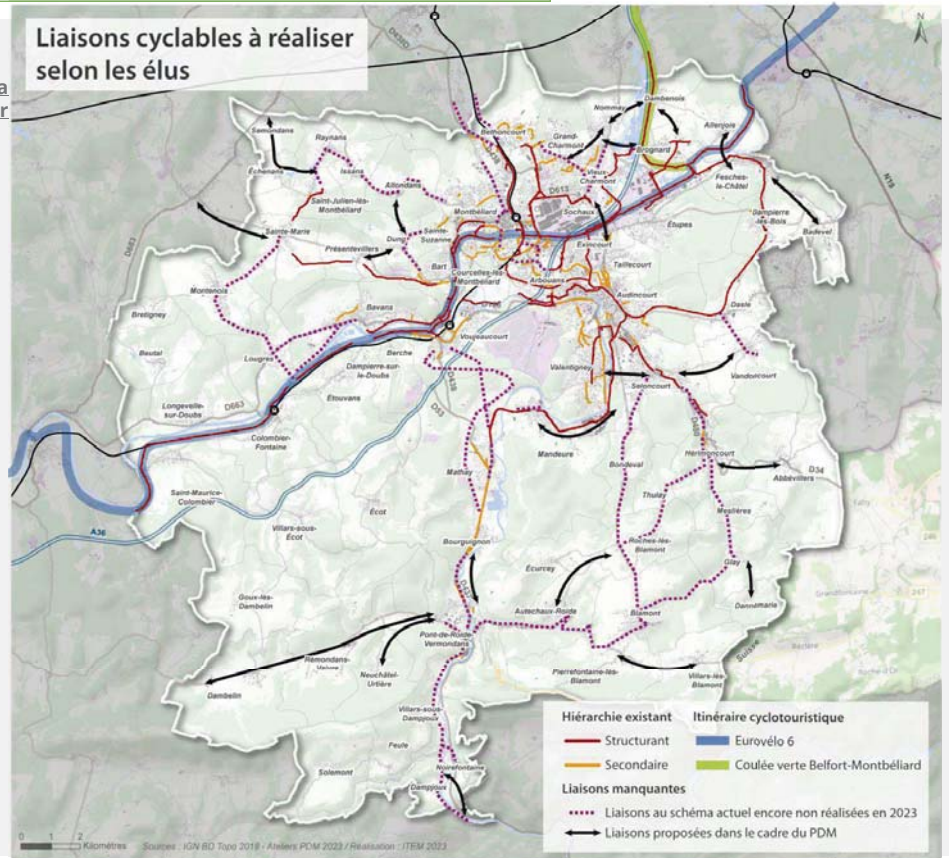
Action 8 Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable

👉 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 2 : Engager la révision du Schéma Directeur Cyclable en 2025 pour définir un futur maillage complémentaire

Les liaisons les plus structurantes évoquées sont :

- Etupes – Sochaux ;
- Grand-Charmont – Nommay – Dambenois
- Badevel – Feschés-le-Châtel
- Seloncourt – Valentigney
- Vallée de la Ranceuse – Pont-de-Roide
- ...



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

👉 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 3 : Engager une campagne d'équipement en arceaux vélos à l'échelle de PMA (hors arrêts TC) pour du stationnement de courte et moyenne durée

Les arceaux simples, possiblement abrités pour du stationnement de quelques heures sont les formes de stationnement vélo à privilégier. Les racks, très présents aujourd'hui sur PMA sont à proscrire (vulnérabilité au vol et risque de voilure de la roue, difficilement détectable par les malvoyants). Pour du stationnement longue durée au niveau des arrêts TC, se reporter à l'action 7.

Quelques **préconisations** peuvent être suivies afin d'optimiser au mieux l'implantation des points de stationnement :

- Le stationnement doit être **visible** et **signalé** : l'implantation d'un panneau en hauteur aide à leur repérage ;
- Il doit être également **facile d'accès** depuis la chaussée ou l'aménagement cyclable (pas de ressaut à franchir) en privilégiant les espaces consacrés au stationnement VL longitudinal ;
- Il peut être implanté en lieu et place de stationnement automobile (cf. action 11) ;
- Il est conseillé **d'homogénéiser le modèle** de stationnement afin d'améliorer la lisibilité de l'offre de stationnement vélo.
- Le stationnement doit bénéficier de **dimensions** facilitant l'attache optimale du vélo à l'aide d'un seul antivol de type U ;
- Les racks sont à proscrire (vulnérabilité au vol et risque de voilure) : ils doivent être remplacés par des arceaux.

Le coût des différents dispositifs de stationnement :

NB : 1 arceau = 2 places

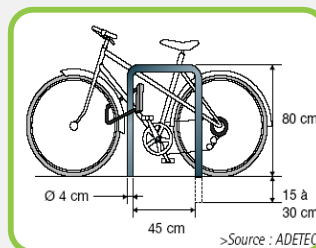
Racks à proscrire



Arceaux simples
150 € pour 1 arceau



Arceaux abrités
5 000 € pour 5 arceaux



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

📍 **Constats du diagnostic**

- La majorité des traversées principales des communes disposent de zones pacifiées
- Mais ces zones ne sont encore développées dans toutes les communes ni dans tous les quartiers et ne contraignent pas assez les vitesses sur l'ensemble du territoire.

📍 **Objectif**

- Favoriser le recours à la marche pour se déplacer dans les communes en améliorant la qualité de vie en apaisant les circulations.

📍 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

La poursuite de la pacification via l'abaissement des vitesses et la mise en place d'aménagements d'apaisement dans ces secteurs sécuriseront davantage la pratique des modes actifs. En effet, les centres-bourgs sont les nœuds des mobilités alternatives et concentrent les secteurs stratégiques à enjeux de pacification forts.

Mesure 1 : Avoir un rôle de conseil technique auprès des communes afin d'encourager la pacification dans les centres-bourgs

- Réaliser par les services de PMA des expertises techniques de pacification à la demande des communes
- Mettre à disposition un guide technique de l'apaisement des traversées de bourg et des quartiers
- Veiller à une intégration de l'accessibilité piétonne lors de chaque réalisation d'équipements structurants.

Mesure 2 : Porter les études de pacification à l'échelle de PMA dans des secteurs d'envergure communautaire

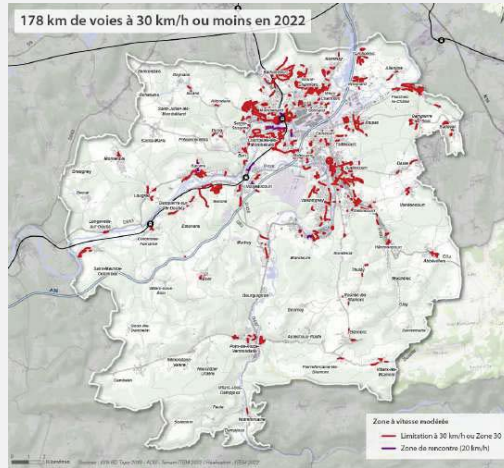
Ces études concerneraient des secteurs d'envergure communautaire.

📍 **Publics cibles**

- Tous publics

📍 **Périmètre**

- PMA



📅 **Calendrier**

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Partenaire technique des communes Maître d'ouvrage d'études
Communes, CD25	Compétents en matière de voirie selon leur domanialité
Etat	Partenaire technique pour les routes classées à grande circulation

📍 **Coûts**

- **Mesure 1** : couts internes à PMA pour le rôle de conseil et expertise technique mutualisé avec d'autres missions
- **Mesure 2** : +/- 25 k€ pour financer une étude de pacification déléguée à un prestataire (75 k€ sur 5 ans sur une base de 3 études) ; La mise en œuvre des aménagements étant à charge des gestionnaires de voirie

📍 **Suivi des mesures**

- Evolution du linéaire en zone 30 ou zone de rencontre

📍 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

📍 **Faisabilité**



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

📍 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Avoir un rôle de conseil technique auprès des communes afin d'encourager la pacification dans les centres-bourgs

Les communes pourront solliciter les services de PMA pour une expertise technique sur les choix d'aménagement au regard du contexte et des objectifs de pacification poursuivis.

PMA pourra également rédiger **un guide / une charte d'aménagement de voirie et des espaces publics** détaillant les bonnes pratiques d'aménagement (dispositifs d'apaisement, caractéristiques techniques, intégration de la végétalisation...) qu'elle mettra à disposition des communes.

Lors de la réalisation des nouveaux programmes de constructions (équipement, lotissement...), PMA veillera à la bonne intégration des questions de circulation piétonne.

Ainsi, pour favoriser la marche, il s'agira de travailler sur différents aspects :

- La continuité des cheminements ;
- La réduction des distances à parcourir : les perméabilités piétonnes intra-ilots ;
- La qualité des cheminements piétons (largeur adaptée, revêtement...)
- Le confort de marche : mobiliers de repos, végétalisation pour limiter les ilots de chaleur et améliorer le confort visuel ;
- L'apaisement des trafics dans les quartiers et aux abords des équipements.

Mesure 2 : Porter les études de pacification à l'échelle de PMA dans des secteurs d'envergure communautaire

PMA pourra réaliser/financer les études d'aménagement et de requalification de la voirie et des espaces publics, dans les secteurs d'envergure communautaire (traversée de bourgs, centre-ville, proximité d'équipements publics...).

Un objectif de 3 études à mener en 5 ans, soit +/-75 k€ (moyenne de 15 k€/an).

Ces études devront permettre d'identifier les meilleurs aménagements à mettre en œuvre selon les secteurs, trafics, usagers, objectifs visés, les profils de voiries...



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


Détails des mesures à mettre en œuvre

Les différents dispositifs de pacification de la voirie pouvant être mis en œuvre après analyse des trafics tous véhicules (VL, PL, TC, 2 roues, Vélos...)

	Dispositif	Description	Illustration
Les déflexions de trajectoire	Les chicanes	Elle modifie le tracé de la voie en créant une sinuosité. Elle peut s'appuyer sur l'architecture. Contrairement à l'écluse, les deux sens de circulation sont maintenus.	
	Les « chicanes-écluses » avec du stationnement longitudinal alterné	La matérialisation du stationnement longitudinal de manière alternée (par exemple en changeant de côté tous les 30 mètres) permet de casser la ligne droite et créer un rétrécissement.	

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

Suite des différents dispositifs d'aménagements de voirie pouvant être mis en œuvre après analyse des trafics tous véhicules

	Dispositif	Description	Illustration
Les réductions de largeur de voie	Les réductions « physiques » de largeur	L'espace ainsi récupéré pourra être valorisé en faveur des piétons ou des cycles. Il faut toutefois laisser la largeur nécessaire pour les véhicules à gros gabarit (bus, collecte des déchets...).	
	Les réductions « visuelles » de largeur (ou effet paroi)	Le rehaussement d'une bordure, la plantation d'arbustes en bordures de chaussée ou la pose d'un mobilier urbain créent un sentiment d'étroussure.	
	Les écluses	Dans les voies à doubles sens, la largeur de la chaussée est réduite ponctuellement empêchant le croisement des véhicules. Les écluses doivent prévoir des bypass pour les vélos.	
	La réduction des rayons de courbure dans les intersections	Elle permet de « fermer » les virages et intersections et d'orthogonaliser les flux. Cet aménagement a l'avantage de diminuer les vitesses aux intersections, de libérer de l'espace pour les piétons, de réaliser des passages piétons plus courts et perpendiculaires au trottoir et de dissuader le transit de véhicules à grand gabarit.	

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

Suite des différents dispositifs d'aménagements de voirie pouvant être mis en œuvre après analyse des trafics tous véhicules

	Dispositif	Description	Illustration
Les surélévations de chaussée	Les ralentisseurs	Leur usage est réglementé par le décret n°94-447 du 27 mai 1994. Ils doivent être implantés sur des voies à trafic inférieur à 3000 véh./j n'accueillant pas de ligne TC.	
	Les coussins berlinois	Il est intéressant sur les voies empruntées par une ligne régulière de transport en commun mais n'est pas aussi efficace qu'un plateau et peut être contourné par les deux roues motorisées. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	
	Les plateaux piétons	D'une longueur supérieure à 10 m, le plateau occupe toute la largeur de la chaussée et recouvre l'ensemble d'une intersection. Ils s'intègrent très bien dans le paysage urbain et facilitent la traversée des piétons. Son usage n'est pas réglementé ni normé.	
	Les trottoirs traversants	Ceux-ci vont plus loin que le plateau et opèrent un renversement des rôles : c'est l'automobiliste qui franchit l'espace du piéton, et non le piéton qui emprunte la chaussée. Ces aménagements sont à réaliser en priorité sur les itinéraires piétons prioritaires et les secteurs à enjeux aux abords de pôles générateurs de déplacements.	

Action 10 Etendre / diversifier la flotte de vélos en location (VélitY)

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Constats du diagnostic

- 120 vélos à assistance électrique actuellement disponibles à la location pour les habitants de PMA pour une durée d'1 mois, 3 mois, 6 mois ou 1 an.

Objectif

- Encourager la pratique du vélo et permettre aux habitants de tester l'usage d'un VAE ou d'un vélo adapté sur une période avant une acquisition éventuelle.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Acteurs	Rôle
PMA	Chef de file en tant qu'AOM locale (maitre d'ouvrage du service de location intégré à la DSP)
Exploitant réseau	Exploitant du service VélitY

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Etendre la flotte dès qu'il y aura des demandes non satisfaites

Quantitativement, l'objectif n'est pas tant d'atteindre un nombre précis de vélos à assistance électrique mais plutôt d'être en capacité de répondre rapidement aux nouvelles demandes en ayant suffisamment de vélos en réserve et en anticipant les commandes. La nouvelle DSP prévoit dans l'option 3 30 VAE supplémentaires.



Mesure 2 : Diversifier la flotte de vélos sur des modèles expérimentaux

L'option 3 de la nouvelle DSP évolitY prévoit de diversifier la gamme de vélos :

- 20 Vélicity « MinY » : vélo pliable à assistance électrique admis à bord des bus ;
- 6 Vélicity « Family » : triporteur électrique pouvant accueillir jusqu'à 3 enfants et le conducteur ;
- Également 20 trottinettes électriques pliables.



Il est proposé d'aller plus loin de proposer d'autres modèles expérimentaux :

- Un **tricycle** pour les personnes âgées (3 k€/engin) ;
- Un **triporteur cargo** pour les professionnels (artisans, commerçants, livreurs...) qui souhaitent tester ce type de véhicules avant une éventuelle acquisition (10 k€/engin).



Mesure 3 : Proposer la livraison gratuite des vélos à domicile

Aujourd'hui la remise des vélos se fait à l'agence évolitY d'Audincourt ou à domicile pour 49 €. Il pourrait s'envisager une livraison gratuite des vélos à domicile pour permettre au plus grand nombre de profiter du service. Afin de limiter les coûts, il peut être établi un seuil de distance (ex : gratuit au-delà de 10 km du point de retrait) ou une liste de communes pour lesquelles la livraison gratuite est proposée

Coûts

- Mesure 1** : déblocage de l'option 3 avec 30 VAE supplémentaires : +/- 27 k€/an
- Mesure 2 : selon diversification**
 - option Vélicity MinY : +/- 21 k€/an
 - option Vélicity Family : +/- 15 k€/an
 - option Trottinettes : 15 k€/an
 - 13 k€ d'investissement pour 1 triporteur et 1 triporteur cargo.
- Mesure 3** : 7,5 k€/an pour une livraison gratuite à raison de 150 livraisons/an (base 49 €/livraison)

Suivi des mesures

- Evolution de la flotte / type
- Nombre de locations et livraisons / type
- Nombre de bénéficiaires différents

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux

Axe 3 – Rendre l'usage de la voiture plus vertueux

Action 11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie

Constats du diagnostic

- Un espace public encore très favorable à la voiture dans les communes de PMA.

Objectif

- Faire connaître les nouvelles réglementations et recommandations en matière d'aménagement de la voirie pour un meilleur usage partagé et multimodal de l'espace public.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Informer les communes des obligations de la LOM sur la neutralisation d'une place de stationnement en amont des passages piétons et la réalisation d'un diagnostic des secteurs à traiter par PMA

Article L118-5-1 du code de la voirie routière (issue de la Loi d'Orientation des Mobilités)

Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel.

Les dispositions du présent article sont applicables lors de la réalisation de travaux d'aménagement, de réhabilitation et de réfection des chaussées. Les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026.

Article R417-11 du code de la route

I.- Est considéré comme très gênant pour la circulation publique l'arrêt ou le stationnement : [...]

8° D'un véhicule motorisé à l'exception des engins de déplacement personnel motorisés, des cyclomobiles légers et des cycles à pédalage assisté : [...]

c) Sur une distance de cinq mètres en amont des passages piétons dans le sens de la circulation, en dehors des emplacements matérialisés à cet effet.

Le non-respect de cette règle est puni d'une amende forfaitaire de 135 €.

Au sens de la loi, ne sont pris en compte que les passages piétons marqués par des bandes blanches : les traversées suggérées, non réglementaires, ne sont pas concernées. Un passage piéton est conforme dès lors qu'il ne dispose pas d'une place matérialisée 5 mètres en amont (dans le sens de la circulation), l'emplacement à considérer étant celui situé du côté d'où vient le premier flux de circulation.

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme

Moyen terme

Long terme



Acteurs	Rôle
PMA	Chef de file pour initier l'action et rôle d'accompagnement / conseil auprès des communes
Communes	Maitre d'ouvrage (organisation du stationnement et travaux de voirie).

Coûts

- Mesure 1 : coûts internes : prévoir 0,15 ETP pour accompagner les communes au fil de leurs besoins jusqu'en 2026 :
 - Pour l'information générale des communes
 - Pour les diagnostics techniques ;

Suivi des mesures

- Nombre de communes accompagnées
- Nombre de places neutralisées / passages piétons mis aux normes
- Valorisation des places supprimées / type

Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité

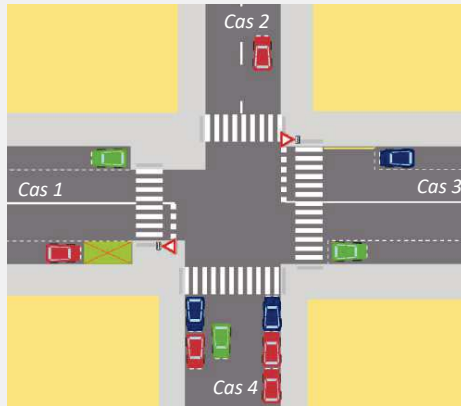
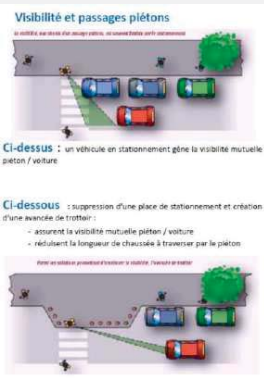


Action 11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

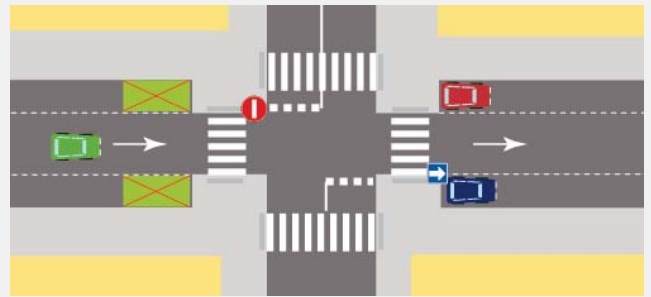
Qu'est qu'un passage piéton aux normes au sens de la LOM ?

Cas général de rues à double sens de circulation : 4 configurations

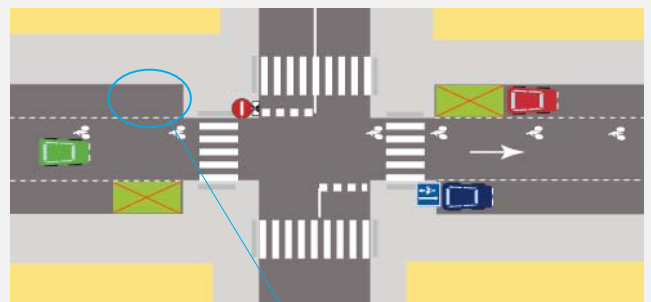


- Cas 1 : la place en amont a été supprimée au profit d'autres usages (stationnement vélo, végétalisation, etc...);
- Cas 2 : pas de stationnement possible dans la rue ;
- Cas 3 : une bande jaune interdit l'arrêt et le stationnement sur les 5 mètres en amont ;
- Cas 4 : aucune place n'est matérialisée dans la rue. Ici les véhicules bleus ne respectent pas l'article R417-11 du code de la route.

Cas de rues à sens unique SANS double sens cyclable : 2 places doivent être supprimées



Cas de rues à sens unique AVEC double sens cyclable : Le double sens cyclable étant considéré comme un sens de circulation, il faut supprimer la place amont



Le CEREMA recommande aussi de supprimer cette place de stationnement

Action 11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie

📌 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Comment valoriser ces espaces ?

L'espace dégagé par la suppression de ces places peut être valorisé de plusieurs manières :

1. **Le cas le plus courant sera la création de stationnements vélos** : 1 place de stationnement peut accueillir 4 à 5 arceaux vélos (soit 8 à 10 vélos). Selon l'hypothèse où toutes les places VL supprimées accueillent du stationnement vélo, plus de 6 000 places vélos peuvent être créées.
2. **La végétalisation**, pour tendre vers la désimperméabilisation des sols et de constitution d'un micro-îlot de fraîcheur. Il s'agira de veiller au bon entretien afin d'éviter que le développement végétal forme un masque de visibilité pour les piétons.
3. **Le désencombrement des trottoirs** : points collecte de déchets en silos enterrés, panneaux d'informations, mobiliers de repos (bancs, assis-debout...), poubelles, etc. peuvent être installés sur ces espaces, en veillant à ne pas constituer un masque de visibilité.



Pour les communes non dotées de services techniques et à leur demande, PMA pourra réaliser un diagnostic des traversées piétonnes de la commune et émettre des recommandations techniques (compter +/- 2 jours par communes) pour mieux prendre en compte le piéton et mieux partager la voirie.

Cette action peut également se réaliser en lien avec l'action 9 (développement de la pacification).

Action 12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage

1/6

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Constats du diagnostic

- 3 aires de covoiturage présentes sur PMA
- Une forte concentration des flux pendulaires sur l'A36.

Objectif

- Proposer des points de rencontre et de stationnement sécurisés, bien localisés et facilement identifiables pour favoriser le covoiturage.

Publics cibles

- Actifs
- Captifs

Périmètre

- PMA

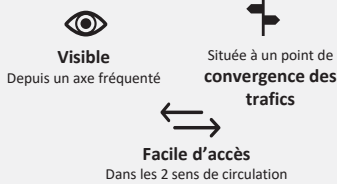
Acteurs	Rôle
PMA	Cheffe de file en tant qu'AOM locale (en partenariat avec les gestionnaires de voiries).
Communes, CD25, APRR...	Gestionnaires de voirie et partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des aires selon les cas

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Créer des aires de covoiturage structurantes en lien avec les échangeurs de l'A36 et au niveau des nœuds routiers majeurs de PMA

Les échangeurs autoroutiers de l'A36 et les points de convergence du réseau principal de PMA sont des emplacements stratégiques pour accueillir ces aires. **7 aires structurantes sont ainsi proposées, 4 au niveau de l'A36 et 3 sur des nœuds routiers.**

Une aire de covoiturage de qualité :



Coûts

- Selon équipement et maillage estimé :
- **Mesure 1 :** +/- 485 k€ d'investissement pour les 7 aires structurantes
 - **Mesure 2 :** +/- 26 k€ d'investissement pour les 9 aires locales.

Suivi des mesures

- Nombre d'aires et de places de covoiturage créées
- Taux d'occupation des aires
- Evolution de la pratique du covoiturage chez les actifs

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Mesure 2 : Signaler / aménager 9 aires locales sur d'autres points de convergence

il s'agira de s'appuyer sur des parkings existants pour identifier un lieu préférentiel de rencontre à l'échelle locale et favoriser l'intermodalité dans chaque commune. **Les secteurs ciblés sont :**

- Les secteurs où une pratique est déjà constatée ;
- A proximité des points de passage vers la Suisse pour les travailleurs frontaliers.



Action 12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Détails des mesures à mettre en œuvre

Localisation des aires

Les espaces de stationnement existants ont été privilégiés afin de limiter les coûts et la consommation foncière. Des outils techniques (plan de repérage) et juridiques du PLU (ex : emplacements réservés) peuvent être mobilisés pour les acquisitions foncières nécessaires à la création de nouvelles aires.

L'aménagement des aires structurantes

- Un revêtement en dur mais perméable si parking à (ré)aménager ;
- Un jalonnement de guidage ;
- Un totem signalétique à l'entrée du parking ;
- Un espace d'attente abrité ;
- Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte ;
- De stationnements pour vélos sous forme de box et d'arceaux abrités.

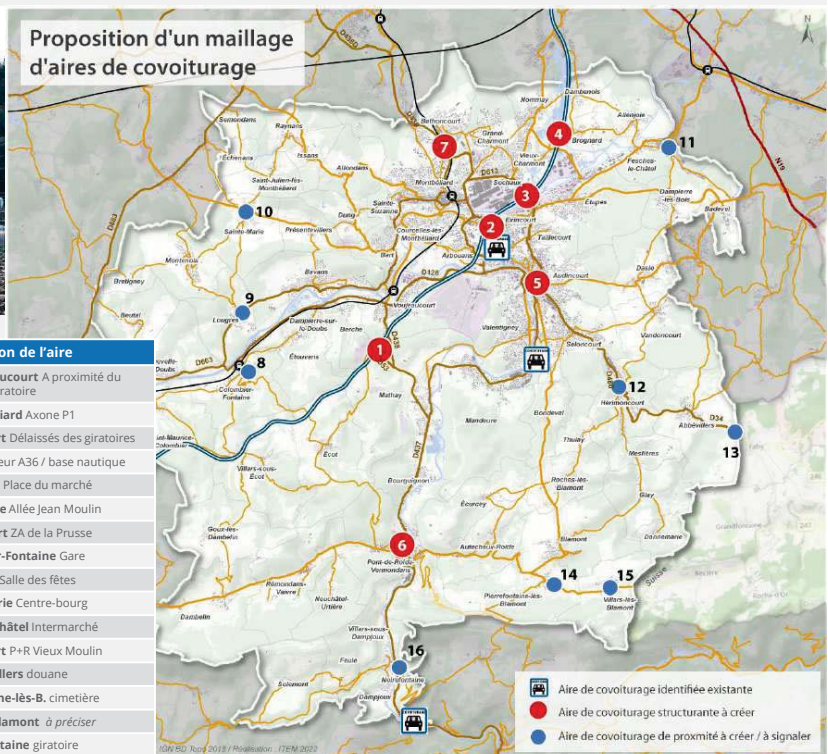
En complément il peut être installé un abri, un éclairage, des poubelles, ... (non chiffré ici).

L'aménagement des aires locales

- Un jalonnement de guidage si l'aire n'est pas sur un axe principal ;
- Un panneau « covoiturage » (type CE52) à l'entrée du parking ;
- Des places marquées et signalées pour les parkings à usage mixte ;
- De stationnements pour vélos sous forme d'arceaux abrités ou d'arceaux simples dans les plus petites communes.



Proposition d'un maillage d'aires de covoiturage



N°	Situation de l'aire
1	Mathay / Voujaucourt A proximité du giratoire
2	Montbéliard Axone P1
3	Sochaux / Exincourt Délaiés des giratoires
4	Brognaud Echangeur A36 / base nautique
5	Audincourt Place du marché
6	Pont-de-Roide Allée Jean Moulin
7	Bethoncourt ZA de la Prusse
8	Colombier-Fontaine Gare
9	Lougres Salle des fêtes
10	Sainte-Marie Centre-bourg
11	Fesch-le-Châtel Intermarché
12	Hérimoncourt P+R Vieux Moulin
13	Abbévillers douane
14	Pierrefontaine-lès-B. cimetière
15	Villars-lès-Blamont à préciser
16	Noirefontaine giratoire

Totem signalétique



↳ Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Créer des aires de covoiturage structurantes en lien avec les échangeurs de l'A36 et au niveau des nœuds routiers majeurs de PMA

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
1	Mathay / Voujeaucourt Giratoire A36		50 places	A créer	Requalification du parking : 175 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 191 k€
2	Montbéliard Axone PO		30 places	A signaler	Signalisation du parking : 1 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 4 box individuels : 8 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 21 k€
3	Sochaux / Audincourt Giratoire A36		50 places	A déplacer et à signaler	Requalification du parking : 175 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 4 box individuels : 8 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 195 k€

↳ (suite)

Détails des aires structurantes (suite)

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
4	Brognard Base de loisirs		30 places	A signaler	Signalisation du parking : 1 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 17 k€
5	Audincourt Place du Marché		20 places	A signaler	Signalisation de 20 places : 2 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 4 box individuels : 8 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 22 k€
6	Pont-de-Roide Allée Jean Moulin		15 places	A signaler	Signalisation de 15 places : 1 500 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 18 k€
7	Bethoncourt ZA de la Prusse		20 places	A signaler	Signalisation de 20 places : 2 000 € Jalonnement de l'aire : 1 500 € Totem entrée de parking : 3 000 € 1 abri d'attente : 3 000 € 2 box individuels : 4 000 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 19 k€

Total pour 7 aires structurantes : 485 k

Action 12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage

📌 Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 2 : Signaler / aménager 9 aires locales sur d'autres points de convergence






N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
8	Colombier-Fontaine Gare		5 places	A signaler	4 places à identifier : 500 € Jalonnement de l'aire : 300 € Total : +/- 800 €
9	Lougres Salle des fêtes		5 places	A signaler	5 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 300 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 5 800 €
10	Sainte-Marie Centre-bourg		2 places	A signaler	2 places à identifier : 200 € Jalonnement de l'aire : 300 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 5 500 €
11	Fesch-le-Châtel Intermarché		5 places	A signaler	5 places à identifier : 300 € Jalonnement de l'aire : 300 € 5 arceaux vélos abrités : 5 000 € Total : +/- 5 800 € <i>Prévoir une convention avec l'enseigne</i>

Action 12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage

6/6

📌 (suite)

Détails des aires locales

N°	Aire	Localisation	Capacité	Opération	Coût estimatif
12	Hérimoncourt P+R Vieux Moulin		5 places	A signaler	5 places à identifier : 500 € Jalonnement de l'aire : 300 € <i>Stationnements vélos prévus dans l'action 7</i> Total : +/- 800 €
13	Abbévillers Douane		40 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 300 € Panneau parking de covoiturage : 150 € Total : +/- 450 €
14	Pierrefontaine-lès-Blamont Cimetière		5 places	A signaler	5 places à identifier : 500 € Jalonnement de l'aire : 300 € Total : +/- 800 €
15	Villars-lès-Blamont Cimetière		5 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 300 € Panneau parking de covoiturage : 150 € Total : +/- 450 €
16	Noirefontaine Giratoire		5 places	A signaler	Jalonnement de l'aire : 300 € Panneau parking de covoiturage : 150 € 5 arceaux abrités Total : +/- 5 500 €

Total pour 9 aires structurantes : +/- 26 k€

Action 13 Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique

Constats du diagnostic

- La plupart des communes ne disposent pas d'une desserte TC importante.
- Une mobilité très axée sur l'automobile.

Objectif

- Développer un mode de déplacement à moindre coût en s'appuyant sur les flux automobiles existants.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

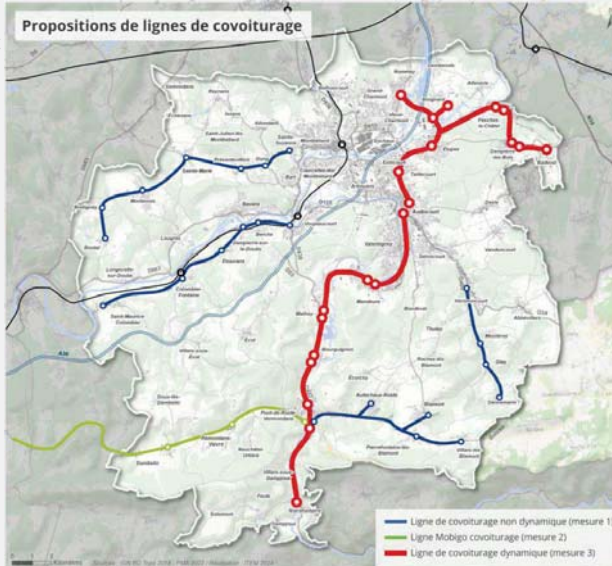
Les lignes de covoiturage permettent de covoiturer comme on prend le bus. C'est un système qui complète dans le temps et l'espace l'offre TC. Il s'appuie sur les **principaux flux routiers** pour offrir une solution structurée de mobilité. Ainsi, chaque véhicule/conducteur est un véhicule de TC potentiel.

Mesure 1 : Expérimenter une ligne avec des arrêts de covoiturage non dynamiques sur des axes secondaires (desservis par le TAD)

Mesure 2 : Proposer à la Région BFC la création d'une ligne de covoiturage Pont-de-Roide <-> Baume-les-Dames

Mesure 3 : Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique sur PMA

Le **covoiturage dynamique**, constitue une variante au covoiturage classique : système en **temps réel sans réservation** au sein duquel un conducteur peut prendre un passager sur un trajet en cours. Il est basé sur **des arrêts matérialisés dotés de bornes, et/ou de panneaux lumineux**.



Publics cibles

- Captifs

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Acteurs	Rôle
PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Région	Maitre d'ouvrage pour la ligne Pont-de-Roide – Baume-les-Dames (mesure 2)
Communes, CD25	Partenaires techniques et/ou financiers dans la définition et l'aménagement des arrêts

Coûts

Très variable selon les mesures :

- **Mesure 1** : +/- 5 k€ d'investissement pour 1 ligne à expérimenter + communication
- **Mesure 2** : +/- 5 k€ pour 1 ligne + communication
- **Mesure 3** : 70 k€ d'investissement pour 1 ligne expérimentale + 15 k€/an de fonctionnement. **Au total 115 K€ pour 1 ligne sur 3 ans.**

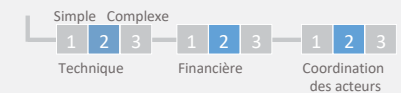
Suivi des mesures

- Fréquentation de la plateforme/application
- Nombre de trajets demandés
- Nombre de trajets assurés

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 13 Expérimenter des lignes de covoiturage

2/4

Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Le principe est basé sur **l'implantation d'arrêts matérialisés sous forme de bornes, panneaux fixes et/ou de panneaux lumineux** en sortie de ville et sur les grands axes. Une place « arrêt minute » permet l'arrêt des conducteurs.

Mesure 1 : Expérimenter une ligne avec des arrêts de covoiturage non dynamiques sur des axes secondaires (desservis par le transport à la demande)

Il s'agit de signaler des « arrêts covoiturage » sur certains axes de PMA de façon à identifier des points de rencontre locaux et de sécuriser la prise en charge à l'aide d'un panneau fixe. Ici la pratique se rapproche soit de celle de l'autostop si les personnes se rendent spontanément à l'arrêt soit elle permet matérialiser des points de rencontres pour les personnes qui se mettent en relation en amont pour covoiturer (par exemple avec l'application Karos avec laquelle PMA a contractualisé).

Une ligne de covoiturage non dynamique pourra être testée sur des axes secondaires du territoire en complément de l'offre de transport à la demande :

- Vallée du Gland : Dannemarie – Hérimoncourt (4 arrêts)
- Vallée du Roide : Villars-lès-Blamont – Pont-de-Roide (5 arrêts)
- St-Maurice-Colombier – Colombier-Fontaine – Dampierre – Voujeaucourt (6 arrêts)
- Beutal – Montenois – Sainte-Marie – Dung – Sainte-Suzanne THNS 3) (si la ligne régulière de l'action 1 n'a pas été concrétisée / 7 arrêts)

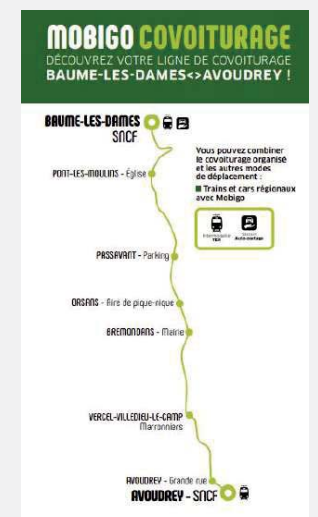
Ce type de ligne a l'intérêt d'être très peu onéreuse en ne demandant que des installations légères et démontables si l'expérimentation n'est pas concluante (1 arrêt correspond à 2 panneaux, 1 par sens, sauf au terminus) .

Mesure 2 : Proposer à la Région BFC la création d'une ligne de covoiturage Pont-de-Roide <-> Baume-les-Dames

Cette ligne sera à l'image de la ligne de covoiturage testée entre Avoudrey et Baume-les-Dames même si la Région a mis fin à l'expérimentation (les points de rencontre étaient ciblés mais non matérialisés sur le terrain).

Le dispositif s'appuyait sur l'utilisation de l'application mobile Mobigo Covoiturage et sur une participation financière de la Région : défraiement du conducteur (0,10 €/km), et un tarif unique de 1.50€ pour les passagers (prix d'un ticket de car).

La ligne Avoudrey <-> Baume-les-Dames s'appuyait sur des points de rencontre non matérialisés sur place et n'était donc pas visibles ni connus des habitants. Si l'expérimentation est relancée entre Pont-de-Roide et Baume-les-Dames, il s'agira de mener des campagnes de communication et d'identifier des points de rencontre dans les communes à l'aide de panneaux et affiches.



Action 13 Expérimenter des lignes de covoiturage

3/4

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 3 : Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique sur PMA

Ce système est généralement exploité par des sociétés privées (ex : Ecov, Taxito) qui proposent différents niveaux de service.

- Matérialisation d'arrêt à l'aide d'un boîtier et panneau lumineux affichant la destination ;
- Des horaires de fonctionnement et destination comme une ligne de TC ;
- Contact par application mobile ou spontanée aux arrêts avec panneaux lumineux activables depuis un boîtier connecté
- Possibilité de partage de frais et de dédommagement « place libre » ;
- Mise en place possible d'une garantie de départ : au bout d'un certain temps d'attente, l'opérateur garantit le trajet à l'aide d'une autre offre (taxi, etc.).

A noter que depuis la LOM, les AOM peuvent accorder des gratifications financières aux conducteurs s'engageant à prendre en charge des passagers sur l'itinéraire et sur une plage horaire donnée et apporter une contribution financière aux passagers (voire la gratuité).

Le système peut être expérimenté sur une ligne à fort potentiel où les flux routiers sont importants :

- Vallée du Doubs amont Audincourt – Pont-de-Roide – Noirefontaine (voir même jusqu'à Maîche en lien avec la CC du Pays de Maîche) ;
- Ligne en Y vers Technoland / Nommay : Audincourt – Exincourt – Etupes – Technoland – Nommay et Badevel – Feschés – Technoland – Nommay.

Coûts indicatifs d'une ligne expérimentale (base offre Ecov)

Investissement	Fonctionnement
7 points d'arrêt à équiper avec bornes/panneau... : 70 k€ (Etude, arrêt et logiciel = +/- 15 k€/arrêt)	Exploitation et Communication : 15k€/an
70 k€ d'investissement	15 k€/an en fonctionnement
Hors option garantie retour : +/- 25 K€/an	



Action 13 Expérimenter des lignes de covoiturage

4/4

Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Exemple : onCovoit, ligne de covoiturage dynamique sur la CC Cœur de Savoie (73)

- La ligne de covoiturage relie 2 communes pôles du territoire entre lesquelles l'offre de bus est faible.
- Le dispositif onCovoit est issu du système développé par Ecov. Il est basé sur une application dédiée et le positionnement de panneaux lumineux. 5 arrêts sont matérialisés.
- Lorsqu'un passager se rend à l'arrêt et fait une demande, les conducteurs sont immédiatement informés de sa présence par l'application et par les panneaux lumineux.
- Le passager annonce son trajet sur l'application ou par SMS. Sa destination s'affiche alors sur le panneau lumineux.
- Le conducteur doit indiquer son trajet sur l'application pour être défrayé. A noter que des conducteurs n'ayant pas l'application peuvent s'arrêter mais ils ne pourront être défrayés.
- Le conducteur reçoit 0,50 € par trajet indiqué (même sans passager) et reçoit 1 € par passager transporté.
- OnCovoit propose également des départs garantis en heure de pointe : si le passager n'est pas parti au bout de 20 min, la collectivité trouve à ses frais une solution de remplacement.
- Coûts : 95 k€ pour la mise en place du système + 30 k€ pour l'animation.

onCovoit'
Ligne quotidienne de covoiturage



Exemple : HALT ô STOP dans le Puy-de-Dôme : un équipement pour le covoiturage spontané

Halt ô Stop est une solution de mobilité légère et rapidement opérationnelle sur un territoire rural.

Objectifs :

- Sécuriser les personnes qui pratiquent l'auto-stop avec un espace dédié ;
- Structurer la pratique permettra la réappropriation de ce mode de transport perdu.

Fonctionnement :

- Des arrêts indiquant la commune de destination souhaitée par l'auto-stoppeur ;
- Plusieurs lames de bois indiquent les noms des communes étant dans la trajectoire du panneau, l'auto-stoppeur pointera sa destination de façon à l'indiquer aux automobilistes ;
- Sans réservation ni inscription.



Si la marque Halt ô Stop est déposée, il est possible de proposer un système proche fabriqué localement. Coût estimé avec un système abrité +/- 2 k€ par arrêt. Soit +/- 10 k€ pour une ligne identifiée sur 5 communes.



Action 14 Déployer un système de véhicules en autopartage

Constats du diagnostic

- Une voiture est immobile 90 à 95% du temps, 39% des ménages de PMA possèdent au moins deux voitures.

Objectif

- Favoriser la démotorisation des ménages en proposant une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie en toute autonomie pour les habitants ou pour des visiteurs.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

L'autopartage est un service de mobilité qui consiste à disposer d'un véhicule « à la carte » pour une durée déterminée (1h, 4h...). Il permettrait de proposer une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie en diminuant le coût de possession d'un véhicule à temps plein et d'offrir une possibilité de se déplacer pour les visiteurs arrivant en gare.

Mesure : Mettre en œuvre l'option 3 de la DSP évolitY sur le développement d'un service d'autopartage

L'option 3 de la DSP évolitY propose de déployer un service d'autopartage en boucle (prise et dépose de la voiture à la même station) sur le Pays de Montbéliard. **6 véhicules** seront proposés répartis sur **2 stations** :

- Gare de Montbéliard ;
- Centre-ville d'Audincourt (Place du Marché).

Le délégataire souhaite s'appuyer sur l'opérateur privé **Citiz** qui propose déjà des véhicules à Besançon et Dijon.

L'expérimentation est prévue pour la durée de la DSP, et à minima sur 3 ans pour obtenir un retour d'expérience suffisant, le temps nécessaire pour faire connaître le service et changer les habitudes des collectivités et des particuliers.

Pour assurer la pérennité de l'offre et diminuer les coûts de fonctionnement des collectivités, PMA et les mairies de Montbéliard et Audincourt et autres services publics pourront utiliser les véhicules en autopartage pour leurs besoins et se séparer d'un véhicule de leur pool.

Des réflexions futures pourront avoir lieu pour un développement du service dans d'autres communes (ex : dans des bourgs moins pourvu en offre TC) en fonction des retours d'expérience.



	Avec abonnement 24 mois ou 6€ mois pour les abonnés évolitY	Sans abonnement
36 / heure (27€ / jour ou 210€ / semaine)	3,50€ / heure (33€ / jour ou 210€ / semaine)	5,50€ / heure (45€ / jour ou 210€ / semaine)
+ 0,41 €/km (puis 0,22 €/km au-delà de 300 km parcourus)		

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme



Acteurs	Rôle
PMA	Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Exploitant du réseau	Délégataire pour le déploiement du service d'autopartage via un prestataire (opérateur Citiz)
Communes	Partenaires techniques pour les stations

Coûts

- Pour 6 véhicules de l'opérateur Citiz : 69 k€/an pendant la durée de la DSP

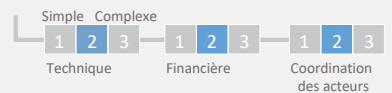
Suivi des mesures

- Nombre de réservations
- Nombre d'abonnés
- Taux d'utilisation des véhicules
- Kilomètres effectués

Impact report modal

- Limité
- Moyen
- Élevé

Faisabilité



Action 15 Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)

Constats du diagnostic

- Selon le Schéma Directeur des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (SDIRVE) du Syndicat d'Energies du Doubs (SYDED), PMA dispose en 2023 de 42 bornes de recharges ouvertes au public représentant 83 points de charge.

Objectif

- Favoriser le développement des motorisations faiblement carbonées

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Accompagner le SYDED dans la mise en œuvre du schéma de déploiement des IRVE

Un nouveau schéma de déploiement des IRVE a été validé par le SYDED et transmis au Préfet du Doubs (en cohérence avec les objectifs du Schéma régional). Le SDIRVE constitue désormais la référence pour tous les opérateurs de bornes de recharge qui souhaiteraient déployer des IRVE sur le département du Doubs, le SYDED restant le chef d'orchestre. Le tableau ci-contre détaille pour PMA le déploiement de bornes prévu dans le SDIRVE.

Le rôle de PMA n'est pas encore défini. Il pourra être simple partenaire technique pour le déploiement des bornes, jusqu'à aider financièrement l'installation d'IRVE.

Mesure 2 : Etudier la prise de compétence « créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables »

Aujourd'hui, cette compétence appartient à défaut aux **communes** (article L. 2224-37 du Code général des collectivités territoriales), ou au **SYDED** si la commune l'a déléguée.

La compétence recouvre l'investissement (création/adaptation) et le fonctionnement (maintenance, exploitation, gestion du patrimoine, consommation, commercialisation, etc.) des IRVE. La prise de compétence par PMA entraînerait donc un transfert des frais d'installation et d'entretien des IRVE (10 à 15 k€ par borne pour la fourniture, l'installation et le raccordement et +/- 2k€/an/borne pour l'entretien).

Le **transfert de compétence IRVE à PMA** interviendrait par délibération de la commune. Il permettrait une gestion et un déploiement plus équitable et homogène des IRVE à l'échelle des 73 communes de PMA. Pour mettre en œuvre la compétence, la LOM donne la possibilité aux AOM de réaliser un Schéma Directeur des IRVE (SDIRVE). PMA pourrait reprendre ainsi celui du SYDED ou réaliser son propre Schéma.

Points de charge	Projections SDIRVE sur PMA (nombre de points de charge publics ou privés ouverts au public)			
	2023	2025	2030	2035
Ultra-rapide	28	37	67	127
2Rapide	3	38	120	246
Accéléré	31	105	315	653
Lent	23	70	181	366
Total	83	255	687	1 393

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

- Court terme
- Moyen terme
- Long terme



Acteurs	Rôle
PMA	Accompagnement du SYDED ou Pilote compétent pour le déploiement des IRVE si transfert de compétence
Communes, SYDED, Région, opérateurs privés	Partenaires (techniques et/ou) financiers ou Maître d'ouvrage selon les cas

Coûts

- **Mesure 1** : coûts humains internes et coût d'investissement selon la mobilisation de PMA
- **Mesure 2** : 16 k€/an d'entretien pour les 8 bornes publics existantes aujourd'hui (5 du SYDED + 3 de la Ville de Montbéliard)

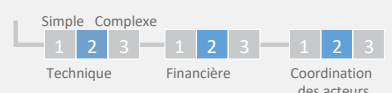
Suivi des mesures

- Nombre de points de charge ouverts au public sur PMA (nombre / 1000 hab.)
- Nombre de charges effectuées (nombre et kWh délivrés)

Impact report modal

- Limité
- Moyen
- Élevé

Faisabilité



Action 16 Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds

Constats du diagnostic

- Des problèmes liés au stationnement anarchique des poids lourds (PL) en attente dans les communes et sur l'A36.

Objectif

- Solutionner les problèmes générés par le stationnement longue durée anarchique des PL dans les communes, aux abords de Technoland et sur les aires de l'A36.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure : Créer un parking Poids Lourds longue durée près du secteur Brognard / Technoland

Au préalable, une **étude** devra être menée afin de définir la localisation exacte du parking, son dimensionnement et ses besoins en services (toilettes, douches, vidéosurveillance, wifi, restauration, hébergement, avitaillement en énergie...) et la tarification envisagée.

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

Pour répondre aux exigences de la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (loi EnR), le parc de stationnement devra être équipé sur au moins la moitié de sa surface d'**ombrières photovoltaïques**. En faisant l'hypothèse d'un parking de 150 places (taille constatée sur d'autres projets), une production annuelle de 3 000 MWh, soit la consommation annuelle d'environ 1350 habitants

Centre routier de la CC Touraine Vallée de l'Indre (37)

- Le centre routier de 150 places est construit à proximité de l'autoroute A10 et de la sortie de Sorigny et de la zone d'activités Isoparc.
- Le site propose un pôle de restauration, une salle de repos, une buanderie, une station GNV, une station de lavage...
- Le syndicat mixte Sud Indre développement (SID), est à l'initiative du projet.
- 6.120 panneaux d'une puissance de 2 720 KWC, qui génèrent une production annuelle de 2 972 MWh (soit la consommation de 1 500 habitants par an).



Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Pilote et/ou Maître d'ouvrage
Communes, Etat, CD25, Enedis, APRR	Partenaires
Opérateur	MO ou exploitant

Coûts

- Investissement : +/- 4 M€ (soit sur 15 ans 350 k€/an) + étude implantation 25 k€
- Fonctionnement : +/- 50 k€ mais coût variable selon les services proposés

Un équilibre envisageable malgré ces 400 K€ / an de dépenses avec :

- Recettes stationnement PL : +/- 250 k€/an à raison 5 € par tranche de 12h et d'un taux d'occupation annuel moyen de 50 %
- Recettes « production d'électricité » : +/- 150 k€/an (base production 3 000 MWh)

Suivi des mesures

- Nombre de PL stationnés
- Durée moyenne de stationnement

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 17 Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre

Constats du diagnostic

- La quasi-totalité des livraisons en centre-ville s'effectue aujourd'hui par des véhicules utilitaires thermiques sans rationalisation.

Objectif

- Diminuer l'impact négatif des véhicules de livraison dans les centres-villes (trafic, encombrement, nuisances sonores, pollution...).

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

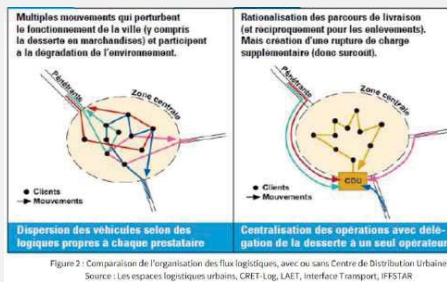
Mesure : Lancer une étude ou un appel à projet pour une expérimentation d'un système de livraisons en petits véhicules « propres » sur le dernier km à Montbéliard et/ou Audincourt

L'organisation des livraisons sur le dernier kilomètre repose sur la création d'un espace logistique urbain (ELU) situé à proximité du centre-ville, permettant de rationaliser les flux très diffus de véhicules et d'optimiser les tournées de livraison dans le centre-ville.

Il s'agit d'**instaurer une rupture de charge pour certains flux de marchandises en amont de la livraison finale** vers le centre-ville (notamment pour les petits colis qui génèrent beaucoup de flux). Une fois centralisée dans l'ELU, la **gestion du dernier kilomètre est rationalisée en regroupant les colis dans une tournée optimisée assurée par des véhicules propres** et de faibles gabarits adaptés au cœur urbain (vélos cargos, VUL électriques...).

Pour mettre en œuvre un tel système, l'**adhésion des acteurs économiques** constitue un facteur déterminant. Ce modèle de logistique urbaine sera ainsi à construire avec les transporteurs, commerçants et acteurs économiques. Il s'agira ainsi **en premier lieu de mener une étude de faisabilité** sur la création d'un ELU (localisation de cet espace, mode de fonctionnement et de gestion, potentiel captable/coût de fonctionnement...) et **d'associer en amont les acteurs concernés**.

Dans le cadre d'une mise en œuvre, les collectivités interviendront au travers de la **facilitation** (mise à disposition de locaux...) **d'actions de coordination, communication, mais le système devra s'auto-financer dans son fonctionnement**.



Publics cibles

- Commerçants
- Livreurs

Périmètre

- Montbéliard
- Audincourt

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Maître d'ouvrage de l'étude et partenaire dans la mise en œuvre
Villes de Montbéliard et Audincourt	Partenaires / facilitatrices
CCI Commerçants	Partenaires techniques
Opérateur de logistique urbaine	Gestionnaire de l'ELU et des livraisons du dernier kilomètre

Coûts

- Etude de faisabilité : +/- 30 k€
- Expérimentation de l'espace logistique et mise en œuvre du système : coûts très variables selon l'importance du projet. Un système qui doit s'auto-financer en matière d'exploitation.

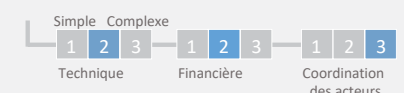
Suivi des mesures

- Colis transitant / capté par l'ELU
- Nombre de livraisons via l'ELU, VUL évités
- Satisfactions utilisateurs, riverains...

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Détails des mesures à mettre en œuvre
La logistique urbaine et le programme INTERLUD / INTERLUD+

Dans le cadre du dispositif des Certificats d'économies d'énergie (CEE), le ministère de la Transition écologique a retenu, le 12 janvier 2023, le **programme Innovations Territoriales et Logistique Urbaine Durable+** (InTerLUD+).

Le Programme InTerLUD+ vise, sur une période de quatre ans, à accroître le déploiement des chartes de Logistique Urbaine Durable (LUD), outil structurant pour accompagner la mutation des activités de logistique et mener l'action concertée entre les acteurs, tout en soutenant l'ingénierie nécessaire à leur mise en œuvre. L'ambition de InTerLUD+ est d'accélérer la mise en œuvre des actions qui découlent des dynamiques territoriales engagées, en finançant leur démarrage opérationnel, en soutenant des expérimentations innovantes, en mettant à disposition des outils et formations dans un centre de ressources pérenne.


**Qu'est-ce que la logistique urbaine ?
(fiche INTERLUD)**

La logistique urbaine est l'ensemble des activités qui optimisent les mouvements de marchandises (transport et stockage) dans les villes et apportent des réponses innovantes aux demandes de l'économie locale et des habitants. La logistique urbaine durable vise à trouver un équilibre entre les besoins de livraison en milieu urbain et la préservation de l'environnement, de la qualité de l'air et de la qualité de vie des citoyens. Elle repose sur l'innovation technologique, la réglementation, la collaboration entre les acteurs de la chaîne logistique privés comme publics, et la sensibilisation des citoyens pour créer des villes plus durables et agréables à vivre.

Support de l'activité économique, la logistique urbaine est indispensable au bon fonctionnement et au dynamisme des villes. En pratique, l'efficacité logistique est génératrice d'externalités négatives. En ville, le transport de marchandises génère de 25 à 30 % des émissions de CO₂, 30 à 40 % des NO_x et 40 à 50 % des particules fines liées au transport.

**Axe 4 : Informer, communiquer
et suivre le Plan de Mobilité**

Action 18 Créer un support unique d'information mobilité

Constats du diagnostic

- Un manque de connaissance de l'ensemble de l'offre de mobilité
- Des supports propres à chaque offre de transport mais pas de guide unique mobilité
- **Objectif**
- Une information centralisée pour améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité pour se déplacer sur PMA et en lien avec le pôle métropolitain

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Editer un guide mobilité en version numérique et papier

A destination des habitants et des touristes, ce guide reprendra l'ensemble de l'offre de mobilité sur le territoire.

Mesure 2 : Mettre en place une carte collaborative où les usagers pointent des dysfonctionnements contraignant leur déplacement

Une carte interactive en ligne permettra aux habitants de pointer des dysfonctionnements.

Mesure 3 : Développer une plateforme et une application mobilité à l'échelle du Nord Franche Comté rassemblant les offres de mobilité de l'ensemble des AOM intervenant sur le territoire

La plateforme donnera toutes les informations relatives au transport public et alternatif à la voiture individuelle disponible à l'échelle de l'Aire Urbaine (PMA + CC d'Héricourt + Territoire de Belfort + Région pour l'offre TER).



Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Acteurs	Rôle
PMA	Chef de fil en tant qu'AOM locale
SMTNFC, SMT90, Pays d'Héricourt, Région	Partenaires ou chef de fil si plateforme commune
Acteurs mobilités divers	Partenaires pour guide mobilité / plateforme

Coûts

- **Mesure 1 :** Si maquettage par une agence externe d'un document type livret : 10 k€ / Impression du guide pour distribution : 3 k€ pour 1000 exemplaires.
- **Mesure 2 :** coûts internes de mise en place et 0,05 ETP pour le traitement de l'information et des retours des usagers.
- **Mesure 3 :** à définir avec étude de définition des besoins/faisabilité

Suivi des mesures

- Nombre de guides distribués
- Nombre de contributions
- Nombre de connexions à la plateforme

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 18 Créer un support unique d'information mobilité

Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Editer un guide mobilité en version numérique et papier

Il doit répondre aux besoins des habitants, des visiteurs et touristes. Ce guide reprendra l'ensemble des offres de mobilité sur le territoire aussi bien à destination de tous, que les offres solidaires portées par des associations... Il proposera une vision multimodale des déplacements (covoiturage, TC, modes actifs, électromobilité...).

Il devra aussi intégrer des éléments sur les bienfaits sur la santé, l'environnement, les aspects financiers des différents modes de façon à avoir une action de fond sur le changement de comportement.

Divers supports combinables seraient à envisager car il sera à actualiser annuellement : un format **papier** disponible dans les mairies, les offices de tourisme, l'agence évoliY... et **PDF** pour impression/téléchargement depuis le site Internet des AOM et transmission par mailing.

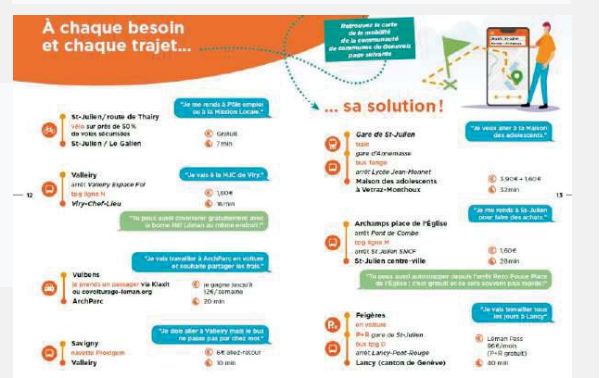


Exemple carte multimodale détaillée sur le répertoire de la CC du Genevois

Exemple comparaison de trajets avec différentes solutions de mobilité sur le répertoire de la CC du genevois



Exemple présentation covoiturage avec quiz sur le répertoire du Thouraisais



Action 18 Créer un support unique d'information mobilité

👉 **Détails des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 2 : Mettre en place une carte collaborative où les usagers pointent des dysfonctionnements contraignant leur déplacement

PMA, en lien avec les communes, pourra mettre à disposition sur son site Internet (avec renvoi depuis le site d'évolitY) une carte où l'utilisateur pourra pointer des dysfonctionnements et attentes en lien avec la mobilité. Cet outil est un moyen pour PMA et les communes d'avoir des remontés terrain des usagers sur des points de détails qui entravent les mobilités du quotidien.

De manière opérationnelle, il s'agira de déterminer :

- La solution technique à retenir pour développer cette cartographie (solution interne ou appel à un prestataire) ;
- La périodicité de mise à disposition de la carte selon les objectifs poursuivis : de manière permanente ? Ou périodique, par exemple un mois par an ?
- Les éléments que les participants peuvent pointer ;
- Les modalités de traitement des informations : suivi, reporting aux services concernés (mobilité, voirie, propreté, ...), réponse aux contributeurs...

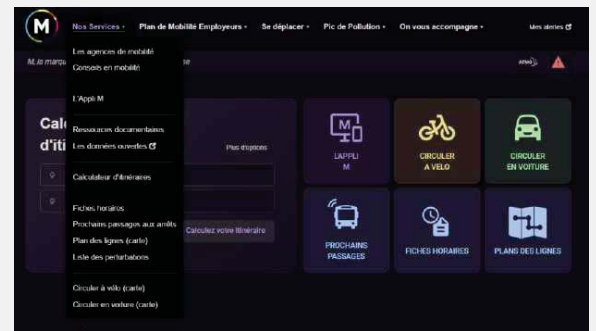


Carte collaborative de la CC Canaux et Forêts en Gâtinois

Mesure 3 : Développer une plateforme et une application mobilité à l'échelle du Nord Franche Comté rassemblant les offres de mobilité de l'ensemble des AOM intervenant sur le territoire

La plateforme donnera toutes les informations relatives au transport public et alternatif à la voiture individuelle disponible à l'échelle du bassin de mobilité de l'Aire Urbaine (PMA + CC d'Héricourt + Territoire de Belfort + Région) :

- Les informations détaillées par service de mobilité : plans, fiches horaires, prochains passages aux arrêts, info-traffic... ;
- Une carte interactive qui recense toutes les offres de mobilité (lignes et points d'arrêt TC, aménagements cyclables, PEM, P+R, stationnements vélos, etc.) ;
- Un calculateur d'itinéraires multimodal ;
- D'autres informations sur la mobilité : les plans de mobilité employeur, le service de location de vélos.



Plateforme « M » rassemblant 4 AOM : Métropole de Grenoble, Pays Voironnais, Grésivaudan, Région

La plateforme mobilité « M » de l'aire urbaine grenobloise est un exemple de regroupement de l'information mobilité à l'échelle d'un bassin de mobilité.

Action 19 Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité

👉 **Constats du diagnostic**

- Un vivier d'acteurs, générateurs de flux de déplacements, ou impliqués dans l'action locale et les enjeux en matière de mobilité durable.

👉 **Objectif**

- Améliorer la connaissance de l'offre alternative chez la population
- Aller au plus près de la population pour leur apporter l'information mobilité.

👉 **Synthèse des mesures à mettre en œuvre**

Mesure 1 : Constituer un réseau de « relais conseil en mobilité », en s'appuyant sur du personnel administratif communal ou intercommunal, des élus, des citoyens... et le faire vivre

L'objectif est de disposer de relais sur le terrain pour faire découvrir l'offre de mobilité (notamment au public dit fragile : personnes en insertion, personnes âgées, ...) et organiser les modalités de diffusion de cette communication sur le terrain avec une action au plus près des habitants.

Il s'agira de :

- Constituer un réseau d'ambassadeurs bénévoles mobilité ;
- Organiser des temps collectifs de formations/échanges avec le réseau ;
- Définir les modalités de la mise en œuvre de la communication sur le terrain.

Mesure 2 : Envisager la mise en place un camion/bus itinérant de la mobilité (informations, diagnostic mobilité, essai VAE etc.)

Afin d'aller au-devant des habitants, un bus (un véhicule réformé par exemple) pourra être aménagé pour devenir un stand d'information mobilité et de ventes de titres géré par l'exploitant du réseau évolitY.

Ce véhicule sillonnera les communes de PMA et fournira des informations sur tous les aspects de la mobilité : réseau de bus, TER, aménagements cyclables, services vélos, covoiturage, etc.

Ce véhicule pourra aussi être mobilisé lors d'évènements (ex : Marché de Noël...) ou dans le cadre d'animation mobilité dans les entreprises



👉 **Publics cibles**

- Tous publics

👉 **Périmètre**

- PMA

👉 **Calendrier**

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Acteurs	Rôle
PMA	Cheffe de file en tant qu'AOM locale
Communes, Ambassadeurs mobilité, citoyens, associations	Partenaires, réalisation du conseil en mobilité auprès des habitants

👉 **Coûts**

- **Mesure 1** : temps humain, l'action s'appuyant sur des élus, bénévoles et/ou agents et structures existantes / 0,1 ETP pour le lancement et le suivi par le conseiller mobilité
- **Mesure 2** : un véhicule itinérant avec 1 ETP permanent complété par des bénévoles du réseau d'ambassadeurs (+/- 75 K€/an personnel + véhicules et son fonctionnement)

👉 **Suivi des mesures**

- Nombre d'ambassadeurs, de temps collectif
- Nombre permanences, stand,...
- Nombre de personnes renseignés
- Evolution de la fréquentation des services

👉 **Impact report modal**

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

👉 **Faisabilité**



Action 19 **Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité**



Détails des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Constituer un réseau de « relais conseil en mobilité », en s'appuyant sur du personnel administratif communal ou intercommunal, des élus, des citoyens... et le faire vivre

1. Constituer un réseau d'ambassadeurs bénévoles mobilité

Le réseau de personnels pourrait s'appuyer sur des élus, membres des structures locales et citoyens ambassadeurs bénévoles et aurait pour mission d'apporter des réponses aux besoins de mobilité des habitants.

Avec 73 communes sur le territoire, il serait envisageable d'organiser un **réseau de relais dans les 7 secteurs territoriaux** avec la présence d'environ 5 référents par secteur.

2. Organiser des temps collectifs de formations/échanges avec le réseau

Il s'agira de proposer aux ambassadeurs une **formation à l'offre de mobilité et à son évolution**, le partage/retour d'expériences, la préparation d'un contenu pour le programme d'animations/présentations. Le service mobilité de PMA assure cette formation et anime les moments d'échanges/retour d'expériences à réaliser environ 2 fois par an. Il s'appuie sur les outils existants et ceux qui seront développés dans le cadre de la mise en œuvre du PDM (guide mobilité...).

Les ambassadeurs devront suivre les projets structurants communaux afin d'essaimer les mobilités durables en amont du projet auprès de la population et des structures. Ce groupe de réflexion serait le relais des communes (attentes, besoins ...) auprès de PMA.

3. Définir les modalités de la mise en œuvre de la communication sur le terrain.

- **Définition du nombre de permanences par bassin et des lieux d'accueil physique** : Maisons France Services, mairies ...pour un accompagnement individuel et personnalisé aux habitants (+/- 2 permanences par mois sur ces lieux) voire proposer des entretiens à domicile pour certaines personnes isolées et un numéro pour permanence téléphonique.
- **Définir et organiser les interventions « mobiles »** : ex 1 stand mensuel sur certains marchés, les manifestations grand public à couvrir, les interventions spécifiques (club troisième âge, assemblée générale d'une association ...).
- **Formaliser le contenu des interventions** qui doivent assurer un volet information sur l'offre, des animations ludiques et mises en situation (essai de VAE, réserver et prendre le TAD ...), des jeux (gagner des titres de transport...).



Les ambassadeurs de la mobilité à Niort Agglo depuis 2018 (Deux-Sèvres)

Niort Agglo recrute depuis 2018 pour l'association Unis-Cité des jeunes en service civique en tant qu'ambassadeurs de la mobilité pour promouvoir l'ensemble de l'offre de déplacement alternative à la voiture individuelle et sensibiliser les jeunes usagers des TC au respect des agents du réseau et des équipements. Les ambassadeurs conseillent à la fois des structures accueillant un public « vulnérable » (personnes âgées, en situation de handicap, des jeunes en insertion et les scolaires) et des particuliers. Une permanence téléphonique leur est mise à disposition, de même que des stands au sein des mairies de quartiers.



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



Constats du diagnostic

- Quelques événements organisés par PMA à l'image du challenge « Je vais au boulot à vélo » durant la semaine de la mobilité durable.

Objectif

- Susciter des comportements plus vertueux et encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Différentes actions peuvent être imaginées pour communiquer sur la mobilité et encourager le changement de comportements pour promouvoir de nouvelles pratiques modales. Elles peuvent intervenir dans le cadre de semaines spécifiques (comme la semaine européenne de la mobilité durable) ou de manière plus ponctuelle tout au long de l'année.

Mesure 1 : Poursuivre les campagnes régulières d'information

Dans la poursuite de la communication déjà réalisée par PMA, ces campagnes prendront la forme par exemple d'articles dans les bulletins municipaux ou de PMA ou à travers des campagnes d'affichages sur arrêts de bus et panneaux publicitaires. Les coûts sont intégrés au budget de communication générale de PMA.

Mesure 2 : Relayer et participer à des challenges régionaux ou nationaux

Différents challenges existent à l'échelle régionale ou nationale :

- **Challenge mobilité au travail** organisée par l'ADEME BFC
- **Défi « j'y vais »** dont l'objectif est d'inciter un maximum de salariés/élèves à se rendre sur leur lieu de travail/scolarité à vélo.
- **Mai à vélo**, porté par l'Association de Promotion et d'Identification des Cycles et de la mobilité active qui soutient l'organisation d'événements vélos dans les territoires.
- **La semaine européenne de la mobilité** : cette semaine peut être l'occasion pour la collectivité de faire connaître et partager des initiatives de mobilités durables durant la semaine

Le coût pour être partenaires de ces événements est évalué à +/- 5k€/an.



Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Acteurs	Rôle
PMA	Maitre d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Communes, CD25, associations	Partenaires techniques pour l'organisation de manifestations

Coûts

Mesure 1 à 4 :

- **Coûts variables selon l'engagement envisagé de la collectivité**
- **Prévoir à minima un budget de 20 k€/an** (challenge mobilité + 1 événement biannuel ou le financement du SRAV)

Suivi des mesures

- Nombre d'événements organisés
- Nombre de participants, vues, ...aux différents challenges, événements...

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité

Simple	Complex
1 2 3	1 2 3
Technique	Financière
	Coordination des acteurs



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

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 3 : Soutenir le développement du programme Savoir Rouler à Vélo (SRAV) dans les écoles volontaires

Le SRAV est un programme interministériel et multi-partenarial comprenant un cycle de formation de 10 heures minimum (à réaliser en milieu scolaire, périscolaire) pour les enfants de 6 à 11 ans.

Les principes du programme Savoir Rouler à Vélo :

- Un cycle de formation de **10 heures** minimum (à réaliser en milieu scolaire, périscolaire),
- Public : les enfants de **6 à 11 ans** ;
- **Trois blocs de formation** pour devenir autonome à vélo sur la voie publique avant l'entrée au collège :
 - bloc 1 : « **savoir pédaler** » (maîtriser les fondamentaux du vélo : acquérir un bon équilibre, apprendre à conduire et piloter son vélo correctement (pédaler, tourner, freiner))
 - bloc 2 : « **savoir circuler** » (découvrir la mobilité à vélo en milieu sécurisé, savoir rouler en groupe, communiquer pour de changer de direction et découvrir les panneaux du code de la route).
 - bloc 3 : « **savoir rouler** » (circuler en situation réelle pour apprendre à rouler en autonomie sur la voie publique et à s'approprier les différents espaces de pratique).

Deux possibilités pour assurer la formation :

- Prioritairement **faire appel à des formateurs/associations** qui ont été formés et sont labélisés pour permettre d'accéder au co-financement par le programme Génération Vélo (programme de financement éligible aux CEE jusqu'au 31 décembre 2024). Ce dernier s'adresse prioritairement aux collectivités et permet d'intensifier le déploiement du SRAV.
- PMA pourrait **former en interne des intervenants au SRAV** (leur formation pourra être financée). Ce personnel assurera ensuite le cycle de formation.

Les coûts sont variables selon l'ampleur du développement du SRAV :

- Coût du SRAV : 57 € / élève en moyenne (enquête Indiggo et ADEME 2019).
- Les interventions réalisées dans le cadre du Savoir Rouler à Vélo peuvent bénéficier d'un financement à hauteur de 50 % par Génération Vélo.
- Pour former 30 classes de 25 élèves cela représente 42 k€ soit un reste à charge de 21 k€/an pour PMA pour une campagne de formation sur 1 niveau (ex CM2) sur 1 année.



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

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 4 : Organiser des événements festifs grand public à l'échelle intercommunale (fête du vélo, la voie Verte d'un jour, SlowUp...)

Il s'agirait d'un événement sous forme de parcours ouvert à tous les modes actifs (marche, vélos, rollers, trottinettes...) sur des routes fermées à la circulation et jalonnées d'attractions.

Un événement festif grand public de type « Fête de la Mobilité » pourra être organisé. Cet événement pourra prendre différentes formes :

- Fête du vélo ;
- La voie verte d'un jour ;
- Voire d'un SlowUp en devenant terre d'accueil d'un SlowUp à l'image de celui de la vallée de l'Ognon organisé par les CD25 et CD70. Il s'agirait d'un événement sous forme de parcours ouvert à tous les modes actifs (marche, vélos, rollers, trottinettes...) sur des routes fermées à la circulation et jalonnées d'attractions.

Cet événement comprendra aussi différents temps forts comme stands d'essai VAE, tables rondes, stages remise en selle, parcours agilité, simulation éco-conduite, test d'un trajet TC...

La participation PMA à prévoir pour un tel événement s'élève à +/- 20 k€ minimum.



Exemple de la fête de la mobilité à Baume-les-Dames (25)

Au programme :

- Balades urbaines à vélos ;
- Atelier réparation vélos ;
- Village de la mobilité : simulateurs de conduite, vélo smoothies, quizz, etc...;
- Tables rondes (« Comment se déplace-t-on près de chez nous ?... ») ;
- Ciné-cyclo ...



SlowUp Alsace

SlowUp Alsace est une association réunissant les collectivités locales et des partenaires privés.

Elle organise tous les ans un événement festif et gratuit autour de différents circuits de la Route des Vins sur des routes fermées à la circulation pour l'occasion. **32 000 participants en 2022** (premier événement touristique Alsacien), le parcours invite à découvrir **11 communes** sur un itinéraire de près de **38 km** (avec des boucles de 7, 8, 11, 16 et 19 km). **13 places festives** dans les villages traversés avec des activités ludiques et dégustations gourmandes jalonnent le circuit.

Action 21 Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive

Constats du diagnostic

- L'association locale La Roue de Secours a pour objet de lever les freins à l'insertion sociale et professionnelle en aidant la mobilité des personnes en difficultés afin de leur permettre d'accroître leur périmètre de déplacement et leur employabilité.

Objectif

- Lever le frein de la mobilité pour faciliter l'insertion sociale et professionnelle.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Faire davantage connaître les actions portées par les structures œuvrant pour la mobilité inclusive

A titre d'exemple, l'association La Roue de Secours propose actuellement des bilans de compétence mobilité, une aide à la préparation au permis de conduite et un garage solidaire (réparation, location, vente de véhicules d'occasion). Les bénéficiaires sont orientés par un prescripteur social et doivent disposer d'un quotient familial inférieur à 750 €/mois.

Afin de faire connaître les actions des structures œuvrant pour la mobilité inclusive, le guide mobilité (action 18) comportera un chapitre dédié aux dispositifs d'aide à destination des personnes aux faibles ressources. La formation des ambassadeurs locaux (action 19) intégrera un module sur ces dispositifs d'aides à la mobilité.

Mesure 2 : Développer les actions de mobilité inclusive en lien avec les acteurs sociaux

PMA pourra s'appuyer sur l'expérience de la Roue de Secours pour développer d'autres actions de mobilité inclusive. Il peut s'agir par exemple :

- D'augmenter ou diversifier la flotte de véhicules de location solidaire (voitures, voitures sans permis, 2 roues motorisés, vélos à assistance électrique...);
- De monter un service de transport solidaire avec chauffeurs bénévoles sur des trajets non couverts par une offre de mobilité existante (TAD, lignes régulières, transport sanitaire...);
- De proposer un portage à domicile (ex : repas) en lien avec les CCAS sur les communes ne disposant pas de ce service.

PMA accordera un financement annuel à l'association en lien avec les nouveaux services proposés.

Publics cibles

- Captifs

Périmètre

- PMA



Calendrier

Court terme Moyen terme Long terme



Acteurs	Rôle
La Roue de secours	Structure associative porteuse
PMA	Partenaire technique et participation financière au tour de table pour le fonctionnement de l'association et la mise en place de ses actions
CD25 et autres prescripteurs	Partenaires financiers

Coûts

- Mesure 1 : intégrer aux actions de communication
- Mesure 2 : variable selon l'engagement de PMA (prévoir un budget à partir de 20 k€/an pour étoffer les solutions de mobilité solidaire)

Suivi des mesures

- Nombres de services /actions proposées
- Nombre de bénéficiaires /dispositifs proposés par l'association

Impact report modal

Limité Moyen Élevé

Faisabilité



Action 22 Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises

1/2

Constats du diagnostic

- 58 000 emplois sur le territoire, et une part modale de la voiture dans les déplacements domicile-travail de 90 % (INSEE).

Objectif

- Promouvoir la mobilité durable auprès des employeurs afin d'inciter au report modal, limiter l'autosolisme et diminuer le coût de la mobilité pendulaire pour les actifs

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Accompagner les employeurs dans la mise en œuvre de la mobilité et les outils en faveur de la mobilité durable

PMA, à travers son action de conseil en mobilité,;

- **Informera les employeurs de leurs obligations vis-à-vis de la mobilité des agents/salariés.** La LOM a imposé aux employeurs de plus de 50 salariés sur un même site l'obligation d'intégrer à leurs Négociations Annuelles Obligatoires (NAO) la question des déplacements domicile-travail. En cas d'échec des discussions, un Plan de Mobilité Employeur doit être réalisé.

- **Leur détaillera les outils et solutions disponibles :** Forfait mobilité durable, label Employeur Pro Vélo, plateforme covoiturage Karos, desserte TC, programme Alveole+ sur le stationnement vélos...

Mesure 2 : Créer un label « employeur mobilité durable »

PMA pourra créer un label pour distinguer les employeurs engagés dans une démarche de mobilité durable afin de leur donner une visibilité. PMA pourra même aller plus loin et conditionner certaines aides à l'obtention de ce label.

Mesure 3 : Engager une démarche de PDM interentreprises (PMIE) à l'échelle d'une ZA pilotée par PMA

PMA, AOM locale, pourra proposer aux entreprises d'une zone d'activités le pilotage d'un PMIE.

Le PMIE est une approche globale des déplacements des personnes liés à un établissement (personnel, visiteurs, livreurs, clients...) et vise à réduire l'usage individuel de la voiture.

La zone d'activités de Technoland pourra être une cible privilégiée, d'une part par son envergure et le nombre de salariés accueillis, d'autre part pour recueillir les attentes et besoins des actifs en lien avec la restructuration de l'offre de transport collectif prévue sur la zone à l'action 3.

Publics cibles

- Employeurs / Actifs

Périmètre

- PMA

Calendrier

Court terme Moyen terme Long terme



Acteurs	Rôle
PMA	Cheffe de file en tant qu'AOM locale et compétente en matière de conseil en mobilité Pilote d'un PMIE
Entreprises	Porteurs/cibles de la démarche de PMIE

Coûts

- Mesures 1 et 2 : coût limité car s'appuie sur le Conseiller Mobilité déjà en place
- Mesure 3 : +/- 50 k€ pour un PMIE à l'échelle d'une ZA comme de Technoland mené par un prestataire (co-financement entre les partenaires à envisager)

Suivi des mesures

- Nombre d'entreprises sensibilisées et évolution du nombre de salariés concernés
- Nombre d'actions menées auprès des entreprises
- Nombre de PDME/PDMIE sur le territoire

Impact report modal

Limité Moyen Élevé

Faisabilité



Détails des mesures à mettre en œuvre (suite)

Article L1214-8-2 du code des Transports :

« A défaut d'accord sur les mesures visant à améliorer la mobilité des salariés [...], les entreprises dont cinquante salariés au moins sont employés sur un même site, élaborent un plan de mobilité employeur sur leurs différents sites pour améliorer la mobilité de leur personnel ».

Qu'est-ce qu'un PM(I)E ?

Le Plan de Mobilité (Inter-)Employeur, PM(I)E, est une approche globale de l'ensemble des déplacements des personnes liées à un établissement : personnel, visiteurs, livreurs, clients... Il vise à réduire l'utilisation individuelle de la voiture en adoptant un ensemble de mesures simples et adaptées aux spécificités de chaque établissement.

Pour élaborer son PME, l'entreprise désigne un référent. Il sera chargé de coordonner l'ensemble de la démarche. Il sera alors nécessaire d'analyser l'accessibilité au site et d'enquêter auprès des salariés sur leurs modes de déplacement actuels, leurs attentes...

Pour une approche pragmatique, il convient d'encourager la vision « multi-employeur » en engageant un PME commun à plusieurs employeurs d'une même zone d'activité. Outre la mutualisation des moyens, les actions engagées auront un impact plus important notamment sur l'encouragement au covoiturage.

PLAN DE MOBILITÉ EMPLOYEUR : LES ACTIONS À METTRE EN PLACE



Exemple de solutions découlant d'un Plan de Mobilité Employeur

- Mise en réseau des salariés / agents pour faciliter la pratique du covoiturage
- Places de stationnement réservées aux covoitureurs
- Mise à disposition de kits vélo (vêtements de pluie, réparation, éclairage)
- Mise en place de stationnement vélos abrités et sécurisés
- Stage d'éco conduite
- Achat de vélos électriques pour certains déplacements professionnels
- Télétravail, la flexibilité des horaires
- La logistique et les livraisons de marchandises

Zoom sur le Forfait Mobilité Durable (FMD)

Le forfait mobilités durables offre aux employeurs la possibilité d'attribuer une indemnité exonérée de cotisations aux salariés privilégiant les modes de transport dits « à mobilité douce » pour effectuer leurs trajets entre leur résidence et leur lieu de travail.

Les modes de transport suivants sont éligibles au FMD : le vélo (avec ou sans assistance électrique), le covoiturage (conducteur ou passager), les transports collectifs publics (à l'exception des frais d'abonnement), les services de mobilité partagée, les vélos et engins de déplacement personnel motorisés (EDPM) en location ou en libre-service.

Pour 2024, le montant du FMD peut atteindre 700 € par an et par salarié exonéré de cotisations sociales. Lorsqu'un salarié cumule le forfait mobilités durables et la prise en charge obligatoire des frais de transports publics, l'exonération s'applique dans la limite de 800 €.

Zoom sur le dispositif « Objectif Employeur Pro-Vélo »

Programme CEE pour accompagner les employeurs dans le développement d'une culture vélo. Le montant total de la prise en charge des actions par le programme Employeur Pro-Vélo est fonction du nombre de salariés de l'établissement: +/- 4000 € jusqu'à 50 salariés, 6 000 € jusqu'à 250 et 8 000 € au-delà.



Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------

Constats du diagnostic

- Peu de suivi du PDU précédent de 2009, avec une seule évaluation réalisée en 2012.

Objectif

- Assurer le suivi et l'évaluation des actions du PDM de façon à permettre de mesurer les impacts et d'ajuster et réinterroger leur contour, priorité etc... dans la mise en œuvre

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Pérenniser le Comité de pilotage du Plan de Mobilité en un Comité de suivi lors de la mise en œuvre

Le Comité de Pilotage d'élaboration du Plan de Mobilité pourra poursuivre ses réflexions en devenant le Comité de Suivi du Plan de Mobilité. Celui-ci pourra aussi se fonder dans le Comité des partenaires que toute AOM doit constituer depuis la LOM.

Selon l'article L1231-5 du Code des Transports, l'AOM doit réunir le Comité des Partenaires « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité, de la politique tarifaire ainsi que sur la qualité des services et l'information des usagers mise en place. Ce comité des partenaires peut être consulté à l'occasion de l'évaluation de la politique de mobilité par l'autorité organisatrice de la mobilité ».

Le Comité de Suivi ou le Comité des partenaires qui se réunira à minima une fois par an sera l'occasion de faire le point sur les actions entreprises dans l'année, évaluer l'impact des actions réalisées les années précédentes et préparer / concerter sur le programme de travail des années à venir. **Un bilan annuel sera dressé lors de ces réunions pour mesurer l'avancement global du PDM.**

Mesure 2 : Suivre et renseigner l'outil de suivi du Plan de Mobilité

Un outil de suivi du PDM sera mis à disposition de PMA à l'issue de la mission d'accompagnement pour l'élaboration du PDM. Les différents indicateurs des actions du PDM seront renseignés au sein de cet outil de suivi qui permettra un rendu synthétique pour suivre et évaluer la mise en œuvre du PDM. L'Agence de Développement et d'Urbanisme, qui va gérer l'observatoire des mobilités à l'échelle du Nord Franche-Comté, peut être un partenaire clé.



Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- PMA

Acteurs	Rôle
PMA	Cheffe de file en tant qu'AOM locale (en lien avec les partenaires pour la collecte de certaines données)
Communes, CD, Région, ADU, acteurs de la mobilité	Partenaires techniques

Coûts

Mesure 1 et 2 : Coûts essentiellement humains et internes (base 0,1 ETP/an) :

- Pour renseigner régulièrement l'outil de suivi structuré dans le cadre du marché d'élaboration du PDM ;
- Pour organiser le comité de suivi et préparer le bilan annuel ;

Suivi des mesures

- Nombre de fois où le Comité de suivi / Comité des Partenaires s'est réuni
- Indicateurs renseignés dans l'outil de suivi
- Nombre de tableaux de bord réalisés

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité

Simple	Complex					
1	2	3	1	2	3	1
Technique			Financière			Coordination des acteurs

Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques

Axe 5 – Aller vers une mobilité intégrant les enjeux territoriaux et écologiques

Action 24 Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte

Constats du diagnostic

- Le bassin de mobilité du Nord Franche-Comté réunit PMA, le Territoire de Belfort et la CC du Pays d'Héricourt.

Objectif

Organiser une gouvernance mobilité en cohérence avec l'échelle des déplacements du bassin de vie et du bassin de mobilité.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Faciliter la mise en œuvre de la feuille de route mobilité du Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté

La feuille de route du SMTNFC validée en septembre 2021 contient **9 actions** dont 5 sont reprises dans le PDM de PMA :

- Mieux interconnecter les lignes traversantes notamment à travers une ligne directe entre Belfort et Montbéliard (action 4 du PDM) ;
- Réviser la politique tarifaire à destination des jeunes (action 6) ;
- Assurer une politique de lobbying auprès de différentes autorités compétentes en matière de transport (action 6), notamment à travers le cadencement TER et l'évolution du Pass'OK ;
- Mieux informer les voyageurs pour encourager les mobilités douces, actives et partagées (action 18) ;
- Développer l'offre de services à destination de publics particuliers, dans une logique de mobilités solidaires (partiellement dans l'action 22).

Mesure 2 : Poursuivre les réflexions vers l'extension des compétences du SMTNFC, voire la mise en place d'une marque ou d'une AOM unique

Une enquête mobilité certifiée CEREMA (EMC²) est en cours de réalisation à l'échelle du Syndicat Mixte Nord Franche-Comté. Les conclusions de l'EMC² permettront de connaître plus finement les pratiques de mobilité sur le territoire et le niveau d'interdépendance entre les 3 entités qui le composent.

En fonction des orientations prises par le PDM de PMA et des pratiques et besoins de déplacements que mettra en exergue l'EMC², il s'agira de **réévaluer la pertinence d'une intégration institutionnelle plus forte pour le SMTNFC et d'une nouvelle gouvernance** (création d'un Comité des partenaires, déploiement plus fort de la marque « Nord Franche-Comté Mobilités », voire de doter le SMTNFC de la compétence AOM).

Publics cibles

- Tous publics

Périmètre

- SMTNFC

Calendrier

Court terme

Moyen terme

Long terme



Acteurs	Rôle
SMTNFC	Chef de file en collaboration avec PMA
PMA	Partie prenante active de la politique mobilité à mener à l'échelle du SMTNFC en lien avec les autres AOM locales

Coûts

- Mesure 1 et 2 : coûts humains internes si l'on en reste au stade des réflexions.

Suivi des mesures

- Pas d'indicateurs particuliers

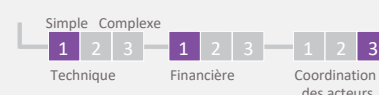
Impact report modal

Limité

Moyen

Élevé

Faisabilité



Action 25 Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre 1/2

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Constats du diagnostic

- Une diversification des motorisations des véhicules dédiés au réseau évolitY déjà amorcée.
- Un territoire engagé sur l'hydrogène.

Objectif

Faire d'évolitY un levier majeur dans la réduction de l'impact environnemental lié à la mobilité.

Publics cibles

- -

Périmètre

- PMA

Acteurs	Rôle
PMA	Maître d'ouvrage en tant qu'AOM locale
Exploitant du réseau évolitY	Prestateur du réseau évolitY, partenaire technique pour la conversion des motorisations

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Poursuivre la gratuité du réseau évolitY lors des pics de pollution pour limiter l'usage de la voiture sur ces périodes critiques

Actuellement le réseau évolitY (lignes régulières et TAD) est gratuit les jours d'alerte à la pollution lancés par ATMO BFC et la Préfecture du Doubs.

Cette action est à poursuivre et, en lien avec l'action 20 (sur les actions de communication et de sensibilisation), **PMA pourra renforcer cette communication spécifique pour amplifier davantage l'utilisation du réseau de bus lors des épisodes de pollution** (sur les panneaux à message variable des communes, mailings, annonces sur les radios locales...) et inciter à de nouveaux comportements qui pourront se reproduire hors période d'alerte pollution.

Mesure 2 : Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau évolitY en faisant l'acquisition de véhicules moins carbonés

PMA dispose actuellement pour son réseau évolitY d'une flotte de 68 véhicules dont 28 au bioGNV pour le THNS et 4 véhicules pour le transport à la demande (dont 1 électrique).

Par ailleurs, **la réglementation impose aux AOM d'acquérir à partir de 2025 des véhicules "à faibles ou très faibles émissions" lors du renouvellement de leur flotte** (électrique, GNV, hydrogène...). **PMA entame des réflexions et projets quant à l'arrivée de l'hydrogène** (option 4 de la DSP) **et de la conversion en HVO** (option 5 de la DSP). D'ici 2030, 18 véhicules diesel auront plus de 15 ans et devront être renouvelés. PMA peut se donner un objectif d'acquisition sur 10 ans de :

- Future acquisition de 7 bus à hydrogène (option 4 de la DSP - +/-800 k€/véhicule) ;
- 5 bus bioGNV (+/- 600 k€/véhicule) ;
- 6 bus électriques (+/- 600 k€/véhicule) ;
- 2 véhicules TadY électriques (+/- 65 k€/véhicule).

Coûts

- **Mesure 1** : +/- 3 k€ par journée de gratuité (recettes en moins) mais impact neutre pour le PDM car mesure existante ;
- **Mesure 2** : 12,3 M€ sur 10 ans (1,23 M€/an) pour le renouvellement et verdissement de la flotte

Suivi des mesures

- Nombre de bus fonctionnant à l'aide d'énergie alternative / part de la flotte
- Nombre de kilomètres parcourus avec des énergies alternatives
- Evolution des Emissions de CO2 évitées

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Action 25 Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre 2/2



Synthèse des mesures à mettre en œuvre (suite)

Zoom sur l'impact GES du verdissement de la flotte évolitY

Le réseau évolitY, dans la configuration du parc actuel de véhicules émet 2 742 Tonnes eqCO2 selon l'évaluation environnementale.

Emissions GES annuelles actuelles du réseau évolitY		
Énergie	Km parcourus	Emissions GES
BioGNV	2 122 361 km	23 %
Gasoil	1 987 164 km	77 %
Electricité	29 862 km	< 1 %
Total	4 139 387 km	2 742,1 Tonnes eqCO2/an



Le remplacement des 42 véhicules diesel existants par des véhicules bioGNV et électriques et la conversion du reste du parc en HVO à l'horizon 2035 engendrent **une baisse des émissions de GES de 64 %** pour atteindre **985 Tonnes eqCO2/an**.

PMA contribuera ainsi pleinement à la décarbonation et transition énergétique du transport routier en dépassant l'objectif inscrit au PCAET de réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports en 2035 (par rapport à la situation 2020).



Action 26 Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable

1/1

Calendrier

Court terme	Moyen terme	Long terme
-------------	-------------	------------



Constats du diagnostic

- L'organisation logistique des entreprises tournée quasi exclusivement vers la route.
- La baisse de la logistique ferroviaire par Stellantis pour le transport des véhicules.

Objectif

Encourager les entreprises à diminuer les émissions de GES de leurs organisations logistiques.

Synthèse des mesures à mettre en œuvre

Mesure 1 : Mener une action de Conseil auprès des acteurs économiques sur les enjeux de l'empreinte énergétique et carbone de leur modèle logistique

En lien avec l'action 17, PMA pourra initier un rôle de « Conseil logistique » afin d'encourager une réflexion locale sur le renouvellement du modèle logistique des entreprises du territoire. Cette réflexion pourra s'étendre à l'ensemble du Pôle Métropolitain.

Mesure 2 : Accompagner techniquement les acteurs économiques vers une amélioration des performances énergétiques et environnementales de leur modèle logistique

PMA pourra communiquer auprès des entreprises sur les solutions techniques envisageables et les dispositifs de soutien existants de la part des acteurs publiques (Programme REMOVE, AMI, autres subventions, etc.). PMA pourra accompagner les acteurs économiques dans la constitution de leur dossier de demande de subventions.

En retour, PMA recueillera les attentes et besoins des acteurs économiques sur de nouvelles infrastructures logistiques (Infrastructure Terminale Embranchée (ITE), etc...).

PMA intégrera dans ces futurs projets de nouvelles zones d'activités :

- **Un volet logistique multimodale** : localisation préférentielle à proximité de la voie ferroviaire et de la voie d'eau, en réservant des emprises foncières pertinentes à la réalisation de nouvelles infrastructures, etc.) ;
- **Des réflexions sur des critères d'implantation** pour les entreprises en vue d'une **logistique plus durable** : pourcentage obligatoire d'une flotte propre, recours au multimodal, massification des livraisons, entreprise labellisée « logistique durable »

Publics cibles

- Acteurs économiques

Périmètre

- PMA

Acteurs	Rôle
PMA	Chef de file en lien avec CCI...
Acteurs économiques	Expression des besoins Acteurs de la transition de la chaîne logistique

Coûts

- **Mesures 1 et 2** : Coûts internes de personnels équivalent 0,5 ETP pour la phase sensibilisation / accompagnement

Suivi des mesures

- Nombre d'entreprises sensibilisées
- Nombre d'entreprises engageant des actions de transformation logistique
- Nombre de dossiers de subventions accompagnés
- Suivi des attentes et besoins des acteurs économiques

Impact report modal

Limité	Moyen	Élevé
--------	-------	-------

Faisabilité



Synthèse du plan d'actions

Synthèse des acteurs à mobiliser (I)

	Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs				
			PMA	Communes	Région	Département	Autre(s)
1	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	PMA					Exploitant réseau évolitY
2	Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)	PMA					Exploitant réseau évolitY
3	Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	PMA					Entreprises
4	Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	PMA Espace médian					SMTNFC SMT90
5	Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy	PMA (sud-est)					Canton du Jura
6	Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	PMA PMNFC		Saint-Maurice-Colombier Bethoncourt			SMTNFC Exploitant réseau évolitY
7	Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité	PMA					
8	Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable	PMA					Etat
9	Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes	PMA					Etat
10	Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)	PMA					Exploitant réseau évolitY

Acteur pilote

Acteur associé

Synthèse des acteurs à mobiliser (II)

	Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs				
			PMA	Communes	Région	Département	Autre(s)
11	Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture	PMA					
12	Déployer un réseau d'aires de covoiturage	PMA					APRR
13	Expérimenter des lignes de covoiturage	PMA					
14	Déployer un système de véhicules en autopartage	PMA					Exploitant réseau évolitY Exploitant service autopartage
15	Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques	PMA					SYDED
16	Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds	PMA					Etat APRR Enedis
17	Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre	Montbéliard Audincourt		Montbéliard Audincourt			Commerçants Livreurs CCI

Acteur pilote

Acteur associé

Synthèse des acteurs à mobiliser (III)

	Actions	Echelle de mise en œuvre	Acteurs				
			PMA	Communes	Région	Département	Autre(s)
18	Créer un support unique d'information mobilité	PMA					SMTNFC SMT90, Pays d'Héricourt
19	Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité	PMA					Citoyens Associations
20	Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public	PMA					Associations
21	Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	PMA					La Roue de secours
22	Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises	PMA					Entreprises
23	Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité	PMA					ADU
24	Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte	PMNFC					SMTNFC
25	Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre	PMA					Exploitant réseau évolitY
26	Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable	PMA					Acteurs économiques

 Acteur pilote  Acteur associé

Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (I)

	Actions	Coûts de fonctionnement annuel		Coûts d'investissement / études		Moyen humain
		PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs	PMA
1	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	323 à 586 k€/an				
2	Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)	30 k€/an				0,1 ETP
3	Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	Jusqu'à 1,1 M€/an		30 k€		
4	Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	Jusqu'à 22 k€/an selon scénario	1,1 à 1,4 M€ (SMTNFC, SMT90)	Jusqu'à 2 M€ si gare routière		
5	Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy	150 k€/an				
6	Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	22 k€/an	400 k€/an (Région)		4,5 M€	
7	Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité			345 k€		
Total axe 1		1,6 à 1,9 M€/an	1,5 à 1,8 M€/an	2,4 M€	4,5 M€	0,1 ETP

Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (II)

Actions	Coûts de fonctionnement annuel		Coûts d'investissement / études		Moyen humain
	PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs	PMA
8 Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable			40 k€ (étude) 140 k€ (stationnement) +/- 10 M€ (aménagement)		0,25 ETP sur 1 an
9 Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes			25 k€ (études)		
10 Etendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)	85,5 k€/an				
Total axe 2	85,5 k€/an		10,2 M€		0,25 ETP sur 1 an
11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture					0,15 ETP
12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage			511 k€		
13 Expérimenter des lignes de covoiturage	15 k€/an (hors communication)		75 k€	À partir de 5 k€	
14 Déployer un système de véhicules en autopartage	69 k€/an (pour 6 véhicules)				
15 Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques	16 k€/an (entretien de l'existant)				
16 Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds	50 k€/an et recettes de 400 k€/an		25 k€ (études) +/- 4 M€		
17 Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre			30 k€		
Total axe 3	165 k€/an Recettes : 400 k€		4,7 M€		0,15 ETP

Synthèse : coûts de mise en œuvre du plan d'actions (III)

Actions	Coûts de fonctionnement annuel		Coûts d'investissement / études		Moyen humain
	PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs	PMA
18 Créer un support unique d'information mobilité			À partir de 13 k€		0,05 ETP
19 Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité					0,1 ETP
20 Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public	À partir de 20 k€/an				
21 Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	À partir de 20 k€/an				
22 Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises			50 k€		
23 Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité					0,1 ETP
Total axe 4	40 k€/an		63 k€		0,25 ETP
24 Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte					0,05 ETP
25 Faire du réseau évolitY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre			1,23 M€/an sur 10 ans		
26 Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable					0,2 ETP
Total axe 5			12,3 M€		0,25 ETP

Plan de Mobilité

Rapport annexe obligatoire n°1 Annexe Accessibilité du Plan de Mobilité



Sommaire



▶ Le handicap : contexte et cadrage législatif.....	3
Le handicap en France : contextualisation	4
Le cadre légal et réglementaire.....	6
Les outils de programmation.....	7
▶ Etat des lieux de l'accessibilité sur Pays de Montbéliard Agglomération (PMA).....	8
La stratégie de PMA en faveur de l'accessibilité.....	9
L'accessibilité de la voirie et des espaces publics.....	10
La mise en accessibilité du réseau évolitY, un axe fort de travail de PMA.....	11
Les moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers.....	13
Les gares et les établissements recevant du public (ERP).....	14
▶ La mise en accessibilité sur le territoire de PMA à travers les actions du Plan de Mobilité.....	15

L'annexe accessibilité

Depuis la loi du 11 février 2005, les Plans de déplacements doivent chercher à améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics aux personnes handicapées ou à mobilité réduite.

Dans ce cadre, le Plan de Mobilité du Pays de Montbéliard Agglomération doit comporter une annexe particulière traitant du volet accessibilité. Cette annexe indique les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en œuvre afin d'améliorer l'accessibilité aux réseaux de transports publics sur le territoire associé à un calendrier de réalisation.

Cette annexe permet donc de :

- faire un bilan des différents schémas et plans qui œuvrent en matière d'accessibilité ;
- extraire et synthétiser du document principal de Plan de Mobilité les actions, les principes et les outils à mettre en œuvre en matière d'accessibilité à l'horizon 2035 ;
- programmer et coordonner la mise en accessibilité des différentes composantes de la chaîne de déplacement.



Le handicap : contexte et cadrage législatif



Le handicap en France : contextualisation (1/2)

Des personnes handicapées aux personnes à mobilité réduite (PMR)

La notion de personnes à mobilité réduite (PMR) inclut l'ensemble des personnes qui éprouvent des difficultés à se déplacer, de manière réduite provisoire ou permanente (décret du 9 février 2006 et directive 2001/85/CE du Parlement et du Conseil européen).

Il s'agit de « toutes les personnes ayant des difficultés pour utiliser les transports publics, telles que, par exemple, personnes souffrant de handicaps sensoriels et intellectuels, personnes en fauteuil roulant, personnes handicapées des membres, personnes de petite taille, personnes âgées, femmes enceintes, personnes transportant des bagages lourds et personnes avec enfants (y compris enfants en poussette) ». La notion de personne à mobilité réduite est ainsi plus large que celle de personne handicapée.

Près d'une personne sur trois déclare rencontrer dans la vie de tous les jours des difficultés, qu'elles soient physiques, sensorielles, intellectuelles ou mentales. Le handicap de chaque personne ne se réduit donc pas aux situations personnelles, aux déficiences et aux incapacités qu'elles engendrent, car il découle aussi de l'environnement matériel et social.

La notion de conception universelle, qui se développe de plus en plus, invite les professionnels à intégrer, dans leur projet d'aménagement, une vision sociétale et humaniste incluant systématiquement le plus grand nombre.

L'accessibilité universelle, c'est l'accès à une ville pensée pour tous : ce qui s'avère nécessaire pour 10 % de la population est utile pour 40 % et confortable pour 100 % des usagers.

Les difficultés rencontrées par les personnes à mobilité réduite (PMR)

Ainsi, qu'ils soient permanents ou temporaires, tous les types de handicap doivent être pris en compte, l'accessibilité se veut universelle et doit concerner toute la population notamment :

- Les personnes âgées, pour des questions de fatigabilité, se déplaçant parfois avec une canne;
- Les personnes en situation de handicap, quelle que soit la déficience concernée (auditive, cognitive, mentale, motrice, psychique, visuelle) ;
- Les familles avec les poussettes ;
- Toutes les personnes souffrant de maladies cardio-respiratoires ne pouvant pas faire de grands efforts physiques ...

Les difficultés rencontrées par les PMR lors de leurs déplacements ?

Type de handicap	Principales difficultés rencontrées
MOTEUR – PHYSIQUE	<ul style="list-style-type: none"> • la nature des sols ; • les dénivelés, et obstacles, notamment verticaux ; • le franchissement des obstacles passages étroits, d'intersections ; • les déplacements sur de longues distances sans pouvoir se reposer ; • Les difficultés à atteindre certaines hauteurs ;
VISUEL	<ul style="list-style-type: none"> • Se repérer dans l'espace ; • le manque de visibilité ou de détection de certains obstacles au sol ou aériens ; • la cohabitation avec les vélos, trottinettes... ; • lire les informations (hauteur de lecture, taille des caractères ...);
AUDITIF	<ul style="list-style-type: none"> • Distinguer les sons et accéder aux informations ; • la cohabitation avec les vélos, trottinettes... ; • les difficultés dans les traversées piétonnes (approche rapide de certains véhicules) ;
COGNITIF	<ul style="list-style-type: none"> • se repérer et mémoriser un itinéraire ; • la cohabitation avec les vélos, trottinettes • le manque de lisibilité du jalonnement piéton ou discontinuité des cheminements piétons ; • la lecture et compréhension des informations ;

Les chiffres du handicap au niveau national

Le dénombrement de personnes en situation de handicap est sensible puisqu'il n'y a pas de définition unique de ce qu'est le handicap. Il existe une pluralité de façon d'appréhender cette notion.

Néanmoins, la loi du 11 février 2005, le définit tel que : « *Constitue un Handicap, toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un polyhandicap ou d'un trouble de santé invalidant.* »

Ainsi, en 2021, 6,8 millions de personnes de 15 ans ou plus en France déclarent avoir au moins une limitation sévère dans une fonction physique, sensorielle ou cognitive et 3,4 millions déclarent être fortement restreintes dans des activités habituelles, en raison de problème de santé.

En élargissant, 7,6 millions de personnes, vivant à leur domicile, perçoivent une pension, une allocation en raison d'un handicap ou d'un problème de santé (©DREES – Le handicap en chiffres – 2023).

1 273 646 personnes handicapées étaient bénéficiaires au 31 décembre 2023 de l'AAH (Allocation Adulte Handicapée). Celle-ci est versée sous conditions de ressources aux adultes déclarés en situation de handicap, afin de leur assurer un revenu minimum.

L'évolution de la population et l'allongement de la durée de vie, la population âgée de 60 ans et plus constituera un tiers de la population française en 2060. La part de personnes rencontrant des situations de handicap risque donc d'augmenter. En effet, avec l'âge, des déficiences tant motrices, visuelles que psychologiques peuvent apparaître et restreindre les activités et la mobilité.

Très peu d'indications sur les populations concernées au niveau local

Il est difficile de recenser sur un territoire l'ensemble de la population dont la mobilité est réduite (situation temporaire, adultes avec jeunes enfants ..).

Quelques chiffres peuvent nous donner un ordre de grandeur sur PMA.

Ils se basent sur les attributions de l'Allocation Adulte Handicapée (AAH) et l'Allocation d'Education de l'Enfant Handicapé (AEEH). L'AAH est attribuée aux personnes atteintes d'un taux minimum d'incapacité et disposant de ressources modestes, elle permet de leur donner une meilleure autonomie financière. L'AEEH est destinée à compenser les frais supportés par toute personne ayant à sa charge un enfant ou adolescent handicapé.

Ainsi, on compte pour le département du Doubs : 10 531 personnes bénéficiant de l'AAH et 1960 personnes de l'AEEH en 2022.

Si l'on rapporte ces chiffres à la population de PMA, on dénombre 2 582 personnes bénéficiaire de l'AAH et 496 personnes bénéficiaires de l'AEEH. Soit au moins 3 078 personnes souffrant d'un handicap sur l'ensemble de PMA.

Les personnes âgées sont également une population cible de l'accessibilité. L'invalidité est très largement tributaire de l'âge de la population. On compte près de 15 000 habitants de plus de 75 ans selon l'INSEE en 2020.

Habitants par catégorie	Doubs	Extrapolation sur PMA
Plus de 75 ans	50 801	15 119
Enfants de 0 à 3 ans	17 718	4 356
Enfants (moins de 20 ans) en situation de handicap bénéficiant l'Allocation d'Education de l'Enfant Handicapé (AEEH)	1 960	496
Adultes de 20 à 64 ans en situation de handicap bénéficiant de l'Allocation Adulte Handicapée (AAH)	10 531	2 582
Total		22 553

Le cadre légal et réglementaire

Les principes édictés par la loi du 11 février 2005

L'adoption de la loi d'orientation du 30 juin 1975 en faveur des personnes handicapées constitue la première étape législative en matière d'accessibilité. Depuis, différentes lois ont été votées pour améliorer notamment l'accessibilité des personnes en situation de handicap et à mobilité réduite.

La loi du 11 février 2005 pour « l'égalité des droits des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées » **impose et fixe comme objectif l'accessibilité des réseaux de transports publics et des ERP pour 2015.**

Elle énonce clairement le principe de **continuité de la chaîne du déplacement** qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Pour répondre à ces objectifs, la loi impose aux collectivités diverses mesures concrètes dont :

- l'élaboration des Schémas Directeurs d'Accessibilité des transports (SDA) ;
- l'élaboration des Plans de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces Publics (PAVE) ;
- la constitution de commissions communales ou intercommunales d'accessibilité (CCA/CIA) ;
- l'intégration d'une annexe « accessibilité » aux Plans de Déplacements Urbains (et maintenant au Plan de Mobilité).

Toutefois, l'échéance de 2015 approchant et un bon nombre de réseaux de transport n'ayant pas terminé leur mise en accessibilité, l'ordonnance du 26 septembre 2014 a permis aux Autorités Organisatrices des Transports (maintenant de la Mobilité) de bénéficier de délais supplémentaires : trois ans pour le transport urbain, six ans pour le transport interurbain et neuf ans pour le transport ferroviaire.

L'ensemble des travaux et mesures sont alors programmés au travers des nouveaux Schémas Directeurs d'Accessibilité : les Agendas d'Accessibilité Programmée (Ad'AP).

La Loi d'Orientation des Mobilités, un changement de paradigme

Depuis 2005, les mesures ont porté sur les aménagements à réaliser pour rendre accessibles les différents maillons de la chaîne des déplacements.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de décembre 2019 fixe un tournant dans la prise en compte de l'accessibilité. L'objectif est de favoriser l'usage des transports en commun par les personnes en situation de handicap.

Les mesures de la LOM sont principalement axées sur les facilités d'usage de cette accessibilité : tarifs spéciaux pour les accompagnateurs, collecte des données accessibilité des transports et de la voirie pour informer les voyageurs...

Plusieurs nouvelles mesures sont mentionnées pour améliorer encore la mobilité des PMR :

- les AOM pourront désormais agir dans le domaine de la mobilité solidaire (aides financières individuelles, services spécifiques...);
- actuellement réservés aux résidents métropolitains, les services de transport adaptés aux PMR devront être ouverts à l'ensemble des personnes disposant a minima d'une carte mobilité et inclusion ;
- les données relatives à l'accessibilité des transports publics (routier et ferroviaire) ainsi que les données sur l'accessibilité de certains itinéraires piétons 200 m autour des points d'arrêt prioritaires devront être publiques ;
- les accompagnateurs de PMR ne pouvant pas voyager seuls pourront utiliser les transports en commun à des tarifs préférentiels ;
- Il faudra garantir l'accès des PMR aux places de stationnement disposant de bornes de recharge électriques ;
- Il y a une obligation des AOM de publier des rapports périodiques de mise en accessibilité de leurs réseaux ;
- La mise en place d'une plateforme unique pour réserver des missions d'assistance en gare.

Le PAVE (Plan de mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics)

Issu de la loi de 2005, « Un PAVE est établi dans **chaque commune de 1 000 habitants** et plus à l'initiative du maire ou, le cas échéant, du président de l'établissement public de coopération intercommunale. Ce plan fixe notamment les dispositions susceptibles de rendre accessible aux personnes handicapées et à mobilité réduite l'ensemble des circulations piétonnes et des aires de stationnement d'automobiles situées sur le territoire de la commune ou de l'établissement public de coopération intercommunale ».

Le décret n° 2006-1657 du 21 décembre 2006 relatif à l'accessibilité de la voirie et des espaces publics précise, à son article 2, que toutes les communes doivent élaborer au plus tard le 22 décembre 2009 un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics.

En application d'une jurisprudence constante, l'obligation juridique d'élaborer un PAVE ne disparaît pas une fois l'échéance de décembre 2009 passée.

Le SDA (Schéma Directeur d'Accessibilité des transports)

Ce schéma doit :

- préciser la programmation de la mise en accessibilité de services de transport ;
- définir les modalités de l'accessibilité des différents types de transport ;
- identifier les cas d'impossibilité technique de mise en accessibilité des services existants ;
- préciser le « transport de substitution » qui sera mis à disposition pour pallier ces impossibilités de mise en accessibilité ;
- déterminer les modalités de maintenance pouvant assurer la pérennité des équipements d'accessibilité.

Les SDA doivent être élaborés par les autorités organisatrices de la mobilité.

Sd'AP (Schéma Directeur d'Accessibilité - Agenda d'accessibilité Programmé)

Les Sd'AP sont un instrument de politique publique qui pouvait être volontairement mobilisé par les autorités organisatrices de transport pour poursuivre, après le 13 février 2015, leur programme de mise en accessibilité de leurs réseaux de bus, cars et trains.

L'ordonnance n° 2014-1090 du 26/09/2014 relative à la mise en accessibilité des établissements recevant du public, des transports publics, des bâtiments d'habitation et de la voirie pour les personnes handicapées :

- explicite les règles d'accessibilité ;
- prévoit la mise en place d'un dispositif d'échéanciers pour les structures qui ne peuvent satisfaire les délais réglementaires: les Agendas d'accessibilité programmée (Ad'AP), qui listent les travaux requis dans un calendrier précis. A compter du 1er avril 2019, l'AD'AP ne peut plus être sollicité dans le cadre des nouvelles demandes d'autorisation de travaux. Seuls les gestionnaires dont l'AD'AP a été demandé avant cette date, continueront à réaliser les travaux selon le calendrier déposé ;
- permet aux services de transports publics d'élaborer un Agenda d'accessibilité programmée qui pourra s'étendre sur trois ans pour les services de transport urbain, six ans pour le transport interurbain, neuf ans pour le transport ferroviaire.

L'ordonnance précise ainsi selon quelles modalités les points d'arrêt et le matériel roulant doivent être rendus accessibles. Les transports scolaires n'entrent pas dans le champ d'application de l'ordonnance. Elle donne aux autorités organisatrices de transport (AOT) qui n'ont pas élaboré de schéma directeur d'accessibilité (SDA) la possibilité d'élaborer un schéma directeur d'accessibilité-agenda d'accessibilité programmée (SD'AP).

Deux décrets du 4 novembre 2014 ont précisé ces dispositions : le décret n° 2014-1321 qui détermine le contenu et les conditions d'approbation des Sd'AP et le décret n° 2014-1323 qui définit les critères de détermination des points d'arrêt à rendre accessibles de manière prioritaire (article D.1112-8 du code des transports).



Etat des lieux de l'accessibilité sur le Pays de Montbéliard



Trois axes de travail pour PMA

Le Pays de Montbéliard intervient en matière d'accessibilité selon 3 axes principaux :

1. Diagnostiquer le degré d'accessibilité de la chaîne de déplacement (PAVE et SDAP) et intégrer l'accessibilité pour tous au fur et à mesure des interventions sur la voirie et les espaces publics ;
2. Programmer des actions spécifiques de mise en accessibilité du réseau évolutif, aussi bien sur les arrêts de transports publics et le matériel roulant que sur l'information et le service clientèle ;
3. Travailler sur les Etablissements Recevant du Public que gère PMA.

La commission intercommunale d'accessibilité de PMA

La loi n°2005-102 du 11 février 2005 impose la création d'une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées, par tout établissement de coopération intercommunale compétent en matière de transports, dès lors qu'il regroupe 5000 habitants ou plus.

Une commission intercommunale pour l'accessibilité des personnes handicapées a donc été créée le 10 décembre 2007, afin de répondre au mieux aux obligations de mise en accessibilité de l'ensemble de la chaîne de déplacement à l'horizon 2015.

Lieu de concertation et de dialogue entre les collectivités et le public, la commission doit entre-autre :

- Dresser un état des lieux de l'accessibilité du cadre bâti existant, de la voirie, des espaces publics et des transports et de l'offre de logements accessibles aux personnes handicapées ;
- Faire des propositions visant à améliorer l'accessibilité des réseaux de transport et de l'espace public.

8 propositions ont été faites en ce sens :

1. Désigner un conseiller communautaire chargé de l'accessibilité
2. Définir et animer une politique d'accessibilité
3. Pratiquer la concertation avec les associations locales, de la conception à la réception des aménagements
4. Rétablir le dispositif de Label Plan de Déplacements Urbains (PDU)
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
7. Veiller à ce que les éco-quartiers soient également exemplaires en matière d'accessibilité
8. Renforcer le service de Transport de Personnes à Mobilité Réduite



L'accessibilité de la voirie et des espaces publics

Une compétence revenant aux communes

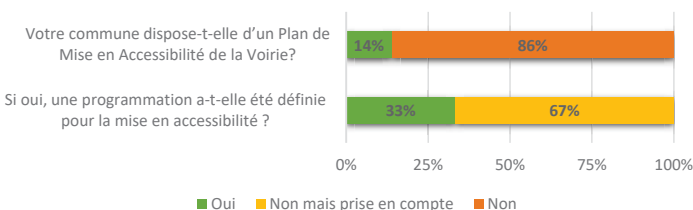
L'espace public est au cœur de la chaîne de déplacement. Les cheminements, trottoirs, les places, le stationnement... Lorsque l'espace public n'est pas accessible il constitue un obstacle réel à la mobilité des PMR, et plus largement de tous. Dès 2005, la loi a donc imposé aux collectivités de répondre à ce besoin au travers des **Plans de Mise en Accessibilité de la Voirie et des Espaces publics (PAVE) pour les communes d'au moins 1 000 habitants**. Ce document stratégique de référence en matière d'accessibilité permet de disposer du diagnostic de l'existant mais aussi d'une programmation pluriannuelle des travaux.

PMA n'ayant pas de compétence en matière de voirie, la mise en accessibilité des voiries et espaces publics revient aux communes. Le Département en tant que gestionnaire de voirie n'intervient généralement que sur la « bande roulante » ce qui ne concerne pas l'accessibilité.

D'après le questionnaire transmis aux 73 communes lors de la phase de diagnostic, 6 communes (dont une avec moins de 1000 habitants) sur les 27 comptant plus de 1000 habitants déclarent disposer d'un PAVE. Mais 67% d'entre elles ne disposent pas de programmation. Néanmoins, ces critères d'accessibilité sont souvent pris en compte lors des travaux.

La majorité des communes mènent ainsi leurs travaux d'accessibilité au fil de l'eau, sans véritable programmation.

Communes disposant d'un PAVE
(questionnaire commune du diagnostic du Plan de Mobilité)



Le stationnement des PMR

Les places de stationnement GIG-GIC (G.I.C. = grand invalide civil) ou G.I.G. = grand invalide de guerre) doivent respecter la réglementation en vigueur.

Le décret n°99-756 du 31 août 1999 prévoit que « lorsqu'un aménagement est prévu sur le domaine routier pour permettre le stationnement des véhicules, au moins un emplacement sur cinquante doit être réservé aux personnes handicapées, qui doivent pouvoir y accéder aisément. Lorsque cet aménagement s'inscrit dans le cadre d'un projet global de stationnement, le nombre d'emplacements réservés est calculé sur la base de l'ensemble du projet ».

Sur PMA, sur les secteurs étudiés lors de l'enquête de stationnement de la phase de diagnostic, le taux de 2% minimaux de places réservées aux PMR est respecté. Dans les petites communes, les centres disposent en grande majorité de ces emplacements de stationnement, devant les commerces ou à proximité de la mairie.



La mise en accessibilité du réseau évoliY, un axe fort de travail de PMA (1/2)

La mise en accessibilité des quais bus en cours

Concernant le réseau de transport collectif urbain, le Pays de Montbéliard a validé en 2008 un schéma directeur d'accessibilité (SDA) des services de transports publics. Ce schéma directeur devait permettre d'aboutir à une accessibilité totale en 2015 au plus tard, fixer la programmation de la mise en accessibilité des services de transports et définir les modalités d'accessibilité des différents types de transport, ainsi que les impossibilités techniques avérées. Face aux difficultés rencontrées à l'échelle nationale, les modalités de mise en accessibilité ont été revues (définition d'arrêts prioritaires à rendre accessible...).

En juillet 2015, PMA a approuvé son Schéma Directeur d'Accessibilité Programmé (SD'AP) avec pour objectif sa réalisation sur une période de 3 ans et sur la base d'une liste des arrêts prioritaires à rendre accessibles. Ainsi fin 2018, 135 quais ont été mis en accessibilité pour un montant global de 6 405 500 €.

Si aujourd'hui le SD'AP est clos, PMA poursuit sa démarche en s'appuyant sur un référentiel technique en veillant notamment à la mise en accessibilité des arrêts des 44 communes ayant intégré PMA après 2017.

Voici l'état des lieux de l'accessibilité des arrêts évoliY pour l'année 2024 :

- 593 quais sur 947 sont en accessibilité, dont 20 quais aménagés en 2023 ;
- En 2024, 17 quais sont programmés, 7 ont déjà été réalisés, et 10 sont en prévision d'ici la fin d'année.



Définition des arrêts à mettre en accessibilité sur le réseau urbain

Le code des transports modifié par l'ordonnance du 26 septembre 2014 stipule ainsi que :

« Art. L1112-1. – L'accessibilité du service de transport est assurée par l'aménagement des points d'arrêt prioritaires compte tenu de leur fréquentation, des modalités de leur exploitation, de l'organisation des réseaux de transport et des nécessités de desserte suffisante du territoire. Ces critères sont précisés par décret. »

Le décret n°2014-1323 du 4 novembre 2014 relatif aux points d'arrêt des services de transport public à rendre accessibles de façon prioritaire précise les critères permettant de définir la liste des arrêts prioritaires pour les différents réseaux :

« Art. D. 1112-10. – I. – Pour les transports publics routiers urbains et non urbains de personnes en dehors de l'Île-de-France, un point d'arrêt ou une gare est prioritaire au sens de l'article L.1112-1 dès lors qu'il répond à au moins l'une des conditions suivantes :

- « 1- Il est situé sur une ligne structurante d'un réseau de transport public urbain ;
 - « 2- Il est desservi par au moins deux lignes de transport public ;
 - « 3- Il constitue un pôle d'échanges ;
 - « 4- Il est situé dans un rayon de 200 mètres autour d'un pôle générateur de déplacements ou d'une structure d'accueil pour personnes handicapées ou personnes âgées.
- «II. – Lorsque l'application des critères définis au I ne conduit pas à identifier un point d'arrêt ou gare prioritaire dans une commune desservie, l'autorité organisatrice de transport détermine :
- « 5 -Pour les réseaux urbains, au moins un point d'arrêt à rendre accessible dans la commune ; »

L'ensemble des critères du décret ont donc été appliqués aux arrêts du réseau évoliY afin de dresser la liste des arrêts prioritaires. La liste des points d'arrêt prioritaires, constitue ainsi un élément essentiel constituant le Sd'AP. Ce dernier se veut être un outil pragmatique de stratégie patrimoniale de mise en accessibilité, adossé à une programmation budgétaire.

La mise en accessibilité du réseau évoliY, un axe fort de travail de PMA (2/2)

Un matériel roulant accessible sur le réseau évoliY

L'ensemble des véhicules en circulation commerciale sur le réseau urbain évoliY (hors circuits scolaires assurés en autocars) sont accessibles pour les personnes à mobilité réduite.

Le Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (TPMR), en substitution pour les trajets non accessibles et personnes ne pouvant utiliser le réseau classique

Selon l'article 45 loi de 2005 « en cas d'impossibilité technique avérée de mise en accessibilité de réseaux existants, des moyens de transport adaptés aux besoins des personnes handicapées ou à mobilité réduite doivent être mis à leur disposition. Ils sont organisés et financés par l'autorité organisatrice de transport normalement compétente dans un délai de trois ans. Le coût du transport de substitution pour les usagers handicapés ne doit pas être supérieur au coût du transport public existant. »

Pour palier notamment aux arrêts non accessibles, un service de Transport pour les Personnes à Mobilité Réduite (TPMR) avec réservation préalable existe actuellement sur le réseau évoliY.

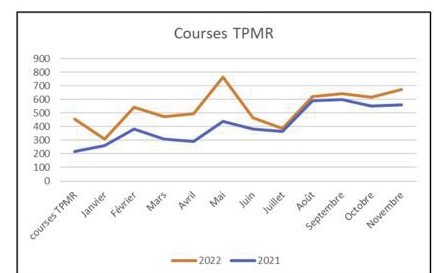
Ce service est ouvert aux résidents ou non du Pays de Montbéliard et est réservé aux personnes à mobilité réduite détentrices de la carte d'invalidité d'au moins 80% ou d'une Carte de Mobilité Inclusive (CMI). Un dossier et des critères sont définis pour son obtention par PMA. Le service TPMR permet à ses bénéficiaires, après acceptation de leur dossier d'admission, de se déplacer d'une adresse à une autre à l'intérieur du Pays de Montbéliard. Si la personne handicapée dispose de la carte d'invalidité portant la mention « besoin d'accompagnement », son accompagnateur voyage gratuitement sur le réseau.

Le service est disponible du lundi au samedi de 8h à 22h00 et le dimanche et jours fériés de 9h30 à 18h30. Les trajets sont assurés par une équipe de conducteurs, spécialement formés à la prise en charge des PMR, et effectués par un véhicule aménagé pour le transport de personnes en fauteuil roulant. La réservation s'effectue au minimum 2h à l'avance auprès de la centrale de réservation évoliY.

Le service a connu une forte croissance de fréquentation (+30 % par rapport à 2021, année impactée par le Covid-19) et totalise 6 441 courses et 6 860 voyages. En moyenne 64 clients font appel au service chaque mois avec de nombreux habitués.



courses TPMR	2021	2022	Variation N-1
Janvier	218	455	108,7%
Février	259	310	19,7%
Mars	381	542	42,3%
Avril	308	472	53,2%
Mai	292	495	69,5%
Juin	439	765	74,3%
Juillet	381	465	22,0%
Août	365	385	5,5%
Septembre	589	621	5,4%
Octobre	599	643	7,3%
Novembre	550	617	12,2%
Décembre	559	671	20,0%
TOTAUX	4 940	6 441	30,4%



Les moyens mis en œuvre pour assurer l'accueil et l'information des usagers

Avoir accès à une information adaptée est un préalable indispensable à l'autonomie des personnes en situation de handicap. Cela passe par la possibilité de disposer de supports d'information adaptés et par une mise à disposition facilitée de l'état de l'accessibilité au réseau.

La prise en compte des différents types de handicap doit être intégrée à tous les canaux d'information et tout au long des différentes étapes du déplacement.

Les informations pour préparer son déplacement

Plusieurs canaux d'information existent :

- **L'accueil téléphonique** : il est disponible du lundi au samedi de 7h à 19h.
- **Le site Internet du réseau** : il inclut une page dédiée au fonctionnement du TPMR.
- **Les documents d'information** : plan de réseau, fiches horaires... : il existe un plan du réseau indiquant les arrêts aux normes accessibilité.
- **L'application mobile évoliTY Moventis** : disponible gratuitement sur iPhone et Android, elle propose les horaires en temps réel et les horaires des lignes. Mais la recherche d'itinéraire n'est pas disponible, les arrêts accessibles ne sont pas identifiés et la lecture par synthèse vocale n'est pas proposée. Dans le cadre de la nouvelle DSP, l'application évoliTY Moventis sera refondue entièrement au profit d'une nouvelle application mobile globale d'information voyageurs pour l'ensemble des services de transports en commun.

Les agences commerciales

Les 2 agences commerciales évoliTY répondent aux normes accessibilité. L'agence à la gare de Montbéliard a été mise en accessibilité dans le cadre des travaux entrepris dans le bâtiment voyageur.

L'information aux arrêts

L'ensemble des points d'arrêt du réseau est équipé de manière à afficher les horaires et informations relatives au réseau aussi bien dans les abribus qu'aux poteaux d'arrêt. Aux arrêts, on retrouve le nom de l'arrêt, les numéros de lignes en passage, leur schéma de ligne et leur fiche horaire (heure théorique de passage à l'arrêt). Lorsque les arrêts possèdent un abribus, ceux-ci disposent en plus d'un plan général du réseau.

Les arrêts du THNS sont équipés d'écrans d'information « temps réel » qui affichent les temps d'attente des bus des différentes lignes en passage à l'arrêt.

L'information à bord des véhicules

Le système d'aide à l'exploitation et d'information voyageurs (SAEIV) permet de diffuser à l'intérieur des bus une information visuelle et sonore en temps réel.

La billetterie

Le déploiement des nouveaux outils numériques pour la vente a permis de faciliter l'accès aux titres de transport à distance, par l'intermédiaire de la boutique en ligne pour la commande et le rechargement des titres de transport sur carte sans contact, et grâce à l'achat d'e-ticket sur les applications « évoliTY Pass » et « Nord Franche-Comté Mobilités ».



L'accessibilité des gares et les établissements recevant du public (ERP)

L'accessibilité des gares et haltes ferroviaires sur PMA et par extension de l'offre ferroviaire TER de la Région

Selon le Registre public d'accessibilité des gares ferroviaires de SNCF Gares & Connexions, **la gare de Montbéliard est en conformité sur tout son périmètre (quais et bâtiment voyageurs).**

Les gares de Colombier-Fontaine et de Voujeaucourt, en tant que points d'arrêt non gérés (ou haltes) sont exclus du recensement effectué dans le registre public d'accessibilité. Toutefois ces gares **ne répondent pas au standard de conformité de l'accessibilité.**

Aujourd'hui le matériel ferroviaire circulant sur PMA est accessible, mais seule une utilisation depuis la gare de Montbéliard est possible en toute autonomie. Néanmoins, il est proposé aux Personnes en Situation de Handicap (PSH) et aux Personnes à Mobilité Réduite (PMR) **un service gratuit d'assistance en gare.** Il s'agit d'un service proposé par SNCF TER sur réservation.

Les ERP : rappel législatif

La loi du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées a fixé le principe d'une accessibilité généralisée.

Depuis le 1er janvier 2015, tous les établissements recevant du public (ERP) doivent être accessibles, c'est-à-dire être conçus de telle façon que toute personne en situation de handicap, quel qu'il soit (notamment physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique) ou à mobilité réduite (personne âgée, personne avec poussette, personne temporairement invalide ou accidentée, etc.) puisse y accéder, y circuler et y recevoir les informations qui y sont diffusées dans les parties ouvertes au public. En conséquence, l'ouverture d'un ERP est subordonnée à la délivrance d'une autorisation donnée après contrôle du respect des règles d'accessibilité.

Les établissements recevant du public (ERP) sont majoritairement concernés par cette obligation. Parmi ces bâtiments, on pourra distinguer : les commerces de proximité/ centres commerciaux, les établissements de type CHR (Bar, cafés, hôtels, restaurants), les locaux de professions libérales, les

établissements sanitaires, les établissements publics (mairies, préfectures etc.), les lieux de culte, les lieux culturels (musées, cinéma, théâtre, salle omnisport), les lieux de service (banques, agences immobilières, etc.), les établissements scolaires ou les établissements dédiés à l'enfance...

Les éléments suivants doivent être accessibles :

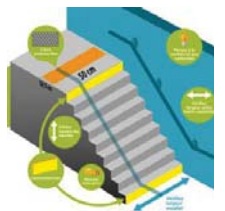
- Cheminements extérieurs
- Stationnement des véhicules
- Conditions d'accès et d'accueil dans les bâtiments
- Circulations horizontales et verticales à l'intérieur des bâtiments
- Locaux intérieurs et sanitaires ouverts au public
- Portes, sas intérieurs et sorties
- Revêtements de sol et parois
- Équipements et mobiliers intérieurs et extérieurs susceptibles d'y être installés (dispositifs d'éclairage et d'information des usagers, par exemple)

PMA dispose de 23 Etablissements Recevant du Public (ERP) à mettre en accessibilité

Pour la mise en accessibilité des ERP lui appartenant, PMA a réalisé son Agenda d'Accessibilité Programmé (Ad'AP) qui est actuellement en cour de mise en œuvre. Il s'achève en 2024.

L'Ad'AP de PMA compte 23 ERP à mettre en conformité :

- Pour 11 ERP, les travaux sont finalisés et sont aux normes (attestation de conformité des ERP validée par le Préfet) ;
- 6 ERP ont une attestation de conformité délivrée par un bureau de contrôle (mais en attente de validation par les services de l'Etat) ;
- Il demeure 6 ERP pour lesquels il reste des travaux de mise en conformité (prévus pour 2024 dans l'Ad'AP).





La mise en accessibilité sur le territoire de PMA à travers les actions du Plan de Mobilité



La mise en accessibilité sur PMA à travers les actions du Plan de Mobilité (1/2)



Une notion transversale dans le Plan de Mobilité de PMA

En complément des actions identifiées spécifiquement dans le Sd'AP et dans les PAVE des communes, la notion d'accessibilité est traitée de façon transversale dans chaque axe du Plan de Mobilité qui permettent d'améliorer les conditions de déplacements et l'accès au territoire du Pays de Montbéliard pour les personnes à mobilité réduite.

Ainsi, plusieurs actions définies dans le Plan de Mobilité vont améliorer la chaîne de déplacement et favoriser l'accessibilité des PMR.

Action 1 : Étendre et développer le réseau de lignes secondaires

Action 2 : Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)

Action 3 : Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland

Action 4 : Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA

Le développement de lignes du réseau permettra une meilleure couverture spatiale de l'agglomération par les transports en commun, pour tous les publics, et de réaménager l'espace public en faveur des PMR lors de la création des arrêts.

Action 6 : Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du Pôle Métropolitain

La gare de Montbéliard étant aux normes d'accessibilité, l'augmentation du nombre de services TER entre Montbéliard et Belfort offrira de nouvelles possibilités de déplacements en transport collectif à l'échelle du Pôle Métropolitain pour les personnes à mobilité réduite.



Action 7 : Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité

La gestion de l'accès au cœur d'agglomération avec la réalisation de parkings relais va permettre de créer des points d'intermodalité lisibles intégrant des places de stationnement pour les PMR.

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

Le développement d'infrastructures cyclables sécurisées incitera des personnes plus fragiles et moins favorisées à utiliser le vélo au quotidien ou la marche dans le cadre d'aménagements mixtes piétons/cycles (voie verte...).

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

La pacification de l'espace public est un travail fin qui va permettre d'améliorer la sécurité de l'espace public en diminuant les vitesses, en mettant aux normes les traversées piétonnes et en augmentant l'espace dévolu aux piétons.

Action 10 : Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)

Cette action prévoit notamment l'acquisition de vélos « tricycle » adaptés aux personnes présentant des difficultés d'équilibre.

Action 11 : Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture

Il s'agit dans cette action de rappeler aux communes les obligations issues de la LOM de neutraliser une place de stationnement en amont de chaque passage piéton pour favoriser une meilleure co-visibilité piéton-automobiliste et sécuriser le parcours des piétons.



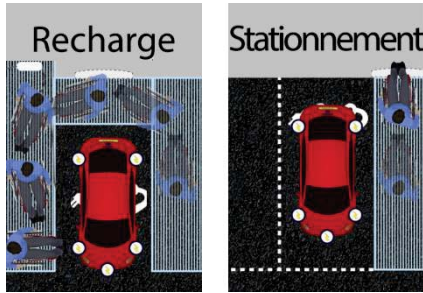
Action 12 : Déployer un réseau d'aires de covoiturage

Les nouvelles aires seront aménagées selon les normes d'accessibilité et proposeront des places de stationnement pour PMR.



Action 15 : Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)

Un nombre minimal de places devront être accessibles aux personnes à mobilité réduite (article L.2224-37-alinéa 4 du Code général des collectivités territoriales, et l'arrêté du 27 octobre 2023).



Action 17 : Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre

Le stationnement anarchique de véhicules de livraisons entraîne une perte d'accessibilité de la voirie (stationnement sur trottoir...). L'amélioration de la gestion des livraisons vise à réduire ces impacts négatifs.

Action 18 : Créer un support unique d'information mobilité

Action 19 : Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité

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

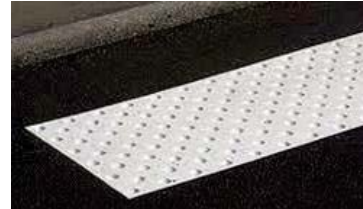
La connaissance de l'offre de mobilité est un vecteur important d'autonomie des personnes âgées ou en situation de handicap. Les supports de communication (fiches horaires, site Internet) devront prendre en compte les exigences en matière d'accessibilité, notamment pour les malvoyants. Il s'agira de veiller à la poursuite de la mobilisation d'outils classiques de communication (accueil physique et téléphonique, flyer) pour les personnes rencontrant des difficultés d'accès au numérique.

Action 21 : Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive

Cette action prévoit notamment de faciliter l'émergence de services de transport solidaire et de portage à domicile.

Action 23 : Structurer un observatoire du plan de mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité

Le suivi de l'amélioration de l'accessibilité sur PMA sera intégré à l'observatoire des mobilités.



Plan de Mobilité

Rapport annexe obligatoire n°2 Evaluation environnementale du Plan de Mobilité



SOMMAIRE

PARTIE 0 : RESUME NON TECHNIQUE	3
1 Méthode utilisée	4
2 Caractérisation des modes de déplacement et présentation du Plan de Mobilité	4
3 Etat initial de l'environnement	6
4 Effets probables de la mise en œuvre du plan sur l'environnement	7
PARTIE 1 : INTRODUCTION	9
L'évaluation environnementale du Plan de Mobilité	10
PARTIE 2 : METHODES UTILISEES	12
1 Méthode générale utilisée pour l'évaluation environnementale	13
PARTIE 3 : PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE DU PAYS DE MONTBELIARD AGGLOMERATION	14
1 Caractérisation & Pratiques de déplacements sur Pays de Montbéliard Agglomération	15
2 Le Plan de Mobilité 2024 de PMA	24
3 Compatibilité et articulation avec les autres plans et programmes	31
PARTIE 4 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT	37
1 Synthèse de la partie « milieu physique » de l'EIE du SCoT	38
2 Synthèse de la partie « cadre de vie » de l'EIE du SCoT	40
3 Synthèse de la partie « ressources, pressions » de l'EIE du SCoT	47
3.1 L'eau	47
3.1.1 Le contexte réglementaire	47
3.1.2 La ressource en eau	48
3.1.3 L'eau potable	51
4 Synthèse de la partie « sols » de l'EIE du SCoT	52
5 Synthèse de la partie « air » du PCAET	52
6 Synthèse de la partie « risques et les nuisances » de l'EIE du SCoT	60
6.3 Nuisances sonores	65
6.3.1 Les mesures réglementaires liées au bruit	65
6.3.2 Le bruit sur le territoire de PMA	66
7 Synthèse de la partie « sites et sols pollués » de l'EIE du SCoT	67
PARTIE 5 : EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT	68
1 Analyse des incidences sur la mobilité	69
2 Analyse environnementale par axe	79
3 Analyse environnementale par thématique	94
4 Mesures d'évitement et de réduction au sein des actions	102
5 Mesures de suivi	103
PARTIE 6 : INCIDENCES NATURA 2000	107

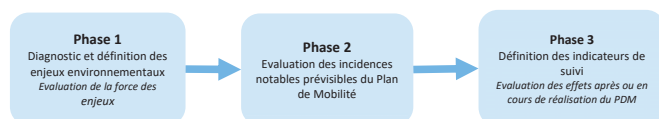
PARTIE 0 : RESUME NON TECHNIQUE

Un Plan de Mobilité (PDM) est un document de planification et de programmation qui définit des outils, des actions et des objectifs concernant les modes déplacements des années à venir. Ce Plan de Mobilité pose des objectifs pour faire évoluer la mobilité au sein du territoire à l'horizon 2035.

Le plan d'action du Plan de Mobilité doit répondre localement aux enjeux de mobilité (qualité de l'air, dépendance à la voiture, nuisances acoustiques, ...) et plus généralement aux enjeux du territoire. Les enjeux généraux sont également fixés dans les documents d'urbanisme comme le Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) ou le Plan Climat Air et Energie (PCAET). Le Plan de Mobilité est une réponse au volet mobilité du SCoT et doit répondre aux objectifs fixés dans le volet mobilité du PCAET. C'est pourquoi le Plan de Mobilité est compatible avec le SCoT et le PCAET.

1 METHODE UTILISEE

La méthode utilisée lors de l'évaluation environnementale de ce Plan de Mobilité est la suivante.



La première phase consiste en la définition des enjeux environnementaux du territoire. Ces enjeux sont explicités dans les parties 3 et 4.

La deuxième phase est l'évaluation des incidences notables du Plan de Mobilité. Chaque action est évaluée au regard de 14 thématiques pour quantifier son impact. Ces 16 thématiques sont les suivantes : les émissions de GES (gaz à effet de serre) et de polluants de proximité, les ressources non renouvelables, les sols, l'eau, les risques naturels, la faune et la flore, les déchets, la qualité de l'air, l'ambiance acoustique, les autres nuisances, la santé, l'espace public, l'urbanisme et la consommation d'espace, les îlots de chaleur urbain (ICU)/matériaux ainsi que le paysage et patrimoine. En cas d'impact négatif, des mesures sont proposées afin de le réduire et le limiter.

La dernière phase consiste à appliquer des indicateurs de suivi sur les mesures proposées précédemment. Cela permettra de suivre l'évolution de ces mesures et de les corriger en cas de besoin.

2 CARACTERISATION DES MODES DE DEPLACEMENT ET PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE

Un diagnostic de la mobilité caractérisant les enjeux en termes de mobilité sur le territoire de PMA a été réalisé par ITEM.

Caractérisation du territoire

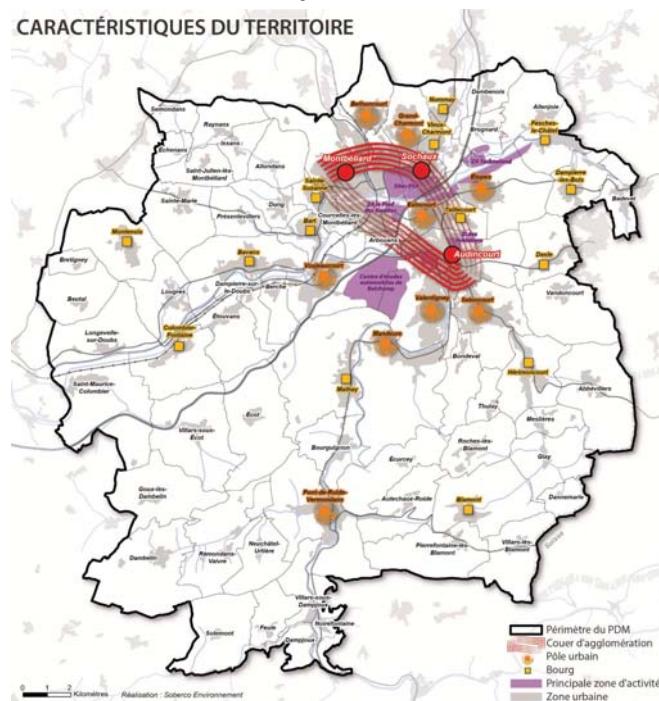
Pays de Montbéliard Agglomération compte 139 950 habitants et se caractérise par :

- **Agglomération multipolaire :**
 - Le Cœur d'agglomération : 43 000 habitants (Montbéliard, Sochaux et Audincourt) ;
 - Les Pôles urbains : 47250 habitants (8 communes) ;
 - Les bourgs : 26600 habitants ;
 - Les villages : 23 100 habitants ;

3 grandes zones d'activités :

- Le site Stellantis (anciennement PSA) à Sochaux ;
- Technoland à Etupes, Brognard, Belchamp et Valentigney ;
- Zones commerciales avec Pied des gouttes, Montbéliard, les Arletiers à Audincourt ;

CARACTÉRISTIQUES DU TERRITOIRE



Les pratiques de déplacements

Les pratiques de déplacements du territoire sont marquées par :

- Un territoire dépendant de la voiture individuelle :
 - 86.9% des déplacements domicile-travail réalisés en voiture ;
 - Modes alternatifs à la voiture peu plébiscités (5.5% d'utilisation des transports en commun en 2018) ;
 - Offre de stationnement suffisante, qui favorise même l'utilisation de la voiture ;
 - Peu de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire ;
- Un trafic de transit prépondérant :
 - Circulation sur PMA globalement fluide sur les axes les plus urbains ;
 - Le territoire est caractérisé par un fort trafic de transit sur les grands axes routiers, notamment l'A36 ;
 - Pacification des communes : 178 kilomètres limités à 30 km/h ;
- La faible utilisation des transports en commun :
 - Les transports en commun couvrent tout le territoire ;
 - Usage des transports en commun particulièrement faible (5.47% en moyenne) ;
- La faible utilisation du vélo :
 - La topographie sectorise le territoire en 4 et crée des obstacles pour l'utilisation du vélo ;
 - Part modale du vélo très faible pour les déplacements quotidiens (1.7% pour les trajets domicile-travail) ;
 - Le réseau cyclable correspond plus à un usage loisir qu'utilitaire ;
- La faible pratique de la marche :
 - Pratique de la marche très faible.

Le Plan de Mobilité (Plan de Mobilité) de 2024

Le plan d'actions du Plan de Mobilité de PMA s'articule autour de 5 axes stratégiques déclinés selon 26 mesures opérationnelles :

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

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

3 ETAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

Le territoire est caractérisé par plusieurs vallées et réseaux hydrographiques. Le Sud du territoire est alors vallonné et présente un relief plus ou moins important.

Plusieurs protections naturelles et réglementaires sont présentes sur PMA. Le territoire compte 13 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique (ZNIEFF), 2 zones Natura 2000, 2 réserves naturelles régionales, 3 arrêtés préfectoraux de protection biotope et 5 espaces naturels sensibles. Ces protections réglementaires permettent la conservation de la biodiversité locale. Néanmoins, les zones urbanisées viennent fragmenter les réservoirs de biodiversité. Les grands axes routiers créent des obstacles à la petite faune les empêchant de se déplacer d'un réservoir de biodiversité à l'autre.

Le territoire est également caractérisé par un fort patrimoine bâti notamment dans les centres bourgs. Des sites archéologiques sont présents, dont celui de l'agglomération antique de Mathay-Mandeure et du site du Mont-Julien à Pont-de-Roide.

Le territoire est composé de masses d'eau superficielles (comme des cours d'eau, des étangs, des mares et des zones humides) et de masses d'eau souterraine (comme des aquifères karstiques et nappes alluviales). L'eau potable distribuée est de bonne qualité et provient du cours d'eau du Doubs, des aquifères et des nappes alluviales.

Le trafic routier a une influence sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, venant alors induire des risques pour la santé et une dégradation de la qualité de vie des habitants. Les principaux axes sont l'autoroute A36, les départementales D126, D613, D663, D437 et D438.

La qualité de l'air du territoire est plutôt bonne, cependant aux abords des grands axes routiers une dégradation locale est constatée. Le trafic routier émet également des gaz à effet de serre. Ces fortes émissions de polluants s'expliquent en partie par la dépendance du territoire à la voiture et par un trafic important de transit. Il est omniprésent sur le territoire et emprunte les grands axes routiers (autoroute et routes départementales). L'enjeu du trafic de transit est sa gestion. En effet il ne dépend pas des politiques de mobilité à l'échelle de PMA, mais dépend des politiques nationales et européennes. En effet les grands axes routiers sont fréquemment utilisés à des fins commerciales au niveau national et européen. Ainsi les pollutions engendrées par ce trafic est indépendante de l'ambition et la stratégie de ce Plan de Mobilité.

A l'échelle du territoire, les seuils réglementaires sont tous respectés pour chaque polluant. Toutefois les valeurs recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) sont partiellement dépassées principalement aux abords des axes routiers.

L'ambiance sonore est globalement bonne sur tout le territoire. Aux abords des axes routiers certaines nuisances acoustiques sont présentes et viennent ainsi dégrader l'ambiance sonore locale.

Sur le territoire, des risques d'inondations et de ruptures de barrages sont présents. Un risque de mouvement de sol lié à la présence d'argiles se serrant ou se dilatant en fonction de l'humidité de l'air est également présent sur le territoire. Le risque de mouvement de terrain est jugé faible sur le territoire.



4 EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

Analyse environnementale

Le Plan de Mobilité agit principalement sur les mobilités internes au sein de PMA en favorisant l'évolution des pratiques de déplacement des habitants de PMA. Les actions du Plan de Mobilité ne peuvent agir sur la totalité des émissions relatives aux déplacements ayant lieu et étant mesurées sur le territoire. Ainsi le trafic de transit n'est pas pris en compte pour l'évaluation environnementale de ce Plan de Mobilité.

Le plan d'actions du Plan de Mobilité vise à renforcer l'offre de transport en commun en adaptant le réseau de bus aux besoins du territoire. Cela passe par la création de nouvelles lignes de bus, l'augmentation de la fréquence des lignes, la création de nœuds intermodaux et le renforcement de la ligne ferroviaire. L'usage des modes doux sera également renforcé, grâce à la poursuite du maillage cyclable, et à la pacification des centres bourgs permettant le recours à la marche dans les communes. Ces actions entraîneront une diminution de 7% des kilomètres parcourus en voiture particulière au profit de l'usage des modes de déplacements décarbonés. Ce report modal se fera majoritairement vers les transports en commun (plus de 50%) et sur les modes doux (30%). Environ 40 000 000 kilomètres parcourus initialement en voiture seront parcourus grâce à un mode déplacement décarboné.

Les actions du Plan de Mobilité permettront une amélioration locale de la qualité de l'air. En effet, le report modal de la voiture vers des modes de déplacements décarbonés permettra une réduction des émissions de GES et de polluants de proximité. Les actions du Plan de Mobilité (verdissement de la flotte de bus, amélioration de l'offre de TC...) couplées à l'amélioration du parc automobile permettront de réduire nettement les émissions de GES et de polluants de proximité. La qualité de l'air sera moins dégradée aux abords des axes routiers. Les risques sur la santé seront amoindris. La réduction du nombre de voitures sur les routes permettra également la réduction de l'utilisation de ressources renouvelables. Même si une réduction des émissions de GES et de polluants de proximité est attendue localement, il est important de prendre le cycle de vie en compte. La création et la fin de vie des voitures et bus qu'ils soient hydrogènes, électriques ou thermiques généreront des émissions de GES et l'utilisation de ressources non-renouvelables. Il sera alors important de prendre en compte le cycle de vie dans la stratégie du Plan de Mobilité.

L'ambiance acoustique aux abords des axes routiers sera améliorée avec la diminution de 7% des kilomètres parcourus en voiture particulière, entrainera une diminution du bruit. Cependant la diminution du bruit sera peu perceptible à l'oreille voire non significatif excepté localement avec les actions de pacification qui auront un effet positif sur les centres bourgs. Les nuisances sonores y seront réduites (trafic, vitesses, ...).

Peu d'aménagements sont induits par le Plan de Mobilité. Les aménagements identifiés sont la création d'un centre routier, la création d'une halte ferroviaire et d'une gare routière. Ces aménagements n'en sont qu'au stade d'étude et leur localisation n'est pas encore définie. Ainsi les impacts sur les sols et sur le cycle de l'eau ne sont pas quantifiables à ce stade. De plus, la création d'aménagements peut entraîner une perte locale de biodiversité et créer des obstacles à la faune qui ne sont également pas quantifiables à ce stade. Ainsi lors des études de localisation il sera important de veiller à limiter l'imperméabilisation du sol. Toutefois, certains aménagements prévus comme le Schéma Directeur Cyclable auront peu d'impacts. En effet, le schéma cyclable sera réalisé sur des sentiers déjà existants et donc sans impact significatif.

D'une manière générale la modification des espaces publics sera l'opportunité de les repenser en y intégrant de la végétation.

Les actions de ce Plan de Mobilité engendreront également des bénéfices sur la qualité de vie des habitants. En effet, en identifiant des sentiers piétons, et en rendant le territoire plus favorable à la marche, les riverains pratiqueront une activité physique et régulière bénéfique pour leur santé. Grâce à la pratique des déplacements modes actifs les riverains connaîtront une amélioration de la qualité de vie, avec une diminution du stress lié au transport quotidien.

Analyse du gain environnemental grâce au report modal

Le gain environnemental engendré par le Plan de Mobilité a été estimé grâce à des calculs d'émissions de GES projetées et des polluants de proximité. Pour être le plus précis possible et ne pas prendre en compte le trafic de transit, les communes ont été regroupées selon 3 catégories : les communes fortement concernées par le trafic de transit, les communes modérément concernées par le trafic de transit et les communes non concernées par le trafic de transit. Ainsi, le trafic de transit a été soustrait des émissions totales.

A l'échelle des 73 communes du territoire, le bénéfice environnemental du Plan de Mobilité est estimé à une réduction des émissions de :

- -3.80% pour le GES ;
- -4.66% pour les NOx ;
- -5.01% pour les PM10 ;
- -6.63% pour les PM2.5.

De plus, le verdissement de la flotte de bus aura une incidence positive sur les émissions locales de GES et de polluants de proximité. Il est estimé à une réduction de 84% des émissions de GES relatives aux kilomètres parcourus par les 7 bus remplacés. Toutefois le cycle de vie n'est pas pris en compte dans les calculs.

L'amélioration du parc automobile est également à prendre en compte, elle joue un rôle essentiel dans la réduction progressive des émissions de GES. En effet l'amélioration des moteurs permet aux voitures d'émettre moins de polluants de proximité et de GES. Elle constitue le levier principal de baisse des émissions. La réduction des émissions est estimée à :

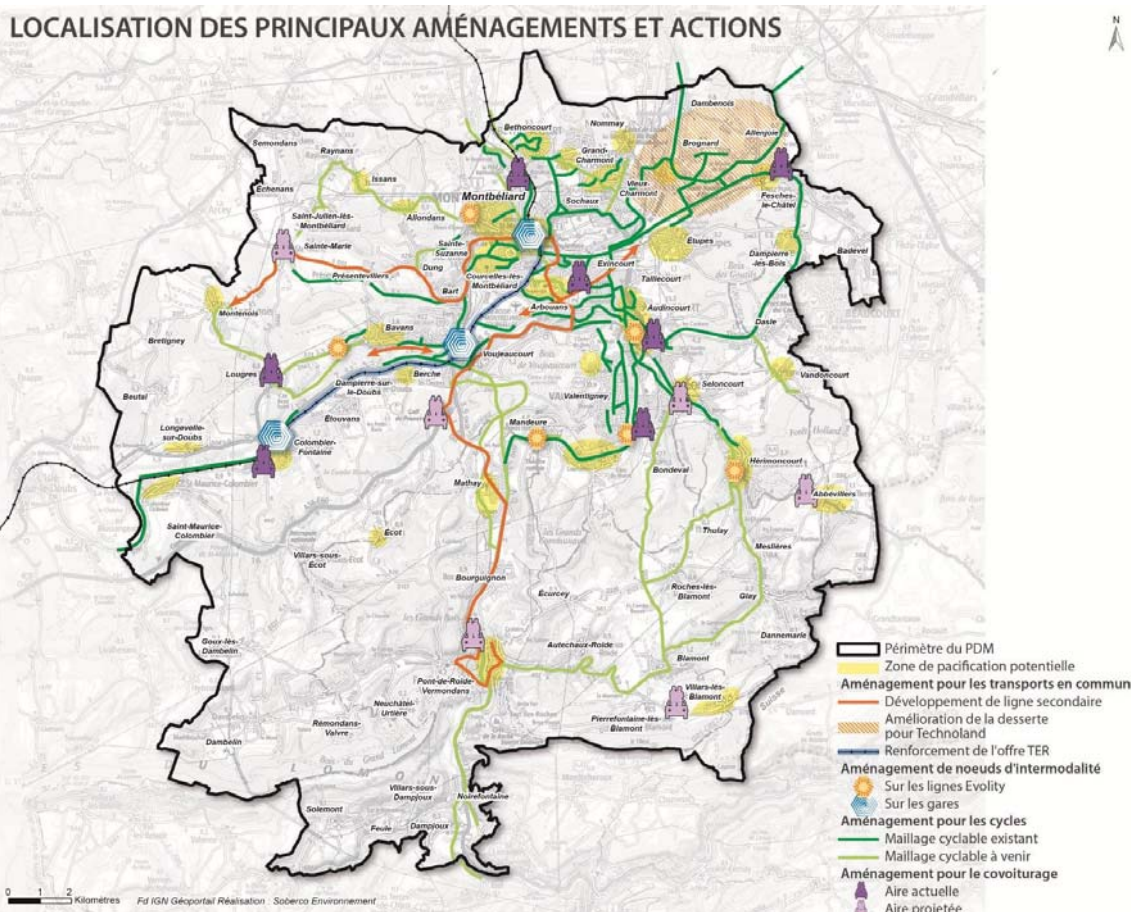
- -18% des émissions de GES par rapport à 2023 ;
- -81% des émissions de NOx par rapport à 2005 ;
- -62% des émissions de PM10 par rapport à 2005 ;
- -75% des émissions de PM2.5 par rapport à 2005.

Ainsi le cumul de l'évolution du parc (-18%) et des actions du Plan de Mobilité (-3%) permet de dépasser l'objectif de 20% fixé par le PCAET à l'horizon 2035.

Mesures proposées :

A la suite de l'analyse de chaque action des mesures sont proposées afin de réduire les impacts sur l'environnement :

- **Ajout d'éco critères :** les études de faisabilité de différents ouvrages seront conditionnées par certains critères environnementaux afin d'en réduire les impacts ;
- **Intégrer l'accès au PMR,** pour chaque nouvel aménagement l'accès aux PMR doit y être intégré ;
- **Intégrer un meilleur suivi du Plan de Mobilité :** l'observation du Plan de Mobilité sera renforcée par des études, des critères supplémentaires et des présentations annuelles.



PARTIE 1 : INTRODUCTION

L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DU PLAN DE MOBILITÉ

Qu'est-ce qu'un Plan de Mobilité ?

Le Plan de Mobilité (PDM), anciennement Plan de Déplacement Urbain (PDU) vise à régir les stratégies de mobilité à l'échelle d'un territoire. Initialement le Plan de Déplacement Urbain a été créé par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (Loti) en 1982. C'est un outil de planification des déplacements pour les 10-15 prochaines années suivantes. Il vise à anticiper les évolutions des modes de déplacements en régissant l'organisation des transports de personnes, des transports de marchandises, la circulation et les stationnements. Ces stratégies visent un équilibre entre la protection de l'environnement, la santé.

La réalisation du Plan de Mobilité est obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants au sens de l'INSEE.

Globalement c'est un outil de planification et de programmation qui définit des outils, des actions et des objectifs concernant les modes de déplacements des années à venir. Il doit répondre à 11 objectifs réglementaires permettant de couvrir l'ensemble de la mobilité :

- L'équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, et la protection de l'environnement et de la santé ;
- Le renforcement de la cohésion sociale et territoriale ;
- L'amélioration de la sécurité de tous les déplacements ;
- La diminution du trafic automobile et le développement des usages partagés des véhicules terrestres à moteur ;
- Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacement les moins consommateurs d'énergie et les moins polluants ;
- L'amélioration de l'usage du réseau principal de voiries dans l'agglomération par une répartition de son affectation entre les différents modes de transport ;
- L'organisation du stationnement sur la voirie et dans les parcs publics de stationnement ;
- L'organisation des conditions d'approvisionnement de l'agglomération nécessaires aux activités commerciales et artisanales et des particuliers ;
- L'amélioration des mobilités quotidiennes des personnels des entreprises et des collectivités publiques :
 - L'amélioration des mobilités quotidiennes des élèves et des personnels des établissements scolaires ;
 - L'amélioration des conditions de franchissement des passages à niveau, notamment pour les cyclistes, piétons et véhicules de transport scolaire ;
- L'organisation d'une tarification et d'une billettique intégrées pour l'ensemble des déplacements ;
- La réalisation, la configuration et la localisation d'infrastructures de charge destinées à favoriser l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables ainsi que la localisation du réseau d'avitaillement à carburant alternatif.

Le contenu d'un Plan de Mobilité

Le document du Plan de Mobilité comporte plusieurs pièces :

- La présentation du Plan de Mobilité ;
- La stratégie du Plan de Mobilité ;
- Le plan d'action du Plan de Mobilité ;
- L'état initial de l'environnement ;
- L'évaluation du Plan de Mobilité ;
- Des annexes.

Les apports de la LOM sur la planification de la mobilité

Les articles L 1214 1 à L 1214 38 du Code des Transports régissent les règles quant à l'élaboration et aux objectifs du Plan de Mobilité. Ces articles sont en lien avec le Code de l'Urbanisme (cohérence avec les SCOT, PLU, etc.) et avec le Code de l'Environnement. Ils ont été modifiés par la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui repose sur trois piliers.

- Investir plus et mieux dans les transports du quotidien ;
- Faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions pour permettre à tous de se déplacer ;
- Engager la transition vers une mobilité plus propre ;

Cette loi opère un changement de fond dans la définition du droit aux transports transformé en droit à la mobilité pour couvrir l'ensemble des enjeux d'accès à la mobilité, qui ne se limitent ni à l'accès aux transports collectifs ni à une vision centrée sur l'infrastructure. Dans ce cadre de généralisation des questions de transports à l'ensemble des réflexions sur les mobilités, la LOM remplace le Plan de Déplacements Urbains par un Plan de Mobilité (PDM).

Le Plan de Mobilité donne une organisation plus large des mobilités aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) que les Plans de Déplacements Urbains. En particulier, le Plan de Mobilité prend en compte l'ensemble des nouvelles formes de mobilité (mobilités actives, solidaires, partagées) ainsi que les enjeux de logistique.

Ces plans de mobilité s'inscrivent dans des objectifs supplémentaires de diminution des émissions de gaz à effet de serre, pour la préservation de la biodiversité, de lutte contre l'étalement urbain, contre la pollution de l'air et sonore. La LOM demande aux AOM de « contribuer aux objectifs de lutte contre le changement climatique, contre la pollution de l'air, contre la pollution sonore et contre l'étalement urbain ». Elle leur assigne certaines missions générales : « la planification, le suivi et l'évaluation de leur politique de mobilité » en associant l'ensemble des acteurs concernés (art L 1231 1 1 du Code des transports), notamment à travers l'élaboration d'un Plan de Mobilité.

Ils doivent également désormais explicitement tenir compte de la diversité des composantes du territoire notamment des zones périurbaines et rurales, ainsi que des besoins spécifiques de la population de ces différents territoires.

Les liens de prise en compte entre les différents documents de planification

Extrait de l'article L1214-7 du code de l'environnement

« Le Plan de Mobilité est compatible avec la planification régionale de l'intermodalité, avec les orientations des schémas de cohérence territoriale prévus au titre IV du livre Ier du code de l'urbanisme et avec les orientations des directives territoriales d'aménagement et des schémas de secteur prévus respectivement aux chapitres II et III du titre VII dudit code, avec les objectifs pour chaque polluant du plan de protection de l'atmosphère prévu à l'article L. 222-4 du code de l'environnement lorsqu'un tel plan couvre tout ou partie du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité et avec le schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales.

Le Plan de Mobilité est compatible avec le plan climat-air-énergie territorial mentionné à l'article L. 229-26 du code de l'environnement lorsque le plan climat-air-énergie territorial recouvre un périmètre égal ou supérieur au ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité. Le Plan de Mobilité prend en compte le ou les plans climat-air-énergie territoriaux ne recouvrant qu'une partie du périmètre du ressort territorial de l'autorité organisatrice de la mobilité.

Pour les plans de mobilité approuvés avant l'adoption du plan climat-air-énergie territorial prévu à l'article L. 229-26 du code de l'environnement ou du schéma d'aménagement régional défini à l'article L. 4433-7 du code général des collectivités territoriales, l'obligation de compatibilité mentionnée au premier alinéa du présent article s'applique à compter de leur révision.

Le Plan de Mobilité prend en compte les objectifs du schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires et est compatible avec les règles générales du fascicule de ce schéma, dans les conditions prévues par l'article L. 4251-3 du code général des collectivités territoriales. »

Contenu réglementaire de l'évaluation environnementale

Extrait de l'article L. 122 – 20 du code de l'environnement

« II.-Le rapport environnemental, qui rend compte de la démarche d'évaluation environnementale, comprend un résumé non technique des informations prévues ci-dessous :

1° Une présentation générale indiquant, de manière résumée, les objectifs du plan, schéma, programme ou document de planification et son contenu, son articulation avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification et, le cas échéant, si ces derniers ont fait, feront ou pourront eux-mêmes faire l'objet d'une évaluation environnementale ;

2° Une description de l'état initial de l'environnement sur le territoire concerné, les perspectives de son évolution probable si le plan, schéma, programme ou document de planification n'est pas mis en œuvre, les principaux enjeux environnementaux de la zone dans laquelle s'appliquera le plan, schéma, programme ou document de planification et les caractéristiques environnementales des zones qui sont susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou document de planification. Lorsque l'échelle du plan, schéma, programme ou document de planification le permet, les zonages environnementaux existants sont identifiés ;

3° Les solutions de substitution raisonnables permettant de répondre à l'objet du plan, schéma, programme ou document de planification dans son champ d'application territorial. Chaque hypothèse fait mention des avantages et inconvénients qu'elle présente, notamment au regard des 1° et 2° ;

4° L'exposé des motifs pour lesquels le projet de plan, schéma, programme ou document de planification a été retenu notamment au regard des objectifs de protection de l'environnement ;

5° L'exposé :

a) Des effets notables probables de la mise en œuvre du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement, et notamment, s'il y a lieu, sur la santé humaine, la population, la diversité biologique, la faune, la flore, les sols, les eaux, l'air, le bruit, le climat, le patrimoine culturel architectural et archéologique et les paysages.

Les effets notables probables sur l'environnement sont regardés en fonction de leur caractère positif ou négatif, direct ou indirect, temporaire ou permanent, à court, moyen ou long terme ou encore en fonction de l'incidence née du cumul de ces effets. Ils prennent en compte les effets cumulés du plan, schéma, programme avec d'autres plans, schémas, programmes ou documents de planification ou projets de plans, schémas, programmes ou documents de planification connus ;

b) De l'évaluation des incidences Natura 2000 mentionnée à l'article L. 414-4 ;

6° La présentation successive des mesures prises pour :

a) Éviter les incidences négatives sur l'environnement du plan, schéma, programme ou autre document de planification sur l'environnement et la santé humaine ;

b) Réduire l'impact des incidences mentionnées ci-dessus n'ayant pu être évitées ;

c) Compenser, lorsque cela est possible, les incidences négatives notables du plan, schéma, programme ou document de planification sur l'environnement ou la santé humaine qui n'ont pu être ni évitées ni suffisamment réduits. S'il n'est pas possible de compenser ces effets, la personne publique responsable justifie cette impossibilité.

7° La présentation des critères, indicateurs et modalités-y compris les échéances-retenus :

a) Pour vérifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, la correcte appréciation des effets défavorables identifiés au 5° et le caractère adéquat des mesures prises au titre du 6° ;

b) Pour identifier, après l'adoption du plan, schéma, programme ou document de planification, à un stade précoce, les impacts négatifs imprévus et permettre, si nécessaire, l'intervention de mesures appropriées ;

8° Une présentation des méthodes utilisées pour établir le rapport sur les incidences environnementales et, lorsque plusieurs méthodes sont disponibles, une explication des raisons ayant conduit au choix opéré ;

9° Le cas échéant, l'avis émis par l'État membre de l'Union européenne consulté conformément aux dispositions de l'article L. 122-9 du présent code. »

PARTIE 2 : METHODES UTILISEES

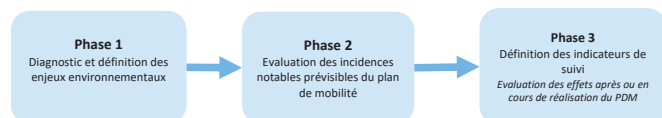
1 METHODE GENERALE UTILISEE POUR L'EVALUATION ENVIRONNEMENTALE

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

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

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

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



Phase 1

La phase 1 constitue le socle stratégique de l'évaluation environnementale. Il a pour objectif de réunir pour chaque thématique environnementale les données nécessaires et suffisantes à l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité, de définir l'état de chaque thématique initial et à partir de ces constats, de faire émerger les enjeux environnementaux à l'échelle du Plan de Mobilité.

Cet état initial s'est appuyé sur l'état initial du SCoT de PMA, ainsi que des éléments du nouveau PCAET en cours d'élaboration. L'analyse de ces documents a permis de mettre en lumière les problématiques liées à la mobilité et aux transports afin de bien identifier les enjeux environnementaux et paysagers du territoire.

Phase 2

La phase 2 permet d'analyser et d'enrichir les documents du Plan de Mobilité en réponse aux enjeux environnementaux.

La notion d'incidence s'explique par l'appréciation croisant l'effet (un effet ou une pression est la conséquence objective du projet sur l'environnement indépendamment du territoire) avec la sensibilité environnementale du territoire. Cette notion intègre une appréciation des impacts dans le sens d'un changement positif ou négatif dans la qualité de l'environnement à court ou long terme. L'impact peut être direct ou indirect s'il résulte d'une relation de cause à effet.

Les incidences peuvent être qualifiées de :

- Positives lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet sur l'environnement améliorant la qualité d'une ou plusieurs des composantes de celui-ci ;
- Négatives lorsqu'il est estimé qu'elles ont un effet entraînant la dégradation d'une ou plusieurs des composantes de l'environnement.

La notion relative à la prévisibilité des incidences signifie que toutes les incidences ne sont pas connues précisément lors de l'élaboration du Plan de Mobilité.

La notion relative à la notabilité des incidences signifie que les analyses doivent porter sur les incidences les plus importantes, car elles concernent les enjeux environnementaux prioritaires où elles se distinguent des autres par leur ampleur.

Le lien avec l'état du territoire du point de vue de l'environnement et en l'occurrence avec les enjeux environnementaux identifiés dans l'état initial de l'environnement est central dans l'analyse des incidences car le sens de l'exercice est bien d'interroger les effets probables des actions du Plan de Mobilité au regard des enjeux ressortant de cet état initial de l'environnement. Les orientations du Plan de Mobilité ont donc fait l'objet d'une analyse des incidences au regard des enjeux environnementaux.

L'analyse des incidences du Plan de Mobilité sur l'environnement a ainsi permis de définir dans un premier temps les incidences liées à la mise en œuvre du plan en confrontant les orientations et actions aux enjeux définis en phase 1.

Dans un second temps, des mesures de réduction et d'évitement pour la suppression ou la réduction des effets dommageables ont été identifiées. Des mesures permettant de conforter les incidences positives du Plan de Mobilité ont également été proposées.

Phase 3

A la suite de l'évaluation environnementale du Plan de Mobilité, les propositions de mesures permettant de limiter les impacts négatifs pressentis ou de conforter les incidences positives, ont alimenté le projet afin de lui conférer, dans une logique itérative, une portée plus efficace.

PARTIE 3 : PRESENTATION DU PLAN DE MOBILITE DU PAYS DE MONTBELIARD AGGLOMERATION

1 CARACTERISATION & PRATIQUES DE DEPLACEMENTS SUR PAYS DE MONTBELIARD AGGLOMERATION

1.1 CONTEXTE TERRITORIAL

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

- Une présentation du contexte territorial en termes de mobilité ;
- Une synthèse par thématique de la mobilité sur le territoire de PMA abordant les pratiques de déplacements sur le territoire, le réseau viaire et les conditions de circulation, l'offre de transports collectifs et son usage par les riverains, le recours aux modes actifs et les services mis à disposition par la collectivité, l'offre et les conditions de stationnement sur le territoire.
- Une évaluation du précédent PDU datant de 2009 et qui avait été réalisé à l'échelle de la CAPM qui comptait alors seulement 29 communes.

Les éléments ci-dessous sont issus et résument ce diagnostic de la mobilité sur PMA et l'évaluation du PDU 2009.

Le territoire de PMA est intégré au pôle métropolitain Nord Franche Comté, qui compte environ 310 000 habitants. Le pôle est structuré autour de 2 polarités principales, Belfort et Montbéliard, relayées par les villes de Delle et Héricourt. Le Nord Franche-Comté fait l'objet de dynamiques économiques et sociales dépassant les frontières administratives des EPCI constituantes, en particulier en matière de mobilité. Notamment avec l'autoroute A36, la ligne ferroviaire de Dole à Belfort, et la LGV Rhin Rhône qui font de PMA un axe de transit Est-Ouest structurant à l'échelle européenne.

PMA peut être qualifié comme une agglomération multipolaire de près de 140 000 habitants comprenant :

- Le cœur d'agglomération constitué des 3 communes proches Montbéliard, Sochaux et Audincourt, avec 43 000 habitants ;
- Les pôles urbains - 8 communes (relais économique, résidentiel, équipements et de services), avec 47 250 habitants ;
- Les bourgs (offre de services et d'équipements primaires mais insuffisante pour répondre à l'ensemble des besoins du quotidien), avec 26 600 habitants ;
- Les villages à vocation majoritairement résidentielle avec 23 100 habitants.

Le territoire est composé de plusieurs grandes zones d'activités : les sites Stellantis (anciennement PSA) à Sochaux, Technoland à Etupes, Brognard, Belchamp et Valentigney. Des zones à vocation commerciale sont également présentes sur le territoire avec le Pied des Gouttes à Montbéliard, les Arblétières à Audincourt. De ce fait le territoire est pourvoyeur d'emplois avec environ 1,15 emplois par actif occupé et génère ainsi des déplacements domicile-travail provenant d'autres territoires.

Globalement le territoire présente un taux de motorisation élevé et qui est en hausse, avec environ 1,32 véhicules motorisés par ménage. Afin de couvrir leurs besoins de mobilité, les périurbains possèdent plusieurs véhicules ce qui peut expliquer le taux élevé de motorisation. Néanmoins, on compte 14% des ménages ne possédant pas de véhicules et qui sont alors dépendants des modes alternatifs pour se déplacer, près de la moitié d'entre-eux (48%) qui se trouvent hors du cœur d'agglomération. De plus, 19,6% de la population, soit 27500 personnes, est considérée comme une population captive (moins de 18 ans et personnes âgées) des modes alternatifs pour se déplacer.

1.2 PRATIQUES DE DEPLACEMENTS

A l'égard de l'évolution de la mobilité à l'échelle du territoire du Pays de Montbéliard. Un diagnostic a été réalisé en octobre 2022 par ITEM. Il a pour objectif de faire l'évaluation des objectifs fixés en 2009 et de présenter le contexte territorial. Les tableaux suivants présentent une synthèse de ce diagnostic.

PRATIQUES DE DEPLACEMENT	
Flux pendulaires	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Plus de 100 000 flux pendulaires quotidiens en relation avec PMA ▪ 70 000 flux d'actifs en lien avec PMA ▪ 34 000 flux entre le domicile et les lieux d'étude. 80% habitent et étudient sur PMA, dont près d'un quart sur une même commune
Multipolarité du territoire de PMA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Multipolarité de PMA qui engendre une mobilité diffuse sur l'ensemble du territoire ▪ 38 600 flux d'actifs internes à PMA mais sont réalisés entre secteurs de l'agglomération et seulement 30% sont des intra-communales et 14% entre communes d'un même secteur ▪ Un tiers des flux inter secteurs ont pour destination la ville de Montbéliard
Actifs entrants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Des actifs entrants de moyenne et longue distance : 86% proviennent de communes situées à plus de 10 kilomètres des limites de PMA ▪ Principales provenances : Belfort 13,5% et CC Sud Territoire 12,5%, ▪ Parmi les flux longues distances les 2 principales origines sont Besançon et Lure ▪ Le développement de solutions alternatives à l'autosolisme nécessite une structuration de la mobilité plus large que PMA avec la coordination d'acteurs associant le Grand Belfort, le Pôle Métropolitain et la Région.
Actifs sortants	<ul style="list-style-type: none"> ▪ La moitié des flux sortants est à destination du Pôle Métropolitain, (principalement Belfort 18,5%, l'Espace Médian 13,5%, CC Sud Territoire 12,5%, Héricourt 5%). Les flux vers la Suisse représentent 25% des actifs quittant le territoire de PMA chaque jour
Déplacements Domicile - Travail	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Usage prédominant de la voiture : 86,9% des déplacements réalisés en voiture. Usage en hausse depuis 2008 (82,2%) ▪ Usage de la voiture prédominant même sur des trajets intra communales où 67% des actifs l'utilisent ▪ Modes alternatifs à la voiture très peu plébiscités, utilisation bien plus faible qu'à Belfort ou Besançon ▪ Utilisation très faible des transports collectifs : seulement 5,5% en 2018 et 5% pour la marche
Flux scolaires internes	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 27 500 flux de scolaires internes à PMA dont 66% sont internes aux communes, 12% entre communes d'un même secteur et 22% réalisés entre secteurs de l'agglomération ▪ Un maillage dense d'écoles et de collèges qui limite les flux entre secteurs et permet une mobilité de proximité

Flux scolaires en lien avec l'extérieur de PMA	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Flux scolaires convergeant majoritairement vers Montbéliard pour les lycées ▪ Flux sortants essentiellement orientés vers les principaux campus universitaires de Belfort (29% des élèves sortants) et de Besançon (17% des flux scolaires sortants) ▪ Flux entrants provenant surtout de communes d'agglomérations limitrophes PMA, notamment depuis Belfort (9% des entrants) et Beaucourt (7% des entrants)
Mobilité perçue comme une difficulté au quotidien	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Dépendance à l'automobile jugée forte 78% des communes ayant répondu au questionnaire estiment qu'il est quasiment impossible de vivre sans voiture sur leur commune ▪ Intégration des nouvelles communes à PMA non perçue par les élus comme permettant une forte amélioration de la mobilité des habitants

RESEAU VIAIRE & CONDITIONS DE CIRCULATION	
Réseau	<ul style="list-style-type: none"> Hiérarchisation du réseau viaire de PMA globalement cohérente et claire Gratuité de l'A36 entre Belfort et Montbéliard permettant de capter les flux de transit régionaux et l'essentiel des flux métropolitains, déchargeant ainsi les axes secondaires Boulevard ceinturant le cœur de ville de Montbéliard constituant une artère très routière pénalisant les TC, excluant les cyclistes et dégradant la qualité de vie du quartier. Cet anneau enferme le centre-ville et crée une rupture urbaine forte pour les piétons
Trafics	<ul style="list-style-type: none"> Des charges de trafic en cohérence avec la hiérarchisation du réseau viaire : <ul style="list-style-type: none"> 27 000 à 65 000 véh/j sur l'A36, 5 à 12000 véh/j sur le réseau principal du cœur d'agglomération, 1 000 à 5 000 véh/j sur les liaisons intercommunales Niveaux de trafic relativement modérés sur les axes les plus urbains
Conditions de circulation	<ul style="list-style-type: none"> Circulation sur PMA globalement fluide même aux heures de pointe Les retenues de file sont ponctuelles et de faible importance sans nuisance au fonctionnement général de l'agglomération Des charges importantes sur des axes traversant des quartiers résidentiels : D34 C et D207 à Exincourt, D136 et D474 à Grand Charmont) Certaines artères urbaines peu adaptées au développement des mobilités alternatives et à la réappropriation de l'espace public notamment les 2 x 2 voies posant des problèmes de sécurité routière, de cohabitation modale, de développement des modes alternatifs et de dégradation de la qualité de vie locale Certaines traversées de communes encore à retravailler afin de diminuer les vitesses de circulation Trafic PL bien canalisé sur l'A36 et sur les principaux axes de circulation. Proximité des échangeurs autoroutiers d'un certain nombre d'entreprises qui permet de circonscrire la sollicitation des voies locales Une seule Infrastructure Terminale Embranchée (ITE) active en desserte de l'usine Stellantis La vitesse apparaît comme le principal point négatif relatif à la circulation, notamment en entrée de commune Prise en compte croissante de la pacification dans les communes : 178 kilomètres limités à 30 km/h ou moins, soit 17% des 1045 kilomètres de réseau en agglomération ouvertes à la circulation Pacification qui manque de cohérence et de lisibilité
Sécurité / Accidentologie	<ul style="list-style-type: none"> Passages à niveau ne posant pas de problèmes majeurs de sécurité et de circulation. 12 en activité sur PMA dont 2 d'entre eux présentent des difficultés de franchissement Accidentologie en baisse, avec une baisse de 11,5% d'accidents corporels sur 10 ans Les 2 roues motorisés sont impliqués dans 32% des accidents corporels, alors qu'ils ne représentent environ que 1% des déplacements

TRANSPORTS COLLECTIFS & INTERMODALITE	
Offre et demande	<ul style="list-style-type: none"> Offre globale en transport collectif sur PMA permettant de couvrir l'ensemble des échelles de déplacements Toutes les communes de PMA disposent d'une solution de transport, même les communes rurales grâce à l'offre de transport à la demande Offre ferroviaire importante permettant au train d'être attractif pour les actifs travaillant à Montbéliard et habitant hors de PMA (TGV et TER) Une politique tarifaire incitative Part modale des TC particulièrement faible sur PMA : seulement 5,47% en moyenne. Utilisation plus élevée dans les communes desservies par le THNS Fréquentation du réseau urbain peu élevée comparativement à d'autres agglomérations et à l'offre kilométrique déployée. Demande jugée faible sur la partie rurale de PMA En dehors des scolaires, l'offre de transports est jugée plutôt inadaptée pour les actifs, les jeunes (hors déplacements scolaires) et pour rejoindre les gares et les pôles extérieurs Offre à accentuer prioritairement sur les captifs et à cibler en particulier sur les personnes âgées Interopérabilité entre les différents réseaux de l'Aire Urbaine à parfaire en termes de titres proposés et de lisibilité : réseaux encore trop cloisonnés, portant préjudice à l'attractivité globale de la chaîne de transport collectif Gouvernance de la mobilité à l'échelle de l'Aire Urbaine qui ne permet pas de donner des solutions de mobilités cohérentes en fonction des besoins qui s'affranchissent des frontières administratives (notamment en lien avec l'espace médian)




STATIONNEMENT & BORNES DE RECHARGES	
Réseau Bus évolütY et Autocars	<ul style="list-style-type: none"> Réseau urbain évolütY hiérarchisé et lisible avec les lignes structurantes THNS et les lignes secondaires (DSP depuis 2017 / Délégataire Moventis / Nouvelle DSP en 2024) Offre kilométrique commerciale élevée comparativement à d'autres agglomérations Couverture spatiale du réseau urbain globalement bonne avec peu de zones blanches Réseau globalement bien accessible avec des bus à plancher bas et des points d'arrêt aux normes accessibilité et de qualité conférant une image positive du transport public Vitesse commerciale globalement bonne sur le réseau avec l'ensemble des lignes au-dessus de 20,75 km/h Des faiblesses en termes de qualité d'accueil et d'aménagement des points d'arrêt : capacité d'attente (places assises), protection des intempéries et de l'ensoleillement, éclairage Offre sur les lignes régulières de proximité variable à l'échelle du territoire : fréquence, régularité du séquençage et faible part de la population disposant d'une offre forte à proximité de leur domicile Forte demande d'amélioration des liaisons bus vers Montbéliard et l'espace médian Lignes THNS du réseau évolütY peu performantes : fréquence de passage peu élevée et aménagements propices à une bonne vitesse commerciale trop peu nombreux Réseau évolütY peu compétitif par rapport à la voiture en termes de temps de parcours. Davantage un réseau dédié aux captifs qu'un réseau permettant le report modal Une offre TAD qui répond bien à une demande de mobilité et qui se traduit par la hausse de sa fréquentation (7 275 personnes transportées en 2021). Essentiellement utilisée par les habitants des communes rurales (86% des personnes transportées). Service d'autocars librement organisé. FlixBus : seule compagnie desservant le Pays de Montbéliard + une ligne régionale entre PMA et le Pays Horloger (LR206)
Gares, Pôles multimodaux, P+R	<ul style="list-style-type: none"> 3 gares TER en service sur le périmètre de PMA : Gares de Montbéliard Ville, Colombier-Fontaine et Voujeaucourt Gare TGV Belfort-Montbéliard de Meroux-Moval, à 17kilomètres du centre-ville de Montbéliard Accessibilité TC perfectible à la gare TGV Pôle d'Échange Multimodal de l'Acropole : globalement une réussite en regroupant et connectant en un même lieu les offres de transports collectifs Fréquentation en stagnation de la gare de Montbéliard avant la période COVID ; Cette dernière a généré une baisse de la fréquentation des gares de Montbéliard et des gares secondaires de Voujeaucourt et Colombier-Fontaine Haltes ferroviaires de Voujeaucourt et Colombier Fontaines peu valorisées ne donnant pas une image positive de l'offre TER Intermodalité au point mort au niveau des P+R, pour des trajets vers le cœur d'agglomération. Les 3 parkings relais du territoire ne jouent pas leur rôle de rabattement et de captation des automobilistes
Communication	<ul style="list-style-type: none"> Les principaux employeurs de PMA ne se sont pas engagés dans une démarche de Plan de Mobilité Employeur

MODES ACTIFS			
Vélo	Territoire	<ul style="list-style-type: none"> Environnement et contexte territorial globalement favorables au développement des modes actifs Territoire présentant une coupure hydrographique importante générant des contraintes sur 4 secteurs : Le Doubs en aval de Bavans, entre le plateau de Brognard et Nommay/Vieux Charmont, entre Bethoncourt et le nord de Montbéliard et à Montbéliard Franchissements relativement nombreux pour l'A36 et les voies ferrées atténuant les effets de barrière 	<ul style="list-style-type: none"> L'aménagement du territoire et des espaces publics ne prennent pas suffisamment en compte les potentialités offertes par les déplacements à pied on relève une tendance à la mono fonctionnalité des quartiers et une présence trop importante de la voiture sur la voirie Accessibilité : prise en compte récente de ce paramètre. Seulement 14% des communes disposent d'un Plan de Mise en Accessibilité de la Voirie dont 1/3 ont défini une programmation. Prise en compte en cours dans les nouveaux aménagements du territoire
	Réseau cyclable et aménagements	<ul style="list-style-type: none"> Réseau cyclable structurant bien constitué offrant de nombreuses possibilités de liaisons intercommunales sécurisées dans le cœur d'agglomération. 148kilomètres de réseau. Aménagements cyclables de bonne qualité et part d'aménagements en site propre très importante (78%) grâce à la valorisation des cours d'eau et des anciennes voies ferrées Réseau cyclable ne proposant pas suffisamment de liaisons capillaires secondaires permettant de raccorder les centres bourgs, quartiers, zones d'emplois et équipements aux itinéraires structurants. Réseau nécessitant la finalisation d'un maillage continu et là la mise à disposition de services associés Offre de stationnement vélos hétérogène selon les communes et globalement faible. Constitue selon les élus un frein important au développement de la pratique du vélo 	<ul style="list-style-type: none"> Pratique régulière du covoiturage sur PMA, en particulier vers la Suisse et au niveau des échangeurs de l'A36 Existence d'aires conventionnelles qui pourraient être aménagées pour le covoiturage. Absence d'un réseau structuré d'aires de covoiturage sur les principaux nœuds routiers du territoire pouvant même générer des situations de stationnement sauvage (ex : au niveau de la sortie de l'A36 entre Mathay et Voujeaucourt). Pas d'accès TC et vélo qui constituerait une véritable solution d'intermodalité pour les trajets longues distances L'association « la Roue de secours » offre un corpus de solutions en faveur de la mobilité inclusive Certains volets de l'écobilité sont peu développés sur le territoire à l'image des pédibus ou vélobus scolaires
	Usage	<ul style="list-style-type: none"> Part modale très faible du vélo pour les déplacements du quotidien : seulement 1,7% des actifs vont au travail à vélo Le réseau cyclable est davantage destiné à une pratique de loisir qu'utilitaire Estimation de plus de 4 000 déplacements pendulaires reportables sur le vélo : 39% des actifs habitant le Pays de Montbéliard parcourent moins de 5kilomètres pour aller travailler, et 64% moins de 12kilomètres 	<ul style="list-style-type: none"> Information sur les transports collectifs disponible sur Internet et sur smartphone pour tous les réseaux Foisonnement d'applications mais vision très « monomodale » essentiellement orientée sur les transports collectifs et cloisonnée selon les 3 Autorités Organisatrices. Absence de plateforme unique d'information et de vente de titres
Service et animation		<ul style="list-style-type: none"> Schéma Directeur Vélo validé par PMA et programmation de réalisation définie Opérations de voirie menées ces dernières années prenant mieux en compte la place du piéton dans l'espace public Existence de dispositifs favorisant la possession d'un vélo à assistance électrique mis en œuvre à l'image de l'aide à l'achat de VAE et du nouveau service de location longue durée de VAE Association « Vélocité » très active sur le territoire et acteur incontournable de l'animation et du développement vélo sur PMA 	
	Marche	<ul style="list-style-type: none"> Pratique de la marche est plutôt faible sur PMA comparativement à d'autres agglomérations Part modale : 5% des actifs habitant PMA se rendent au travail à pied. Nettement plus sur les grosses agglomérations : Sochaux 20%, Montbéliard 10% Des conditions globales de marchabilité correctes et en progression 	




1.3 ÉVALUATION 2022 DU PDU 2009 DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE MONTBELIARD (CAPM)

Cette évaluation du PDU 2009 a été associée au diagnostic de la mobilité sur le territoire de PMA (73 communes - 450kilomètres²) réalisé en 2022 par ITEM. Les travaux et investigations s'appuient sur un recueil bibliographique d'études menées sur le territoire par les différentes instances locales, sur des entretiens avec les acteurs du territoire et sur des relevés enquêtes de terrain. Rappelons que le PDU 2009 a été réalisé à l'échelle de 29 communes (180kilomètres²) de l'ex CAPM.

Le tableau suivant permet de faire l'évaluation de chaque action du PDU 2009. L'état d'avancement a été décomposé en 3 échelles :

- L'action n'a pas été commencée ; 
- L'action a été commencée, mais pas aboutie, un pourcentage y est lié pour connaître l'état d'avancement de cette action ; 
- L'action a été réalisée ; 

La poursuite des actions est classée suivant 3 étapes :

- L'action ne sera pas poursuivie dans le prochain Plan de Mobilité; 
- L'action peut être poursuivie dans le prochain Plan de Mobilité; 
- L'action sera poursuivie dans le prochain Plan de Mobilité. 

Un bilan de l'action est réalisé pour montrer les avancées et/ou obstacles généraux. Ensuite la poursuite de l'action pour le Plan de Mobilité suivant a été étudié.

1.3.1 Analyse détaillée par action

Action	Objectif fixé en 2009	Évaluation 2022		
		Avancement	Bilan de l'action	Poursuite
Axe 1 - Vers un réseau de voirie hiérarchisé et mieux partagé				
1	Mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau viaire et finalisation du réseau d'agglomération	●	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion globale sur l'organisation de la circulation, la place de l'automobile et les fonctions allouées aux différentes voiries Grands projets routiers abandonnés / pas de dysfonctionnement majeur identifié Malgré une action non réalisée, la circulation automobile demeure plutôt aisée sur PMA. 	⊗
2	Mise en œuvre des plans de circulation étudiés dans les centres urbains	25%	<ul style="list-style-type: none"> Pas de refonte globale des plans de circulation sur les trois principaux pôles Changements les plus marquants sur Audincourt en lien avec les travaux sur la Place du temple et le THNS Temps de trajet restant compétitifs via les centres-villes par rapport aux axes de rocade / contournement 	?
3	Pacifier la circulation grâce à une voirie partagée	75%	<ul style="list-style-type: none"> Recours à la pacification développé sur la plupart des communes Zones apaisées très présentes dans les centres des principales communes et même dans les communes plus rurales 	▶
4	Créer une charte d'aménagement de voirie et des espaces publics	50%	<ul style="list-style-type: none"> Pas de charte globale d'aménagement Existence d'une Charte d'aménagement des arrêts de bus et Charte d'aménagement Voie Verte et pistes cyclables Règlement sur voirie communautaire avec préconisation d'aménagement. « Label PDU » non réutilisé après 2012 	?
5	Mise en œuvre du schéma poids lourds et réglementation des livraisons en ville	●	<ul style="list-style-type: none"> Pas de réflexion globale sur la mise en œuvre du schéma PL de 2005 ni réglementation des livraisons Réflexion PL localisée pour gérer la problématique sur Technoland Pas de parking PL dédié au stationnement longue durée. Attentes sur l'aire d'autoroute non dimensionnée à cet effet. 	?
6	Gestion des problèmes de sécurité routière	75%	<ul style="list-style-type: none"> L'observatoire du PDU s'est arrêté en 2012 Pas de programme spécifique à PMA Traitement des points noirs par les gestionnaires de voirie au cas par cas Accidents corporels -12%/2008 sur PMA (sur deux périodes de 5 ans). Gravité : -29% de tués et -19% de blessés hospitalisés. 	▶
Axe 2 - Un développement des transports collectifs (TC) structuré autour de l'insertion d'un TCSF en cœur d'agglomération				
7	Développer un TCSF en cœur d'agglomération et restructurer l'ensemble de l'offre de transports collectifs	75%	<ul style="list-style-type: none"> TCSF initialement prévu a été remplacé par 4 lignes de THNS avec moins de 20% de sites propres Mise service 2019 (prévision 2013 dans le PDU) Travaux de la ligne 3 en finalisation en 2022 Fréquentation en chute avec la pandémie : 60 voy./an/hab. contre 71 en 2018 (base 29 communes) 	⊗
8	Lier la politique de la ville et réseau de TCU : décloisonner les quartiers sensibles par une meilleure offre de transports collectifs	●	<ul style="list-style-type: none"> Changement de tracé du TCSF par rapport à l'ancien PDU pour favoriser la desserte des quartiers prioritaires 5 des 6 quartiers PNRU et NPNRU sont desservis par une ligne de THNS. Quartier de la Montagne à Etupes desservi par la ligne D avec une fréquence de 15min 	⊗
9	Mettre en place des mesures visant à améliorer la vitesse commerciale et la régularité des bus	75%	<ul style="list-style-type: none"> 14% des lignes de THNS en sites propres Augmentation de 5 km/h Vitesse moyenne Des portions encore délicates, exemple sur lignes T1 et T2 entre Prairie et Donzelo (15 km/h en HPS) 	▶
10	Aménager un véritable pôle multimodal sur l'espace Gare/Acropole	●	<ul style="list-style-type: none"> Nouveau PEM inauguré en 2018, rôle central dans la mobilité sur PMA (prévu en 2013 dans le PDU). Accueille 13 lignes de réseau, l'Agence écoliv', stationnements minutes, arceaux couverts pour les cycles, accessibilité et cheminements modes actifs améliorés Absence de box fermé 	⊗
11	Mise en place d'une offre de transports collectifs (TC) pour relier la CAPM à l'espace central de l'Aire Urbaine	●	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place du ligne D reliant l'Acropole à la gare TGV / 55 services quotidiens sur une large amplitude (4h à 23h30) Dessert l'hôpital 20h/jour et la gare TGV du premier au dernier train 20% des voyageurs accèdent à la gare TGV en TC 45 % des communes souhaitent une amélioration de l'offre TC vers l'espace médian 	?
12	Développer l'offre de transports collectifs à l'échelle de l'Aire Urbaine	25%	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'unité tarifaire mais des tarifs harmonisés et un titre mobilité pour les 2 réseaux en déploiement Études en cours pour la création d'une AOM unique à l'échelle du Pôle Métropolitain NFC Moins de 2000 Pass'OK vendus en 2019 / Uniquement tarif Bus + Train disponibles 	?
13	Développer un réseau de parcs relais (P+R)	●	<ul style="list-style-type: none"> Création de 3 parking-relais (Montbéliard, Valentigney, Audincourt) Nombre de places en P+R : +/- 100 places sur PMA. Taux d'utilisation très faible : <10% 	?
14	S'engager dans une démarche de qualité du réseau de bus (NF 286)	●	<ul style="list-style-type: none"> Action directe non portée par PMA, mais par le délégataire actuel Action abandonnée 	⊗

Axe 3 - Volet Stationnement				
15	Définir des enjeux communs pour organiser le stationnement sur la CAPM	●	<ul style="list-style-type: none"> Pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA. Resté à l'initiative des communes Action non démarrée telle que prévue au PDU 	?
16	Organiser le contrôle du stationnement	?	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA Les communes disposant d'un stationnement réglementé ont fait évoluer leurs moyens de contrôle selon leur souhait. 	?
17	Définir les besoins et les modalités de mise en œuvre des aires réservées	?	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA Mise en place des espaces de stationnement réservés obligatoires ou non gérée par les communes. 	⊗
18	Réaliser un guide du stationnement à destination des communes	●	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA 	⊗
19	Dimensionner de manière raisonnée les futurs besoins de stationnement	●	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA PLU révisés peu incitatifs sur ces aspects 	▶
Axe 4 - Offrir des conditions favorables pour la pratique du vélo et de la marche à pied				
20	Finaliser un réseau cyclable d'agglomération (structurant 120kilomètres) + secondaire à étudier	●	<ul style="list-style-type: none"> Nombreux aménagements cyclables réalisés et discontinuités cyclables résorbées depuis le dernier PDU : 159kilomètres d'aménagement en 2019 Nouveau schéma directeur des pistes cyclables approuvé en décembre 2019. 7,3kilomètres/an aménagés (voies vertes, pistes cyclables et bandes entre 2006 et 2019 2 points de comptages affichent + de 10 000 vélos par mois en moyenne annuelle 	▶
21	Étude de faisabilité d'un service de vélos sur la CAPM	●	<ul style="list-style-type: none"> Service expérimental de vélo en libre-service testé sur PMA en 2010 puis arrêté Nouveau système de location longue durée de VAE (Vélib') couplé à la DSP mis en place en 2022 Expérience non concluante : service peu emprunté et coût de développement et d'exploitation trop élevé 	⊗
22	Organiser le stationnement des cycles	50%	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA ni groupement de commande Territoire doté de nombreux stationnements vélos mais niveau d'équipement fluctue entre les communes et les pôles générateurs. 	▶
23	Améliorer les cheminements piétons et coordonner les plans de mise en accessibilité de la voirie	●	<ul style="list-style-type: none"> PMAV réalisés, mais pas de plan piétons spécifiques Travaux de mise en accessibilité menés par chaque commune Prise en compte importante des piétons dans les projets urbains : lors des travaux du THNS, avec aussi une attention particulière à proximité des arrêts TC 	⊗
24	Pédibus / Vélobus	●	<ul style="list-style-type: none"> Il n'y a pas eu de réflexion à l'échelle globale et/ou portée par PMA 	⊗
Axe 5 - Un PDU citoyen et durable (innovant et respectueux de l'environnement)				
25	Conseil en Mobilité : sensibilisation, PDE-PDA	●	<ul style="list-style-type: none"> Poste de conseil en mobilité créé action interne sur le PDA de la PMA. Plusieurs phases de sollicitation des entreprises de + de 100 salariés sur les communes non desservies par TC réguliers Il n'y a pas eu l'impact escompté : pas d'engagement des entreprises dans des démarches concrètes. 	⊗
26	Évaluer la qualité de desserte des modes alternatifs à la voiture en lien avec les zones à urbaniser	●	<ul style="list-style-type: none"> Prise en compte des questions d'accessibilité aux modes alternatifs à la voiture dans les projets urbains menés Projets urbains sont globalement accessibles avec une ligne de bus, une liaison cyclable et un cheminement inter quartier 	▶
27	L'émergence de « tour de mobilité » autour de la mise en œuvre de l'autopartage	●	<ul style="list-style-type: none"> Réalisation de 3 tours de mobilité avant 2013 (sur les pôles Acropole, Temple et éventuellement sur le site des Gros Pierron en lien avec un P+R) Action non démarrée et abandonnée 	⊗
28	Renforcer le rôle de l'observatoire PDU	33%	<ul style="list-style-type: none"> Bilan intermédiaire réalisé en 2012 sur la période 2009-2012 A permis d'identifier les points d'avancement et de questionner la suite de la mise en œuvre des actions 10 ans sans évaluation depuis 	▶
29	Renforcer une communication sous le signe de l'intermodalité	50%	<ul style="list-style-type: none"> Pas de guide réalisé Communication via différents supports et actions de conseil en mobilité accessibles sur les sites internet et les espaces d'accueil (PMA, Office de tourisme, boutique écoliv'). Communication perfectible notamment en lien avec l'intermodalité. 	▶
30	Favoriser la mise en œuvre locale des innovations du Pôle de Compétitivité véhicule du futur	●	<ul style="list-style-type: none"> Seulement 3 actions ponctuelles répertoriées en 13 ans et plutôt anciennes : Accueil du salon du véhicule innovant en 2011 et en 2013 et PMA territoire de test de la voiture électrique F-city 	⊗

1.3.2 Synthèse de l'analyse par action

Le bilan du PDU 2009 apparaît mitigé avec seulement :

- **8 actions finalisées** tel que :
 - Lier la politique de la ville et le réseau de TCU : décloisonner les quartiers sensibles par une meilleure offre de TC ;
 - Aménager un véritable pôle multimodal sur l'espace Gare/Acropole ;
 - Mise en place d'une offre de TC pour relier la CAPM à l'espace central de l'aire urbaine ;
 - Développer un réseau de parcs relais (P+R) ;
 - Finaliser un réseau cyclable d'agglomération (structurant 120kilomètres) + secondaire à étudier ;
 - Etude de faisabilité d'un service de vélos de CAPM ;
 - Améliorer les cheminements piétons et coordonner les plans de mise en accessibilité de la voirie ;
 - Conseil en mobilité : sensibilisation, PDE-PDA ;
 - Evaluer la qualité de desserte des modes alternatifs à la voiture en lien avec les zones à urbaniser ;
- **13 actions réalisées partiellement** (5 où le niveau d'avancement est de l'ordre de 75%, 3 de l'ordre de 50%, 3 inférieurs à 50% et 2 où il n'est pas quantifiable),
- **9 actions non amorcées ou abandonnées** :
 - Mise en œuvre de la hiérarchisation du réseau viaire et finalisation du réseau d'agglomération ;
 - Créer une charte d'aménagement de voirie et des espaces publics ;
 - S'engager dans une démarche de qualité du réseau de bus ;
 - Définir des enjeux communs pour organiser le stationnement sur la CAPM ;
 - Réaliser un guide du stationnement à destination des communes ;
 - Pédibus, Vélobus ;
 - L'émergence du « tour de mobilité » autour de la mise en œuvre de l'autopartage ;
 - Favoriser la mise en œuvre locale des innovations du Pôle de compétitivité véhicule du futur.

Au regard de la situation initiale, le tableau suivant met en évidence l'efficacité limitée du PDU2009 treize années après sa mise en œuvre :

Thème	Statut	Commentaires
Réseau viaire / Circulation	●	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de TC largement repensé avec l'arrivée des lignes de THNS et la restructuration qui l'a accompagné lors de la nouvelle DSP du réseau évolUTY • Offre qui couvre l'ensemble des communes (lignes régulières ou TAD) malgré l'arrivée de 43 nouvelles communes, et qui permet de relier la Gare TGV et l'hôpital hors du territoire • Réseau TC reste modérément attractif pour les usagers non captifs au-delà de quelques communes. • Baisse de la fréquentation depuis le dernier PDU malgré les améliorations apportées
Transports en commun	●	<ul style="list-style-type: none"> • Pas de réel dysfonctionnement sur le réseau viaire • 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 • Pas de modification significative de la place et l'utilisation de l'automobile constatée depuis la situation 2009
Intermodalité /Pôles d'échanges	●	<ul style="list-style-type: none"> • Pôles d'échanges restructurées et mise en place de P+R pour favoriser la multimodalité • Faible exploitation et développement de leviers et outils favorables à l'intermodalité : information multimodale, coopération entre AOM (interopérabilité, tarification intégrée)
Modes doux et actifs	●	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau cyclable qui s'est bien développé à raison de plus de 7 nouveaux kilomètres de linéaire par an et permet globalement une bonne irrigation au sein de l'unité urbaine et des principaux corridors urbanisés • Au-delà du volet infrastructures, la diversité des actions et services pour inciter à la pratique du vélo reste faible à l'échelle de PMA • Un large développement des zones apaisées depuis 2009, ce qui est favorable aux modes actifs, à la baisse de l'accidentologie, ... malgré une place toujours prépondérante donnée à la voiture sur l'espace public
Communication	●	<ul style="list-style-type: none"> • Une action de conseil en mobilité et sensibilisation mais à la portée limitée

A la suite de ce bilan des actions du PDU 2009, certaines actions ont été jugées à reconduire et finaliser à l'issue du Plan de Mobilité de 2024. La reconduite de certaines actions a été interrogée selon certains critères

- L'action n'a pas été finalisée mais a connu des effets positifs ;
- L'action n'a pas été commencée mais a été jugé pertinente à repoursuivre
- L'action a été finalisée et présente des effets positifs ;

2 LE PLAN DE MOBILITE 2024 DE PMA

2.1 DU PDU 2009 DE LA CAPM AU PLAN DE MOBILITE 2024 DE PMA

Ce Plan de Mobilité constitue le troisième Plan de Mobilité du Pays de Montbéliard. Le premier PDU a été réalisé en 2000, le deuxième PDU en 2009 et le présent Plan de Mobilité en 2022. Le territoire de l'intercommunalité s'est agrandi entre les différents documents comme on peut le voir sur la carte suivante.

La communauté d'agglomération du Pays de Montbéliard

La communauté d'agglomération du pays de Montbéliard (CAPM) est issue du district urbain du Pays de Montbéliard (DUPM), créé le 1er juillet 1959 avec 23 communes et est transformée en communauté d'agglomération en 1999. En 2002, la CAPM compte 29 communes regroupant un peu plus de 117 500 habitants répartis sur 180kilomètres².

Le PDU 2009 résulte d'une révision des précédents PDU de la CAPM de 2000 et de 2006. Il concerne exclusivement les 29 communes de la CAPM.

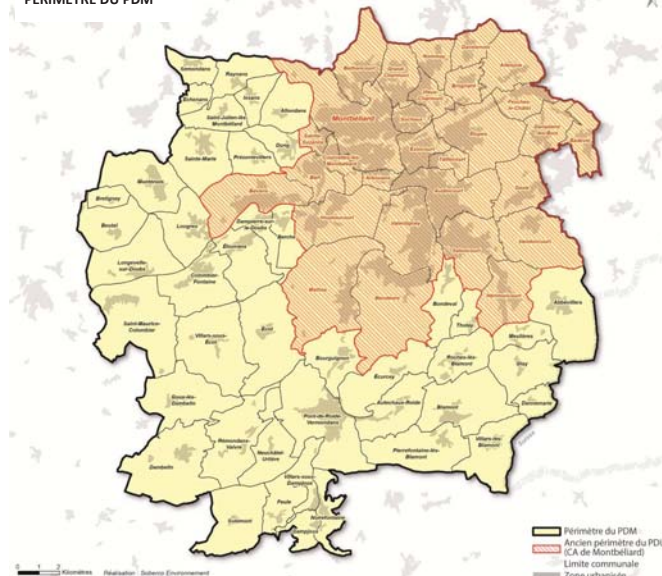
Pays de Montbéliard Agglomération

La communauté d'agglomération du pays de Montbéliard (CAPM) a pris en septembre 2010 le nom de Pays de Montbéliard Agglomération (PMA). Suite à la Loi NOTRE du 7 août 2015, PMA fusionne avec plusieurs petites intercommunalités : Communauté de Communes des Balcons du Lomont (12 communes), Communauté de Communes du pays de Pont-de-Roide (11 communes), Communauté de Communes des Trois Cantons (11 communes) et une partie (9 communes) de la Communauté de Communes de la vallée du Rupt, soit 43 communes supplémentaires.

Un premier bilan intermédiaire du PDU 2009 de la CAPM a été réalisé en 2012, mais rien n'avait été formalisé depuis la mutation de la CPAM en PMA le 1er janvier 2017.

En 2024, la commune de Dampjoux rejoint PMA. Le plan d'action du Plan de Mobilité du Pays de Montbéliard Agglomération, est élaboré à l'échelle des 73 communes de la collectivité en 2024. Il s'appuie sur les enjeux spécifiques révélés dans le diagnostic 2022 de la mobilité sur le territoire de PMA et sur l'évaluation 2022 du PDU 2009 de la CAPM (29 communes).

PERIMETRE DU PDM



2.2 LE CONTEXTE ET LE PROCESSUS D'ELABORATION DU PLAN DE MOBILITE

Contexte et enjeux

Au-delà d'un constat de conditions de circulation satisfaisantes sur le territoire présentant des flux globalement fluides même aux heures de pointe, le diagnostic validé en octobre 2022 présente les spécificités suivantes :

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

Chronologie du Plan de Mobilité

Étape 1 Novembre 2022	<ul style="list-style-type: none"> Lors du Comité de pilotage partenarial : arbitrage/validation de 11 grands enjeux définissant sans hiérarchisation le socle de la stratégie du futur Plan de Mobilité.
Étape 2 Décembre 2022	<ul style="list-style-type: none"> Atelier de sensibilisation à la démarche d'évaluation environnementale. Réflexion sur les incidences potentielles du Plan de Mobilité au regard des enjeux environnementaux notamment émissions de GES, qualité de l'air, nuisances sonores, ressource en eau, biodiversité, risques, consommation d'espaces. Déclinaison de ces enjeux validés en pistes d'actions à mener pour y répondre réparties en actions territorialisées et actions transversales
Étape 3 1 ^{er} trimestre 2023	<ul style="list-style-type: none"> Réflexion territorialisée autour des pistes d'actions avec 7 ateliers rassemblant des élus du territoire, organisés selon le découpage des anciennes Communautés de Communes et l'offre de transport collectifs : <ul style="list-style-type: none"> Réflexion sur les objectifs globaux du Plan de Mobilité: Réduction des émissions de GES et évolution des parts modales ; Approche locale sur les pistes d'actions scindées sur 3 pistes thématiques : Améliorer des transports collectifs, Développer l'usage des modes actifs et rendre l'usage de la voiture plus vertueux ; Spatialisation des actions afin de mettre en évidence son intérêt global et le périmètre projeté de la mise en œuvre du Plan de Mobilité ; Traduction des éléments de contenus opérationnels possibles de chaque action en différents degrés d'ambition ; Différents types d'actions sont proposées pour répondre aux enjeux révélés dans le diagnostic et pour générer les conditions qui permettront de faire évoluer les parts modales sur la collectivité <ul style="list-style-type: none"> → Actions localisées ou localisables qui se traduiront par des aménagements sur certaines de communes du territoire Pays de Montbéliard Agglomération → Actions diffusées appliquées sur l'ensemble du territoire Pays de Montbéliard Agglomération → Actions de gouvernance, d'animation et de communication permettant d'assurer une meilleure efficacité du plan Ensuite, pour chaque piste d'action, en s'appuyant sur les éléments de contours opérationnels définis en atelier de travail, des niveaux d'ambitions croissants ont été proposés en vue de scénarios différenciés. La préfiguration des scénarios basés sur un plan de 24 actions structuré autour de 5 axes d'intervention a ainsi été soumis au Comité Technique.
Étape 4 Mars à juin 2023	<ul style="list-style-type: none"> Ensuite le plan d'actions a été soumis à la Commission Mobilité de PMA, puis aux membres du Bureau qui ont ajusté et statué sur l'intérêt de chaque action et sur le niveau d'ambition à retenir. A ce stade, une 25^e action a ainsi été intégrée et un niveau d'ambition a été arrêté pour chaque action. Les 25 actions formant ainsi la stratégie du futur PDM ont été validées ensuite par le COPIL. La stratégie confirme l'objectif d'avoir une action conjointe alliant progrès technologique et changement de comportement en développant/diversifiant prioritairement l'offre de mobilité avant d'imposer de nouvelles contraintes sur l'automobile.
Étape 5 Janvier à avril 2024	<ul style="list-style-type: none"> Le plan d'action a fait l'objet d'une évaluation environnementale afin de mesurer son incidence sur l'environnement et de mesurer si son impact est en adéquation avec les objectifs du PCAET en termes de réduction des émissions de GES notamment. A l'issue de ce processus, une 26^e action portant sur « la logistique durable » a été ajoutée. Le plan d'action final a été validé en COTECH puis COPIL.

2.3 L'AMBITION DU PLAN DE MOBILITE DE PAYS DE MONTBELIARD AGGLOMERATION

Le Plan de Mobilité de Pays de Montbéliard traduit une volonté affichée de poursuivre le développement de l'offre de mobilité. Il se base sur une action conjointe alliant progrès technologique et changement de comportement en développant/diversifiant prioritairement l'offre de mobilité sans imposer de nouvelles contraintes directes sur l'automobile.

Il se décline autour de 11 orientations stratégiques :

1. Mieux informer et communiquer sur les offres de mobilité

Une communication efficace et pédagogique, des informations et de la sensibilisation sur les moyens de transports alternatifs sont attendues. L'ambition est d'aller vers une communication de terrain et de rapprocher l'information des habitants.

2. Sensibiliser et inciter au changement de comportement

L'accompagnement au changement de comportement est un axe de travail transversal largement plébiscité. Il s'agit de partager les enjeux de mobilité pour concrétiser dans le temps les changements d'habitude.

3. Conforter la structuration territoriale pour limiter les besoins de déplacements

Il s'agit de s'appuyer sur la structuration territoriale définie par le SCoT pour favoriser la mobilité des courtes distances. Les services de mobilité évolueront pour conforter cette structuration.

4. Accompagner financièrement les citoyens pour leur donner accès à la mobilité

La mobilité étant le premier facteur indispensable à l'insertion sociale et professionnelle, il s'agit d'offrir à chacun un accès à la mobilité et ce, dans des conditions financièrement acceptables.

5. Poursuivre le développement de l'infrastructure cyclable afin de mieux irriguer les communes

Le vélo offre des performances de vitesse égale à celle de la voiture sur les trajets en milieu urbain de moins de 5 kilomètres. Cela implique la constitution d'un réseau cyclable communautaire continu et sécurisé qui dessert les principaux pôles générateurs de PMA, le développement de stationnements vélos adaptés et le développement de services vélos.

6. Renforcer le rôle de la marche dans les déplacements courts à l'échelle des communes

Agir en faveur des piétons, c'est finalement agir pour tous car la marche est le mode universel, tout déplacement commence et se termine à pied. La pratique de la marche est encouragée par la réalisation de cheminements de qualité, leur sécurisation, ..., dans une logique de mise en continuité, de réseau global pour relier les quartiers, les pôles générateurs et les communes.

7. Poursuivre le développement et l'adaptation de l'offre TC pour mieux répondre aux besoins dans le temps et l'espace

Le réseau de transport collectif de PMA doit changer d'échelle et mieux répondre :

- D'une part aux besoins périurbains des communes ayant intégré PMA en 2017 où la voiture reste le mode de transport privilégié ;
- D'autre part aux besoins à l'échelle métropolitaine en améliorant les connexions avec l'espace médian et Belfort.

8. Mieux coordonner les offres de mobilité pour favoriser l'intermodalité et mieux répondre aux besoins

L'intermodalité est le moyen de tirer le meilleur parti de différents modes de déplacements au cours d'un même trajet, en utilisant au mieux chaque mode dans sa zone de pertinence. Cela suppose d'organiser le passage d'un mode à l'autre au niveau de pôles d'intermodalité et de travailler à l'intégration tarifaire entre les différents réseaux TC pour fluidifier les ruptures de charge.

9. Développer une stratégie globale de covoiturage

Le covoiturage doit compléter dans le temps et l'espace l'offre de transport collectif sur un territoire où la forte utilisation de l'automobile doit s'inscrire dans une utilisation davantage partagée.

10. Mieux connaître les besoins des usagers pour agir efficacement

La connaissance plus fine des mobilités permettra aux politiques publiques de mobilité de gagner en efficacité.

11. Favoriser l'utilisation d'une énergie décarbonée pour la mobilité

Ce Plan de Mobilité s'inscrit dans une dynamique de décarbonation de la mobilité à travers la facilitation à l'usage des modes actifs et par l'évolution des motorisations du réseau de bus notamment en lien avec la transition énergétique et écologique déjà impulsée sur PMA.

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

2.4 STRUCTURE DU PLAN D' ACTIONS OPERATIONNEL

Pour apporter une vision stratégique adaptée au territoire, le plan d'actions du Plan de Mobilité du Pays de Montbéliard Agglomération s'articule autour de cinq axes stratégiques déclinés selon 26 mesures opérationnelles :

- Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité ;
- Développer l'usage des modes actifs ;
- Rendre l'usage de la voiture plus vertueux ;
- Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité ;
- Aller vers une mobilité intégrant davantage les enjeux territoriaux (SCoT) et écologiques (PCAET) ;

Les tableaux suivants en présentent les secteurs opérationnels directs et indirects

Actions	Mesures	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
		Axe 1 : Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité								
Action 1	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires									
Action 2	Adapter l'offre transport à la demande (Tad'Y)									
Action 3	Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland									
Action 4	Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA									
Action 5	Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy									
Action 6	Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain									
Action 7	Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité									
Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs										
Action 8	Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable									
Action 9	Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes									
Action 10	Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)									

Actions	Mesures	Réseau viaire	TC	Cycles	Piétons	Stationnement	Logistique & Livraisons	Communication	Nouvelles pratiques de mobilité	ZFE
		Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux								
Action 11	Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture									
Action 12	Déployer un réseau d'aires de covoiturage									
Action 13	Expérimenter des lignes de covoiturage									
Action 14	Déployer un système de véhicules en autopartage									
Action 15	Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques									
Action 16	Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds									
Action 17	Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre									
Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le PDM										
Action 18	Créer un support unique d'information mobilité									
Action 19	Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité									
Action 20	Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public pour inciter au changement de comportement									
Action 21	Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive									
Action 22	Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises									
Action 23	Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité									
Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant davantage les enjeux territoriaux (SCoT) et écologiques (PCAET)										
Action 24	Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte									
Action 25	Faire du réseau évoliTY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre									
Action 26	Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable									

2.5 LES ACTEURS DU PLAN DE MOBILITE ET LEUR ROLE DANS SA MISE EN ŒUVRE

Le Plan de Mobilité propose un ensemble d'actions et mobilise tous les acteurs concernés pour les rendre opérationnelles. PMA ne peut toutefois agir que sur la base de ses compétences sur un nombre limité de domaines opérationnels. Les communes ont un rôle important à jouer de portage et d'initiative pour rendre efficace le Plan de Mobilité et faciliter les mutations nécessaires à la mise œuvre du plan d'action.

PMA assure essentiellement un rôle d'animation et de coordination auprès des différents acteurs locaux pour mener à bien l'ensemble des actions de son Plan de Mobilité. La collectivité mène d'autre part plusieurs études spécifiques relatives à différentes thématiques de son Plan de Mobilité.

Pays de Montbéliard Agglomération assure la mise en œuvre de son Plan de Mobilité à travers les missions suivantes :

Actions d'animation et de coordination
- Échanges en tant qu'AOM avec le délégataire du réseau évoliTY pour étendre et développer le réseau de lignes secondaires ;
- Étude avec les communes de l'opportunité d'augmenter le nombre de services de transports à la demande, analyse de la faisabilité des propositions émanant des communes ;
- Organisation avec le Syndicat mixte de Transport Nord Franche Comté (SMTNFC) de la desserte de l'espace médian depuis PMA ;
- Reprise des échanges avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA ;
- Lobbying auprès de la Région Bourgogne Franche-Comté (BFC) pour favoriser l'utilisation du train pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain ;
- Révision du Schéma Directeur Cyclable : définition du futur maillage complémentaire ;
- Conseil technique auprès des communes pour encourager la pacification dans les centres-bourgs ;
- Information des communes des obligations de la LOM ;
- Organisation de l'expérimentation de plusieurs lignes de covoiturage non dynamiques et d'une ligne dynamique ;
- Expérimentation de la mise à disposition de véhicules en autopartage en s'appuyant sur l'offre développée par un opérateur privé ;
- Accompagnement du SYDED dans la définition d'un schéma de déploiement des de recharge pour véhicules électriques ;
- Création avec le SMTNFC d'un guide mobilité et mise en place d'une carte collaborative en ligne ;
- Développement d'une plateforme et d'une application mobilité à l'échelle du Nord Franche Comté ;
- Constitution et animation d'un réseau de «relais conseil en mobilité» ;
- Organisation d'événements en lien avec la mobilité durable ;
- Information du public des actions portées par l'association La Roue de Secours et actions de mobilité inclusive ;
- Promotion de la mobilité durable auprès des employeurs ;
- Suivi et évaluation des actions du Plan de Mobilité ;
- Organisation d'une gouvernance mobilité à l'échelle du bassin de vie : Réflexions vers l'extension des compétences du SMTNFC, voire mise en place d'une AOM unique ;
- Conseil auprès des acteurs économiques sur les enjeux de l'empreinte énergétique et Carbone de leur modèle logistique.

Études spécifiques
- Engagement d'une étude de réorganisation globale de la desserte en transport collectif de Technoland et du plateau de Brognard ;
- Financement et réalisation des études d'aménagement ou de requalification de la voirie et des espaces publics dans les secteurs d'envergure communautaire (3 études à mener en 5 ans) ;
- Étude de la prise de compétence « créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables » ;
- Lancement d'une étude ou appel à projet pour une expérimentation d'un système de livraisons en petits véhicules « propres » sur le dernier kilomètre à Montbéliard et/ou Audincourt : étude de faisabilité sur la création d'un espace logistique urbain (ELU).
Actions opérationnelles
- Expérimentation d'offres de TAD à l'échelle de bassin de proximité pour répondre à des besoins spécifiques ;
- Développement et aménagement de nouveaux nœuds d'intermodalité (parking relais, stationnement vélo) ;
- Finalisation de l'actuel Schéma Directeur Cyclable prévu jusqu'en 2026 ;
- Réalisation à l'échelle de PMA d'une campagne d'équipement en arceaux vélos hors arrêt TC ;
- Extension et diversification de la flotte de vélo en location ;
- Création d'aires de covoiturage en lien avec les échangeurs de l'A36 et au niveau des nœuds routiers majeurs de PMA ;
- Signalisation et aménagement de 9 autres aires locales ;
- Construction d'un parking poids lourds longue durée sur le secteur Brognard/Technoland ;
+ équipement sur au moins la moitié de sa surface d'ombrières photovoltaïques (exigences de la loi EnR du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables) ;
- Mise en place potentielle d'un camion/bus itinérant de la mobilité ;
- Amorçage d'une démarche de Plan de Mobilité interentreprises à l'échelle de Technoland, pilotée par PMA ;
- Verdissement de la flotte de véhicules du réseau évoliTY : Programme d'acquisitions futures : 7 bus à hydrogène, 5 bus GNV, 6 bus électriques, 2 véhicules Tad'Y électriques ;
- Accompagnement technique des acteurs économiques vers une amélioration des performances énergétiques et environnementale de leur modèle logistique.

Le tableau suivant les acteurs associés au Plan de Mobilité de PMA et les missions auxquelles ils sont amenés à participer :

	Rôle des acteurs
Région BFC	- Favorisation en tant qu'AOM du TER de l'utilisation du train comme mode de transport pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain - Expérimentation des lignes de covoiturage
Département du Doubs	- Poursuite du développement de la pacification et facilitation du recours à la marche dans les communes - Participation au déploiement du réseau d'aires de covoiturage
Communes de PMA	- Développement des nouveaux nœuds d'intermodalité - Collaboration à l'adaptation de l'offre Tad'y - Poursuite du maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable - Poursuite du développement de la pacification et facilitation du recours à la marche dans les communes - Participation au déploiement du réseau d'aires de covoiturage - Expérimentation des lignes de covoiturage - Aide au déploiement d'un système de véhicules en autopartage sur PMA via la création de stations d'autopartage - Participation au projet de construction d'un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds - Développement d'un système de livraison propre sur le dernier kilomètres (Montbéliard et/ou Audincourt + opérateur de logistique urbaine)
Canton du Jura	- Extension de certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy
APRR	- Participation au déploiement du réseau d'aires de covoiturage et du centre pour poids lourds
Gestionnaire de voirie	- Participation au projet de construction d'un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds
Syndicat mixte de Transport Nord Franche Comté (SMTNFC)	- Amélioration de la desserte de l'espace médian depuis PMA - Création d'un support unique d'information mobilité - Poursuite de l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche Comté
Déléataire Réseau évolity	- Propositions d'évolution des lignes et de l'offre - Amélioration de la desserte en transport collectif de Technoland - Amélioration de la desserte de l'espace médian depuis PMA - Réduction de l'impact environnemental du réseau évolity
SNCF	- Amélioration de la desserte en transport collectif de Technoland
SYDED	- Poursuite du déploiement des IRVE sur le territoire PMA
Entreprises	- Participation à la promotion de la mobilité durable afin d'inciter au report modal chez les actifs - Transition vers une logistique plus durable (évolution du parc PL, diversification des flux PL sur tous types de réseaux (fermé, routier, fluvial))
Livreurs	- Développement d'un système de livraison propre sur le dernier kilomètres
La Roue de Secours	- Développement des actions de mobilité inclusive

BFC : Bourgogne-Franche-Comté
NFC : Nord Franche-Comté
SYDED : Syndicat Mixte d'Énergies du Doubs

Synthèse par action

Action	Acteurs du PDM															
	PMA	Région	Département du Doubs	Communes	Montbéliard / Audincourt	Canton du Jura	APRR	Gestionnaire de voirie	Syndicat mixte de Transport NFC	Déléataire Réseau évolity	SNCF	SYDED	Entreprises	Livreurs	La roue de secours	
Axe 1 : Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité																
Action 1																
Action 2																
Action 3																
Action 4																
Action 5																
Action 6																
Action 7																
Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs																
Action 8																
Action 9																
Action 10																
Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux																
Action 11																
Action 12																
Action 13																
Action 14																
Action 15																
Action 16																
Action 17																
Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le PDM																
Action 18																
Action 19																
Action 20																
Action 21																
Action 22																
Action 23																
Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant davantage les enjeux territoriaux (SCoT) et écologiques (PCAET)																
Action 24																
Action 25																
Action 26																

NFC : Nord Franche-Comté
SYDED : Syndicat Mixte d'Énergies du Doubs

2.6 COÛTS ESTIMÉS DES ACTIONS

Actions	Mesures	Coûts			
		Fonctionnement		Investissement	
		PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs
Axe 1 : Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité					
Action 1	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	323 à 586 k€/an			
Action 2	Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'y)	30k€/an			
Action 3	Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	Jusqu'à 1,1 M€/an			
Action 4	Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	Jusqu'à 22 k€/an	1,1 à 1,4 M€/an	Jusqu'à 2 M€ si gare routière	Participation potentielle
Action 5	Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy	150k€/an			
Action 6	Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	22k€/an	400k€/an (Région)		4,5M€ (Haltes)
Action 7	Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité			345k€	
Axe 2 : Développer l'usage des modes actifs					
		Fonctionnement		Investissement	
		PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs
Action 8	Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable			40 k€ (étude) 140 k€ (stationnement) +/- 10 M€ (aménagement)	Participation potentielle des autres gestionnaires
Action 9	Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes			25k€ (études)	
Action 10	Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)	85,5 k€/a			
Axe 3 : Rendre l'usage de la voiture plus vertueux					
		Fonctionnement		Investissement	
		PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs
Action 11	Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture	Coûts internes PMA			
Action 12	Déployer un réseau d'aires de covoiturage			511 k€	
Action 13	Expérimenter des lignes de covoiturage	15k€/an (hors com)		75 k€	À partir de 5 k€
Action 14	Déployer un système de véhicules en autopartage	60k€/an pour 6 véh.			
Action 15	Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques	16k€/an (entretien)			
Action 16	Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds	50k€/an Recettes : 400k€/an		25k€ (étude) +/- 4M€	
Action 17	Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètres			30k€	
Axe 4 : Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité					
		Fonctionnement		Investissement	
		PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs
Action 18	Créer un support unique d'information mobilité			À partir de 13k€	
Action 19	Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité	Coûts internes PMA			
Action 20	Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public pour inciter au changement de comportement	À partir de 20k€			
Action 21	Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	À partir de 20k€			
Action 22	Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises			50k€	
Action 23	Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité	Coûts internes PMA			
Axe 5 : Aller vers une mobilité intégrant davantage les enjeux territoriaux (SCoT) et écologiques (PCAET)					
		Fonctionnement		Investissement	
		PMA	Autres acteurs	PMA	Autres acteurs
Action 24	Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte	Coûts internes PMA			
Action 25	Faire du réseau évolity un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre			1,23M€/an sur 10 ans	
Action 26	Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable	Coûts internes			

3 COMPATIBILITE ET ARTICULATION AVEC LES AUTRES PLANS ET PROGRAMMES

3.1 LE PLAN CLIMAT AIR ET ENERGIE (PCAET)

3.1.1 Présentation

Le 26 mai 2016, le Conseil communautaire de Pays de Montbéliard Agglomération a adopté son Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET) à l'échelle des 29 communes de la collectivité.

Un plan d'action opérationnel comportant 6 axes et 36 mesures a été établi pour la période 2016-2018.

En 2017 puis en 2024, Pays de Montbéliard Agglomération s'est agrandi et compte aujourd'hui 73 communes. Par conséquent, son PCAET doit être révisé à l'échelle du nouveau périmètre.

Le Conseil communautaire du 28 juin 2018 a lancé la révision du Plan Climat Territorial (PCT) afin d'aboutir à un Plan Climat Air Energie Territorial sur le périmètre élargi de Pays de Montbéliard Agglomération.

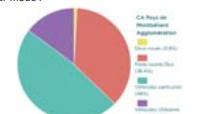
Un premier diagnostic Climat-Air-Energie a été réalisé en Juin 2020 par PMA et rédigé par le bureau d'études en environnement Ecovia.

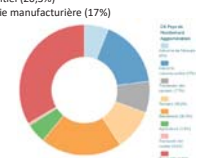
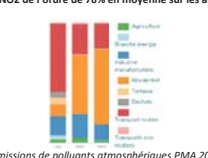
Ce PCAET est en cours d'élaboration, coordonné par PMA et réalisé par le bureau d'études en environnement Ecovia, Atmo Bourgogne-Franche-Comté et les services de Pays de Montbéliard Agglomération.

L'ambition stratégique de transition écologique de PMA sur la période du mandat 2020-2026 ainsi que les objectifs chiffrés aux horizons 2030 et 2050 du futur PCAET 2023-2029 de PMA ont été présentés en comité technique le 30 Mai 2023.

L'adoption du PCAET de PMA devrait intervenir en 2024.

Éléments chiffrés du diagnostic PCAET en lien avec le transport et la mobilité

Niveau	Évolution 2008-2018
<p>Consommations énergétiques</p> <ul style="list-style-type: none"> Transport tous modes : 998GWh en 2018 Correspond à 26,1% des consommations énergétiques du territoire Répartition : Transport de personnes (51%) ; Fret (49%) Consommation d'énergie par type de véhicules (source : ATMO BFC SDES) Transport routier : 979GWh en 2018 (98% des consommations transports) (Faible impact énergétique du trafic ferroviaire et fluvial) Correspond à 25,6% des consommations énergétiques du territoire Répartition par mode :  <p>Consommation d'énergie par type de véhicule PMA 2018 (Source ATMO BFC-SDES)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Transport : Seulement une diminution de 1,6% En comparaison : Résidentiel -17% à climat corrigé, Industrie : -28% Tendance générale -18,3% entre 2008 et 2018 à climat réel
<p>Qualité de l'air</p> <ul style="list-style-type: none"> Secteur Transport pouvant avoir une action sur les niveaux Nox et Ozone Voiries les plus concernées par les zones de dépassements : A36, D437, D126, D34, D663, D438, D613, D1368 sur le secteur de Montbéliard, Audincourt, Exincourt, Sochaux Zones de vigilance : L'ensemble du cœur d'agglomération de Sochaux Montbéliard et le secteur Voujeaucourt, Bavans, Valentigney 	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur des transports émet 65% des oxydes d'azotes avec une tendance à la baisse ; Les émissions de polluants proviennent majoritairement du secteur industriel (42%) et du résidentiel (25%) ;
<p>Étalement urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> La progression de l'artificialisation a entraîné un déstockage de carbone de 1,4 ktCO2eq/an sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur des transports émet 65% des oxydes d'azotes avec une tendance à la baisse ; Les émissions de polluants proviennent majoritairement du secteur industriel (42%) et du résidentiel (25%) ;
<p>Lutte contre le changement climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> Rappel de l'incidence de l'évolution de la mobilité au regard du changement climatique via l'évolution des parts modales Rappel de l'intérêt des aménagements routiers et urbains pour améliorer le contexte local via la réduction de l'imperméabilisation et la réduction des îlots de chaleur 	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur des transports émet 65% des oxydes d'azotes avec une tendance à la baisse ; Les émissions de polluants proviennent majoritairement du secteur industriel (42%) et du résidentiel (25%) ;

Niveau	Évolution 2008-2018
<p>Émissions de Gaz à Effet de Serre</p> <ul style="list-style-type: none"> Émissions directes par secteur : <ul style="list-style-type: none"> Transports : 1^{er} poste d'émission avec 34,1% des émissions totales de PMA Résidentiel (20,3%) Industrie manufacturière (17%)  <p>Émissions de GES par secteur PMA 2018 (Source ATMO BFC)</p> <ul style="list-style-type: none"> Répartition des émissions par commune à relativiser suivant qu'elles sont ou non traversées par l'A36 et/ou d'autres infrastructures de transit 	<ul style="list-style-type: none"> Transports : -3,1% seulement Émissions de GES dues au transport routier stables jusqu'en 2016 Légère diminution en 2018 mais moins rapide que la baisse globale des émissions de GES. En comparaison : Résidentiel : -33,8% Industrie manufacturière : -22,1% Tendance générale -23% entre 2008 et 2018 (émissions directes tous postes) La part des transports routiers dans ces émissions devient ainsi plus importante : de 26,6% en 2008 à 33,5% en 2018.
<p>Émissions de polluants</p> <ul style="list-style-type: none"> Transport routier <ul style="list-style-type: none"> Principal poste d'émission de Nox du territoire avec 56% des émissions Responsable dans une moindre mesure des émissions de PM10 (25%) et PM2,5 (21%) Faible part des transports routiers hors Nox Contexte spécifique NO2 : <ul style="list-style-type: none"> Valeur limite réglementaire largement respectée sur l'ensemble du territoire de PMA Recommandation OMS pour la santé en dépassement à station de Montbéliard ainsi que sur une partie importante de du territoire. Exposition de la population au dépassement de la recommandation OMS en NO2 de l'ordre de 76% en moyenne sur les années de 2019 à 2021  <p>Émissions de polluants atmosphériques PMA 2018 (Source ATMO BFC)</p>	<ul style="list-style-type: none"> Baisse des émissions pour le transport routier <ul style="list-style-type: none"> Oxydes d'azote : -47% ; PM10 : -25% ; PM2.5 : -35% Baisse induite par la mise en place de normes européennes qui fixent des limites maximales de rejets d'oxydes d'azote pour les véhicules neufs mais limitée par l'augmentation du trafic routier. Baisse globale des émissions (tous postes) : <ul style="list-style-type: none"> Oxydes d'azote : -31% PM10 : -34% PM2.5 : -33%
<p>Étalement urbain</p> <ul style="list-style-type: none"> La progression de l'artificialisation a entraîné un déstockage de carbone de 1,4 ktCO2eq/an sur le territoire 	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur des transports émet 65% des oxydes d'azotes avec une tendance à la baisse ; Les émissions de polluants proviennent majoritairement du secteur industriel (42%) et du résidentiel (25%) ;
<p>Lutte contre le changement climatique</p> <ul style="list-style-type: none"> Rappel de l'incidence de l'évolution de la mobilité au regard du changement climatique via l'évolution des parts modales Rappel de l'intérêt des aménagements routiers et urbains pour améliorer le contexte local via la réduction de l'imperméabilisation et la réduction des îlots de chaleur 	<ul style="list-style-type: none"> Le secteur des transports émet 65% des oxydes d'azotes avec une tendance à la baisse ; Les émissions de polluants proviennent majoritairement du secteur industriel (42%) et du résidentiel (25%) ;

3.1.2 Compatibilité du Plan de Mobilité avec le PCAET

Place de la thématique Transport/Mobilité dans les enjeux et ambitions du PCAET 2023-2029 en cours d'élaboration

Le diagnostic du PCAET de PMA en cours d'élaboration met en évidence la place stratégique de la mobilité dans l'évolution locale des paramètres environnementaux et climatiques.

Lors de la première présentation en novembre 2019 du diagnostic Climat Air Energie aux élus du territoire, les grands enjeux ont été proposés et soumis à une identification des priorités. Les 3 grands enjeux plébiscités par les participants sont :

- L'amélioration des mobilités ;
- Le développement des énergies renouvelables ;
- La réduction de la précarité énergétique ;

Le diagnostic du PCAET réalisé en 2023 par PMA a permis de cerner plus finement les enjeux environnementaux du territoire. Parmi les 16 enjeux issus du diagnostic, plusieurs d'entre eux sont de nature à orienter la politique locale de mobilité à mettre en œuvre sur le territoire. On peut citer :

- Enjeu 4 : Energie : concilier l'aménagement du territoire avec les objectifs Climat-Air-Energie
- Enjeu 7 : Air : réduire les concentrations d'ozone
- Enjeu 8 : Air : atteindre les valeurs cibles définies par l'OMS
- Enjeu 9 : Gaz à Effet de Serre : réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) du résidentiel, du transport et de l'industrie

Le Plan de Mobilité constituera le volet mobilité du PCAET 2023-2029

À ce titre, la déclinaison opérationnelle du Plan de Mobilité se doit d'apporter des éléments de réponse aux différents enjeux issus du diagnostic du PCAET sur lesquels il présente une capacité d'action

Apport du Plan de Mobilité aux enjeux et ambitions du PCAET

Le Plan Climat en vigueur reste à ce jour celui qui a été adopté le 26 mai 2016 par le Pays de Montbéliard Agglomération qui comptait alors seulement 29 communes.

Du fait du passage au 1er janvier 2017 du Pays de Montbéliard Agglomération à 72 communes, le Plan Climat est en cours de révision à l'échelle du nouveau périmètre (qui compte désormais 73 communes). Dans le contexte d'un PCAET portant sur la période 2023-2029 en cours de finalisation, l'analyse de la compatibilité du Plan de Mobilité à ce nouveau PCAET reste non définitive.

Le diagnostic, les orientations stratégiques et le plan d'action de ce Plan Climat, établi à l'échelle des communes de Pays de Montbéliard Agglomération, constituent toutefois les documents les plus adaptés et pertinents pour évaluer la compatibilité du Plan de Mobilité avec la stratégie développée par la collectivité dans son Plan Climat.

	PCAET 2023-2029 de PMA Ambitions 2035	Incidence du Plan de Mobilité hors évolution du parc automobile
Consommations énergétiques		
Tous secteurs	▪ -22%/2018	
Secteur Transports	▪ -29%/2018	▪ Part sur laquelle agit le Plan de Mobilité: -7%/2020 ▪ Consommations globales* : -3,80%/2020
Changement climatique		
Émissions de GES tous secteurs	▪ -41%/2018	
Émissions de GES Secteur Transports	▪ -20%/2018	▪ Part sur laquelle agit le Plan de Mobilité: -7%/2020 ▪ Émissions globales* : -3,80%/2020
Pistes d'actions		
Lutte contre le changement climatique	<ul style="list-style-type: none"> Agir sur l'évolution des parts modales dans le but de favoriser la lutte contre le changement climatique, l'amélioration de la qualité de l'air et la réduction des émissions de GES S'engager sur : <ul style="list-style-type: none"> La mutation progressive des surfaces d'enrobé au regard de la réduction de l'imperméabilisation, L'évolution des matériaux au regard des ICU et de leur poids Carbone 	<ul style="list-style-type: none"> Pas d'opérations d'envergure dans le Plan de Mobilité conduisant à une mutation de surfaces imperméables en surfaces végétalisées Incidence prévisible très limitée des actions du Plan de Mobilité sur les sols artificialisés du fait du nombre très limité d'interventions sur les surfaces imperméabilisées. Les seules interventions prévues portent sur la mutation des surfaces de stationnement dans le cadre de la loi LOM. Ces mutations sont potentiellement en capacité de générer une désimperméabilisation en cas de végétalisation. Elles portent toutefois sur des surfaces très réduites
Étalement urbain	<ul style="list-style-type: none"> Le PCAET présente la modification de l'occupation des sols comme levier potentiel améliorant le stockage Carbone À mettre en lien avec les opérations conduisant à une réduction de l'artificialisation 	
Qualité de l'air		
Émissions Nox Secteur Transports	-69% en 2030 / 2005 (PREPA)*	▪ Part sur laquelle agit le Plan de Mobilité: -7%/2020 ▪ Émissions globales* : -4,66%/2020
Émissions PM10 Secteur Transports	Non spécifié	▪ Part sur laquelle agit le Plan de Mobilité: -7%/2020 ▪ Émissions globales* : -5,01%/2020
Émissions PM2,5 Secteur Transports	-57% en 2030 / 2005 (PREPA)*	▪ Part sur laquelle agit le Plan de Mobilité: -7%/2020 ▪ Émissions globales* : -6,63%/2020

* Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques

*Globales : correspond au trafic global VL+PL intégrant également le trafic de transit

Estimation de l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du Plan de Mobilité sur les émissions

Prise en compte de l'évolution du parc automobile

Pour estimer l'influence du parc sur les émissions de Gaz et Effet de Serre et de polluants, nous baserons notre analyse sur l'évolution du parc de véhicules particuliers du modèle HBEFA (Handbook of Emission Factors for Road Transport). HBEFA est une base de données standardisée pour les facteurs d'émissions.

	2005		2023		2035		2050	
	% veh	% veh.kilomètres	% veh	% veh.kilomètres	% veh	% veh.kilomètres	% veh	% veh.kilomètres
Essence	40,440%	52,968%	40,870%	30,628%	44,825%	36,131%	38,545%	27,560%
Diesel	59,439%	46,936%	54,197%	62,820%	30,196%	32,760%	15,355%	17,195%
GNV			0,156%	0,214%	0,293%	0,338%	0,598%	0,688%
GPL	0,114%	0,091%	0,724%	0,852%	1,944%	2,230%	2,262%	2,472%
Bioéthanol			0,109%	0,117%	0,316%	0,378%	0,625%	0,712%
100% Électrique			2,406%	3,225%	10,866%	13,002%	19,356%	21,888%
Hybride rechargeable Essence			1,360%	1,851%	8,602%	10,382%	15,530%	17,550%
Hybride rechargeable Diesel			0,143%	0,246%	2,277%	3,922%	5,944%	9,879%
				5,3				49,3
Hydrogène			0,034%	0,048%	0,680%	0,858%	1,783%	2,057%

Source : Modèle HBEFA

Évolution du parc automobile français - Répartition 2005, 2023 et 2035 par catégorie de véhicules (Modèle HBEFA)

L'évolution du parc automobile se traduit par :

Période 2023-2035	Période 2023-2050
→ Une baisse de 45% du parc diesel /2023 soit -14% à l'échelle du parc automobile total 2035	→ Une baisse de 72% du parc diesel /2023 soit -39% à l'échelle du parc 2050
→ Un report limité sur l'essence de +10% soit +4% à l'échelle du parc 2035	→ Une place encore significative des véhicules Essence avec 38% du parc 2050 et une baisse de 6%/2023 soit -2% à l'échelle du parc 2050
→ Un report marqué sur hybride et 100%Elec qui représente 22% du parc 2035	→ Une place devenue majoritaire du parc hybride et 100%Elec représentant la moitié du parc 2050

Incidence de l'évolution du parc automobile sur les émissions à l'horizon 2035 à kilomètres parcourus constants

L'évolution en véh.kilomètres de la répartition du parc automobile français par type de véhicule se traduit par les évolutions d'émissions suivantes :

	Émissions GES (kgCO2e/100kilomètres)			Émissions Nox (g/100kilomètres)		
	2005	2023	2035	2005	2023	2035
Emission totale	17,620	17,070	13,986	80,359	46,479	14,942

	Émissions PM10 (g/100kilomètres)			Émissions PM2,5 (g/100kilomètres)		
	2005	2023	2035	2005	2023	2035
Emission totale	7,5492	3,730	2,869	5,617	1,900	1,371

Source : Modèle HBEFA

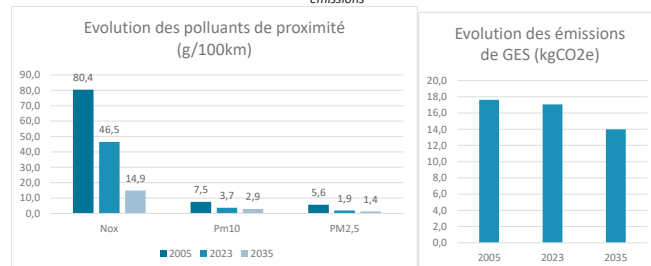
Incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du PDM sur les émissions à l'horizon 2035

Compte tenu de la période sur laquelle les actions du Plan de Mobilité seront réalisées, l'incidence cumulée de l'évolution du parc automobile et des actions du Plan de Mobilité est présentée à l'horizon 2035.

Évolution des émissions à l'horizon 2035			
	Évolution du parc automobile	Mise en œuvre du Plan de Mobilité	Baisse cumulée
GES	≈ -18,1%/2023	≈ -3,8%/2023	≈ -22%/2023
NOx	≈ -81,4%/2005	≈ -4,6%/2023	≈ -86%/2005
PM10	≈ -62,0%/2005	≈ -5,0%/2023	≈ -67%/2005
PM2,5	≈ -75,6%/2005	≈ -6,6%/2023	≈ -82%/2005

Variations établies à kilomètres parcourus constants

Incidences cumulées de l'évolution du parc automobile et des actions du Plan de Mobilité sur le niveau des émissions



→ L'évolution du parc joue un rôle essentiel dans la réduction progressive des émissions de Gaz à Effet de Serre et de polluants atmosphériques. Elle constitue le principal levier de baisse des émissions.

→ Nox, PM10 et PM2,5 : Les émissions de ces polluants sont en forte baisse depuis 2005, et vont continuer de réduire d'ici 2035. Ainsi le Plan de Mobilité est l'un des leviers d'actions pour cette réduction.

Il apparaît que les évolutions générées par ces deux leviers permettent de valider une bonne corrélation avec les objectifs PREPA exploités dans le PCAET 2023-2029. Établis à l'horizon 2035, les résultats avec cumul des deux leviers apparaissent logiquement meilleurs que les objectifs PREPA donnés à l'horizon 2030.

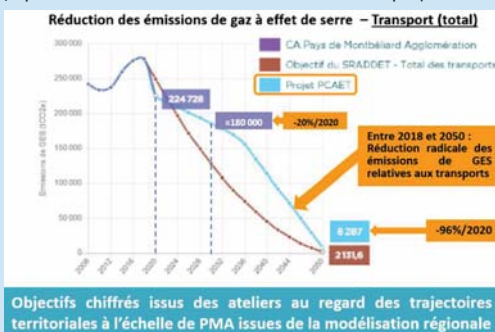
→ Gaz à Effet de Serre : avec seulement une baisse de 18% générée par l'évolution du parc, l'évolution des émissions est moins importante que celle des polluants atmosphériques.

Les actions du Plan de Mobilité permettent d'amplifier cette baisse. La traduction chiffrée des actions, établie à partir des données ATMO Bourgogne Franche Comté les plus récentes (2020), apportent une baisse supplémentaire de près de 3,8% bien qu'une part importante des émissions du territoire soit due au trafic de transit sur lequel le Plan de Mobilité ne peut agir.

Le cumul de l'évolution du parc (-18% et des actions du Plan de Mobilité (-3,8%) permet de dépasser l'objectif de -20% fixé par le PCAET à l'horizon 2035.

→ Horizon 2050

À cet horizon, les données relatives à l'évolution du parc auto présentent un niveau d'incertitude important. Toutefois, l'estimation des émissions sur la base de la répartition du parc par typologie met en évidence que le parc 2050 ne conduit pas une réduction intégrale des émissions comme ambitionné par PMA dans son PCAET, le parc national étant encore constitué à 50% de véhicules thermiques (modèle HBEFA).



Objectifs chiffrés au regard des trajectoires territoriales à l'échelle de PMA issues de la modélisation régionale. Projet PCAET PMA 2023-2029

L'évolution progressive des parts modales est un objectif long terme qui permettra de s'approcher de la trajectoire souhaitée jusqu'en 2050. Ce report modal se traduira par la baisse des kilomètres parcourus en voiture et poids lourd sur le territoire et permettra une baisse plus radicale des émissions de gaz à effet de serre dues au transport routier.

3.2 LE SCHEMA DE COHERENCE TERRITORIALE (SCoT)

3.2.1 Présentation

Le schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Montbéliard approuvé le 16 décembre 2021 est un document de planification stratégique intercommunale.

Le plan d'aménagement et de développement durable fixe les objectifs et politiques d'urbanisme en matière d'habitat, d'environnement de développement économique, d'implantations commerciale, de déplacements, de services ou encore de grands équipements.

Les 3 axes du PADD sont les suivants :

- **Axe 1 : S'inscrire dans le développement du Nord Franche-Comté pour renforcer l'attractivité territoriale :**
 - S'affirmer comme terre d'excellence économique ;
 - Préserver les grandes entités naturelles, agricoles, forestières pour la biodiversité et les valoriser pour l'économie ;
 - Contribuer au développement métropolitain du Nord-Franche-Comté ;
- **Axe 2 : Mieux vivre dans le pays de Montbéliard :**
 - Conforter et orienter le développement en fonction des besoins ;
 - Répondre aux besoins en logements et être attractif pour des populations nouvelles ;
 - Gérer les risques et limiter les pollutions ;
 - Améliorer l'accessibilité en promouvant les modes de transport pertinents et en réduisant la dépendance à la voiture ;
- **Axe 3 : Révéler, embellir et préserver les identités du Pays de Montbéliard**
 - Préserver les qualités des espaces par une valorisation de leurs usages ;
 - Révéler la triple identité industrielle, rurale et urbaine du territoire ;
 - Améliorer le cadre de vie en s'appuyant sur les qualités des espaces et des milieux naturels.

Le Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) fixe les orientations générales de l'organisation de l'espace et les grands équilibres entre les espaces urbains, et à urbaniser et les espaces ruraux, naturels, agricoles et forestiers.

Les orientations du DOO sont :

- Structurer le Pays de Montbéliard par une organisation territoriale équilibrée et cohérente avec le Nord Franche-Comté ;
- Déployer un plan de modernisation de l'habitat ;
- Mettre en œuvre la Trame Verte et Bleue pour garantir la biodiversité et assurer le bon fonctionnement des ressources ;
- Développer les énergies renouvelables ;
- Limiter l'exposition aux risques ;
- Promouvoir une gestion qualitative de l'eau ;
- Favoriser le développement d'une économie « verte » ;
- Déployer une armature touristique ;
- Développer l'activité économique en zone urbaine ;
- Valoriser une offre qualitative de zones d'activités économiques ;
- Soutenir le commerce comme élément d'attractivité globale ;
- Améliorer l'offre en transports collectifs ;
- Organiser l'intermodalité et l'articulation de tous les modes de transports ;
- Préserver et améliorer la qualité des entrées de ville et de territoire ;
- Intensifier la qualité du grand paysage ;
- Valoriser l'identité patrimoniale et paysagère du territoire ;
- Adapter l'offre en foncier nu aux besoins répertoriés ;
- Privilégier les développements au sein de l'enveloppe urbaine ;
- Optimiser l'espace consommé ;
- Encadrer les extensions urbaines.

3.2.2 Compatibilité

Le Plan de Mobilité du Pays de Montbéliard est compatible avec le SCoT. Les orientations du DOO sont ainsi analysées suivant leur compatibilité avec le Plan de Mobilité dans le tableau suivant :

Orientations	Prescriptions	Mesures y répondant
Structurer le Pays de Montbéliard par une organisation territoriale équilibrée et cohérente avec le Nord Franche-Comté	Promouvoir une organisation territoriale fondée sur les structures urbaines et villageoises	ACT 4, ACT6, ACT11
Déployer un plan de modernisation de l'habitat	Répondre aux besoins d'une population vieillissante	ACT 1, ACT2, ACT 7
Mettre en œuvre la Trame Verte et Bleue pour garantir la biodiversité et assurer le bon fonctionnement des ressources	Préserver les réservoirs de biodiversité Maintenir et restaurer la fonctionnalité des corridors écologiques	ACT8
Développer les énergies renouvelables ;	Permettre l'implantation des équipements de production d'énergie renouvelable	ACT 15
Limiter l'exposition aux risques ;	Prendre en compte les pollutions et nuisances	ACT 25
Promouvoir une gestion qualitative de l'eau ;		
Favoriser le développement d'une économie « verte » ;		
Déployer une armature touristique ;		
Développer l'activité économique en zone urbaine ;	Favoriser le maintien et la consolidation d'une offre de services et d'équipements structurants dans le cœur d'agglomération	ACT3, ACT4, ACT5, ACT6
Valoriser une offre qualitative de zones d'activités économiques ;	Poursuivre l'aménagement des zones d'activités stratégiques Valoriser le réseau de zones d'activités secondaires	ACT3, ACT4, ACT5, ACT6, ACT11, ACT12
Soutenir le commerce comme élément d'attractivité globale ;		
Améliorer l'offre en transports collectifs ;	Organiser le réseau de transports collectifs Prioriser l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones en fonction de l'existence d'une desserte en transport en commun Accroître la densité urbaine autour des gares Améliorer les connexions avec les systèmes de transports des territoires voisins	ACT1, ACT2, ACT3, ACT4, ACT5, ACT6, ACT7, ACT10, ACT20

Orientations	Prescriptions	Mesures y répondant
Organiser l'intermodalité et l'articulation de tous les modes de transports ;	Organiser le maillage du territoire en infrastructure cyclables Favoriser l'usage partagé de la voiture	ACT8, ACT9, ACT10, ACT11, ACT12, ACT13, ACT14
Préserver et améliorer la qualité des entrées de ville et de territoire ;		
Intensifier la qualité du grand paysage ;		
Valoriser l'identité patrimoniale et paysagère du territoire ;		
Adapter l'offre en foncier nu aux besoins répertoriés ;		
Privilégier les développements au sein de l'enveloppe urbaine ;		
Optimiser l'espace consommé ;		
Encadrer les extensions urbaines ;		

PARTIE 4 : ÉTAT INITIAL DE L'ENVIRONNEMENT

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

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

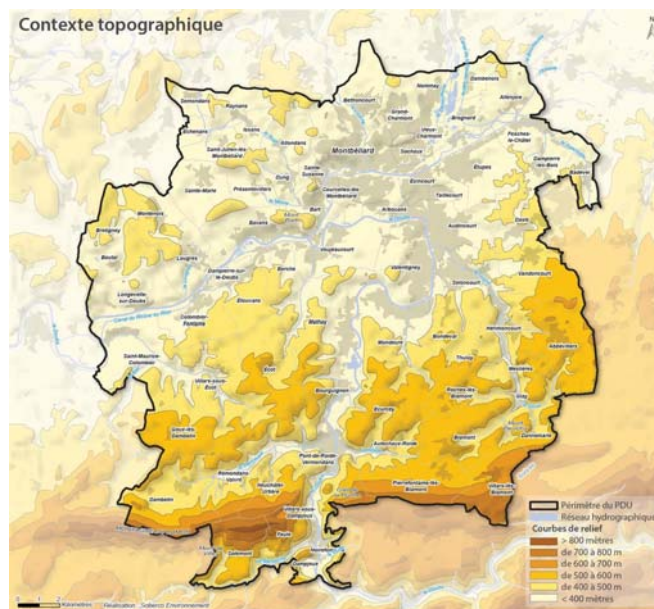
1 SYNTHÈSE DE LA PARTIE « MILIEU PHYSIQUE » DE L'EIE DU SCoT

1.1 RELIEFS ET VALLÉES DU TERRITOIRE

Le territoire est concerné par plusieurs vallées et réseaux hydrographiques :

- La vallée du Doubs, relativement encaissée et faiblement urbanisée en aval de Pont-de-Roide. Elle s'élargit progressivement jusqu'à Mathay. Elle forme ensuite plusieurs coudes dans la partie la plus agglomérée du territoire au niveau de Mandeure, de Valentigney et d'Audincourt avant de repartir vers l'Est puis le Sud Est en direction de Voujeaucourt et de Colombier Fontaine.
- La vallée du Gland, très encaissée au niveau d'Hérimoncourt et qui s'élargit à Seloncourt. Il s'agit d'une vallée industrielle qui s'est fortement développée au XIXe siècle.
- La vallée de la Savoureuse est une vallée assez large sur la traversée du Nord Doubs. Orientée selon un axe Nord Sud, la Savoureuse descend du Ballon d'Alsace situé dans le massif des Vosges et rejoint l'Allan au niveau de Vieux-Charmont. Elle est longée par plusieurs infrastructures parallèles : le Canal de la Haute-Saône et l'autoroute A36. Du fait de sa largeur et des nombreux plans d'eau, cette vallée renvoie une image « naturelle ». Pour autant, elle concentre les plus grandes zones d'activités du Nord Doubs, directement desservies par l'A36.
- La vallée de la Feschotte, située en amont à l'Est du territoire qui alimente également l'Allan. Il s'agit d'une vallée industrielle. L'Allan traverse Montbéliard où elle est alimentée par la Lizaine avant de se jeter dans le Doubs au niveau de Voujeaucourt.

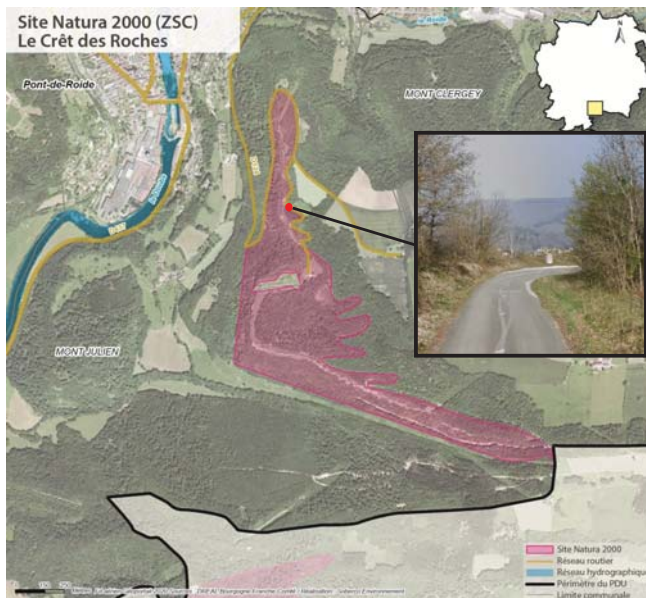
Le territoire du Nord Doubs se caractérise par une série de plateaux vallonnés entaillés par des vallées parfois assez encaissées. Ces plateaux sont étagés à différentes altitudes, les plus hauts étant situés au Sud. La douceur du relief est facilement perceptible du fait des nombreux espaces ouverts souvent occupés par des prairies permanentes ou des cultures. Les rebords de plateaux sont parfois constitués de falaises notamment dans la vallée du Doubs à Pont-de-Roide, Bourguignon, Mathay, Mandeure.



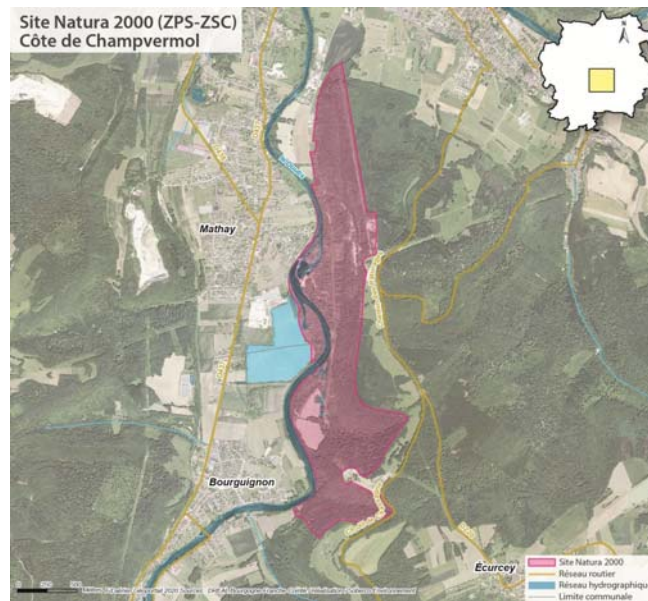
2.2.2 Les zones Natura 2000

Trois sites Natura 2000 sont présents dans le territoire :

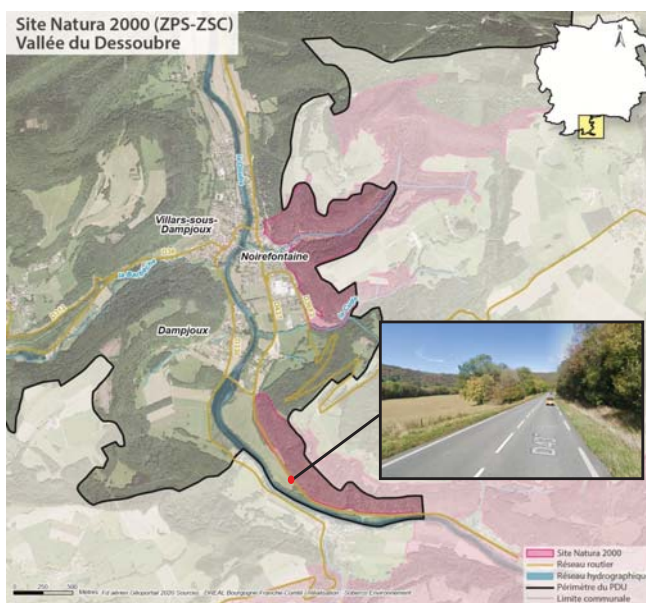
- Le Crêt des Roches dans son intégralité s'étend sur 60,28 hectares. Le site est caractéristique du paysage avec des forêts de pentes, une corniche, en bordure de celle-ci des pelouses sèches plus ou moins arides. Seule la départementale 124 longe la partie nord de la Zone natura 2000.



- La Côte de Champvermol dans son intégralité s'étend sur 156,63 hectares. Le site présente un relief aux éboulis calcaires, des pentes rocheuses calcaires pauvres en terre, des forêts de ravins, des pelouses sèches ... Cette zone natura 200 n'est traversée par aucune voirie ;



- Le site des Vallées de Dessoubre, de la Réverotte et du Doubs s'étend en intégralité sur 16 245ha mais ne concerne que 98,9 ha sur le territoire de PMA. Le site est caractéristique de ses corniches, falaises, forêts de pentes sèches mésophile à xérophiles. Deux voiries longent cette zone Natura 2000, la Départementale D36E2 et la départementale D437.



Un document d'objectifs, c'est-à-dire un document d'intentions, d'actions et d'orientations, est rédigé pour chacun de ces sites. Il existe donc déjà pour ces trois réservoirs de biodiversité majeurs un document de gestion validé.

2.2.3 Les arrêtés préfectoraux de protection biotope (APPB)

Trois arrêtés préfectoraux de protection de biotopes différents ont été pris sur le territoire. Ces arrêtés réglementent certaines activités sur des territoires accueillant des espèces protégées dont la sauvegarde est menacée par des dérangements importants ou des atteintes à leur habitat :

- Arrêté préfectoral de protection biotope de l'écrevisse à pattes blanches et des espèces patrimoniales associées, arrêté n° 2009 1908 03054 du 19 juillet 2009 ;
- Arrêté inter préfectoral de protection biotope « Basse vallée de la Savoureuse, L'arrêté n°DREALFC-SBEP-20150520-0007 du 20 mai 2015 ;
- Arrêté préfectoral de protection de biotope corniches calcaires du département du Doubs, arrêté 2010/SC-D/N° 2010 1401 00196 du 14 janvier 2010.

2.2.4 Les réserves naturelles régionales

Les protections réglementaires, permettent une protection forte des milieux concernés et sont inscrites au code de l'environnement. 2 réserves naturelles régionales sont présentes sur le territoire :

- Le Crêt des roches ;
- La basse vallée de la Savoureuse.

2.2.5 Les Espaces Naturels Sensibles (ENS)

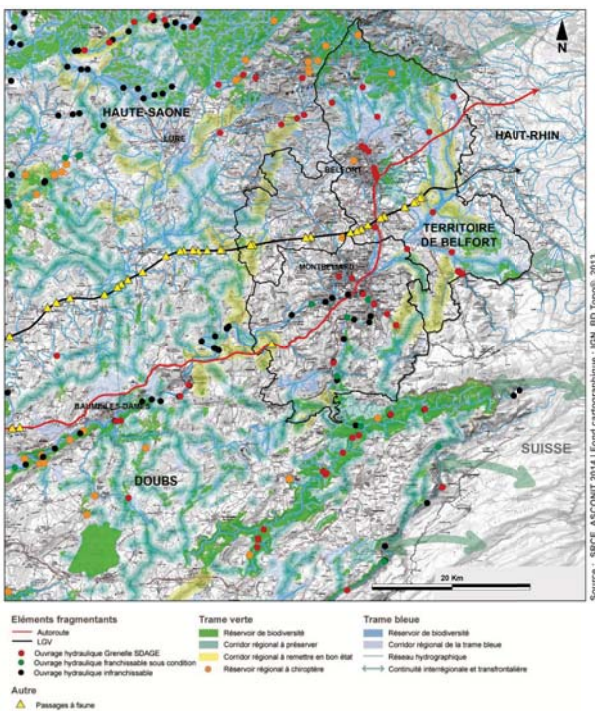
5 sites sont classés en Espaces Naturels Sensibles (ENS) par le conseil départemental du Doubs qui a souhaité y soutenir une ouverture au public et une gestion conservatoire des enjeux écologiques. A ces fins, les ENS sont dotés d'un plan de gestion, mais leur classement ne s'accompagne pas d'un volet réglementaire. :

- ENS Pelouses marneuses du pré Ricard ;
- ENS Basse vallée de l'Allan ;
- ENS de la source de la Doue ;
- ENS cascade de Roche les Blamont ;
- ENS de la boucle du Doubs à Valentigney.



2.3 TRAME VERTE ET BLEUE

Le schéma de la trame verte et bleue a été intégré dans le Schéma Régional de Cohérence Ecologique arrêté le 2 décembre 2015. Ce schéma est à l'échelle de la région Bourgogne Franche-Comté. Il met en évidence un corridor écologique de la trame verte sa partie est. Les réservoirs de la trame verte intègrent les APPB, les sites Natura 2000. Cette trame s'appuie sur les vallées de l'Allan, de la Savoureuse et de la Ranceuse.



Enjeux liés au Plan de Mobilité

Malgré un centre davantage urbanisé, le territoire est majoritairement composé de milieux naturels à forte valeur écologique. Les milieux naturels du territoire abritent une biodiversité remarquable et fragile (sensible aux aménagements et déplacements humains ainsi qu'aux espèces végétales invasives importées). De nombreux dispositifs d'inventaires et de protection de patrimoine naturel reconnaissent et protègent cette richesse. C'est le cas des 13 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologiques Faunistiques et Floristiques (ZNIEFF), 3 zones Natura 2000, 3 Arrêtés Préfectoraux de Protection de Biodiversité (APPB), 2 réserves naturelles régionales, et les 5 Espaces Naturels Sensibles (ENS). Ces zones naturelles peuvent être segmentées et fragmentées par des obstacles, notamment des infrastructures routières telles que l'autoroute ou les routes départementales.

Les voies ferrées lorsqu'elles sont grillagées deviennent des barrières infranchissables si des aménagements spécifiques ne sont pas prévus. Cette urbanisation du territoire peut générer une destruction des milieux naturels et une fragmentation de ces espaces qui peuvent alors contraindre le déplacement de la faune. Cette urbanisation passe par l'artificialisation des surfaces afin d'implanter différents types d'infrastructure, notamment des infrastructures routières.

Les enjeux identifiés sur le territoire sont donc :

- L'artificialisation du sol ;
- Le maintien et la protection des milieux naturels, de la faune et de la flore face aux infrastructures de transport (à travers l'évitement des secteurs présentant de forts enjeux écologiques, l'encadrement de la fréquentation des milieux fragiles et la lutte contre l'introduction et la progression d'espèces invasives et exotiques) ;
- La préservation du fonctionnement écologique du territoire et de la répartition des espèces (à travers l'identification des secteurs à enjeux, et la prise en compte des secteurs et axes de déplacement des espèces en amont des travaux d'infrastructures pour éviter ou réduire l'impact de ces derniers).

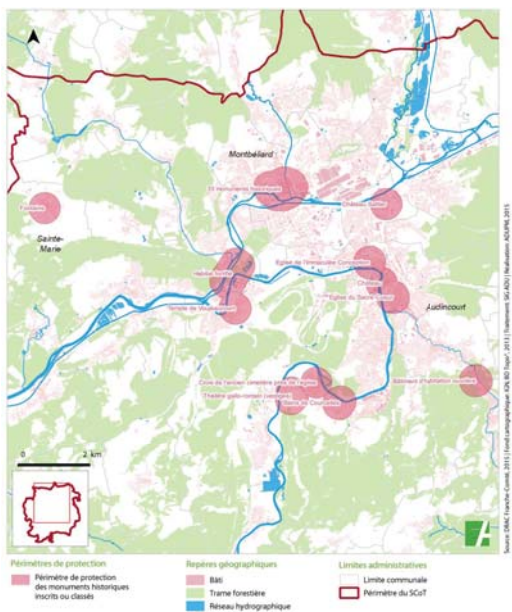
Questions inhérentes aux enjeux :

- Les infrastructures créées encouragent-elles la fragmentation des espaces naturels ? Des dispositifs sont-ils mis en place pour limiter cela ?
- Le Plan de Mobilité vient-il altérer ou modifier les espaces naturels, notamment les zones Natura 2000, les APPB ; et les ENS ? Si oui, des mesures sont-elles mises place pour limiter l'altération ?
- Le Plan de Mobilité permet-il de réduire les situations de conflits avec la trame verte et bleue ?
- Les actions du Plan de Mobilité vont-elles entraîner une consommation des espaces agro-naturels ?
- Le Plan de Mobilité intègre-t-il les enjeux de consommation d'espace ? Du renouvellement urbain et de la lutte contre les dynamiques d'urbanisation linéaire le long des infrastructures et du mitage ?
- Le Plan de Mobilité risque-t-il de porter atteinte aux paysages ?

2.4 PAYSAGES ET PATRIMOINES BATIS

2.4.1 Monuments historiques : 47 monuments classés ou inscrits

Le territoire comprend 47 monuments, éléments classés ou inscrits. 10 d'entre eux sont classés. Ces monuments sont très majoritairement situés à Montbéliard (36), les autres étant dans les communes d'Audincourt (3 monuments), Mandeuire (3 monuments), Bart (1 monument), Exincourt (1 monument), Hérimoncourt (1 monument), Voujeaucourt (1 monument), et Sainte-Marie (1 monument).



Monuments historiques et périmètres de protection

Source : Atlas du patrimoine – Ministère de la culture / DRAC Franche-Comté

2.4.2 Les zones de protection du patrimoine architectural et urbain

Le territoire du Pays de Montbéliard compte 3 ZPPAUP (zone de protection du patrimoine architectural et urbain) situées à Montbéliard, Audincourt et Valentigney :

- Centre-Ville de Montbéliard, créée le 25 janvier 1989,
- Quartier de la Citadelle à Montbéliard, créée le 05 avril 2001,
- Le site des Châteaux-domaines de maîtres à Audincourt-Valentigney, créé le 20 juin 1989.

2.4.3 Les sites et monuments naturels, 6 sites dans le territoire

Communes	Nom des sites	Type de protection	Date de Protection
Mandeuire	Théâtre gallo-romain	Classé	23/05/1912
Mandeuire	Site antique de Mandeuire	Inscrit	22/07/1972
Montbéliard	Huit gros arbres situés dans un parc dominant la ville (Grands Jardins)	Classé	29/01/1934
Montbéliard	La Citadelle	Classé	04/03/1932
Saint-Julien-les-Montbéliard	Site du village de Saint-Julien-les-Montbéliard	Inscrit	08/02/1979
Vandoucourt	Pont Sarrazin	Classé	23/05/1912

Source : DRAC Franche-Comté, atlas du patrimoine

Le village de Saint-Julien-les-Montbéliard est inscrit au titre des sites depuis 1979 (loi de 1930) dans sa totalité. Ce vieux village typique installé au fond d'une combe aux sommets boisés, a su préserver la majorité de ses maisons rurales anciennes autour d'un quadrilatère de rues.

La Citadelle de Montbéliard, lieu d'implantation d'une ancienne forteresse détruite au XVIII^e siècle est un site classé (depuis 1932). Elle est aujourd'hui devenue un parc urbain.

Le théâtre de Mandeuire est également un site classé depuis 1912. Sa protection s'est étendue en 1972 avec l'inscription de l'ensemble du site antique.

Le pont Sarrazin à Vandoucourt est un des premiers sites naturels classés de la région (1912).

A Montbéliard, huit arbres du parc des Grands Jardins ont été classés en 1934. Ils ont aujourd'hui disparu.

2.4.4 Les sites archéologiques

De nombreux sites archéologiques sont recensés, les plus importants étant :

- L'agglomération antique de Mathay-Mandeuire, Epomanduodurum, dans la boucle du Doubs. Le vestige le plus important est le théâtre gallo-romain (monument historique depuis 1964). Sa taille, 142 m de diamètre en fait le deuxième plus grand théâtre de Gaule et de Germanie après celui d'Autun. Le théâtre faisait partie d'une zone comprenant des temples, des lieux de culte secondaires, des thermes, etc.
- Le site du Mont-Julien à Pont-de-Roide : par sa position en promontoire, le site a été pendant des siècles convoité par les Romains, les Celtes et les Séquaniens. Des objets datant de l'âge du Bronze final (-900 av. J.C.) ont été trouvés et un long mur d'enceinte a été découvert datant de 750 av. J.C. Un château, occupé par les romains sera détruit vers l'an 450.
- La cuesta pré-jurassienne entre Besançon et Belfort qui recèle de nombreux gisements préhistoriques.

Vestiges archéologiques par commune

Vestiges archéologiques par commune			
Allenjoie	nécropole du VII ^e siècle (+ armes et parures, céramiques)	Etupes	traces de bâtiment et d'une forge - Haut Empire
Allenjoie	cimetière du haut Moyen Age (Ve - VIII ^e siècle)	Etupes	nécropole du haut Moyen Age
Arbouans	ossuaire attribué à la période du haut Moyen Age	Goux-les-Dambelin	camp préhistorique le Châtelard
Audincourt	voie romaine et sépultures du haut Moyen Age	Grand Charmont	tombes à inhumations du haut Moyen Age
Bart	abris sous roche	Hérimoncourt	tumulus du Hallstatt
Bart	traces d'occupation du Mésoolithique moyen au premier Age du fer	Hérimoncourt	nécropole mérovingienne
Bart	sépultures du Haut Moyen Age	Issans	construction antique du Haut Empire
Bart	habitat fortifié classé MH en 1994	Longeville-sur-le-Doubs	villa avec mosaïque
Bavans	voies romaines et vestiges d'un bâtiment antique	Lougres	habitat celtique
Bavans	abris sous roche de la préhistoire	Lougres	cimetière du haut Moyen Age
Bavans	nécropole du haut Moyen Age	Mathay Mandeuire	agglomération antique, théâtre
Bavans	fosses hallstattiennes	Mathay Mandeuire	sépultures du Haut Moyen Age
Bethoncourt	sépultures du Haut Moyen Age	Meslières	cimetière avec ossement et armes
Bourguignon	grotte de la Marie Voulot	Neuchâtel-Urtière	ruines du château féodal du XII ^e siècle
Etouvans	cimetière mérovingien détruit	Pont-de-Roide	site de Mont-Julien : occupation dès l'âge du bronze final (-900 avant JC), mur d'enceinte de la période Hallstatt (750 avant JC) et castellum à la période romaine.

Vestiges archéologiques par commune			
Bourguignon	villa gallo-romaine	Présentevillers	voie romaine et sépultures du haut Moyen Age
Bourguignon	cimetière du haut Moyen Age	Rémondans-Vaivre	Camp préhistorique
Brogard	vestiges d'un pont antique et traces de voies romaines	Sainte-Marie	habitation antique
Brogard	cimetière à inhumation du haut Moyen Age	Saint-Maurice-Colombier	constructions romaines
Colombier-Fontaine	nombreux objets et four tuilier gallo-romain	Saint-Maurice-Colombier	enclos circulaires préhistoriques
Colombier-Fontaine	tombes de la Tène ancienne	Sochaux	cimetière à inhumation du haut Moyen Age
Colombier-Fontaine	sépultures burgondes	Solemont	grotte de Montiverna et voie romaine
Courcelles-les-Montbéliard	nécropole à inhumation du haut Moyen Age	Valentigney	villa romaine
Dampierre-sur-le-Doubs	villa, tombes à inhumation du haut Moyen Age	Valentigney	site antique du Haut Empire
Dampierre-sur-le-Doubs	habitat du bronze final, cité lacustre de l'âge de bronze	Valentigney	squelettes et armes du haut Moyen Age
Dampierre-sur-le-Doubs	cimetière mérovingien	Vandoucourt	forge antique
Dasle	cimetière du haut Moyen Age	Villars-sous-Dampjoux	grotte de Rochedane
		Voujeaucourt	fondation d'un habitat gallo-romain

Source : Pays de Montbéliard Agglomération, service patrimoine d'après la « carte archéologique de la Gaule » n°25, par Lydie Doan (2003).

Enjeux liés au Plan de Mobilité

Le territoire présente une grande diversité de patrimoines bâtis et culturels, notamment avec les 3 sites patrimoniaux remarquables qui caractérisent le centre-ville de Montbéliard, le quartier de la citadelle de Montbéliard, le site des Châteaux-domaines de maîtres à Audincourt-Valentigney. Le territoire recense également 6 sites et monuments naturels dont leurs protections et sauvegardes sont obligatoires. Le territoire est également caractérisé par de nombreux sites archéologiques. Ce patrimoine culturel est un véritable attrait touristique qui peut être valorisé par de nombreux points de vue depuis les réseaux routes et chemins. Ces derniers peuvent alors devenir de véritables itinéraires de découvertes qui peuvent être améliorés ou valorisés par une stratégie de mobilité douce avec des sentiers piétons et cyclables. Toutefois, aujourd'hui les itinéraires cyclables et piétons présentent de fortes discontinuités à travers le territoire et ne permettent pas de créer un sentier en tant que tel qui relie tous ces points touristiques.

Les enjeux identifiés sur le territoire sont donc :

- La préservation et la valorisation des paysages dans les stratégies de mobilité ;
- La valorisation du tourisme piéton (à travers la mise en place de réseau piéton) ;
- L'amélioration de la qualité paysagère des axes routiers principaux ;
- L'amélioration de la qualité paysagère et architecturale des villes et villages (à travers la réduction de l'espace dédié aux voitures au profit d'aménagements d'espaces publics favorables aux piétons et cyclistes, la valorisation des moyens de déplacements alternatifs à la voiture et la diminution des circulations de voitures).

Questions inhérentes aux enjeux :

- Le Plan de Mobilité permet-il de mettre en valeur les sites patrimoniaux du territoire ?
- Le Plan de Mobilité risque-t-il de porter atteinte au patrimoine (sites inscrits, périmètre de co-visibilité des Monuments Historiques ?

3 SYNTHÈSE DE LA PARTIE « RESSOURCES, PRESSIONS » DE L'EIE DU SCOT

3.1 L'EAU

Les ressources en eau du Nord Doubs sont composées d'eaux superficielles : cours d'eau, étangs, mares, zones humides... et d'eaux souterraines. Il s'agit de deux types d'aquifères : des aquifères karstiques et des nappes alluviales.

3.1.1 Le contexte réglementaire

La directive cadre sur l'eau (DCE)

La directive cadre sur l'eau du 23 octobre 2000 définit un cadre pour la gestion et la protection des eaux par grand bassin hydrographique au plan européen. Elle joue un rôle stratégique et fondateur en matière de politique de l'eau en fixant pour objectif l'atteinte d'ici à 2015 du bon état général des eaux superficielles et souterraines.

Le bon état général est conditionné à l'atteinte du :

- Bon état écologique : il résulte de l'appréciation de la structure et du fonctionnement des écosystèmes aquatiques associés à une masse d'eau. Il est déterminé à l'aide d'éléments de qualité : biologiques (espèces végétales et animales), hydro-morphologiques et physico-chimiques ;
- Bon état chimique : il est acquis par le respect des engagements européens en matière de réduction ou de suppression des rejets dans les eaux des contaminants identifiés comme des substances prioritaires et substances prioritaires dangereuses en raison de leur caractère fortement toxique, rémanent et/ou bioaccumulable ;
- Bon état quantitatif des eaux souterraines : il est acquis lorsque les prélèvements liés aux usages de l'eau n'excèdent pas les capacités de recharge des aquifères.

Néanmoins, la DCE reconnaît que le bon état sera difficile à atteindre pour un certain nombre de masses d'eau lorsque de fortes modifications d'origine anthropique existent. Elle prévoit ainsi des mécanismes d'exemption par report des délais à 2021 ou 2027.

Le schéma directeur d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE)

Institués par la loi sur l'eau du 3 janvier 1992, les schémas directeurs d'aménagement et de gestion des eaux (SDAGE) sont des instruments de planification qui fixent pour chaque bassin hydrographique les orientations fondamentales d'une gestion équilibrée de la ressource en eau dans l'intérêt général et dans le respect des principes de la directive cadre sur l'eau.

Ils ont une portée juridique qui s'impose aux décisions administratives en matière de police des eaux, notamment l'instruction des déclarations et autorisations administratives (rejets, urbanisme...). De plus, plusieurs autres documents de planification (schémas de cohérence territoriale, plans locaux d'urbanisme, schémas départementaux des carrières...) doivent être compatibles.

Le SDAGE 2022-2027 approuvé le 21 mars 2022. Neuf orientations fondamentales ont été définies :

- S'adapter aux effets du changement climatiques ;
- Privilégier la prévention et les interventions à la source pour plus d'efficacité ;
- Concrétiser la mise en œuvre du principe de non dégradation des milieux aquatiques ;
- Prendre en compte les enjeux sociaux et économiques des politiques de l'eau ;
- Renforcer la gouvernance locale de l'eau pour assurer une gestion intégrée des enjeux ;
- Lutter contre les pollutions, en mettant la priorité sur les pollutions par les substances dangereuses et la protection de la santé ;
- Préserver et restaurer le fonctionnement des milieux aquatiques et des zones humides ;
- Atteindre et préserver l'équilibre quantitatif en améliorant le partage de la ressource en eau et en anticipant l'avenir ;
- Augmenter la sécurité des populations exposées aux inondations en tenant compte du fonctionnement naturel des milieux aquatiques ;

Le SDAGE se fixe également des objectifs environnementaux notamment des objectifs chiffrés assignés aux différentes masses d'eau le constituant et en particulier en termes d'atteinte du bon état général.

Le Schéma d'Aménagement et de gestion des eaux (SAGE)

Les Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) sont quant à eux une déclinaison locale des SDAGE au niveau des sous-bassins et proposent des mesures plus précises et surtout adaptées aux conditions locales. Il est généralement à l'initiative de collectivités et d'acteurs de l'eau locaux.

L'objet du SAGE est de "fixer des objectifs généraux d'utilisation, de mise en valeur et de protection quantitative et qualitative des ressources en eau superficielles et souterraines et des écosystèmes aquatiques ainsi que de préservation des zones humides".

Le SAGE est constitué d'un plan d'aménagement et de gestion durable de la ressource en eau et des milieux aquatiques (PAGD), dans lequel sont définis les objectifs partagés par les acteurs locaux, d'un règlement fixant les règles permettant d'atteindre ces objectifs. Les documents d'urbanisme doivent être compatibles avec les objectifs de protection définis par le SAGE.

Le SAGE Allan concerne le territoire du Pays de Montbéliard. Son périmètre correspond au bassin versant de l'Allan, d'une superficie de 880 kilomètres² répartie sur 160 communes, 7 EPCI et 3 départements.

Après une phase d'élaboration de six années, le projet de SAGE a été validé définitivement lors de la réunion de la CLE du 14 décembre 2018. Il a été approuvé par l'arrêté inter-préfectoral du 28 janvier 2019.

Le SAGE Allan définit 5 grands enjeux pour son territoire qui permettent de décliner des objectifs opérationnels :

- Assurer la gouvernance, la cohérence et l'organisation du SAGE ;
- Améliorer la gestion quantitative de la ressource en eau ;
- Améliorer la qualité de l'eau ;
- Prévenir et gérer les risques d'inondation ;
- Restaurer les fonctionnalités des milieux aquatiques et humides ;

La compétence Gestion des Milieux Aquatiques et Prévention des Inondations (GEMAPI)

La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (loi MAPTAM du 24 janvier 2014) a attribué aux communes et à leurs groupements une nouvelle compétence obligatoire relative à la gestion des milieux aquatiques et à la prévention des inondations (GEMAPI).

L'entrée en vigueur de cette compétence, initialement fixée au 1er janvier 2016 a été reportée au 1er janvier 2018 par la loi portant Nouvelle Organisation Territoriale de la République (loi NOTRe du 7 août 2015).

Pays de Montbéliard Agglomération qui exerçait depuis 1974 la compétence prévention des inondations, s'est prononcée sur une prise de la compétence GEMAPI anticipée au 1er janvier 2017. Le territoire est entièrement couvert par PMA depuis la loi NOTRe.

Cette compétence de la Communauté d'Agglomération comprend des missions listées au I de l'article L.2117 du Code de l'Environnement :

- L'aménagement d'un bassin ou d'une fraction de bassin hydrographique ;
- L'entretien et l'aménagement d'un cours d'eau, canal, lac ou plan d'eau, y compris les accès à ce cours d'eau, à ce canal, à ce lac ou à ce plan d'eau ;
- La défense contre les inondations et contre la mer ;
- La protection et la restauration des sites, des écosystèmes aquatiques et des zones humides ainsi que des formations boisées riveraines.

3.1.2 La ressource en eau

Bassin versant

Le territoire du Pays de Montbéliard appartient au bassin versant de la Saône dont le Doubs est le principal affluent. Ce bassin versant couvre une surface de près de 30 000 kilomètres² irrigué par un réseau hydrographique de 9 000 kilomètres de rivières. Le territoire est partagé entre cinq secteurs hydrographiques :

- L'Allan, de sa source à la Savoureuse,
- L'Allan, de la Savoureuse à la Lizaine,
- L'Allan, de la Lizaine au Doubs,
- Le Doubs du Dessoubre à l'Allan,
- Le Doubs de l'Allan au Ruisseau du Bief.

3.1.3 L'eau potable

La couverture des besoins en eau potable est assurée à partir de prélèvements dans trois grands types d'aquifères : le réseau hydrographique superficiel (le Doubs) qui couvre 85% des besoins, des aquifères karstiques (13% des besoins) et des nappes alluviales (5% des besoins).

Type d'aquifère	Masse d'eau	Volumes mis en distribution (m ³ /j)
Réseau hydrographique	Le Doubs	27 963
Aquifères karstiques	Calcaires jurassiques / basse vallée Doubs et Loue	3 341
	Formations variées de la bordure primaire des Vosges	83
Nappes alluviales	Alluvions de la vallée du Doubs	1 390

La production d'eau potable se fait à partir de 39 points d'alimentation : sources, puits, forages, captages d'eau superficielle. Ces points d'alimentation sont sensibles aux pollutions et difficilement protégeables. C'est le cas du captage d'eau superficielle de Mathay qui a été jugé comme prioritaire par le SDAGE. Les eaux souterraines karstiques sont de bonne qualité mais sont sensibles aux pollutions ponctuelles et accidentelles. Les nappes alluviales sont également de bonne qualité mais sont très vulnérables aux pollutions. Sa qualité est dépendante de l'utilisation du sol à son endroit. Ainsi ces captages font l'objet d'une déclaration d'utilité publique permettant la mise en place de protections réglementaires opérationnelles. En octobre 2020, seuls 8 captages sur 35 n'avaient pas encore de DUP, les procédures étant cependant engagées.

Enjeux liés au Plan de Mobilité

A l'échelle du territoire, la ressource en eau est composée de masses d'eau superficielles : cours d'eau, étangs, mares, zones humides... et de masses d'eau souterraines : aquifères karstiques et nappes alluviales. La qualité des eaux souterraines et superficielles est de bonne qualité générale mais sont sujettes aux pollutions ponctuelles et accidentelles. Seule une source d'eau superficielle est jugée en mauvais état chimique.

Les prélèvements pour l'eau potable sont réalisés à proximité du cours d'eau du Doubs, dans les aquifères karstiques, et les nappes alluviales. L'eau distribuée est de bonne qualité chimique, pour garantir la bonne qualité, les captages sont déclarés d'utilité publique.

Compte tenu des précipitations abondantes sur le territoire, la gestion des eaux pluviales doit être surveillée car elle peut avoir des conséquences importantes sur les cours d'eau (engorgement des stations d'épuration, inondations et pollutions).

Les enjeux identifiés sur le territoire lié à la mobilité sont donc :

- La protection des captages contre les pollutions ponctuelles notamment les pollutions liées aux infrastructures routières ;
- La protection des zones sensibles vis-à-vis de la ressource en eau pour des raisons de santé humaine ;
- La mise en place d'ouvrages de réception des eaux pluviales si création d'infrastructures pour éviter d'engorger les stations d'épuration et limiter les pollutions des cours d'eau et masses d'eau souterraines ;

Questions inhérentes aux enjeux :

- Le Plan de Mobilité permet-il de réduire les risques de pollution des ressources en eau ?
- Les actions du Plan de Mobilité intègre-t-elle des ouvrages de captages des eaux pluviales lors de la création d'infrastructures routières ?
- Le Plan de Mobilité intègre-t-il des besoins de gestion de ruissellement ?

4 SYNTHÈSE DE LA PARTIE « SOLS » DE L'EIE DU SCOT

Parmi les 13 294 hectares agricoles de 2015, près de la moitié des terres (49%) est de bonne valeur agronomique, un quart de valeur moyenne et 5% de faible valeur. Il s'agit principalement des terres de fond de vallée, des milieux humides et parfois des parcelles agricoles en limite de corniche, comme à Mandeure au niveau de la Côte de Champvermol.

Les cultures et le maraîchage se font principalement sur les terres de bonne valeur agronomique, 77%, alors que les prairies, qu'elles soient permanentes ou temporaires, sont situées à 58% sur des terres de moyenne valeur agronomique.

L'approche de la valeur agronomique ne peut être dissociée d'une approche plus globale de « valeur économique des espaces agricoles ». Une atteinte, même minime aux terres de faible ou moyenne valeur agronomique peut remettre en cause le maintien d'une exploitation, en particulier le système bovin laitier extensif (AOP comté et morbier). Enfin, la reconquête de milieux enrichis peut permettre une augmentation du foncier agricole et l'installation d'exploitations en particulier en circuits courts (cf. rapport de présentation partie 1, 3.4.5 activités agricoles et forestières)

Enjeux liés au Plan de Mobilité

Les terres agricoles sont globalement en diminution dans le territoire, menacées par l'artificialisation (développement urbain, développement économique, infrastructures...) et plus récemment par le changement climatique. Les terres agricoles du territoire sont pour près de la moitié d'entre-elles de bonne valeur agronomique.

Les enjeux pour le territoire sont :

- Une préservation des terres agricoles et en particulier celles de bonne valeur agronomique,

Questions inhérentes aux enjeux :

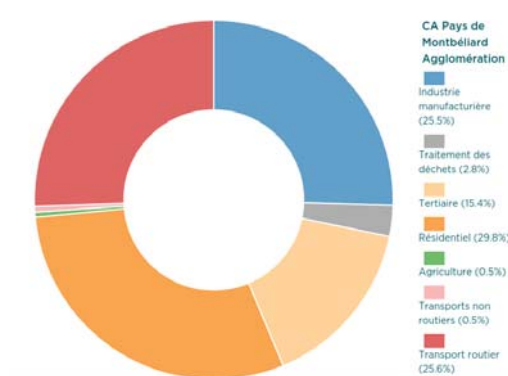
- Le Plan de Mobilité intègre-t-il les enjeux de maîtrise de la consommation d'espaces ?
- Le projet est-il susceptible de créer de nouvelles emprises sur les terrains agricoles ?

5 SYNTHÈSE DE LA PARTIE « AIR » DU PCAET

Les informations de la partie suivante proviennent du Plan Climat Air Énergie 2023-2029.

5.1 LA CONSOMMATION ÉNERGÉTIQUE DES TRANSPORTS ROUTIERS

Le secteur des transports routiers représente 25.6% de la consommation énergétique de PMA avec 998 GWh en 2018 tous modes confondus. Les consommations des transports ont diminué de 1.6% entre 2008 et 2018.

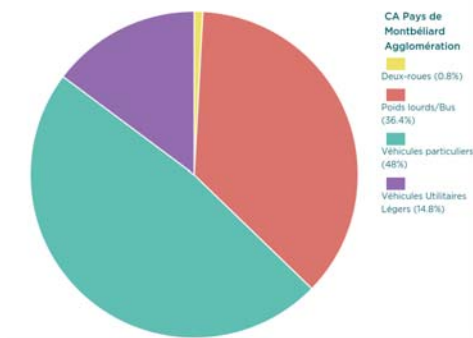


Consommation d'énergie par secteur (climat réel) (PCAET, 2023)

La consommation est répartie de la manière suivante :

- Les consommations d'énergie relatives aux transports de personnes représentent 507,4 GWh en 2018, soit 3,62 MWh/habitant, et ne diminuent que très légèrement depuis 2010 malgré les progrès technologiques et la hausse du prix des carburants. Notons toutefois qu'elles restent moindres qu'à l'échelle régionale (6,26 MWh/habitant) et départementale (5,72 MWh/habitant). Elles représentent 50% des consommations du secteur routier.

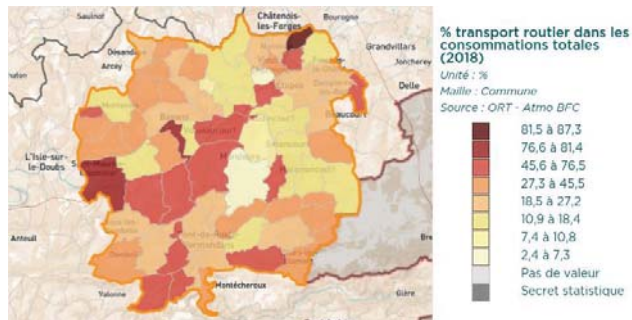
Le fret consomme 499,7 GWh en 2018 (en légère diminution depuis 2012). Il représente 50% des consommations du secteur routier.



Consommation d'Énergie par type de véhicules (PCAET, 2023)

En 2018, le véhicule particulier représente 48% des consommations d'énergie liées au transport, suivi par les poids lourds (36,4%) et les VUL (14,8%). Notons que la consommation des poids lourds a fortement augmenté entre 2012 et 2014 avant de se stabiliser.

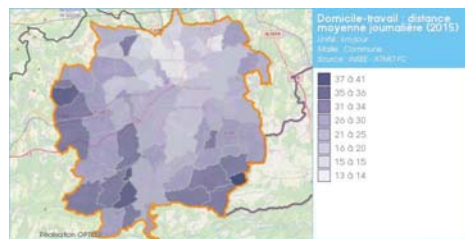
La carte suivante montre l'impact de l'A36 sur les consommations d'énergie relatives au transport routier. Mandeure et Grand-Charmont se distinguent par rapport aux autres communes dont la part du transport routier est faible.



Pourcentage de transport routier dans les consommations totales (PCAET, 2023)

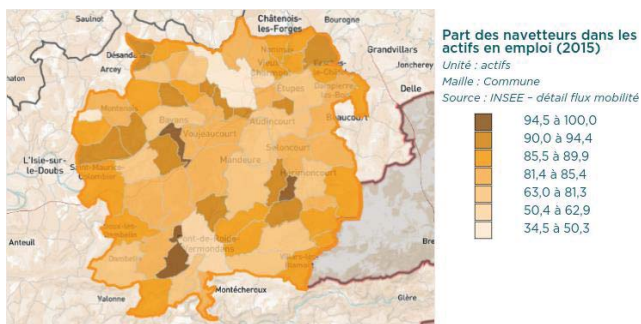
86% des ménages du territoire sont motorisés en 2016 dont 47 % possèdent une voiture et 38 % deux voitures. Le véhicule particulier est le mode de transport prioritaire pour les trajets domicile-travail (81,7%), loin devant les transports en commun (6,2%) et la marche à pied (5,9%)¹ La part des navetteurs dans les actifs représente près de 76%, bien au-dessus des moyennes régionales et départementales similaires (autour de 65%). Les communes de Thulay, Neuchâtel-Urtière et Dampierre-sur-le-Doubs comptent 100% de navetteurs.

Un actif du territoire parcourt entre 14 kilomètres et 41 kilomètres pour se rendre à son travail. La distance moyenne domicile-travail avoisine 25 kilomètres. 50% des navetteurs parcourent plus de 25 kilomètres par jour. Le sud et l'ouest du territoire sont les plus affectés. Voujeaucourt, Montbéliard et Exincourt présentent un volume routier très important.



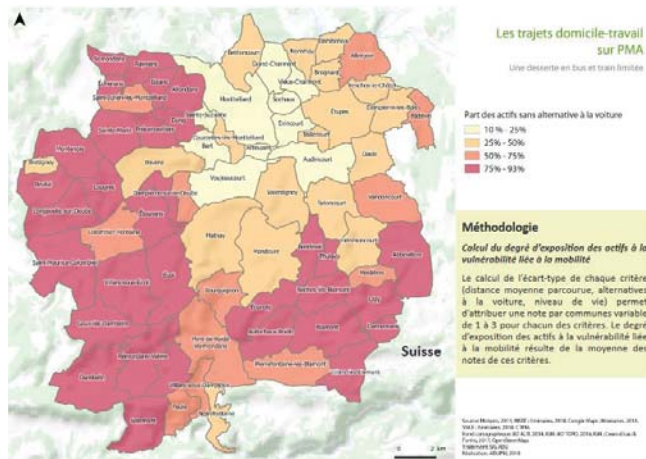
Distance moyenne journalière domicile travail en kilomètres/jour (PCAET, 2023)

¹ Données issues du PCAET, différent des données présentées page 16 provenant du diagnostic réalisé par ITEM



Part des navetteurs dans les actifs en emploi en 2015 (PCAET, 2023)

La carte suivante représente la part des actifs par commune qui n'ont pas d'alternative à la voiture et donne une vision plus nuancée des déplacements sur le territoire. Dans 33 communes, plus de 75% des actifs sont contraints d'utiliser leur voiture pour se rendre au travail. En plus du sud, le nord-ouest est également exposé malgré sa proximité avec le cœur d'agglomération. La présence de la gare TER à Colombier-Fontaine permet d'offrir une réelle alternative à la voiture à un nombre d'actifs plus important que pour les communes alentour. À noter également la présence de la ligne Mobigo Morteau-Montbéliard, qui offre aux habitants de Pont-de-Roide, Noirefontaine et Bourguignon une desserte vers Mathay et Montbéliard 4 fois par jour en semaine, et 2 fois le week-end (horaires 2017-2018).

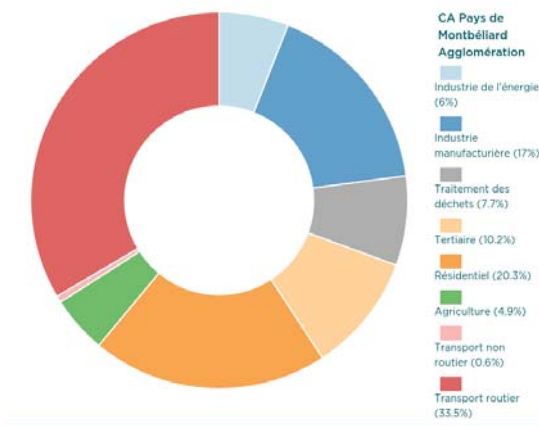


Les trajets domicile-travail sur PMA en pourcentage (PCAET, 2023)

Les communes les plus vulnérables (en rouge sur la carte ci-dessus) cumulent une distance moyenne variant de 18 à 25 kilomètres par jour, une faible proportion d'actifs non dépendants de leur voiture en raison du peu d'emplois dans la commune et l'absence de transports en commun (plus de 86% d'actifs captifs).

5.2 LES EMISSIONS DE GAZ A EFFET DE SERRE

Les émissions de GES sont évaluées à 731 600 tCO2e en 2018. Les trois secteurs émettant le plus de GES sont les transports (33.5%, l'industrie (23%) et le résidentiel (20.3%)



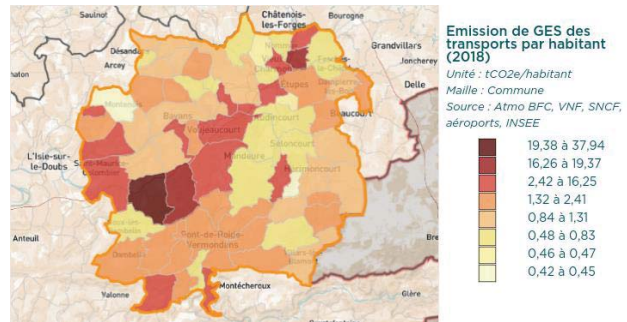
Emission de gaz à effet de serre par secteur en tCO2e (PCAET, 2023)

Notons que la part de certains secteurs est plus importante dans les émissions de GES que dans les consommations énergétiques, caractérisant ainsi des secteurs plus émetteurs que d'autres. C'est le cas des transports routiers qui représentent donc 33,5% des émissions de GES contre 25,6% des consommations énergétiques, du traitement des déchets (7,7% contre 2,8%) et de l'agriculture (4,9% contre 0,5%) dont les principales émissions ne sont pas de nature énergétique (engrais et flatulences des bovins).

La part des émissions de GES du secteur des transports dans le bilan du territoire est de 34,1% contre 38% pour le département et la région, traduisant une part importante de ce secteur sur le territoire et plus globalement dans la région.

Les émissions de GES du secteur des transports ont diminué de 3,1% entre 2008 et 2018.

On constate des disparités communales avec des émissions plus élevées de la plupart des communes situées le long de l'A36, mais également de communes telles que Noirefontaine, Solemont, Longeville-sur-Doubs, Bretigney, Bondeval. Les trois communes avec les émissions de GES par habitant les plus élevées sont Villars-sous-Écot, Écot et Brognard. Néanmoins ces résultats sont à nuancer pour les communes qui sont traversées par l'autoroute.



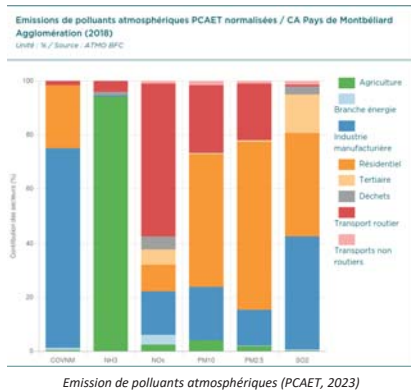
Emission de GES des transports par habitant en tCO2e/habitant (PCAET, 2023)

5.3 LES POLLUANTS ATMOSPHERIQUES

Le territoire connaît entre 30 et 60 jours présentant un indice de qualité de l'air dégradé ou mauvais sur l'année 2021. Les polluants particules PM2.5 et l'ozone (O3) sont majoritairement responsables de ces dégradations de la qualité de l'air. En termes de répartitions de ces indices, un gradient s'observe du nord vers le sud.

Emission globale par type de polluants

Le secteur du transport affecte majoritairement les émissions de Nox, PM2.5 et PM10.



Emission de polluants atmosphériques (PCAET, 2023)

Le niveau d'Ozone (O3)

En ce qui concerne la valeur limite réglementaire calculée sur 5 ans, l'ensemble du territoire de PMA respecte la valeur cible pour l'AOT fixée à 18 000 µg/m3/h. Nous remarquons cependant que ponctuellement sur les années 2018 et 2019, l'AOT annuel a pu dépasser cette limite, qui s'efface avec le moyennage sur 5 années.

En revanche, pour l'objectif de qualité fixé à 6 000 µg/m3/h, le territoire de PMA présente systématiquement des zones de dépassement. Ces dépassements ont un impact notable sur les rendements agricoles ainsi que sur le potentiel de croissance des forêts.

Les particules PM10

Les principaux secteurs qui contribuent aux émissions de PM10 sont le résidentiel (49%), les transports routiers. Ces particules peuvent être d'origine thermique et mécanique. Ces particules sont nocives pour la santé, elles peuvent pénétrer le système respiratoire et le sang.

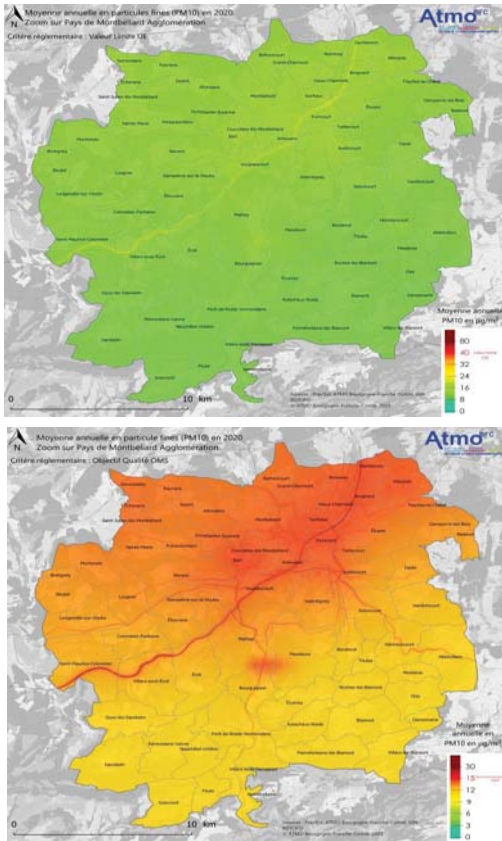
La valeur limite réglementaire pour les particules PM10 est fixée à 40 µg/m3 en moyenne annuelle et la recommandation de l'OMS depuis 2021 est fixée à 15µg/m3. Sur les dix dernières années, nous pouvons observer une tendance générale à la diminution des PM10 mais qui reste peu marquée. Cependant la part des transports dans ces émissions a peu diminué. La valeur limite réglementaire est largement respectée mais les concentrations annuelles restent très proches de la valeur guide fixée par l'OMS en termes d'exposition chronique. Le graphe suivant présente l'évolution des émissions de particules PM10 depuis 2008 ainsi que leur répartition par secteur d'activité :



Emissions de particules fines (PM10 par secteur en kg) (PCAET, 2023)

L'analyse des cartes ci-dessus nous permet d'estimer l'exposition de la population au dépassement de la recommandation OMS en PM10 : 26% en moyenne en moyenne sur les années de 2019 à 2021.

Le nord du territoire présente une plus forte concentration en PM10 que le sud territoire. Cela peut s'expliquer d'une part par la présence des centres urbains et des infrastructures routières plus présentes dans le nord.

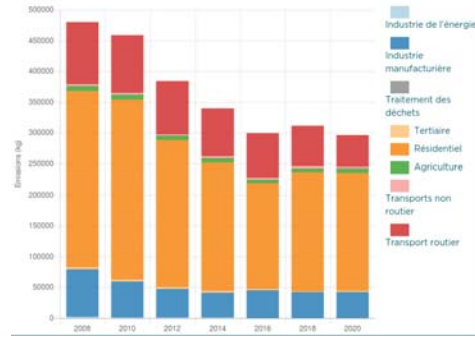


Les particules PM2.5

Les trois principaux secteurs qui contribuent aux émissions de PM2.5 sont le secteur résidentiel (62%), le secteur des transports routiers (21%) et le secteur de l'industrie manufacturière (21%). Les PM2.5 ont les mêmes origines que les PM10. Ces particules pénètrent également dans le système respiratoire mais plus profondément que les PM10. Elles sont ainsi responsables de maladies cardio-vasculaires et respiratoires et peuvent aussi être cancérigènes.

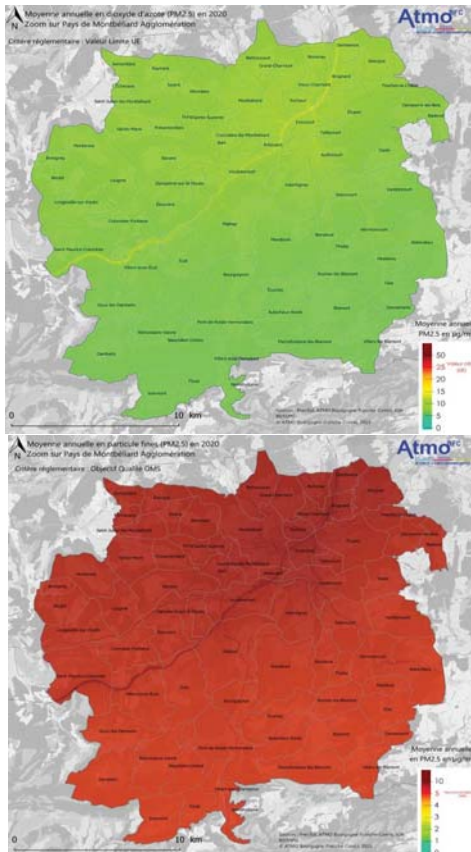
La valeur limite réglementaire pour les PM2.5 est de 25 µg/m3 et la valeur guide recommandée par l'OMS depuis 2021 est de 5 µg/m3. Les mesures sur les dix dernières années montrent que, après plusieurs années de diminution, les niveaux en PM2.5 sont globalement stables depuis 2017. On peut voir que la part des transports a connu une faible diminution au cours de ces dernières années.

La valeur limite réglementaire est largement respectée mais la recommandation de l'OMS pour la santé humaine est toujours dépassée sur les mesures de la station de Montbéliard centre ainsi que sur l'ensemble du territoire de PMA. L'ensemble de la population de PMA est par conséquent exposé à des concentrations supérieures à la recommandation de l'OMS pour la santé humaine.



Emissions de particules très fines (PM2,5) par secteur en kg (PCAET, 2023)

Les cartes suivantes montrent la répartition des niveaux annuels de PM2.5 pour 2020, respectivement au regard de la valeur réglementaire et de la recommandation OMS.

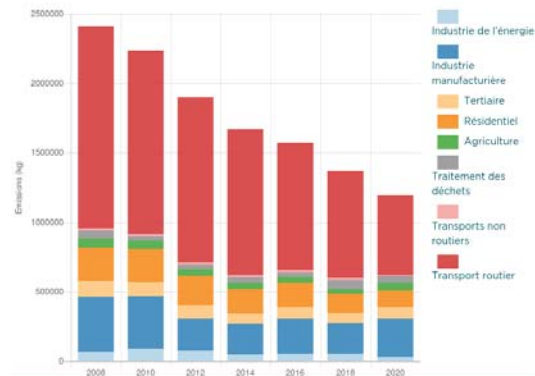


Les niveaux de dioxyde d'azote (NO2)

Les émissions de Nox sont dues à 56% au transport routier. Ces particules résultent de la combustion des carburants fossiles et des combustions à très haute température dans les procédés industriels.

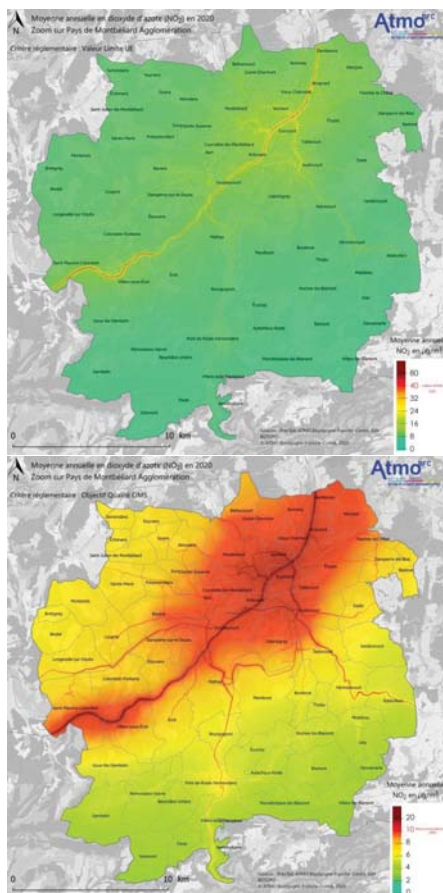
Ces particules sont néfastes pour l'environnement puisqu'ils acidifient l'atmosphère. Elles sont également nocives pour la santé.

Les mesures sur les dix dernières années montrent une diminution lente et progressive des niveaux en NO2 mesurés sur Montbéliard. La part du transport a connu une forte diminution à travers les 10 dernières années. Si la valeur limite réglementaire (10 µg/m3) est largement respectée sur l'ensemble du territoire de PMA, en revanche la recommandation OMS (10 µg/m3) pour la santé est en dépassement sur les mesures de la station de Montbéliard ainsi que sur une partie importante du territoire. L'exposition de la population au dépassement de la recommandation OMS en NO2 est de l'ordre de 76% en moyenne sur les années de 2019 à 2021. Les zones de dépassement du seuil de l'OMS se situent au niveau du réseau viaire et de la zone urbaine. Ainsi les zones où l'utilisation de la voiture est prépondérante, les émissions de NO2 sont élevées.



Emission d'oxyde d'azote (Nox) par secteur en kg (PCAET, 2023)

Les cartes ci-contre montrent la répartition des niveaux annuels de NO2 pour 2020, respectivement au regard de la valeur réglementaire et de la recommandation OMS.



Enjeux liés au Plan de Mobilité

Le secteur des transports est l'un des trois secteurs les plus consommateurs d'énergie.

La combustion des produits pétroliers, liées aux déplacements a pour conséquence une forte émission de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ces consommations et ces émissions s'expliquent principalement par la dépendance du territoire à la voiture individuelle pour les déplacements quotidiens.

Les polluants ont un effet direct sur la santé. Toutefois, sur le territoire, le niveau des polluants ne dépasse pas les valeurs réglementaires Néanmoins la valeur fixée par l'OMS n'est pas respectée pour les NO₂, PM_{2,5} et PM₁₀, notamment aux alentours de l'autoroute et du centre urbain de Montbéliard.

Les enjeux identifiés sur le territoire sont donc :

- La limitation de la consommation d'essence et de diesel et la favorisation de l'utilisation des modes déplacements actifs et de carburants alternatifs ;
- Les grands axes routiers (notamment l'autoroute), sont les principaux émetteurs de polluants ;
- L'usage de la voiture sur le territoire et l'offre des modes déplacements alternatifs à la voiture ;
- La limitation des émissions de différents polluants atmosphériques, en limitant ;

Questions inhérentes aux enjeux :

- Le Plan de Mobilité encourage-t-il l'usage des déplacements actifs et la réduction de l'utilisation de la voiture ?
- Le Plan de Mobilité participe-t-il à l'amélioration de la qualité de l'air ?
- Le Plan de Mobilité permet-il de limiter l'exposition aux polluants ?
- Le Plan de Mobilité favorise-t-il la transition du parc automobile ?

6 SYNTHÈSE DE LA PARTIE « RISQUES ET LES NUISANCES » DE L'EIE DU SCOT

6.1 LES RISQUES NATURELS

6.1.1 Le risque inondation

Le territoire du Pays de Montbéliard, est un « nœud hydrographique ». A la confluence de 9 cours d'eau principaux et de leurs affluents, il connaît depuis toujours de grands risques d'inondation. Entre 1910 et 1990, le territoire a connu au moins 9 crues importantes avec des inondations des zones bâties, des usines et des infrastructures de déplacements. La dernière crue de grande importance date de février 1990 et a provoqué d'importants dégâts matériels estimée à 180 millions d'euros.

En général, il s'agit de crues hivernales (de novembre à mars), qui se produisent par la conjugaison de la fonte d'une importante quantité de neige dans le Haut-Doubs et les Vosges et par de fortes pluies pendant plusieurs jours. Cependant, en 1953 et en 1983, suite à d'importants orages, aux mois de mai et juin, le Nord Doubs a également été sinistré.

Une urbanisation qui amplifie les dégâts

L'urbanisation, le remblaiement et l'imperméabilisation des sols par différents aménagements, accroissent les risques, notamment en limitant les champs d'expansion des crues naturelles, mais aussi en augmentant la vitesse des rejets d'eau de pluie dans les cours d'eau. Les impacts des constructions et des aménagements sont importants : diminution de la capacité d'absorption de l'eau par le sol, accélération du ruissellement, altération du champ d'expansion de crues.

L'industrialisation du territoire s'est faite dès le XIX^e siècle, le long des cours d'eau afin d'utiliser l'énergie hydraulique. Les centres urbains ou villageois anciens, ainsi que l'activité économique se trouvent traditionnellement en fond de vallée, le long des cours d'eau, en zone inondable.

Ainsi, le lit majeur des cours d'eau est fortement urbanisé dans l'agglomération de Montbéliard et au niveau des bourgs et villages des territoires périurbains. Parmi les communes du territoire, 34 sont concernées par les inondations du Doubs (à partir de Mathay), de l'Allan, de la Savoureuse, de la Feschotte et du Gland. Les zones inondables définies dans les PPRI représentent 2 873 ha, dont 1 308 ha déjà artificialisés, soit 46%. Par ailleurs, 23% des zones artificialisées des communes concernées sont inondables

6.1.2 Les mouvements de terrain

Suite à l'inventaire des zones potentielles ou avérées d'instabilité de terrains réalisé en 2000, un atlas a été révisé en 2012. Selon le type de phénomène en cause, ces zones ont été hiérarchisées selon trois niveaux d'aléas :

- Aléa fort : il s'agit de zones instables où des mouvements de terrains peuvent se produire spontanément et dont l'occurrence est difficile à anticiper.
- Aléa moyen : terrains stables dans les conditions naturelles mais pouvant être le siège de glissements suite à l'intervention humaine.
- Aléa faible à moyen : comme le niveau précédent mais la structure géologique rend les terrains moins sensibles aux risques.

Les glissements actifs d'aléas fort et très fort sont essentiellement présents au sud du territoire aux abords des vallées du Doubs, de la Ranceuse, de la Barbèche, du Roide et du Gland.

Les nombreuses falaises ou les terrains en pente sont le lieu de potentielles chutes de pierres comme la Côte de Champvermol à Mandeuve, les falaises de Mathay, d'Arbouans, d'Exincourt, de Pont-de-Roide et de la chaîne du Lomont au Sud du territoire. Les marnes en pente présentent un aléa moyen et sont surtout situées dans la Vallée du Rupt et dans l'ex communauté de communes des Balcons du Lomont, en particulier autour des vallées du Gland, de la Creuse et de la Doue.

6.1.3 Risques miniers cavités souterraines

Le territoire est concerné par une activité minière ancienne avec des puits de mines de fer, exploités depuis le moyen âge jusqu'au XIX^e siècle. Cette exploitation est à l'origine de la tradition industrielle de la région. Les principales informations concernent le site d'Exincourt - Audincourt qui entre 1862 et 1885 aurait produit 180 000 tonnes de minerai de fer pour le compte de la Compagnie des Forges d'Audincourt. Les autres sites sont localisés à Bethoncourt, Grand-Charmont, Nommay, Pont-de-Roide dans le Doubs et à Châtenois-les-Forges dans le Territoire de Belfort.

Les travaux miniers souterrains représentent un facteur de risques qu'il est difficile de prévenir quand la localisation des puits de mines a été oubliée. Les risques principaux sont ceux de l'effondrement, de l'affaissement et de la déstabilisation d'ouvrages construits au-dessus.

6.1.4 Risques sismiques

À l'échelle planétaire, le séisme est le risque naturel majeur le plus meurtrier et celui qui cause le plus de dégâts. Si l'on connaît mieux aujourd'hui son origine et sa propagation, il reste un phénomène imprévisible. Le risque est donc appréhendé par une approche statistique de probabilité.

Le département du Doubs, et plus généralement l'Est de la France a une activité sismique moyenne et régulière. Dans le territoire du Pays de Montbéliard, quelques séismes ont été localisés au Nord-Est de Montbéliard, à la limite Sud du bassin du Sundgau (partie Sud du fossé rhénan) ; les séismes de faible magnitude sont en partie concentrés le long de la montagne du Lomont.

Un nouveau zonage sismique français est en vigueur depuis le 1^{er} mai 2011. Il définit 5 zones de sismicité croissante basées sur le découpage communal : zone 1, de très faible sismicité à zone 5, niveau d'aléa le plus élevé (Îles antillaises).

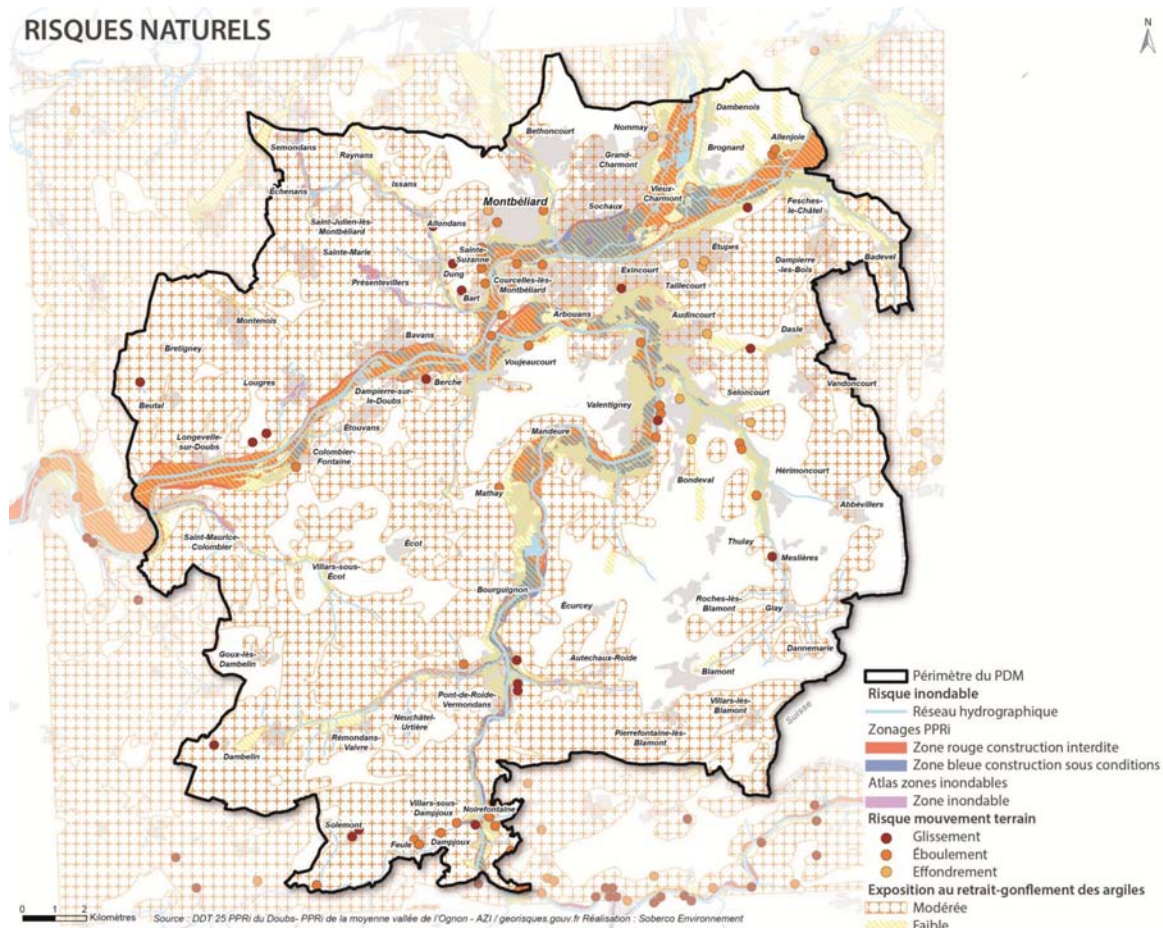
Le territoire est classé en zone 3, sismicité modérée pour la majorité des communes. Trois communes sont classées en zone 4, sismicité moyenne. Il s'agit d'Abbévillers, Badevel et Dampierre-les-Bois.

Depuis 2010, cette classification fixe les règles de construction parasismique à appliquer aux bâtiments neufs. Pour le territoire, ces règles sont à appliquer pour tous les types de bâtiments sauf ceux de catégorie I (bâtiments dans lesquels il n'y a aucune activité humaine nécessitant un séjour de longue durée, comme par exemple un garage, un hangar...).

6.1.5 Retrait et gonflement des argiles

Le retrait-gonflement se manifeste dans les sols argileux et il est lié aux variations hydriques du terrain. Lors des périodes de sécheresse, le manque d'eau entraîne un tassement du sol en surface : le retrait. Un apport d'eau dans ces terrains produit un phénomène de gonflement. La lenteur du phénomène le rend sans danger pour l'homme mais a des conséquences importantes sur les bâtiments aux fondations superficielles.

Toutes les communes du territoire du Pays de Montbéliard sont concernées par le risque de retrait-gonflement des argiles. Une actualisation de la donnée par le BRGM en 2019 classe la majorité des communes en aléa moyen. Seules les communes d'Allenjoie, Dambenois et Brognard ne sont soumises qu'à un aléa faible.



Enjeux liés au Plan de Mobilité

Sur le territoire, des risques d'inondation et de ruptures de barrages sont présents. Un risque de mouvement de sol lié à la présence d'argile se serrant ou se dilatant en fonction de l'humidité de l'air est également présent sur le territoire. Le risque de mouvement de terrain est jugé faible sur le territoire.

Le risque inondation présente plusieurs enjeux, notamment la valorisation des espaces inondables, qu'ils soient naturels ou urbains. Il s'agit pour le Nord Doubs de transformer les contraintes résultant des zones inondables en atout d'attraction du territoire. Les cours d'eau et les vallées constituent un potentiel à valoriser dans le cadre du fonctionnement écologique (Trame Verte et Bleue), pour les usages de loisirs et pour la qualité du cadre urbain (ville au bord de l'eau). Ainsi, un enjeu transversal vient s'inscrire, celui de la conciliation des objectifs de renouvellement urbain et de prise en compte du risque inondation pour s'inscrire dans une logique de résilience.

Les principaux centres urbains (des villes, des bourgs ou des villages) sont impactés par les zones de contrainte forte des PPRI. Les collectivités locales sont confrontées à des défis contradictoires : préserver les espaces naturels et agricoles en limitant l'extension urbaine et en favorisant le renouvellement urbain et la densification ; limiter la vulnérabilité aux inondations en interdisant toute extension de l'urbanisation où le risque pour les populations est jugé trop important. Il s'agit pour le Nord Doubs de mettre en œuvre des mesures de réduction de la vulnérabilité des bâtiments existants ou futurs par des modes constructifs compatibles, et de s'inscrire dans une logique de résilience.

En résumé les enjeux liés à la mobilité et aux infrastructures routières :

- La prise en compte des risques de mouvement de terrain lors des infrastructures routières, particulièrement sur les versants des principaux reliefs : Mont-Bart, coteau d'Exincourt, vallée du Doubs amont, etc. Dans ces secteurs, le maintien d'un couvert végétal, y compris la couverture agricole permanente ;
- La prise en compte des zones inondables ;
- La maîtrise de l'urbanisation afin de limiter les risques naturels ;

Questions inhérentes aux enjeux :

- Le Plan de Mobilité prend-il en compte les risques naturels ?
- Lors de création d'infrastructures, le risque d'inondation est-il pris en compte ? Le projet est-il en zone inondable ?
- Lors de consommations d'espaces naturels, une compensation de ces espaces est-elle mise en place ?

6.2 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

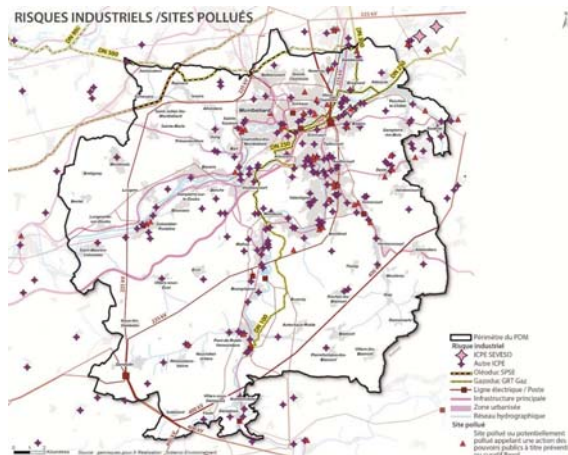
6.2.1 Les ICPE

Les ICPE en fonctionnement sont au nombre de 66 sur le territoire du Nord Doubs, dont 23 sont soumis à enregistrement et 43 à autorisation. Les ICPE sont particulièrement situés dans les communes les plus urbanisées du territoire, qui accueillent également les établissements industriels.

Dans le territoire on ne dénombre qu'un établissement classé SEVESO seuil bas. Il s'agit de l'entreprise SOTREFI à Etupes qui réalise de la collecte, du stockage et du traitement de déchets dangereux.

Au vu de la proximité géographique, le Nord Doubs est très directement concerné par les trois établissements classés SEVESO dans le Territoire de Belfort :

- 2 sites SEVESO seuil haut à Bourgnone : il s'agit d'Antargaz qui stocke du gaz de pétrole liquéfié (GPL). Ce site est concerné par un Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) approuvé le 29 septembre 2011, s'appliquant sur les communes de Bourgnone et Morvillars. Le deuxième site est Général Electric qui fabrique des éléments de turbines à gaz par transformation de pièces brutes d'aciers chromés ou d'alliages à base de nickel.
- 1 site SEVESO seuil bas à Froidefontaine : il s'agit de l'entreprise Beauseigneur (stockage de produits chimiques).



Le département de la Haute-Saône ne comporte pas d'établissements SEVESO à proximité du territoire du territoire.

6.2.2 Transports de matières dangereuses

Les canalisations sont principalement utilisées pour le transport de gaz naturel, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et certains produits chimiques. Le transport par canalisation peut être à l'origine d'accidents majeurs. Il fait l'objet de différentes réglementations qui fixent les règles de conception, de construction, d'exploitation et de surveillance des ouvrages. Les canalisations doivent être mentionnées dans les documents d'urbanisme. Ces contraintes permettent de prévenir un endommagement des canalisations et elles sont complétées par des distances d'éloignement pour les constructions nouvelles.

Le territoire est traversé par deux types de canalisation pouvant présenter des risques pour la sécurité des biens et des personnes :

- Le pipeline Sud Européen qui part de Fos-sur-Mer en direction de Strasbourg et Karlsruhe. Les communes concernées sont : Arcey, Saint-Julien-lès-Montbéliard, Raynans, Laire.
- Le réseau de transport de gaz exploité par GRTgaz qui alimente les réseaux locaux de distribution. Les communes concernées sont : Allenjoie, Allondans, Arbouans, Audincourt, Bart, Bethoncourt, Brognard, Courcelles-lès-Montbéliard, Dambenois, Ecurvey, Etupes, Exincourt, Fesches-le-Châtel, Grand-Charmont, Issans, Mandeuve, Mathay, Montbéliard, Nommay, Pont-de-Roide, Raynans, Semondans, Sochaux, Valentigney, Vieux-Charmont, Voujeaucourt.

6.2.3 Les ruptures de barrages

Les « grands barrages » sont ceux de plus de 20 mètres de haut et de plus de quinze millions de mètres cubes de retenue. Ces barrages peuvent faire l'objet d'un Plan Particulier d'Intervention (PPI) qui précise les mesures pour donner l'alerte aux populations, organiser les secours et mettre en place des plans d'évacuation.

Dans le Doubs, seul le barrage du Châtelot fait l'objet d'un PPI. Mis en service en 1953 pour alimenter une centrale hydroélectrique, il s'agit d'un barrage voûte de 74 m de haut et avec une retenue de 20 000 000 m³. Sa rupture entraînerait une onde de submersion qui aurait des conséquences dans toute la vallée du Doubs jusqu'à Roche-lès-Clerval et Branne. Pour 22 communes du territoire, cette submersion serait plus importante que celle de la plus grande crue connue, soit de 0 à 8 mètres de haut. L'onde de submersion en cas de rupture arriverait dans le territoire en 4 heures 40 (barrage de Dampjoux), en 5h20 à Pont-de-Roide, 7h20 à Valentigney au niveau du pont Bollardière, 9h50 à Colombier-Châtelot à la « sortie » du territoire.

Le territoire est également concerné par le barrage poids de Champagny, d'une hauteur de 33 mètres pour une retenue de 13 millions de m³. Il contribue à l'alimentation en eau du canal du Rhône au Rhin et de l'embranchement de Belfort. Il n'entre pas dans la catégorie des barrages pour lesquels un PPI est obligatoire (retenue inférieure à 15 millions de m³), mais compte-tenu de son implantation en zone sismique 3, aléa moyen, il a été classé comme risque majeur en 2007. Les communes concernées par l'onde de submersion sont en Haute-Saône : Chagey, Champagny, Chenebier, Couthenans, Echavanne, Frahier, Luze, Héricourt et Bussurel. L'onde se propagerait ensuite dans la vallée de la Lizaine sur les communes de Bethoncourt et Montbéliard puis dans les communes traversées par l'Allan et le Doubs : Sainte-Suzanne, Courcelles-lès-Montbéliard, Bart et Voujeaucourt, Bavans, Berche, Dampierre-sur-le-Doubs... jusqu'à Colombier-Fontaine. En cas de rupture du barrage, l'onde de submersion arriverait à Bethoncourt (l'Arche) en 2h42, au centre-ville de Montbéliard en 3h40, à la confluence Allan-Doubs en 5h06 et à Colombier-Fontaine en 6h30.

Enjeux liés au Plan de Mobilité

Des ICPE sont présents sur le territoire et sont à prendre en compte lors de l'aménagement d'infrastructures routières. Des risques de ruptures de digues sont également présents. Les axes routiers sont touchés par le risque de transport de matières dangereuses.

Les enjeux principaux sont donc :

- Limiter le transport des matières dangereuses
- Maîtriser l'aménagement de l'espace autour des sites industriels et de poursuivre les Plan de Prévention des Risques Technologiques.

Questions inhérentes aux enjeux :

- Le Plan de Mobilité permet-il la réduction du transport des matières dangereuses ?
- Le Plan de Mobilité prend-il en compte les risques technologiques ?

6.3 NUISANCES SONORES

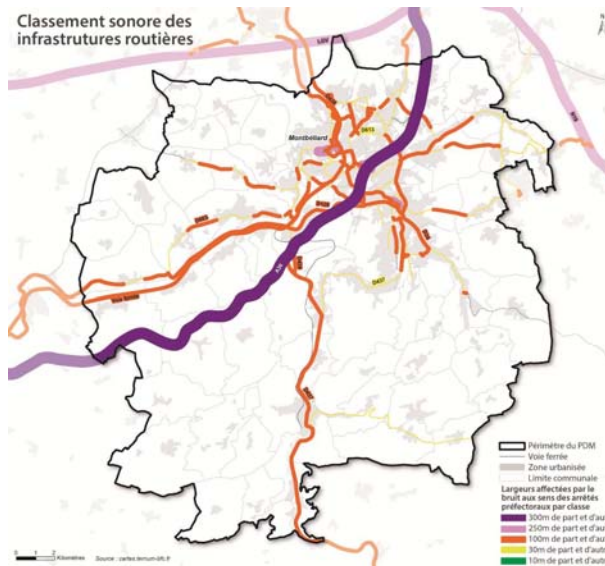
Le bruit constitue l'une des atteintes majeures à l'environnement et à la qualité de vie des citoyens. Le trafic routier des véhicules légers mais surtout des poids lourds constitue la source sonore la plus gênante. Un poids lourd émet un bruit de 4 à 20 fois plus fort qu'un véhicule léger.

L'autoroute A36, dont la mise à deux fois trois voies est achevée, connaît un accroissement de son trafic. Dans sa traversée de l'agglomération de Montbéliard, cet axe supporte un trafic de 30 000 à 51 000 véhicules par jour, et dans sa partie Sud de l'agglomération de 23 000 véhicules par jour en moyenne. Les poids lourds, surtout en transit, sont entre 6 000 et 7 000 par jour selon les tronçons. Les travaux d'élargissement de l'A36 ont été l'occasion d'aménager des ouvrages de protection acoustique. Ceux-ci permettent de modérer les nuisances sonores, même si l'augmentation du trafic risque d'obérer leur efficacité. Le trafic sur les autres axes de circulation est également en augmentation tout comme les nuisances sonores.

6.3.1 Les mesures réglementaires liées au bruit

Le classement sonore des voiries se décompose en 5 catégories pour prendre en compte la détermination de l'isolement acoustique des bâtiments à construire dans les secteurs affectés par le bruit.

Infrastructure	Catégorie	Largeur des secteurs affectés par le bruit
A36	1	300m
D437 / D34/D126	3	100m
Voie ferrée	3	100m
D437/ D613	4	30m



L'autoroute A36 est le seul axe de catégorie 1 qui nécessite des prescriptions particulières d'isolement acoustiques des bâtiments dans une bande de 300m de part et d'autre. La ligne de chemin de fer Belfort Besançon et la ligne TGV, sont de catégorie 2.

6.3.2 Le bruit sur le territoire de PMA

Le territoire est traversé par des grands axes de circulation. Le niveau des nuisances est lié au nombre et à la vitesse de circulation des véhicules dont les poids lourds. Les axes de catégories 1 et 2 ainsi que les zones très urbanisées sont les zones où l'on retrouve les plus fortes nuisances.

Le plan de prévention du bruit sur l'environnement (PPBE)

Seul le périmètre de l'agglomération est concerné par l'obligation réglementaire d'un PPBE.

L'autoroute A36 à 2x3 voies dans la traversée d'agglomération de Montbéliard supporte 30 000 à 51 000v/j contre 23 000 dans sa partie sud de l'agglomération. Les travaux d'élargissement de l'A36 ont été l'occasion d'aménager des ouvrages de protection acoustiques.

Environ 15% de la population du Pays de Montbéliard (ancien périmètre) est exposée journalièrement un niveau sonore supérieur à 68 dB(A).

Environ 3% de la population du Pays de Montbéliard (ancien périmètre) est soumise à un niveau sonore nocturne supérieur à 62dB(A).

Enjeux de préservation des zones calmes (55dB(A)) :

- 16% de la population de l'agglomération vit en zone calme, en période jour (Lden)
- 77% de la population de l'agglomération vit en zone calme, en période nuit (Ln). Trois quarts des habitants peuvent donc avoir un sommeil apaisé, ce qui est essentiel en termes de santé publique.

Enjeux liés au Plan de Mobilité

Le territoire est sujet à des nuisances sonores concentrées le long de l'autoroute A36, de la ligne TGV et des zones urbaines.

Les enjeux sont donc :

- Le maintien ou la création de zones calmes le jour et la nuit ;
- La réduction du trafic routier par l'augmentation de l'offre de transport en commun ;
- La prise en compte du bruit dans les aménagements urbains ;
- La prise en compte du bruit dans les solutions constructives ;

Questions inhérentes aux enjeux :

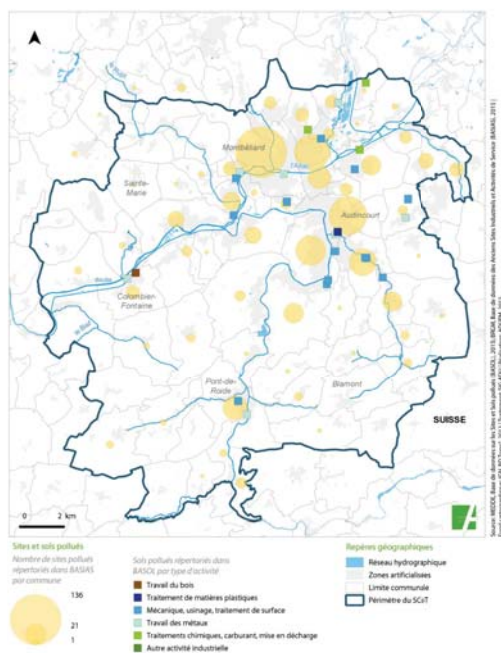
- Le Plan de Mobilité permet-il la création de zones calmes ?
- Le Plan de Mobilité permet-il de tendre vers une ambiance sonore apaisée le long des axes bruyants ?
- Le Plan de Mobilité est-il susceptible de créer des nouvelles zones de nuisances sonores ?
- Le Plan de Mobilité permet-il la réduction du trafic routier ?
- Le Plan de Mobilité encourage-t-il les modes alternatifs à la voiture ?



7 SYNTHÈSE DE LA PARTIE « SITES ET SOLS POLLUÉS » DE L'EIE DU SCOT

Le territoire de PMA compte 29 sites pollués inventoriés sur la base BASOL. Il s'agit de sites industriels, sauf deux stations-service à Sochaux et Seloncourt. Ils sont principalement situés dans l'agglomération.

1351 sites industriels et activités de services inventoriés dans la base BASIAS sont présents sur le territoire. L'inscription d'un site dans une base BASIAS ne préjuge pas d'une éventuelle pollution à son endroit, cependant la présomption peut être forte selon la nature de l'activité passée ou actuelle.



Enjeux liés au Plan de Mobilité

Le territoire de PMA compte des sites de base BASIAS et BASOL.

Les enjeux sont donc :

- Prendre en compte les sites pollués au moment des choix de d'urbanisation ;

Questions inhérentes aux enjeux :

- Le Plan de Mobilité est-il susceptible de participer à la requalification ou à la valorisation des sites et sols pollués ?

PARTIE 5 : EFFETS PROBABLES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN SUR L'ENVIRONNEMENT

1 ANALYSE DES INCIDENCES SUR LA MOBILITE

1.1 PREAMBULE SUR LES MARGES D'ACTION DE PMA SUR LES EMISSIONS ROUTIERES

1.1.1 Rappel de la hiérarchisation du réseau viaire

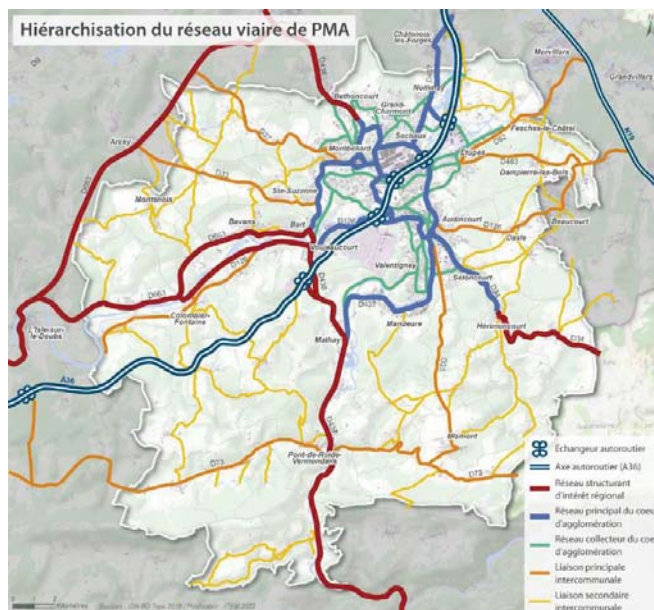
Avant de quantifier les effets du plan d'actions, l'analyse du réseau viaire et de la répartition des trafics sur ce réseau nous permet de cerner pour chaque commune du territoire la part des émissions (GES, polluants et particules fines associés aux déplacements) sur laquelle le plan d'action pourra avoir une incidence. Une façon de mieux appréhender la responsabilité de chaque commune et de mieux visualiser les effets du plan, même sur les communes les plus touchées par le trafic de transit.

Le diagnostic du réseau viaire réalisé par ITEM en octobre 2022 montre le poids central de la traversée du territoire par l'A36 et une structuration du réseau autour de 6 niveaux hiérarchiques :

- L'A36 axe de transit européen du corridor Rhin Rhône, dont 5 échangeurs desservent PMA,
- Le réseau structurant d'agglomération qui assure les connexions vers les polarités extérieures et supporte le transit régional,
- Le réseau principal du cœur d'agglomération, support des circulations communautaires du secteur dense,
- Le réseau collecteur du cœur d'agglomération qui assure les rabattements vers les axes principaux et relie les communes proches,
- Les liaisons principales intercommunales, reliant les communes des secteurs peu denses aux polarités,
- Les liaisons secondaires de desserte communale permettant de relier les communes des secteurs peu denses.

Le trafic de transit est essentiellement situé sur l'A36, sur le réseau structurant d'agglomération, sur le réseau principal du cœur d'agglomération.

Les liaisons principales intercommunales et liaisons secondaires de desserte communale restent quant à elles moins soumises au trafic de transit.



Hiérarchisation du réseau viaire de PMA

1.1.2 Réparation du trafic de transit au sein des communes

Les communes du territoire ont été divisées en 3 catégories selon leur trafic de transit : les communes fortement concernées par le trafic de transit, les communes modérément concernées par le trafic de transit et les communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit.

- **Type 1** : 15 Communes fortement ou très fortement concernées par le trafic de transit

Correspond aux communes traversées par l'A36 et/ou par des voiries du réseau structurant d'agglomération et/ou du réseau principal et collecteur du cœur d'agglomération.

Communes	Hbts	A36	Réseau structurant d'agglomération ou réseau principal et collecteur du cœur d'agglomération	Liaisons principales intercommunales et liaisons secondaires de desserte communale
Arbouans	911	Oui 1,1kilomètres	4,3%	D34 - D34A - D472
Brognard	490	Oui 1,4kilomètres	5,3%	D61
Dambenois	773	Oui 1,7kilomètres	6,7%	D209 - D424
Dampierre-sur-le-Doubs	460	Oui 3,6kilomètres	2,3%	D126
Écot	499	Oui 1,3kilomètres	9,1%	D475 - D123 - D265
Étupes	3 784	Oui 3,6kilomètres	2,2%	D61
Exincourt	3 299	Oui 1,0kilomètres	7,6%	D437 - D34C - D463
Mathay	2 189	Oui 1,0kilomètres	7,6%	D53 - D438 - D437
Montbéliard	26 269	Oui 1,2kilomètres	4,7%	D613 - D663 - D4639 - D1368 - D34 D136 - D432 - D438 - D390
Saint-Maurice-Colombier	928	Oui 1,0kilomètres	15,5%	D297 - D421
Sochaux	3 862	Non		D613 - D437 - D390
Valentigney	11 065	Non		D126 - D38 - D437
Vieux-Charmont	2 904	Oui 1,0kilomètres	4,0%	D437 - D633 - D278
Villars-sous-Écot	353	Oui 1,7kilomètres	14,5%	D265 - D227 - D421
Voujaucourt	3 190	Oui 1,2kilomètres	16,2%	D126 - D438
Total kilomètres A36 sur PMA		1,8kilomètres	100%	

- **Type 2** : 23 Communes modérément concernées par le trafic de transit

Correspond aux communes non traversées par l'autoroute A36 mais traversées par des voiries du réseau structurant d'agglomération et/ou du réseau principal et collecteur du cœur d'agglomération.

Communes	Hbts	Réseau structurant d'agglomération ou réseau principal et collecteur du cœur d'agglomération	Liaisons principales intercommunales et liaisons secondaires de desserte communale
Abbévillers	1 088	D34	D148 - D26
Audincourt	13 763	D437 - D34 - D38	D126 - D35
Bart	2 059	D663 - D438	D53
Bavans	3 678	D663	D391
Berche	553	D126	D475
Bethoncourt	5 404	D438 - D623 - D390 - D432 -	D475
Bourgignon	911	D437	D35
Courcelles-lès-Montbéliard	1 430	D438 - D472	D257
Étouvans	844	D126	D136 - D474
Grand-Charmont	5 922	D390	D480 - D122
Hérimoncourt	3 672	D34	D37
Issans	242		D256
Longeville-sur-Doubs	679	D663	D460
Lougres	752	D663	D220
Mandeure	4 945	D437	
Noirefontaine	337	D437	
Nommay	1 649	D437 - D633 - D474 - D424	
Pierrefontaine-lès-Blamont	482		D73 - D121
Pont-de-Roide-Vermondans	4 162	D437	D73 - D123
Sainte-Suzanne	1 488	D663	D479
Seloncourt	5 894	D34	D448 - D253
Semondans	315	D683	D228
Taillecourt	1 129	D437 - D207	

- **Type 3** : 35 Communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit

Correspond aux communes qui ne sont traversées que par des liaisons principales intercommunales et liaisons secondaires de desserte communale.

Communes	Hbts	Liaisons principales intercommunales et liaisons secondaires de desserte communale
Allenjoie	757	D209 - D278
Allondans	260	D37 - D326
Autechaux-Roide	526	D73 - D122
Badevell	821	D463 - D210
Beulay	273	D256
Blamont	1 236	D35 - D480
Bonderval	481	D35 - D448
Bretigney	76	D317
Colombier-Fontaine	1 228	D257 - D123 - D265
Dambellin	508	D73 - D227
Dampjoux	179	D437
Dampierre-lès-Bois	1 609	D463 - D480
Dannemarie	114	D247
Dasle	1 406	D126 - D480
Dung	637	D479 - D326
Échenans	165	D228 - D228B
Écurcey	273	D220 - D122
Fesch-le-Châtel	2 197	D52 - D209
Feule	183	D312 - D36
Glav	342	D480
Goux-lès-Dambelin	282	D227
Meslières	350	D480
Montenois	1 502	D317 - D298
Neuchâtel-Urtière	174	D73
Présentevillers	476	D33 - D479 - D391
Raynans	345	D37 - D228E
Rémondans-Valvire	229	D73
Roches-lès-Blamont	630	D35 - D122
Saint-Julien-lès-Montbéliard	164	D228 - D228E
Sainte-Marie	687	D33 - D317 - D460 - D228
Solemont	144	D312 - D36
Thulay	218	D122
Vandœncourt	840	D253 - D480 - D148
Villars-lès-Blamont	458	D73
Villars-sous-Dampjoux	357	D312

1.1.3 L'influence du trafic de transit sur les émissions de polluants et GES

Les émissions globales (relatives au trafic de transit et au trafic interne/échange) se répartissent très inégalement selon les 3 grandes typologies de communes qui ont été définies sur la base du trafic de transit.

Émissions prises en compte selon le type de communes

Pour évaluer la part sur laquelle chaque commune est en capacité d'agir via le plan d'action du Plan de Mobilité, nous exploitons les hypothèses suivantes :

- Communes fortement ou très fortement concernées par le trafic de transit :
 - Exclusion de toutes les émissions relatives au trafic de transit. Prise en compte des seules émissions relatives au trafic Interne/Echange ;
- Communes modérément concernées par le trafic de transit :
 - Prise en compte de 50% des émissions relatives au trafic de transit (traduisant l'intégration des déplacements entre communes de PMA) et de la totalité des émissions relatives au trafic Interne/Echange ;
- Communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit :
 - Émissions relatives au transit négligeables. Prise en compte de toutes les émissions ;

Agissant exclusivement sur la mobilité des riverains du territoire, le plan d'action du Plan de Mobilité agit très majoritairement sur le trafic internes/échange et n'a quasiment aucune capacité d'influer sur les paramètres du trafic de transit, que ce soit pour les poids lourds ou les véhicules légers.

L'incidence du Plan de Mobilité sur les émissions relatives aux trafics de transit reste négligeable sauf pour les communes dont le trafic de transit intègre effectivement les déplacements entre communes des riverains du territoire pour leur déplacements domicile-travail.

Le tableau suivant présente le périmètre sur lequel peuvent agir les actions du Plan de Mobilité et sur lequel les émissions de GES, de polluants et de particules fines présentent un potentiel de réduction :

Type de communes	PL (hors bus)		VL	
	Transit	Interne/échange	Transit	Interne/échange
Fortement concernées par le trafic de transit	*(1)	*(1)	*(2)	
Modérément concernées par le trafic de transit	*(1)	*(1)	*(3)	
Faiblement voire non concernées par le trafic de transit	Transit = 0	*(1)	Transit = 0	

*(1) : Aucune action du Plan de Mobilité n'agit directement sur la réduction des flux PL ni sur l'évolution de leur motorisation. La seule action opérationnelle portant sur les PL (action 16) modifiera la localisation des émissions selon la réorientation des flux que le nouveau Centre Routier pourra engendrer.

L'évolution de la motorisation des Bus du réseau éval'Y n'est pas intégrée à cette estimation. L'augmentation potentielle des fréquences ou l'ajout de lignes de transport collectif limitera son effet.

*(2) : Pour les communes fortement concernées par le trafic de transit, ces émissions sont très majoritairement déconnectées des trafics générés par PMA et sont essentiellement dues au trafic de l'autoroute A36. Bien qu'une partie de ce trafic concerne les riverains de PMA, nous pouvons considérer que l'évolution des émissions du trafic de transit sera peu sensible aux actions du Plan de Mobilité.

*(3) : Sensibilité partielle des actions du Plan de Mobilité sur les émissions du transit VL de ces communes. Prise en compte à hauteur de 50% des émissions relatives au trafic de transit VL traduisant l'intégration des déplacements entre communes de PMA.

Émissions pour lesquelles PMA dispose d'un potentiel d'action via son Plan de Mobilité

Émissions globales et « émissions restant à la charge » de PMA

En excluant les émissions relatives au trafic de transit, le niveau et la répartition de ces émissions évoluent sensiblement et traduisent plus finement le niveau réel des émissions sur chaque commune et la part réelles des émissions de PMA sur lesquelles peuvent agir les actions du Plan de Mobilité.

Les tableaux ci-contre permettent de faire les constats suivants :

→ Pour les 15 communes fortement concernées par le trafic de transit (dont 13 sont traversées par l'A36), le poids des émissions propres à ce trafic de transit est élevé et masque fortement les émissions qui dépendent réellement de la politique de mobilité appliquée sur le territoire (tableau 1).

→ Sur les 15 communes fortement concernées par le trafic de transit :

- Poids du trafic de transit dans les émissions de GES : 43%
- Poids du trafic de transit dans les émissions de NOx : 32%
- Part relative plus faible pour les particules fines : 23% pour les PM10 et 6% pour les PM2,5

→ Pour les communes modérément concernées par le trafic de transit, les écarts entre les émissions propres au trafic interne/échange et les émissions totales restent faibles traduisant un poids relatif du très majoritaire de ce trafic interne/échange (tableau 2).

Sur ces communes, le poids des émissions relatives au trafic de transit s'élève à 6% pour les GES, 6% pour Nox, 3% pour les PM10 et 1% pour les PM2,5.

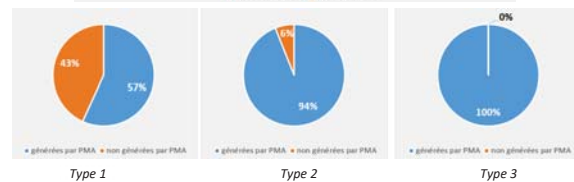
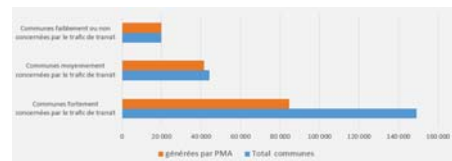
→ Pour les communes qui ne sont pas ou peu concernées par le trafic de transit (tableau 3), les émissions relatives au trafic de transit correspondent à du trafic intercommunal et peuvent donc être assimilées aux émissions locales.

15 Communes fortement ou très fortement concernées par le trafic de transit

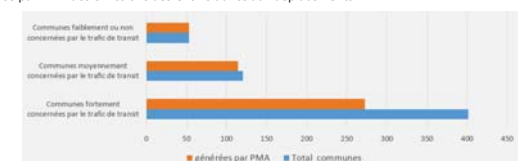
Type de communes	Émissions (données ATMO Bourgogne Franche Comté)			Émissions générées par PMA	
	Transit	VL	Interne/Echange	OUI	NON
PRG	PL	47 341			NON
	VL	17 023		149 063tCO2e	84 689tCO2e
			70% du total PMA		Soit 57%
Energie)	PL	188			NON
	VL	68		595GWh	339GWh
			70% du total PMA		Soit 57%
Nox)	PL	57,84			NON
	VL	70,98		401,47tonnes	272,65tonnes
			70% du total PMA		Soit 68%
PM10)	PL	11,09			NON
	VL	1,65		55,30tonnes	42,55tonnes
			67% du total PMA		Soit 77%
PM2,5	PL	0,60			NON
	VL	1,39		34,31tonnes	32,32tonnes
			67% du total PMA		Soit 94%

Répartition des émissions selon les communes

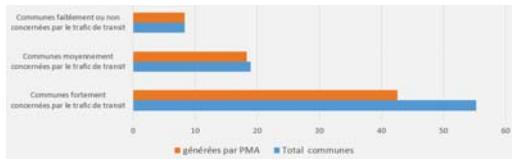
L'importance du trafic de transit permet de calibrer le niveau des émissions pour lesquelles PMA ne dispose pas d'outils de mise en œuvre permettant de réduire leur niveau via le plan d'actions du Plan de Mobilité. Les graphiques ci-dessous permettent de visualiser cette part des émissions restant indépendante et imperméable au plan d'action du Plan de Mobilité :



Part générée par PMA des émissions des GES relatives aux déplacements



Part générée par PMA des émissions des NOx relatives aux déplacements



Part générée par PMA des émissions de PM10 relatives aux déplacements



Part générée par PMA des émissions de PM2,5 relatives aux déplacements

Type 1 : Communes fortement ou très fortement concernées par le trafic de transit
 Type 2 : Communes modérément concernées par le trafic de transit
 Type 3 : Communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit

1.2 AMELIORATION DES DEPLACEMENTS

1.2.1 Incidence du Plan de Mobilité sur les déplacements tous modes

Le tableau ci-dessous présente l'amélioration globale de la mobilité selon les échelles et les publics cibles que devrait générer le plan d'action du Plan de Mobilité.

Mode de déplacements	En train	En bus	A vélo	A pied	En covoiturage	En voiture
Amélioration globale de la mobilité selon les échelles de déplacements						
Au sein du cœur d'agglomération		+/-	++	+	+	+/-
Vers le cœur d'agglomération	+	+	++		++	+/-
A l'échelle des bassins de proximité	+/-	+	++		++	+/-
Dans les communes		+/-	++	++	+	+/-
Vers l'espace médian / à l'échelle du PMNFC	++	++	+		++	+/-
En lien avec l'extérieur (hors NFC)	+/-		+/-		++	+/-
Amélioration des déplacements par public cible						
Les actifs	++	+	++	+	++	+/-
Les captifs	++	++	++	+	++	++

- Les actions menées sur l'usage des transports en commun visent aussi bien les actifs que les captifs du territoire. Elles apparaissent comme génératrices d'une amélioration des conditions d'usage des transports collectifs pour toutes les tranches d'âge.

Les mesures rendant plus spontanées, l'usage des transports collectifs sont parmi les plus efficaces pour diminuer la part modale des véhicules particuliers au profit des transports collectifs. Après la mise en service des lignes THNS, la pertinence de cet axe stratégique pour favoriser le report vers les TC nécessitera toutefois d'exploiter tous les volets des actions engagées dans ce domaine (simplification de la gouvernance et des moyens d'utilisation des TC, amélioration de l'intermodalité, accessibilité et amélioration des points d'arrêt, augmentation des fréquences, extensions voire création de lignes, mobilisation des entreprises, etc.)

- Le plan d'action présente un volet mode doux qui apporte des améliorations significatives des conditions de déplacements à vélo, aussi bien en cœur d'agglomération qu'à l'échelle des bassins de proximité et des communes plus isolées.

Pour que ce volet agisse sur les parts modales, il devrait être accompagné d'un volet portant sur le réseau viaire afin de générer un meilleur partage de la voirie.

- Le covoiturage est perçu comme un levier stratégique qui facilitera les conditions de déplacement sur la plupart des secteurs géographiques et répondra aux attentes de tous les publics. En termes d'offre, ce service constitue effectivement une amélioration de la mobilité notamment pour les captifs et pour les habitants des communes éloignées du cœur d'agglomération.

Malgré son succès potentiel, il ne faut toutefois pas attendre de ce levier une évolution significative des parts modales.

- La stratégie porte peu sur la restriction de l'usage de la voiture (partage de la voirie, stationnement, ...). Ainsi le plan d'action aura peu d'incidence sur le rapport à l'automobile et sur la diminution potentielle de son utilisation.

1.2.2 Incidence du Plan de Mobilité sur le report modal

L'incidence du Plan de Mobilité sur le report modal repose sur plusieurs paramètres relatifs à chaque action : son échelle territoriale, son public cible et, si c'est le cas, sur le volume de déplacements par jour sur lequel s'appuie l'action. Le tableau suivant indique le public cible et l'échelle territoriale de chaque action du Plan de Mobilité :

Action du Plan de Mobilité	Echelle territoriale	Public cible
1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	Lignes TC régulières	Tous déplacements
2 Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)	TAD'Y	Captifs
3 Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	Lignes TC régulières	Actifs
4 Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	Lignes TC régulières	Tous déplacements
5 Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy	Suisse	Actifs
6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de déplacement pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	Train	Tous déplacements
7 Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité	PMA	Tous déplacements
8 Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable	PMA	Tous déplacements
9 Poursuivre le développement de la pacification facilitant le recours à la marche dans les communes	PMA	Tous déplacements
10 Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélib')	PMA	Tous déplacements
11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie	PMA	Tous déplacements
12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage	PMA	Actifs
13 Expérimenter des lignes de covoiturage	PMA	Tous déplacements
14 Déployer un système de véhicules en autopartage	PMA	Tous déplacements
15 Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques	PMA	Tous déplacements
16 Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds		
17 Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre	Montbéliard Audincourt	Livriers
18 Créer un support unique d'information mobilité	PMA	Tous déplacements
19 Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité	PMA	Tous déplacements
20 Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public pour inciter au changement de comportement	PMA	Tous déplacements
21 Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	PMA	Captifs
22 Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises	PMA	Actifs
23 Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité		
24 Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du NFC par l'intermédiaire du Syndicat Mixte	PMA	Tous déplacements
25 Faire du réseau éolivil un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de GES	PMA	Tous déplacements

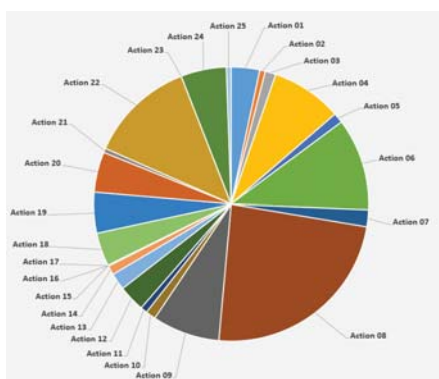
1.2.3 Estimation des kilomètres évités en véhicules particuliers

Le report modal a été analysé par deux indicateurs différents :

- L'indicateur qualitatif, qui permet de savoir si l'action mène à un report modal efficace ou non. Cet indicateur a été calculé uniquement sur son public cible. Par exemple si une action ne porte que sur une commune, l'indicateur de report modal portera uniquement sur cette commune et non à l'échelle du territoire de PMA ;
- L'incidence globale, à l'échelle de PMA permet d'avoir un indicateur chiffré qualifiant le poids relatif de chaque action sur le report modal à l'échelle du territoire de PMA. Il a été calculé de la manière suivante :
 - Calcul du nombre de déplacements par jour correspondant au public cible et à l'échelle territoriale de chaque action,
 - Fixation d'une hypothèse réaliste d'adaptation des usagers à chacune des actions engagées,
 - Estimation chiffrée du report modal sous la forme d'un indicateur donnant le ratio de kilomètres voiture évités généré par l'action au regard du nombre total de kilomètres voiture parcourus chaque année sur PMA. Ces kilomètres évités correspondent aux trajets reportés sur des autres modes de transport que la voiture particulière.

Le tableau ci-dessous permet de visualiser pour chaque action du Plan de Mobilité, son levier potentiel sur son public cible et son incidence globale à l'échelle de PMA en termes de diminution de la part modale des Véhicules Particuliers au profit des autres modes de déplacements.

Action du Plan de Mobilité	Report modal	Réduction kilomètres VP
1 Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	En attente nouvelle DSP	0,23%
2 Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)	●○○○○	0,05%
3 Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	●●●●●	0,09%
4 Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	●●●●●	0,59%
5 Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA	●●●○○	0,08%
6 Favoriser l'utilisation du train comme mode de déplacement pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	●●●●●	0,76%
7 Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité	●●●○○	0,14%
8 Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable	●●●●●	1,67%
9 Poursuivre le développement de la pacification facilitant le recours à la marche dans les communes	●●○○○	0,56%
10 Étendre / diversifier la flotte de vélos en location Vélib'	●●●○○	0,08%
11 Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie	●●○○○	0,06%
12 Déployer un réseau d'aires de covoiturage	●●●○○	0,22%
13 Expérimenter des lignes de covoiturage	●●●○○	0,14%
14 Déployer un système de véhicules en autopartage	●●○○○	0,08%
15 Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques	○○○○○	0,00%
16 Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds	●○○○○	0,00%
17 Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre	●○○○○	0,01%
18 Créer un support unique d'information mobilité	●○○○○	0,28%
19 Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité	●○○○○	0,33%
20 Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public pour inciter a changement de comportement	●○○○○	0,33%
21 Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	●○○○○	0,04%
22 Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises	●●●○○	0,87%
23 Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité		-
24 Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du NFC par l'intermédiaire du Syndicat Mixte	●●●○○	0,37%
25 Faire du réseau éolivil un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de GES	●○○○○	0,04%
TOTAL		7,00%



Évolution absolue des parts modales induites par les actions du Plan de Mobilité à terme

Poids relatif de chaque action sur la diminution des kilomètres parcourus en voiture estimée à partir du public cible et du report kilométrique voiture estimée pour chaque action (source ITEM)

Incidences du Plan de Mobilité sur les parts modales					
Données sources ITEM					
Nbre déplacements par jour par personne : 3,1					
Nbre déplacements actif par jour par personne : 1,8					
	Voiture	TC	Vélo	Marche	Covoiturage
Part modale ENM	72%	5%	3%	20%	-
Part modale PMA actifs INSEE	88%	6%	2%	5%	-
kilomètres moyen par déplacement (moyenne des enquête ménage)	Skilomètres	10kilomètres	3	1kilomètres	10kilomètres
Mode	Estimation kilomètres par an VP vers autre mode	Évolution des parts modales sur la durée du PDM			
Transports collectifs	21 455 560			+3,76%	
Vélo / modes doux	12 476 075			+2,19%	
Marche à pied	3 959 176			+0,69%	
Covoiturage	2 034 936			0,36%	
Voiture particulière	-39 925 747			-7,00%	
Estimation des kilomètres parcourus par les habitants de PMA en voiture par an : 570 276 000 (année 2018)					

La mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité permet de viser les objectifs chiffrés suivants :

- Le plan d'actions du Plan de Mobilité devrait générer à terme une diminution de 7% des kilomètres parcourus en voiture particulière ;
- Le report modal s'effectue majoritairement sur les transports en commun (plus de 50%), et sur les modes doux (30%) correspondant à une augmentation de +3,7% de l'usage des TC et de +2,2% de celui des modes doux ;
- Sur la base des données déplacements du territoire, la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité permettrait, en première approche, une diminution par an de 40 millions de kilomètres parcourus en voiture.

Le Plan de Mobilité qui incarne la stratégie de PMA en matière de mobilité permettra aux usagers du territoire de mieux se déplacer, répondant aux objectifs suivants :

- Orienter vers des déplacements moins carbonés sur tout le territoire ;
- Réduire les émissions de polluants et de particules fines liées aux déplacements ;

Les trajets domicile-travail vont être réduits grâce à la diminution de l'utilisation des VL. Le Plan de Mobilité va également agir sur cette réduction de l'usage des VL sans pouvoir la quantifier.

1.3 INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DES ACTION DU PLAN DE MOBILITE

1.3.1 Incidence du report modal

Le Plan de Mobilité agit principalement sur les mobilités internes au sein de PMA en favorisant l'évolution des pratiques de déplacement des habitants de PMA. Les actions du Plan de Mobilité ne peuvent agir sur la totalité des émissions (GES, Nox, PM10, PM2,5) relatives aux déplacements ayant lieu et mesurées sur le territoire.

Les émissions relatives au trafic de transit, en particulier celles qui sont associées au trafic de l'autoroute A36, restent globalement déconnectées des pratiques de déplacement des riverains du territoire et ne sont donc pas assimilables aux émissions dont PMA porte la responsabilité.

Sans lien direct avec les orientations qui peuvent découler du plan d'action, l'impact environnemental propre au trafic de transit restent ainsi globalement indépendants des orientations prise en termes de mobilité à l'échelle de PMA. Une part des émissions relatives aux déplacements relevés sur le territoire sont ainsi à exclure du périmètre sur lequel le plan d'actions du Plan de Mobilité de PMA peut agir.

Pour évaluer cette incidence positive du Plan de Mobilité de PMA sur les paramètres environnementaux en lien avec le climat la qualité de l'air et l'ambiance acoustique, une première étape consiste à estimer la part des émissions sur laquelle le Plan de Mobilité présente un pouvoir d'action.

Exclure les émissions du trafic de transit permet de révéler pour toutes les communes, en particulier pour celles qui sont fortement touchées par le trafic de transit, le poids réel des émissions dont le territoire est responsable et sur lesquels les actions du Plan de Mobilité auront une incidence positive sur les paramètres environnementaux.

Estimation chiffrée des gains environnementaux

La traduction en termes de réduction des émissions de GES, polluants et particules fines des actions du Plan de Mobilité est effectuée sur les seules émissions dont PMA porte la responsabilité et dont la part relative a été établie selon les 3 typologies de communes du territoire.

La réduction des émissions de GES est estimée à :

- 3.23% pour les communes fortement concernées par le trafic de transit ;
- 5.08% pour les communes modérément concernées par le trafic de transit ;
- 5.25% pour les communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit ;

La réduction des émissions de Nox est estimée à :

- 4.26% pour les communes fortement concernées par le trafic de transit ;
- 5.51% pour les communes modérément concernées par le trafic de transit ;
- 5.79% pour les communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit ;

La réduction des émissions de PM10 et PM2.5 est estimée à :

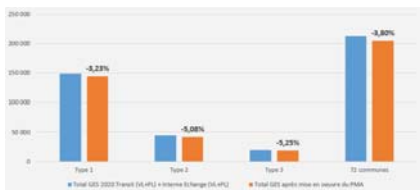
- 4.74% et 6.53% pour les communes fortement concernées par le trafic de transit ;
- 5.37% et 6.79% pour les communes modérément concernées par le trafic de transit ;
- 5.94% et 6.88% pour les communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit ;

Synthèse à l'échelle des 73 communes de PMA

Les émissions se répartissent très inégalement selon les 3 grandes typologies de communes définies en fonction de leur lien ou non avec le trafic de transit.

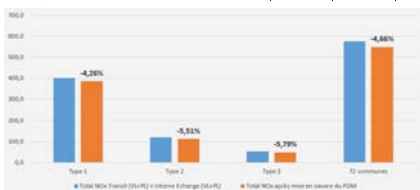
Réduction des émissions de GES et des consommations énergétiques

Gaz à Effet de Serre (tCO2e)	Type 1	Type 2	Type 3	73 communes
Total GES Transit (VL+PL) + Interne/Echange (VL+PL)	149 063	44 306	19 898	213 267
Émissions de GES propres à PMA sur lesquelles peut agir le PDM	68 820	32 150	14 935	115 905
Baisse générée par le PDM	4 817	2 250	1 045	8 113
Total des émissions de GES après mise en œuvre du PDM	144 246	42 056	18853	205 154
Baisse relative induite à terme par le PDM sur la totalité des émissions de GES	-3,23%	-5,08%	-5,25%	-3,80%



Réduction des émissions de NOx

NOx (tonnes)	Type 1	Type 2	Type 3	73 communes
Total NOx Transit (VL+PL) + Interne/Echange (VL+PL)	401,5	120,7	53,0	575,2
Émissions de NOx propres à PMA sur lesquelles peut agir le PDM	244,2	95,0	43,8	383,0
Baisse générée par le PDM	61,6	7,9	8,3	77,8
Total des émissions de NOx après mise en œuvre du PDM	17,1	6,6	3,1	26,8
Baisse relative induite à terme par le PDM sur la totalité des émissions de NOx	-4,26%	-5,51%	-5,79%	-4,66%



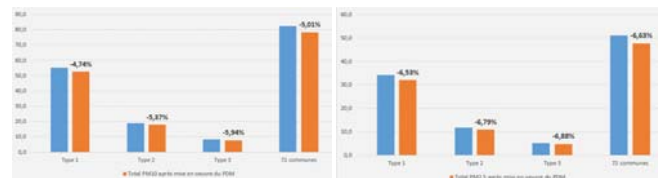
Type 1 : Communes fortement ou très fortement concernées par le trafic de transit
 Type 2 : Communes modérément concernées par le trafic de transit
 Type 3 : Communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit

Réduction des émissions des particules fines PM10 et PM2,5

PM10 (tonnes)	Type 1	Type 2	Type 3	73 communes
Total PM10 Transit (VL+PL) + Interne/Echange (VL+PL)	55,3	18,9	8,3	82,5
Émissions de PM10 propres à PMA sur lesquelles peut agir le PDM	37,5	14,5	7,1	59,0
Baisse générée par le PDM	2,6	1,0	0,5	4,1
Total des émissions de PM10 après mise en œuvre du PDM	52,7	17,9	7,8	78,4
Baisse relative induite à terme par le PDM sur la totalité des émissions de PM10	-4,74%	-5,37%	-5,94%	-5,01%

PM2,5 (tonnes)	Type 1	Type 2	Type 3	73 communes
Total PM2,5 Transit (VL+PL) + Interne/Echange (VL+PL)	34,3	11,7	5,2	51,2
Émissions de PM2,5 propres à PMA sur lesquelles peut agir le PDM	32,0	11,4	5,1	48,4
Baisse générée par le PDM	2,2	0,8	0,4	3,4
Total des émissions de PM2,5 après mise en œuvre du PDM	32,1	10,9	4,8	47,8
Baisse relative induite à terme par le PDM sur la totalité des émissions de PM2,5	-6,53%	-6,79%	-6,88%	-6,63%

Communes de type 1 : Communes fortement ou très fortement concernées par le trafic de transit
 Communes de type 2 : Communes modérément concernées par le trafic de transit
 Communes de type 3 : Communes faiblement ou non concernées par le trafic de transit



- Le report modal généré par la mise en œuvre des actions du Plan de Mobilité devrait conduire à terme à une réduction de 7% des kilomètres parcourus en VL sur l'ensemble du territoire de PMA.
- Cette réduction doit être modulée selon la typologie des communes suivant l'importance du trafic de transit qu'elles intègrent (actions du Plan de Mobilité sans emprise sur une part importante du trafic de transit). Selon l'importance du trafic de transit, ces gains sont plus ou moins éloignés du seuil maximum de 7%.
- À l'échelle des 73 communes du territoire, le bénéfice environnemental du Plan de Mobilité estimé à terme est une réduction des émissions dans les proportions suivantes :

- GES : -3,80% Nox : -4,66% PM10 : -5,01% PM2,5 : -6,63%

1.3.2 Incidences du verdissement de la flotte de véhicules évolity sur les émissions de GES

Dans le cadre de la nouvelle DSP, un nouveau service a été lancé le 22 Avril 2024.

Le parc total véhicules est de 144 dont 25 en réserve soit 119 pour l'exploitation classique.

L'offre globale réseau, c'est-à-dire les kilomètres parcourus (commerciaux + Haut le pieds) est de 4 139 387 kilomètres/an

Le tableau ci-dessous précise la répartition des distances parcourues, la consommation unitaire par type de véhicules et les émissions Carbone dans la configuration actuelle :

Situation actuelle				
Type de véhicules	kilomètres parcourus/an*		Consommation/100kilomètres*	Émissions de GES
Gaz	2 122 361kilomètres	51,3%	49,46kg/100kilomètres	3 096,7 TonneCO2e
Gasoil articulés	151 337kilomètres	3,7%	49,78/100kilomètres	2 100,9 TonneCO2e
Gasoil standard	1 541 744kilomètres	37,2%	37,25/100kilomètres	
Gasoil Minibus	294 083kilomètres	7,1%	9,55 l/100kilomètres	0,8 TonneCO2e
Électricité	29 862kilomètres	0,7%	55kWh/100kilomètres	
Total	4 139 367kilomètres	100,0%		5 198,4 TonneCO2e

*Source ITEM

Le verdissement planifié dans le cadre de la nouvelle DSP consiste à opter pour l'utilisation d'hydrogène vert pour 7 véhicules actuellement au standard thermique.

Les kilomètres parcourus par an sur les lignes auxquelles ils seront affectés est de 451 500kilomètres et la consommation moyenne estimée pour les véhicules alimentés à l'hydrogène est de 9kgH2/100kilomètres (source ITEM).

Le tableau ci-dessous précise la répartition des distances parcourues, la consommation unitaire par type de véhicules et les émissions Carbone dans la configuration future :

Situation future intégrant le remplacement de 7 bus thermiques par des bus alimentés à l'hydrogène vert				
Alimentation	kilomètres parcourus/an*		Consommation/100kilomètres*	Émissions de GES
Gaz	2 122 361kilomètres	51,3%	49,46kg/100kilomètres	3 096,7 TonneCO2e
Gasoil articulés	151 337kilomètres	3,7%	49,78/100kilomètres	1 579,6 TonneCO2e
Gasoil standard	1 090 246	26,3%	37,25/100kilomètres	
Gasoil Minibus	294 083kilomètres	7,1%	9,55 l/100kilomètres	0,8 TonneCO2e
Électricité	29 862kilomètres	0,7%	55kWh/100kilomètres	
Hydrogène vert	451 498kilomètres	10,9%	9kgH2/100kilomètres	81,3 TonneCO2e
Total	4 139 367kilomètres	100,0%		4 758,3 TonneCO2e

Évolution des émissions sur les seuls bus thermiques remplacés par des bus alimentés à l'hydrogène vert			
Gasoil	451 498kilomètres	37,25 l/100kilomètres	521,4 TonneCO2e
Hydrogène vert	451 498kilomètres	9kgH2/100kilomètres	81,3 TonneCO2e
		Émissions supprimées :	440,0 TonneCO2e

*Source ITEM

Les tableaux ci-contre montrent les émissions locales qu'engendrent la circulation des bus. Toutefois, le cycle de vie de chaque bus n'est pas pris en compte dans ce calcul. A savoir qu'un bus qu'il soit hydrogène, thermique ou électrique engendre des émissions de GES et l'utilisation de ressources non renouvelables lors de sa création et sa fin de vie. Ainsi il est essentiel que PMA prenne en compte le cycle de vie de chaque bus et notamment son recyclage.

- Le remplacement de 7 bus thermiques standard par 7 bus alimentés à l'hydrogène vert se traduit par
- Une baisse brute des émissions de GES de 440tCO2e
- Une réduction de 84% des émissions de GES relatives aux kilomètres parcourus par les 7 bus remplacés
- Une réduction de 8,5% de la totalité des émissions de GES relatives aux kilomètres parcourus par l'ensemble de la flotte évolity

1.3.3 Recommandation d'une action ciblant les poids lourds

Les éléments relatifs à la responsabilité de PMA dans les émissions du territoire ont permis de rappeler que les émissions relatives au trafic de transit, en particulier celles qui sont générées sur l'autoroute A36 sont extérieures au périmètre opérationnel du Plan de Mobilité.

Dans ce contexte, hormis la desserte locale, les actions du Plan de Mobilité restent globalement sans effet sur les émissions induites par le trafic de transit et en particulier sur celles relatives associées au trafic PL.

Il est toutefois possible pour la collectivité d'avoir un rôle actif en générant sur le territoire des conditions locales à même d'orienter à la baisse les émissions propres aux poids lourds et de réduire les consommations de carburant d'origine fossile.

À titre d'exemple, le verdissement du parc poids lourds par mutation de véhicules essence ou diesel à des véhicules alimentés au bio GNV est en effet un levier à exploiter pour permettre une évolution significative des émissions de polluants et de GES :

Une réduction de 55 à 85% des émissions de Nox par rapport à l'essence et au diesel :

- Une suppression quasi intégrale des émissions de particules (pas de production de particules à la combustion) ;
- Incidence plus réduite des émissions de GES (jusqu'à -15% selon le type de PL)

Exemple pour un poids lourds articulé de 34 à 40 tonnes :

Diesel : 0,0823kgCO2e/t.kilomètres ; GNC : 0,0798kgCO2e/t.kilomètres soit -7%/diesel (Source : base Carbone ADEME)

Le bio GNV permet par ailleurs une réduction des nuisances acoustiques générées par les moteurs.

2 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR AXE

2.1 AXE 1 : AMÉLIORER LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET L'INTERMODALITÉ

Action 1 - Étendre et développer le réseau de lignes secondaires

Objectif : Mieux répondre à la demande de transport régulier en développant l'offre sur de nouvelles communes et/ou en améliorant/restructurant certaines lignes de façon à mieux répondre aux besoins des usagers

Actions opérationnelles :

4 propositions d'évolution des lignes secondaires évoliTY sont inscrites au Plan de Mobilité:

- Mesure 1 : Envisager une antenne de la ligne H (Pont-de-Roide <> Audincourt) avec des services rapides vers Montbéliard ;
- Mesure 2 : Etudier une desserte des communes de la rive gauche du Doubs entre Voujeaucourt et Colombier-Fontaine ;
- Mesure 3 : Etudier la création d'une ligne sur un fuseau Est-Ouest pour créer une liaison transversale et éviter une rupture de charge à Audincourt ou Montbéliard ;
- Mesure 4 : Expérimenter une ligne régulière Montenois <> Sainte-Marie <> Bart (<> Montbéliard) ;

L'action présente donc des éléments qui pourront être à étudier au cours de la mise en œuvre du Plan de Mobilité et viendront faire évoluer le réseau sous forme d'adaptation simple, de levée d'option prévue dans le DSP ou d'avenant au contrat. Elles serviront également de base de travail pour la prochaine DSP qui interviendra avant l'échéance du Plan de Mobilité.

Incidents prévisibles de l'action :

L'amélioration de l'offre de transport collectif, permet le report modal de la voiture vers les transport collectif. La diminution du nombre de véhicules sur les axes routiers permet la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité ainsi que la réduction des nuisances acoustiques. Par conséquent la qualité de l'air sera améliorée.

Les différents renforcements proposés ne conduisent à aucun aménagement de voirie engendrant l'imperméabilisation et l'artificialisation du sol. La création de lignes de transport collectif peut engendrer des émissions de GES et une consommation supplémentaire. Toutefois cet impact est négligeable grâce à l'amélioration globale de la qualité engendrée par la diminution des voitures. Les modifications de tracés et la création d'une nouvelle ligne conduira à des interventions ponctuelles sur voirie pour l'aménagement des arrêts qui généreront des impacts temporaires (émissions de GES, nuisances acoustiques) en phases travaux.

Grâce au report modal de la voiture vers les transport collectif, les habitants pratiqueront une activité physique et régulière bénéfique pour leur santé. Il sera important de veiller à l'accès des futurs aux arrêts aux PMR afin de permettre une meilleure cohésion sociale.

Action 2 - Adapter l'offre transport à la demande (Tad'Y)

Objectif : Être à l'écoute des demandes afin de mieux répondre à l'évolution et à la réalité des besoins de déplacements

Actions opérationnelles :

- Garantir une analyse de la faisabilité des propositions émanant des communes en réalisant une étude argumentée et chiffrée des propositions (coûts, contraintes d'exploitation, intérêt selon la demande, alternatives existantes...);
 - Exemple : Rabattement d'Ecot et Villars-sous-Ecot proposés est aussi vers Pont-de-Roide ;
- Étudier une augmentation du nombre de services ;
 - Pour les TAD présentant une forte utilisation, PMA étudiera avec les communes l'opportunité d'augmenter le nombre de départs proposés, voire de passer certains services en régulier (par exemple sur le corridor du Doubs aval ou sur la vallée du Rupt où il y a une forte utilisation du Tad'Y qui s'opère) ;
- Expérimenter des offres de TAD à l'échelle de bassin de proximité pour répondre à des besoins spécifiques (micro-TAD rabattement vers une maison de santé...);
 - Exemple : Élargir le TAD vers la maison de santé de Montenois à l'échelle de la vallée du Rupt ;

Incidents prévisibles de l'action :

L'amélioration de l'offre de transport collectif, permet le report modal de la voiture vers les modes actifs d'environ 0.05%. Ce léger report modal va entraîner une légère diminution des émissions de GES et de polluants de proximité. Néanmoins cette action ne permet pas une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique.

Cette amplification potentielle de service à la personne n'induit pas d'aménagement de voirie mais seulement des impacts environnementaux supplémentaires du fait des trajets et consommations ajoutées. Ces derniers n'apparaîtront en outre qu'une fois validée la faisabilité des propositions.

Toutefois cette action agit pour une meilleure cohésion sociale. Le renforcement du transport à la demande à travers le territoire va permettre à toute la population de pouvoir se déplacer en modes doux. Les destinations vers les maisons de santé assurent également le transport des personnes âgées et des personnes ayant des difficultés à se déplacer.

Action 3 - Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activité Technoland

Objectif : Améliorer l'offre de transport collectif en direction de Technoland, première zone d'emplois de PMA et du Nord Franche-Comté

Actions opérationnelles :

- Engager une étude de réorganisation globale de la desserte en transport collectif de Technoland et du plateau de Brognard et concertation avec les entreprises pour identifier leurs besoins (horaires et amplitude de service)

Action en lien avec l'envergure métropolitaine du site, la desserte des communes alentours (Brognard, Allenjoie et Dambenois) et les autres actions transport collectif du Plan de Mobilité pouvant inclure une liaison de Technoland.

3 propositions :

- Optimiser les correspondances à Exincourt et à l'Axone avec la ligne Z ;
- Renforcer la fréquence de la ligne Z et étendre l'amplitude de service ;
- Expérimenter une ligne de rocade sur un fuseau Audincourt – Technoland – Grand Charmont – Bethoncourt ;

Incidents prévisibles de l'action :

Du même type et de même envergure que celles évoquées pour l'action 1. Néanmoins cette action sera localisée principalement sur le fuseau Audincourt-Technoland-Grand Charmont-Bethoncourt/ ainsi les impacts positifs seront concentrés que sur cet axe.

Action 4 - Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA

Objectif : Mieux connecter par les TC le cœur d'agglomération aux équipements de l'espace médian

Actions opérationnelles :

- Mesure 1 : Mieux connecter les communes du sud du cœur d'agglomération à l'espace médian en organisant un lieu de rattachement entre les lignes THNS 3 et la ligne D ;
- Mesure 2 : Modifier la ligne X en desservant les communes de l'axe Sochaux <> Nommoy et l'espace médian ;
Cette mesure fait partie de la feuille de route du SMTNFC. La ligne X relie Montbéliard à Belfort via l'A36. Deux scénarios sont proposés dans le Plan de Mobilité incluant un niveau de services plus élevé que la ligne actuelle ;
- Mesure 3 : Doter le SMTNFC de la compétence de gestion des lignes inter-agglomération desservant l'espace médian. Il s'agit d'étudier la possibilité juridique de confier la gestion des lignes reliant plusieurs AOM au Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté sans transfert de la compétence mobilité.



Incidents prévisibles de l'action :

Les 3 scénarios envisagés pour rattacher les lignes THNS 3 et ligne D conduisent à des aménagements potentiels de natures très différentes allant de la simple modification d'itinéraire à l'aménagement d'une « gare routière » le long de l'autoroute.

Les impacts environnementaux associés à la mise en œuvre opérationnelle de cette action ne sont pas de mêmes envergures selon le scénario choisi. L'impact du scénario devra être l'un des critères de sélection de la solution choisie. La création d'une nouvelle gare routière peut entraîner une artificialisation et l'imperméabilisation du sol. Cette modification du sol va alors entraîner une perturbation du cycle de l'eau. Des ouvrages de gestion des eaux de pluie seront donc à prévoir. De plus cette artificialisation entraînera potentiellement une fragmentation de la trame verte et bleue, ce qui peut entraîner des pertes de biodiversité locale. La bétonisation d'un espace, et l'emploi de matériaux à faible albédo peut venir augmenter l'effet d'ICU. De plus, la phase travaux va générer des émissions de GES et de polluants de proximité supplémentaires. Des nuisances acoustiques locales seront également observées.

Toutefois cette action permettra un fort report modal (0.59%) au niveau des axes de Sochaux, Exincourt et Audincourt. Grâce à ce changement de pratique, on pourra constater une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique.

Action 5 - Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy

Objectif : Faciliter le lien en transports publics entre PMA et la Suisse de façon à insuffler le report modal chez les frontaliers

Actions opérationnelles :

- Reprenre les discussions avec le Canton du Jura pour étendre la ligne B71 Fahy <> Hérimoncourt (THNS) ;
- À intégrer plus largement à un programme de mobilité à l'échelle de l'arc jurassien (par exemple le programme INTERREG) ;

Incidents prévisibles de l'action :

Cette collaboration avec le réseau suisse ne conduit à aucun aménagement susceptible de générer des impacts environnementaux. L'action agit essentiellement sur l'incitation au report modal qu'induit l'amélioration de la desserte locale. Sa réussite s'appuie sur une adaptation des deux réseaux qui nécessitera une augmentation des fréquences de services et un allongement des tracés de lignes et la création d'arrêt de bus d'un potentiel parking relais Hérimoncourt. Cette action prendra en compte la fréquence des transport collectif Suisse qui est mis en place à l'échelle de la Confédération pour avoir les mêmes correspondances à Porrentruy quel que soit l'horaire.

La création de nouveau parking relais, intégrée dans l'action 7, sera localisée à Hérimoncourt. Cette infrastructure sera aménagée sur une surface déjà imperméabilisée. Il s'agira essentiellement d'un réaménagement de l'espace, induisant des émissions de GES et de polluants de proximité suite à la phase travaux et à l'emploi de différents matériaux. L'intégration d'espace naturel sera à prévoir lors du réaménagement de l'espace public.

Cette action permettra un report modal local de la voiture vers les transports en commun, à l'échelle du territoire on évalue à 0.08% de report. Ainsi, une légère amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique locale sera observable.

Action 6 - Favoriser l'utilisation du train comme mode de transport pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain

Objectif : Faciliter l'utilisation du train pour des déplacements au quotidien à l'échelle du pôle métropolitain

Actions opérationnelles :

- Permettre l'utilisation du train sur le périmètre de PMA avec un titre évoliTY ;
- Diversifier la gamme du Pass'Ok mensuel (<18 ans, étudiants, tarif social...) et unitaire (feuille de route SMTNFC) : proposition de différentes tarifications selon les publics (scolaires/étudiants, seniors, tarifs sociaux), de ticket unitaire valable 1h30, voire création d'une communauté tarifaire à l'échelle du pôle métropolitain Nord Franche-Comté ;
- Porter auprès de la Région un renfort du cadencement TER en HC pour supprimer les creux de desserte de 2h ;
- Étudier la faisabilité de la réouverture/création de haltes ferroviaires sur PMA. 2 sites ciblés à Saint-Maurice-Colombier (réouverture) et Bethoncourt (création).

Incidents prévisibles de l'action :

La synergie entre le réseau de bus évoliTY et le réseau TER permet d'améliorer l'offre de transport collectif sur le territoire. La diversification de la gamme du Pass'Ok et du titre évoliTY ainsi que l'augmentation du cadencement du TER en HC permettra à une plus grande part de la population d'avoir accès au transport en commun lors de leurs déplacements journaliers. Un report modal pourra alors être observé de la voiture vers les transport collectif, celui-ci est estimé à 0.76%. Une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique sera alors observable. De plus, l'utilisation des TC entraînera une activité physique et régulière bénéfique à la santé des habitants.

Cette action sera complétée par l'étude de faisabilité de potentielles haltes ferroviaires. Deux secteurs ont été étudiés, le secteur de Saint Maurice Colombier et celui de Bethoncourt.

La potentielle gare de Saint Maurice Colombier se ferait sur le site de l'ancienne gare. Ainsi, aucune surface ne sera imperméabilisée. Seule la phase travaux entraînera des émissions de GES et des nuisances acoustiques. Néanmoins la localisation est en dehors de la zone urbaine ce qui peut alors freiner les utilisateurs. Le site de Bethoncourt engendrera une imperméabilisation ponctuelle des sols, ce qui entraînerait la perturbation du cycle de l'eau et la fragmentation des habitats de la faune et la flore. Le site sera contraint par le milieu naturel environnant, le cours de la Lizaïne. Ainsi lors de l'aménagement de cette gare il sera important d'intégrer des espaces verts et de prendre en compte le milieu naturel environnant. Le site sera situé à proximité des pôles générateurs importants, ce qui permettra à une plus grande part de population d'avoir accès aux TC. Néanmoins la proximité avec la gare de Montbéliard peut être questionnée. La phase travaux générera également des émissions de GES et des polluants de proximité supplémentaires.

La création de halte ferroviaire reste au stade de l'étude de faisabilité à l'horizon Plan de Mobilité, la mise en œuvre est prévue après ce Plan de Mobilité. Lors des études de faisabilité l'impact environnemental sera un critère important à prendre en compte.

Action 7 - Développer des nouveaux nœuds d'intermodalité

Objectif : Favoriser la multimodalité pour étendre l'aire d'attractivité des arrêts de TC et favoriser les rabattements en vélos

Actions opérationnelles :

- Identifier des parkings d'intermodalité en lien avec les arrêts stratégiques du réseau sur des axes de circulation en convergence vers le cœur d'agglomération ;
- 3 sites présentés :
 - Hérimoncourt Vieux Moulin : Parking existant à aménager +/- 30 places ;
 - Sainte-Suzanne Saint-Michel : Parking à créer +/- 15 places ;
 - Gare de Colombier-Fontaine : Parking existant à aménager +/- 20 places ;
- Créer des stationnements vélos adaptés sur les arrêts stratégiques du THNS et sur les haltes ferroviaires ; 10 sites identifiés
- Créer des stationnements vélos adaptés sur au moins 2 arrêts stratégiques (8 terminus de lignes secondaires) ;

Incidences prévisibles de l'action :

Le développement de nouveaux nœuds d'intermodalité s'appuie inévitablement sur un réaménagement de l'espace public. Ce réaménagement devra être étudié afin de ne pas dégrader l'identité visuelle du territoire et pour intégrer des espaces verts. Les propositions faites dans le cadre du Plan de Mobilité restent toutefois d'envergure modestes et ne devraient conduire qu'à des projets sans conséquences majeures sur le plan environnemental (+65 places sur l'ensemble du territoire).

Plusieurs mesures découlent de cette action. La première est l'aménagement de trois parkings relais situés à Hérimoncourt Vieux Moulin, Sainte Suzanne Saint-Michel et la gare de Colombier-Fontaine. Le P+R de Sainte-Suzanne Saint-Michel sera réalisé sur des sols naturels. L'artificialisation de ces sols entraînera donc une perturbation du cycle de l'eau, une augmentation d'ilot de chaleur urbain, une consommation de l'espace agricole et également une fragmentation de l'habitat de la biodiversité locale. Ainsi lors de l'aménagement de cette infrastructure, l'intégration d'espaces verts et de parkings drainants est à privilégier. La phase travaux et l'emploi de différents matériaux entraînera des émissions de gaz à effet de serre et des nuisances acoustiques locales. Les deux autres parkings se feront sur des parkings déjà existants. Seul le réaménagement de l'espace public sera nécessaire. Il induira des nuisances acoustiques locales et des émissions de GES et de polluants de proximité supplémentaires.

La deuxième mesure de l'action est la création de stationnements vélos sur les arrêts du THNS, les haltes ferroviaires et arrêts stratégiques des lignes secondaires. Ces aménagements se feront tous sur des surfaces déjà imperméabilisées. Ainsi seuls la mise en place et l'emploi des matériaux induiront des émissions de GES et des nuisances acoustiques locales. L'intégration de ces ouvrages dans l'espace public sera un élément déterminant à prendre en compte.

Globalement l'aménagement de ces nœuds d'intermodalité permettra le report modal de la voiture vers les modes actifs de 0.14%. Ce changement de pratique entraînera une réduction de la voiture sur les axes routiers. Les émissions de GES de polluants de proximité, les nuisances acoustiques et la consommation d'énergie fossile sera diminuée. La qualité de l'air et l'ambiance acoustique sera meilleure. Le report modal aura également un impact positif sur la qualité de vie des habitants. L'utilisation des modes de transports actifs, permet une activité physique et régulière bénéfique pour la santé des habitants. De plus la création d'espace dédiés aux modes actifs améliore la sécurité des habitants.

Synthèse des actions pour l'Axe 1 - Améliorer les transports collectifs et l'intermodalité

Les actions de l'axe 1 se traduisent par les opérations d'aménagements suivantes :

- Expérimentation d'une ligne de rocade sur un fuseau Audincourt-Technoland-Grand Charmont-Bethoncourt (Action 3) ;
- L'élargissement de l'aire de chalandise à Exincourt et Audincourt (Action 4 sur 1 des 3 scénarios proposés) ;
- La réouverture/création de haltes ferroviaires à Saint-Maurice-Colombier et Bethoncourt (Action 6) ;
- L'aménagement de 3 P+R à Hérimoncourt Vieux Moulin, Sainte-Suzanne Saint-Michel et la Gare de Colombier-Fontaine (Action 7) ;
- La création de stationnements vélos sur les arrêts stratégiques du THNS et haltes ferroviaires et sur des arrêts stratégiques de chaque ligne secondaire (Action 7) .

Les différents renforcements proposés sur le réseau bus ne conduisent à aucun aménagement de voirie. Ils restent susceptibles de générer des impacts environnementaux supplémentaires étant donné les trajets et consommations supplémentaires négligeables au regard de l'amélioration globale de la qualité engendrée par le report modal. Les modifications de tracés et éventuelles créations de nouvelles lignes conduiront à des interventions ponctuelles sur voirie pour l'aménagement des arrêts qui généreront un besoin de matériaux (mobilier et sur voirie) et des nuisances en phase travaux (émissions de gaz à effet de serre et nuisances acoustiques) Globalement cet axe permet le renforcement des TC au niveau des pôles urbains, cependant les communes situées au sud est sont peu touchées par les actions. Toutefois en vue de la création de nouveaux arrêts ou d'infrastructure potentielles, il est nécessaire d'intégrer l'accès aux personnes à mobilité réduite assurant l'accessibilité à tous.

Cette action agit toutefois positivement sur les parts modales (1.94%) et participe à la réduction des nuisances routières. Les évolutions favorisent une réduction des déplacements en véhicules personnels, assurant globalement une meilleure qualité de l'air et une meilleure ambiance acoustique. La pratique des modes de déplacements actifs sera également bénéfique pour la santé des habitants.

2.2 AXE 2 : DEVELOPPER L'USAGE DES MODES ACTIFS

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

Objectif : Sécuriser et faciliter la pratique du vélo pour en développer l'usage à travers la mise en œuvre d'un maillage continu de liaisons aux aménagements adaptés à l'échelle de PMA

Actions opérationnelles :

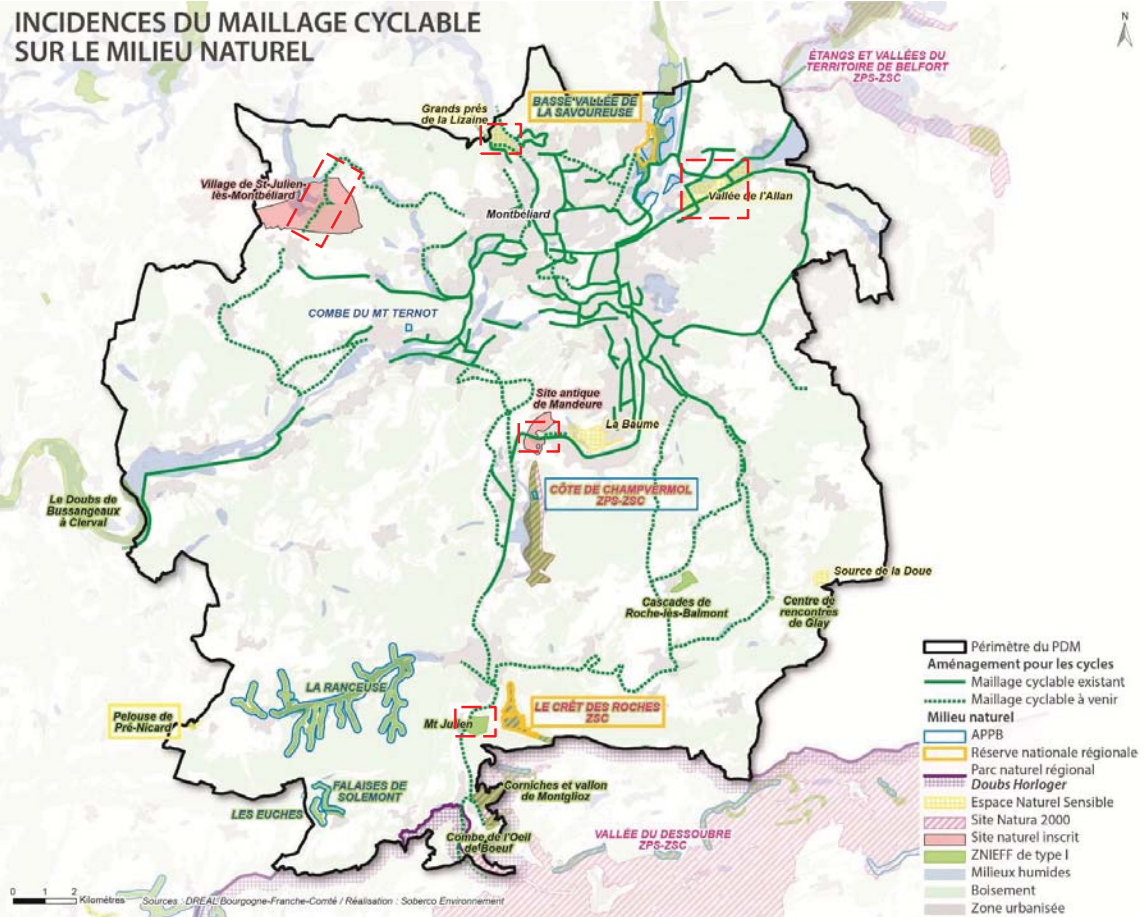
- Finaliser l'actuel Schéma Directeur Cyclable prévu jusqu'en 2026 ;
- Engager la révision du Schéma Directeur Cyclable en 2025 pour définir le maillage complémentaire ;
 - Linéaire du précédent schéma non réalisé en 2026 réinterrogé pour intégration au nouveau schéma.
 - Travail avec les communes, association Vélocité etc. pour identifier projets et besoins en liaisons supplémentaires. Dans le cadre de la concertation du Plan de Mobilité, définition d'environ 40 kilomètres supplémentaires de liaisons de principes (Cf. carte ci-contre) ;
- Engager une campagne d'équipement en arceaux vélos à l'échelle de PMA (achat PMA, installation Communes) ;
 - Un 1er objectif : atteindre 2 pl/100 hab., soit un total 2 800 places correspondant à l'achat de 950 arceaux.
 - PMA pourrait réaliser un groupement de commandes d'arceaux vélos pour avoir un matériel uniforme qui serait mis à disposition des communes pour l'installation au regard de leurs besoins et potentiels.

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action favorise un fort report modal en faveur des modes actifs et génère des conditions favorables à l'amélioration de la qualité de l'air et la diminution des émissions de GES. Le report de la voiture vers les modes actifs grâce à cette action est estimé à 1.67%. La pratique du vélo engendre également un impact positif sur la qualité de vie et la santé des habitants. La création d'espaces dédiés aux cycles renforcera la sécurité des pratiquants. Le maillage cyclable est majoritairement aux abords du pôle urbain au nord-est du territoire. Les zones rurales plus vallonnées seront moins desservies pas ce maillage cyclable. Toute la population ne pourra donc pas accéder à ces pistes cyclables.

Les ambitions affichées reprennent et amplifient celles du programme d'aménagement défini dans le Schéma Directeur Cyclable de 2022. Le nombre élevé de kilomètres à aménager (du même ordre que les 148 kilomètres existants) et l'objectif de 2 800 places de stationnements vélo à créer (3 fois le nombre de places existantes) seront générateurs d'impacts de natures multiples variables selon la nature de l'aménagement proposé. Si l'aménagement se fait sur voirie déjà existantes les impacts principaux seront ceux générés par la phase travaux. Si les pistes cyclables sont créées, des impacts plus importants seront à prévoir. En effet l'imperméabilisation des sols entraînera la perturbation du cycle de l'eau et la fragmentation de la biodiversité locale. L'effet d'ICU sera amplifié par l'utilisation de matériaux à faible albédo.

Les 32 tronçons déjà localisés et présentés dans le Schéma Directeur Cyclable 2022 permettent de calibrer les impacts environnementaux induits par chacun des aménagements. Les pistes ne traverseront pas de milieu naturel sensible à l'exception de deux ENS. Néanmoins ces tracés se font sur voiries déjà existantes ce qui ne générera pas d'impact sur la biodiversité locale. Les pistes cyclables traverseront également deux sites naturels inscrits. Il sera ainsi important de veiller à ne pas impacter ces deux sites.



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

Objectif : Favoriser le recours à la marche pour se déplacer dans les communes

Actions opérationnelles :

- Avoir un rôle de conseil technique auprès des communes afin d'encourager la pacification dans les centres-bourgs ;
- Porter les études de pacification à l'échelle de PMA ;
 - Dans les secteurs d'envergure communautaire, réalisation, financement par PMA des études d'aménagement, de requalification de la voirie et des espaces publics ;
 - Objectif de 3 études à mener en 5 ans.

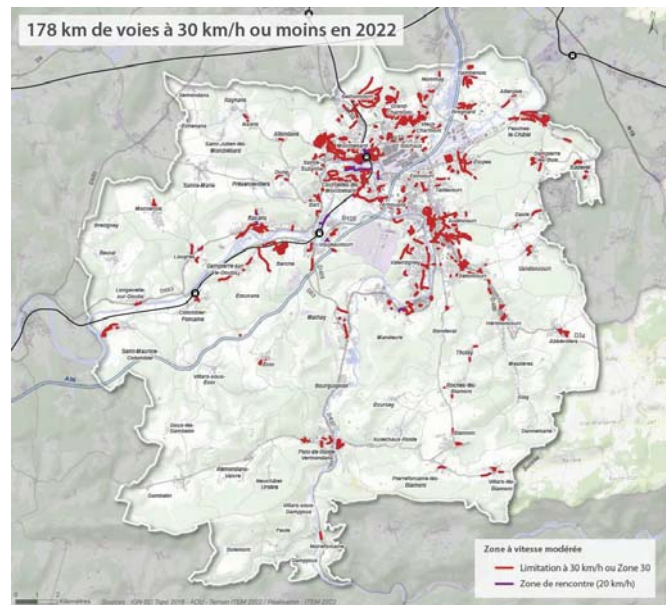
Incidents prévisibles de l'action :

La traduction opérationnelle de cette action reste particulièrement limitée et ne permet pas de prendre la mesure des aménagements potentiels opérés dans le cadre du Plan de Mobilité que ce soit en termes de nombres d'aménagements, de localisation sur le territoire ou de nature des aménagements.

La pacification des voiries peut se traduire par des actions opérationnelles multiples aux enjeux environnementaux variés. Néanmoins ces actions ne seront pas étendues à l'échelle de tout le territoire, seulement quelques communes seront concernées par l'action. L'évocation de requalification de la voirie et de l'espace public reste à ce stade très globale et ne permet pas une qualification précise des impacts environnementaux qui peuvent en découler.

Les requalifications évoquées de la voirie semblent conduire à maxima à aménager très localement la voirie. Les surfaces imperméabilisées le resteront majoritairement mais il ne devrait pas y avoir d'artificialisation supplémentaire. Les marquages et aménagements supplémentaires conduiront, en phase travaux, à des incidences environnementales (bruit, confort des usagers, énergie grise des matériaux de voirie et mobilier, etc.). Toutefois, outre le calme recherché, les baisses des vitesses qui devraient être proposées dans le cadre de cette action amélioreront globalement plusieurs paramètres environnementaux (acoustique, qualité de l'air).

Cette action agit localement sur les sources d'émissions sonores en limitant la vitesse de circulation et indirectement sur les charges de trafic (en dissuadant les itinéraires). Elle est également l'occasion de repenser et réaménager l'espace public avec l'opportunité de désimpermeabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain. De plus le réaménagement de l'espace public est l'occasion d'améliorer les conditions pour les piétons, ce qui générera des impacts positifs sur la qualité de vie et la sécurité des habitants. L'accès aux PMR devra également être pris en compte.



Action 10 - Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Véilty)

Objectif : Encourager la pratique du vélo et permettre aux habitants de tester l'usage d'un VAE ou d'un vélo adapté sur une période avant une acquisition éventuelle

Actions opérationnelles :

- Étendre la flotte dès qu'il y aura des demandes non satisfaites
 - L'objectif n'est pas tant d'atteindre un chiffre précis mais plutôt d'être en capacité de répondre rapidement aux nouvelles demandes
- Diversifier la flotte de vélos sur des modèles expérimentaux
 - (vélo pliable, tricycle pour les personnes âgées, vélos-cargos pour les familles, triporteur pour les professionnels)
- Proposer la livraison gratuite des vélos à domicile

Incidents prévisibles de l'action :

Cette action génère des conditions plus favorables à l'usage des vélos en milieu urbain. Elle se présente comme une amélioration de l'offre de service sans modification de l'espace urbain. La mise à disposition du matériel ne semble pas se traduire par de nouveaux aménagements sur voirie et espaces publics. Cette action agit localement sur un secteur prédéfini plutôt restreint à l'échelle du territoire, le report modal est plutôt faible, de 0,08%. Néanmoins cette action a des impacts positifs sur la qualité de vie des habitants qui pratiqueront une activité physique et régulière.

Sans objectif chiffré et seulement calé sur l'évolution des besoins au fil de l'eau, les gains environnementaux qui pourraient découler de cette action resteront limités.

Synthèse des actions pour l'Axe 2 - Développer l'usage des modes actifs

Les actions de l'axe 2 se traduisent par les opérations d'aménagements suivantes :
 - L'aménagement de 80 à 120 kilomètres de voies cyclables ;
 - Une campagne d'équipement en arceaux vélos à l'échelle de PMA (hors arrêts TC) : objectif de 2 pl/100 hab. soit un total 2 800 places correspondant à l'achat de 950 arceaux ;
 Ces actions permettent globalement le report modal de la voiture vers les modes actifs. Cela permettra une activité physique et régulière pour les habitants. La création de pistes permettra la sécurisation des cycles. De plus, ces changements de mobilité vont dans le sens d'une baisse de la pollution de l'air et sonore.

Cependant, ces actions peuvent générer des enjeux liés à la recomposition de l'espace publics et sont l'occasion d'identifier l'opportunité de désimperméabiliser et renforcer la place du végétal pour lutter contre les îlots de chaleur urbain.

2.3 AXE 3 : RENDRE L'USAGE DE LA VOITURE PLUS VERTUEUX

Action 11 - Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture

Objectif : Faire connaître les nouvelles réglementations et recommandations en matière d'aménagement de la voirie pour un meilleur usage partagé et multimodal de l'espace public.

Actions opérationnelles :

- Informer les communes des obligations de la LOM sur la neutralisation d'une place de stationnement en amont des passages piétons et pour laquelle les travaux de mise en conformité doivent avoir été réalisés au plus tard le 31 décembre 2026 ;
- Réalisation par PMA d'un diagnostic des secteurs à traiter ;
- Revalorisation des espaces : stationnement pour les cycles, végétalisation ou mobilier urbain (non masquant pour assurer la co-visibilité) ;
- Pour les communes non dotées de services techniques et à leur demande, PMA pourra réaliser un diagnostic et émettre des recommandations techniques.

Incidents prévisibles de l'action :

Hormis l'information des communes et la recherche des secteurs à traiter, la mise en œuvre opérationnelle sur la durée du Plan de Mobilité n'est pas détaillée. La localisation des communes ne se concentre qu'aux alentours de Montbéliard, Sochaux et Mathay, les impacts positifs de cette action sont ainsi limités. Aucune information n'est donnée sur le nombre de points à traiter et sur la nature de l'intervention sur la voirie (désimperméabilisation ou non des surfaces concernées). L'ampleur de l'incidence positive de cette action reste à évaluer, au regard des informations sur la faisabilité et de l'échelle d'intervention de l'action.

La traduction opérationnelle de l'action n'est toutefois pas de nature à dégrader le contexte mais génère plutôt des opportunités de végétalisation et d'aménagement conduisant à l'amélioration du contexte urbain (réduction des conditions favorisant les îlots de chaleur, réduction du ruissellement des eaux pluviales, etc.). Ce qui a pour objectif de valoriser l'espace public et d'améliorer la sécurité des citoyens.

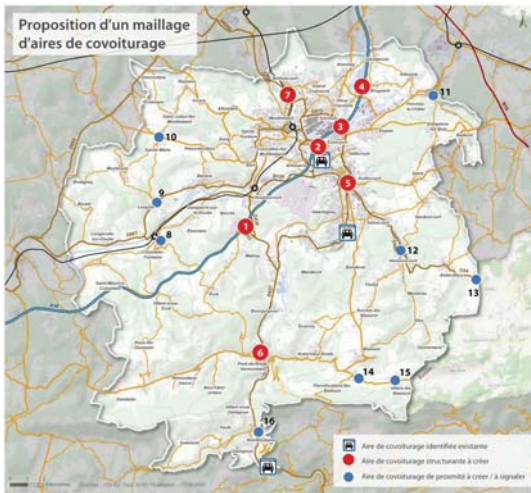
Action 12 - Déployer un réseau d'aires de covoiturage

Objectif : Proposer un maillage de points de rencontre et de stationnement sécurisés, bien localisés et facilement identifiables pour favoriser le covoiturage.

Actions opérationnelles :

- Créer des aires de covoiturage structurantes (7 aires) en lien avec les échangeurs de l'A36 et au niveau des nœuds routiers majeurs de PMA ; 4 aires identifiées en lien avec l'A36 + 3 autres aires structurantes ;
- Signaler/aménager 9 aires locales sur d'autres points routiers de convergence : notamment là où une pratique est déjà constatée avec des aires informelles et à proximité des points de passage vers la Suisse pour les frontaliers .

Type d'aire	N°	Situation de l'aire	Opération
Aires structurantes en lien avec l'A36	1	Mathay / Voujeaucourt À proximité du giratoire	Création
	2	Montbéliard Avène P1	À signaler
	3	Sochaux / Exincourt Délaiés des giratoires	Création
	4	Bronnard Echangeur A36 / base nautique	À signaler
Aires structurantes	5	Audincourt Place du marché	À signaler
	6	Pont-de-Roide Allée Jean Moulin	À signaler
Aires de proximité	7	Bethoncourt ZA de la Prusse	À signaler
	8	Colombier-Fontaine Gare	À signaler
	9	Lougres Salle des fêtes	À signaler
	10	Sainte-Marie Centre-bourg	À signaler
	11	Feschies-le-Châtel Intermarché	À signaler
	12	Hérimoncourt PAR Vieux Moulin	À signaler
	13	Abbévillers douane	À signaler
	14	Pierrefontaine-lès-B. cimetière	À signaler
	15	Villars-lès-Blamont (à préciser)	?
	16	Noirefontaine giratoire	À signaler
16 aires de covoiturages			À signaler



Incidents prévisibles de l'action :

La mise en œuvre de cette action repose essentiellement sur la mise en valeur de surfaces déjà dédiées au stationnement de véhicules en lien avec le covoiturage. Pour 13 des 16 sites envisagés, il ne semble s'agir que d'une action de signalisation et seulement 3 secteurs sont ainsi susceptibles d'être plus significativement réaménagés. Les secteurs concernés ne devraient pas connaître de modification significative des surfaces au sol.

L'envergure opérationnelle de l'action reste faible et ne constitue pas un risque important en termes d'impacts environnementaux. Ils seront limités aux aménagements propres au stationnement vélo et à la signalisation qui généreront un besoin de matériaux (mobilier et sur voirie) et des nuisances en phase travaux (émissions de GES et nuisances acoustique).

L'identification de ces aires de covoiturage aura un effet positif sur la sécurité des habitants. En effet l'identification d'espaces dédiés à l'usage du covoiturage permettra d'éviter les stationnements dangereux. De plus ces aires pourront aider à lutter contre l'autosolisme et ainsi réduire le nombre de voitures sur les axes routiers. Le report modal de cette action est évalué à 0,22% à l'échelle du territoire de PMA. Les émissions de GES, de polluants de proximité et les nuisances sonores seront alors réduites.

Action 13 - Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique

Objectif : S'appuyer sur les opportunités offertes par les places laissées libres par les véhicules sur les secteurs à fort trafic pour offrir des solutions de mobilité à moindre coût en s'appuyant sur des outils existants de covoiturage.

Actions opérationnelles :

- Expérimenter une ligne avec des arrêts de covoiturage non dynamique sur des axes secondaires (desservis par le Tad'Y) ;
- Proposer à la Région BFC la création d'une ligne de covoiturage Pont-de-Roide <> Baume-les-Dames à l'image de la ligne de covoiturage entre Avoudrey et Baume-les-Dames ;
- Expérimenter une ligne de covoiturage dynamique sur PMA ;
 - Système développé par des sociétés privées (Ecov, Taxito...) avec matérialisation d'une ligne virtuelle et arrêts de covoiturage (bornes / panneaux lumineux) ;
 - Expérimentation sur une ligne structurante où les flux routiers sont importants : Audincourt-Pont-de-Roide-Noirefontaine ou Audincourt-Exincourt-Etupes-Technoland-Nommay ... ;



Incidents prévisibles de l'action :

Les axes de rabattement vers une polarité ciblée conduiraient à la création d'une vingtaine d'arrêts sur les axes secondaires. Le nombre d'arrêts sur les axes structurants et sur le tracé Pont-de-Roide <> Baume-les-Dames n'est pas dimensionné. Cette action s'appuie essentiellement sur des outils dématérialisés existants. Aucun aménagement lourd n'est prévu, mais des aménagements de type signalisation, bornes et arrêts sont prévus. Les impacts environnementaux se limitent à leur processus de création (émissions de GES) et à la phase travaux (émissions de GES et nuisances acoustiques). Ces lignes de covoiturage permettront de réduire l'autosolisme, ainsi un report de la voiture vers le covoiturage sera observable. Il est jugé à 0,22%. Grâce à cela les émissions de GES, de polluants de proximité et les nuisances acoustiques seront réduites.

Action 14 - Déployer un système de véhicules en autopartage

Objectif : Favoriser la démocratisation des ménages en proposant une solution occasionnelle pour se déplacer en toute autonomie pour les habitants ou pour des visiteurs occasionnels.

Actions opérationnelles :

- Mettre en œuvre l'option 3 de la DSP éVoliTY sur le développement d'un service d'autopartage : déployer un service d'autopartage en boucle (prise et dépose de la voiture à la même station) sur le Pays de Montbéliard. **6 véhicules** seront proposés répartis sur **2 stations**.

Incidents prévisibles de l'action :

Cette action a pour but d'offrir à la population un service de voiture afin de réduire le nombre de voitures personnelles par ménage. Cette action permet d'offrir à la population un moyen de déplacement sans avoir à posséder une voiture. Un report modal de la voiture vers les véhicules d'autopartage pourra être observé.

Cette phase de sensibilisation et de test va permettre d'évaluer l'appel généré sur les riverains.

Sur le plan de la faisabilité, l'action ne porte pas de conséquences environnementales particulières hormis les quelques aménagements sur voirie associés à leur introduction et de possibles mises en place de bornes IRVE supplémentaires si les communes en disposent. Cette phase de travaux engendrera des émissions de GES supplémentaires et des nuisances acoustiques locales.

L'envergure de cette action en termes d'évolutions des parts modales reste, à ce stade, tout à fait marginale, d'autant plus si le choix s'oriente sur des véhicules thermiques.

Action 15 - Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques

Objectif : Favoriser le développement des motorisations faiblement carbonées et assurer un maillage cohérent des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE) pour répondre aux besoins futurs.

Actions opérationnelles :

- Accompagner le SYDED dans la mise en œuvre du schéma de déploiement des IRVE ;
- Étudier la prise de compétence « créer et entretenir des infrastructures de charge nécessaires à l'usage de véhicules électriques ou hybrides rechargeables » (compétence actuellement aux communes, ou au SYDED si la commune l'a déléguée) ;

Incidents prévisibles de l'action :

Présentée sans objectif chiffré, cette action aura une traduction opérationnelle immédiate. Pas d'aménagements associés à cette action qui seraient susceptibles d'entraîner des conséquences sur l'environnement.

La prise de compétence de la gestion du parc d'IRVE par PMA reste hypothétique. Elle constituerait pourtant une traduction de sa volonté de faciliter l'introduction des véhicules électriques dans le parc automobile local.

Action 16 - Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds

Objectif : Solutionner les problèmes générés par le stationnement longue durée anarchique des poids lourds dans les communes, aux abords de la zone de Technoland et sur l'aire de l'A36.

Actions opérationnelles :

- Créer un parking poids lourds longue durée sur le secteur Brognard / Technoland ;
- Une étude devra être menée afin de définir la localisation exacte du parking, la capacité à prévoir, la tarification envisagée et les services proposés (toilettes, douches, vidéosurveillance, wifi...);
- Pour répondre aux exigences de la loi du 10 mars 2023 relative à l'accélération de la production d'énergies renouvelables (loi EnR), le parc de stationnement sera équipé sur au moins la moitié de sa surface d'ombrières photovoltaïques ;



Incidents prévisibles de l'action :

Cette action agit directement sur l'amélioration des flux et du stationnement poids lourds au sein des communes. Elle permettra une amélioration de l'ensemble des paramètres environnementaux associés au trafic PL. En polarisant le trafic sur les axes connectés à ce futur parking, cette action favorise en outre une redistribution des nuisances pour les rendre cohérentes avec la sensibilité du tissu urbain.

Cette action permet une maîtrise plus importante de la politique de stationnement et porte donc, à ce titre, des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.

L'action comprend en premier lieu une étude de faisabilité afin de définir la localisation du parking, les dimensions et la tarification. Cette étude prendra en compte les exigences de la loi du 10 mars 2023, ainsi la moitié de la surface du stationnement sera équipée d'ombrières photovoltaïques. Cela pourra permettre d'alimenter le site en énergie renouvelable et ainsi de limiter les émissions que ce site peut engendrer.

La deuxième phase de l'action est la phase opérationnelle, si elle est réalisée à l'horizon Plan de Mobilité. La création du parking poids lourds peut engendrer une imperméabilisation du sol sur une surface plus ou moins importante. Cette modification du sol participera à la fragmentation de l'habitat de la faune et de la flore, et potentiellement sa perte locale. L'imperméabilisation du sol engendrera une plus grande quantité d'eau de pluie à ruisseler et donc à intercepter dans le réseau d'eau. De plus, la bétonisation va amplifier l'effet d'ICU. La réduction des impacts environnementaux constituera l'un des paramètres essentiels dans le choix de sa localisation.

Action 17 - Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre

Objectif : Diminuer l'impact négatif des véhicules de livraison dans les centres-villes (trafic, encombrement, pollution)

Actions opérationnelles :

- Lancer une étude ou un appel à projets pour une expérimentation d'un système de livraisons en petits véhicules « propres » sur le dernier kilomètre à Montbéliard et/ou Audincourt ;
- Étude de faisabilité sur la création en centre-ville d'un espace logistique urbain (ELU) pour les livraisons finales dans les centres-villes ;
- Permettre de centraliser une partie des flux de marchandises vers le centre-ville et de rationaliser la gestion du dernier kilomètre en regroupant les colis dans une tournée assurée par des véhicules propres et de faibles gabarits ;



Incidents prévisibles de l'action :

Cette action ne constitue pas une stratégie générale de mise en place d'une gestion généralisée du dernier kilomètre à l'échelle de la collectivité. Elle intègre seulement la réalisation d'une étude se limitant concrètement à une expérimentation sur Montbéliard et/ou Audincourt. La mise à disposition de locaux devrait permettre d'éviter la création de nouveaux lieux de stockage.

La mise en œuvre de cette action sur seulement 2 communes ne lui donne pas une envergure susceptible de modifier les paramètres environnementaux à l'échelle de la collectivité. Elle agit toutefois localement sur la qualité de l'air, les émissions de gaz à effet de serre, les nuisances acoustiques et surtout sur la pacification des centres-villes.

Dans l'hypothèse de recours à des locaux existants, l'action ne présente a priori pas de risques de dégradation des paramètres environnementaux.

Synthèse des actions pour l'Axe 3 - Rendre l'usage de la voiture plus vertueux

Les actions de l'axe 3 se traduisent par les opérations d'aménagements suivantes :

- Neutralisation de places de stationnement en amont des passages piétons sur l'ensemble du territoire (Action 11)
- Création de 7 aires de covoiturage structurantes et de 9 aires de covoiturage de proximité (Action 12)
- Équipement de certains axes « d'arrêts covoiturage » + signalisation (bornes / panneaux lumineux) (Action 13)
- Aménagement de places de véhicules en autopartage (seulement à la demande des communes) (Action 14)
- Pose de bornes IRVE sur l'ensemble du territoire (Action 15)
- Création d'un parking routier + installation poids lourds associée sur le secteur Brognard / Technoland (Action 16)

Le renforcement des aires de covoiturage ne conduit pas à des aménagements de grande envergure. Il s'agit majoritairement d'un réaménagement de l'espace public. Ainsi les impacts environnementaux ne concerneront que la phase travaux.

Les différentes actions permettront de renforcer l'usage du covoiturage sur le territoire, et également d'offrir de nouvelles alternatives à la voiture personnelle. Ce renforcement du covoiturage permettra de réduire les nuisances routières (émissions de GES et nuisances acoustiques). Cependant le covoiturage permet la réduction du nombre de voitures mais ne permet pas un réel report modal de la voiture vers des modes déplacement plus vertueux.

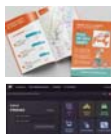
2.4 AXE 4 : INFORMER, COMMUNIQUER ET SUIVRE LE PLAN DE MOBILITE

Action 18 - Créer un support unique d'information mobilité

Objectif : Une information centralisée pour améliorer la connaissance de l'ensemble des solutions de mobilité pour se déplacer sur PMA et en lien avec le pôle métropolitain

Actions opérationnelles :

- Éditer un guide mobilité en version numérique et papier reprenant l'ensemble de l'offre de mobilité présente sur le territoire dans une vision multimodale ;
- Mettre en place une carte collaborative où les usagers pointent des dysfonctionnements contraignants leur déplacement ;
- Développer une plateforme et une application mobilité à l'échelle du Nord Franche Comté rassemblant les offres de mobilité de l'ensemble des AOM intervenant sur le territoire ;



Incidents prévisibles de l'action :

Cette action porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité et donc par là même des réductions de nuisances routières.

Elle apporte une amélioration significative des conditions d'utilisation des TC et génère un accès facilité aux différents réseaux associés aux 4 autorités organisatrices de la mobilité du territoire : PMA, SMTC90, CCFP, La région et SNCF. Cette action va permettre le report modal de la voiture vers les TC de 0.28% sur le territoire.

Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement hormis les consommations et émissions de GES relatives propres à la réalisation du guide version papier.

Action 19 - Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité

Objectif :

- Avoir un réseau d'interlocuteurs locaux pour conseiller et proposer un accompagnement de proximité sur la mobilité, adapté aux différents publics (jeunes, personnes âgées, en insertion...);

Actions opérationnelles :

- Constituer un réseau de « relais conseil en mobilité », en s'appuyant sur du personnel administratif communal ou intercommunal, des élus, des citoyens et le faire vivre ;
- Envisager la mise en place d'un camion/bus itinérant de la mobilité (informations, diagnostic mobilité, essai VAE etc.) ;



Incidents prévisibles de l'action :

Cette action de gouvernance s'exprime sur l'ensemble du territoire pour faciliter la communication dans le but de faire évoluer les parts modales et mobiliser les riverains à de nouvelles pratiques. Le report modal de cette action est estimé à 0.33%. Cette action permettra à toute la population de connaître les différents moyens de transports adaptés à chacun (localisation, âge, offre...). On estime à 0.33% de report modal grâce à cette action.

L'action se traduit par aucun aménagement et n'est pas de nature à générer des impacts sur l'environnement. Les seules nuisances se limiteront aux émissions et consommations du camion/bus itinérant.

Action 20 - Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public pour inciter au changement de comportement

Objectif :

- Proposer une communication et des événements en lien avec la mobilité durable afin de susciter des comportements plus vertueux et encourager l'utilisation des modes alternatifs à la voiture individuelle

Actions opérationnelles :

- Poursuivre les campagnes régulières d'information ;
- Relayer et participer à des challenges régionaux ou nationaux : challenge mobilité au travail BFC, du Défi J'y vais, Mai à vélo... ;
- Soutenir le développement du programme Savoir Rouler à Vélo dans les écoles volontaires ;
- Organiser des événements festifs grand public à l'échelle intercommunale (fête du vélo, la voie Verte d'un jour, Slow Up...).

Incidents prévisibles de l'action :

Cette action prolonge l'action précédente. Elle participe à l'évolution des pratiques quant à l'usage de la voiture individuelle et participe en cela à l'évolution progressive des parts modales.

La sensibilisation et les événements ponctuels sur la mobilité permettent d'informer la population sur les mobilités décarbonées et ainsi de les encourager. Le report modal engendré par cette action est estimé à 0.33%.

Chacune des opérations ponctuelles sera susceptible de générer quelques nuisances limitées à la durée de l'événement (augmentation de trafic, consommations énergétiques, bruit, etc.) mais restent très marginales. Aucun aménagement pérenne associé à cette action.

Action 21 - Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive

Objectif : Lever le frein de la mobilité pour faciliter l'insertion sociale et professionnelle

Actions opérationnelles :

- Faire connaître davantage les actions portées par l'association La Roue de Secours ;
 - Bilan de compétence mobilité, aide à la préparation au permis de conduite, garage solidaire (réparation, location, vente de véhicules d'occasion) ;
- Développer les actions de mobilité inclusive en lien avec les acteurs sociaux
 - Augmenter ou diversifier la flotte de véhicules pour la location solidaire (VL, voiture sans permis, 2 roues, ...),
 - Réalisation d'un transport solidaire avec chauffeur bénévole,
 - Portage à domicile....



Incidences prévisibles de l'action :

Cette action agit principalement sur un public qui globalement ne dispose pas de véhicule particulier. Il n'y a donc pas d'effet notable sur le report modal. Elle offre par contre à tous les riverains une capacité de déplacements ou des services sans avoir recours aux véhicules particuliers et participe en cela à la non-augmentation de la part modale des VL.

L'action constitue une offre de service sans conséquence directe sur l'environnement

Action 22 - Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises

Objectif : Promouvoir la mobilité durable auprès des employeurs afin d'inciter au report modal chez les actifs

Actions opérationnelles :

- Accompagner les employeurs dans la mise en œuvre de la mobilité et les outils en faveur de la mobilité durable ;
 - Informersur les obligations légales (la LOM impose aux entreprises de plus de 50 salariés sur un même site d'inclure la mobilité domicile-travail dans les NAO) ;
 - Poursuivre le rôle du Conseiller Mobilité en leur détaillant les outils et solutions disponibles : Forfait mobilité durable, label Employeur Pro Vélo, plateforme covoiturage Karos, desserte TC, programme Alveole+ sur le stationnement vélos...
- Créer un label « employeur mobilité durable »



Engager une démarche de Plan de Mobilité interentreprises à l'échelle d'une ZA pilotée par PMA : Cible privilégiée : Technoland. Étude de PDMe à corréliser avec l'action 3 sur l'amélioration de la desserte bus sur la ZA.

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action de conseil ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application de la stratégie de mobilité. L'action va encourager les entreprises à engager une démarche de promotion de mobilité décarbonée auprès de leurs employés. Cette action agira alors positivement sur le report modal de la voiture vers les modes déplacements actifs et décarbonés, on estime à 0.87%. Cela entraînera alors une amélioration de la qualité de l'air et de l'ambiance acoustique.

Action 23 - Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité

Objectif : Assurer le suivi et l'évaluation des actions du Plan de Mobilité de façon à permettre de mesurer les impacts et d'ajuster et réinterroger leurs contours, priorité etc... dans la mise en œuvre ;

Actions opérationnelles :

- Pérenniser le comité de pilotage du Plan de Mobilité en un comité de suivi lors de la mise en œuvre ;
 - Comité de suivi qui pourra être fusionné avec le Comité des partenaires ;
 - Réalisation d'un bilan annuel ;
- Suivre et renseigner l'outil de suivi du Plan de Mobilité ;
 - Différents indicateurs des actions du Plan de Mobilité seront renseignés au sein d'un outil de suivi qui permettra un rendu synthétique pour suivre et évaluer la mise en œuvre du Plan de Mobilité ;

Incidences prévisibles de l'action :

Action de suivi sans incidence directe sur l'environnement mais effet positif sur la tendance produite par le Plan de Mobilité puisque son efficacité permettra de maintenir une mobilisation de l'ensemble des acteurs, notamment des communes, pour poursuivre les démarches engagées.

Afin de s'assurer d'un réel suivi, des études peuvent venir renforcer cette action. De plus des critères déjà définis pourront également permettre lors des comités de suivi de pouvoir apprécier les résultats des actions.

Synthèse des actions pour l'Axe 4 - Informer, communiquer et suivre le Plan de Mobilité

L'axe 4 fournit un accompagnement de la démarche opérationnelle via des actions de communication à l'échelle locale, de sensibilisation de tous les publics et de mobilisation des entreprises à intégrer la démarche. Elles permettent une visibilité des actions agissant sur l'évolution des parts modales et donnent une résonance au plan d'actions sur l'ensemble du territoire, agissant globalement comme un amplificateur des actions d'amélioration des paramètres environnementaux.

L'axe 4 n'intègre aucune opération d'aménagement. Cet axe stratégique n'a pas d'impact direct sur l'environnement. Les impacts indirects sont une évolution positive de la pollution de l'air et du contexte acoustique et du report modal de la voiture vers les modes de déplacements actifs.

2.5 AXE 5 : ALLER VERS UNE MOBILITE INTEGRANT DAVANTAGE LES ENJEUX TERRITORIAUX (SCoT) ET ECOLOGIQUES (PCAET)**Action 24 - Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte**

Objectif : Organiser une gouvernance mobilité en cohérence avec l'échelle des déplacements du bassin de vie.

Actions opérationnelles :

- Faciliter la mise en œuvre de la feuille de route mobilité du Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté. La feuille de route du SMTNFC (septembre 2021) contient 9 actions dont 5 sont reprises dans le Plan de Mobilité de PMA.
- Poursuivre les réflexions vers l'extension des compétences du SMTNFC, voire la mise en place d'une AOM unique.

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action traduit la synergie entre le Plan de Mobilité et la feuille de route mobilité du Syndicat Mixte de Transport Nord Franche-Comté.

L'action se veut intégratrice en termes d'enjeux territoriaux et agit comme un levier permettant de définir une vision stratégique plus efficiente définie à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche Comté (Pays de Montbéliard Agglomération, le Grand Belfort, la Communauté de communes du Pays d'Héricourt, la Communauté de communes du Sud Territoire et la Communauté de communes des Vosges du Sud). Cette action va agir sur le report modal du territoire d'environ 0.37%.

Cette action de coordination ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'application et l'envergure de la stratégie de mobilité et par là même sur l'ampleur de la réduction des nuisances routières.

Action 25 - Faire du réseau évoITy un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre

Objectif : Faire d'évoITy un levier majeur dans la réduction de l'impact environnemental lié à la mobilité

Actions opérationnelles :

- Poursuivre la gratuité du réseau évoITy lors des pics de pollution pour limiter l'usage de la voiture sur ces périodes critiques ;
- Poursuivre le verdissement de la flotte de véhicules du réseau évoITy en faisant l'acquisition de véhicules moins carbonés ;
 - D'ici 2030, 18% des véhicules diesel auront plus de 15 ans et devront être renouvelés. PMA peut se donner un objectif d'acquisition sur 10 ans de future acquisition de :
 - 7 bus à hydrogène (option 4 de la DSP - +/-800 k€/véhicule) ;
 - 5 bus bioGNV (+/- 600 k€/véhicule) ;
 - 6 bus électriques (+/- 600 k€/véhicule) ;
 - 2 véhicules Tad'Y électriques (+/- 65 k€/véhicule).

Incidences prévisibles de l'action :

Cette action met en évidence la place centrale donnée par PMA au réseau évoITy pour faire évoluer ses paramètres environnementaux notamment celle de qualité de l'air et d'émissions de GES. Un quart du parc sera remplacé au cours des 10 prochaines années par des véhicules conduisant à une diminution significative des nuisances relatives au réseau bus.

Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'ensemble des nuisances occasionnées par le parc du réseau évoITy : Consommations énergétiques, émissions de GES, qualité de l'air et nuisances acoustiques.

Action 26 - Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable

Objectif : Encourager les entreprises à diminuer les émissions de GES de leurs organisations logistiques

Actions opérationnelles :

- Mener une action de Conseil auprès des acteurs économiques sur les enjeux de l'empreinte énergétique et Carbone de leur modèle logistique ;
 - En lien avec l'action 17, PMA pourra initier un rôle de « Conseil logistique » afin d'encourager une réflexion locale sur le renouvellement du modèle logistique des entreprises du territoire. Cette réflexion pourra s'étendre à l'ensemble du Pôle Métropolitain ;
- Accompagner techniquement les acteurs économiques vers une amélioration des performances énergétiques et environnementales de leur modèle logistique.

Incidences prévisibles de l'action :

Seule démarche stratégique ayant un pouvoir d'action sur les déplacements poids lourds dont est responsable PMA et les émissions qui en découlent, l'action permet, en collaboration avec les entreprises locales, de modifier le contexte de mobilité des poids lourds sur le territoire, notamment en proposant un modèle qui éviterait l'utilisation systématique des infrastructures routières pour les flux PL, en premier lieu l'A36.

Cette action ne présente pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement mais porte des enjeux importants sur l'ensemble des nuisances occasionnées par les flux routiers poids lourds (consommations énergétiques, émissions de GES, qualité de l'air et nuisances acoustiques).

Outre les gains en termes d'émissions, cette démarche peut, en synergie avec les actions de PCAET en cours de révision, influencer sur le niveau de dépendance du secteur des transports aux énergies fossiles et constituer un levier favorisant le développement de la filière biogaz sur le territoire.

Synthèse des actions pour l'Axe 5 - Aller vers une mobilité intégrant davantage les enjeux territoriaux (SCoT) et écologiques (PCAET)

Les actions de cet axe stratégique montrent que les enjeux territoriaux, tant en termes de mobilité qu'environnementaux, sont essentiellement traités à travers le prisme des transports en commun. Le travail sur le secteur logistique constitue une des rares ouvertures du Plan de Mobilité vers les poids lourds dont les effets environnementaux seront significatifs sur plusieurs thématiques, notamment la dépendance aux énergies fossiles mais également la réduction des émissions de polluants et dans une moindre mesure, celle des émissions de gaz à effet de serre.

Les actions de l'axe 5 ne se traduisent par aucune opération d'aménagement et ne présentent pas d'incidence directe prévisible sur l'environnement.

2.5.1 Bilan

L'analyse détaillée des actions met en évidence de très faibles interventions physiques, elles sont essentiellement porteuses de modifications minimales se traduisant sur le terrain par des mutations d'usages de surfaces déjà imperméabilisées.

L'analyse approfondie des actions conduit majoritairement à des incidences environnementales minimales, portant essentiellement sur les nuisances temporaires en phase travaux (émissions de GES et nuisances acoustiques temporaires) et sur l'introduction de nouveaux éléments de mobiliers urbains ou de matériaux de voiries sur des surfaces déjà imperméabilisées. Leur emploi se traduit inévitablement par des consommations énergétiques et des émissions de GES pour les produire (énergie grise).

Il n'y a pas d'intervention lourde sur les espaces du territoire présentant des enjeux environnementaux importants. Les 2 actions nécessitant de nouvelles emprises (la création d'un nouveau parking poids lourds longue durée sur le secteur Brognard/Technoland et la potentielle création d'une gare routière à proximité de l'A36) feront l'objet d'études de faisabilité en vue de réduire au maximum les impacts environnementaux.

La stratégie appliquée reste globalement en-deçà des enjeux du territoire notamment au regard du constat du poids du poste transport dans les caractéristiques environnementales révélées dans le cadre du diagnostic PCAET et des objectifs de ce dernier en termes d'évolution des paramètres environnementaux. Les enjeux de fond du territoire sont en partie traités au travers des actions du Plan de Mobilité mais bien que pertinente, la portée des actions du Plan de Mobilité n'est pas de nature à générer une évolution de fond des parts modales. Grâce au Plan de Mobilité, le report modal de la voiture vers les TC est estimé à 3.76%, le report vers les modes doux à 2.19%, celui vers la marche à pied à 0.69%.

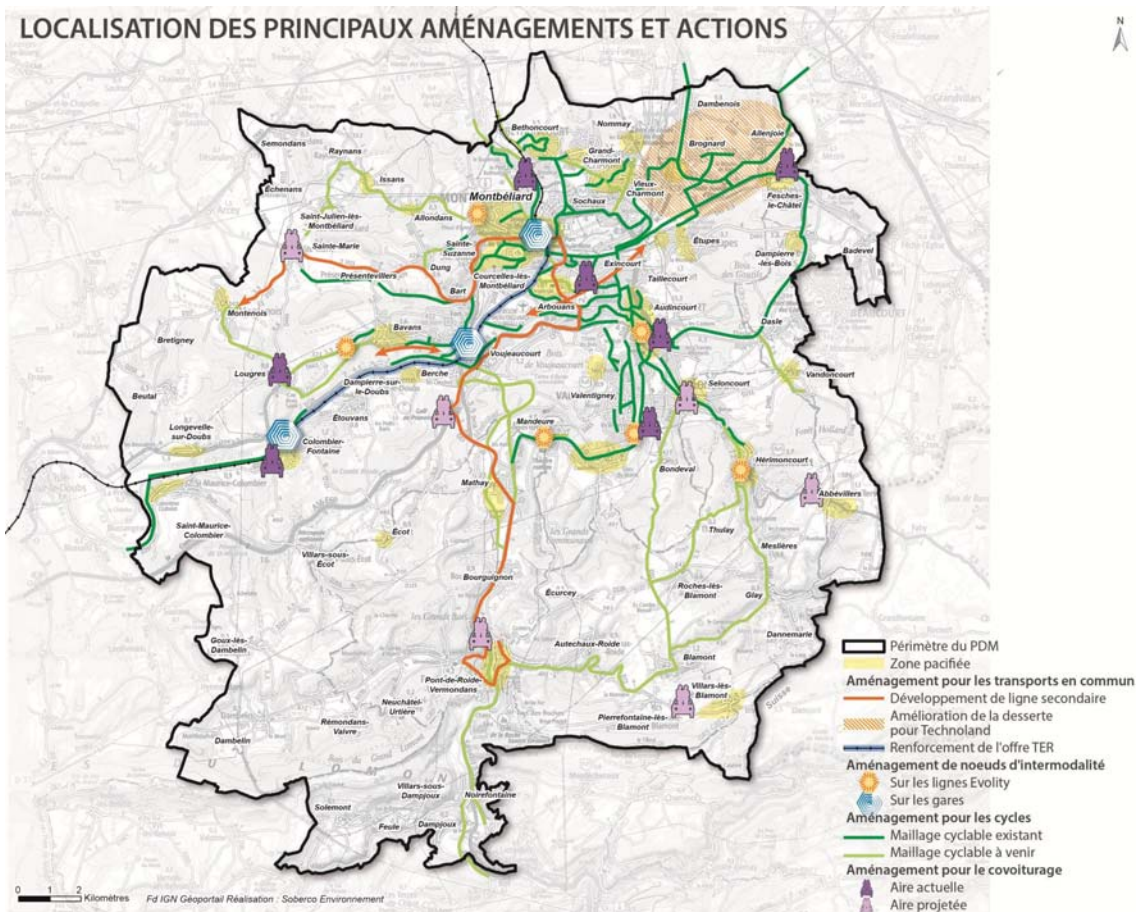
Sur le secteur singulier des abords de l'autoroute A36 où les enjeux environnementaux en termes de qualité de l'air et d'ambiance acoustique sont les plus significatifs, la capacité d'intervention du Plan de Mobilité reste forcément modérée, ce dernier ne disposant que de peu de levier d'action pour changer significativement le contexte.

2.6 ACTIONS LOCALISEES DU PLAN DE MOBILITE

Le tableau et carte ci-après indiquent le secteur opérationnel des aménagements prévus par PMA dans le cadre de son plan d'actions.

Action	Opération d'aménagement	Localisation
Action 3	Expérimentation d'une ligne de rocade	<ul style="list-style-type: none"> Fuseau Audincourt-Technoland-Grand Charmont-Bethoncourt
Action 4	Élargissement de l'aire de chalandise OU Création d'une gare routière selon scénario	<ul style="list-style-type: none"> Sochaux (Élargissement) si scénario 1 Exincourt et Audincourt (Élargissement) si scénario 2 Sochaux (Gare routière à proximité de l'A36) si scénario 3
Action 6	Réouverture/création de haltes ferroviaires	<ul style="list-style-type: none"> Saint-Maurice-Colombier Bethoncourt
Action 7	Aménagements de 3 P+R	<ul style="list-style-type: none"> Hérimoncourt Vieux Moulin Sainte-Suzanne-Saint-Michel Gare de Colombier-Fontaine
Action 7	Création de stationnements vélos	<ul style="list-style-type: none"> Arrêt Mandeu Le Clos Arrêt Valentigney Longines Arrêt Audincourt Place du Marché Arrêt Montbéliard Acropole Arrêt Hérimoncourt Vieux Moulin Arrêt Seloncourt 8 Mai Arrêt Sochaux Musée Peugeot Arrêt Sainte-Suzanne Saint-Michel Gare de Voujeaucourt Gare de Colombier-Fontaine Bavans – Pommiers Dampierre-sur-le-Doubs (si ligne E prolongée) Voujeaucourt – Boudry Nommay – Nommay Dasle – Dasle Feschés-le-Châtel – Feschés Pont-de-Roides – Les Halles Pont-de-Roides – Ranceuses
Action 8	Aménagement de 80 à 120 kilomètres de voies cyclables	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur tout PMA
Action 8	Équipement en arceaux vélos (hors arrêts TC)	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur tout PMA

Action	Opération d'aménagement	Localisation
Action 11	Neutralisation de places de stationnement en amont des passages piétons	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur tout PMA
Action 12	Création de 7 aires de covoiturage structurantes et 9 aires de covoiturage de proximité	<ul style="list-style-type: none"> Mathay / Voujeaucourt À proximité du giratoire Montbéliard - Axone P1 Sochaux / Exincourt - Délaiés des giratoires Brognard - Échangeur A36 / base nautique Audincourt - Place du marché Pont-de-Roide - Allée Jean Moulin Bethoncourt - ZA de la Prusse Colombier-Fontaine - Gare Lougres - Salle des fêtes Sainte-Marie - Centre-bourg Feschés-le-Châtel - Intermarché Hérimoncourt - P+R Vieux Moulin Abbévillers - douane Pierrefontaine-lès-Blamont - cimetière Villars-lès-Blamont – cimetière Noirefontaine - giratoire
Action 13	Équipement de certains axes « d'arrêts covoiturage » + signalisation (bornes / panneaux lumineux)	<ul style="list-style-type: none"> Vallée du Gland : Dannemarie – Hérimoncourt (4 arrêts) Vallée du Roide : Villars-lès-Blamont – Pont-de-Roide (5 arrêts) St-Maurice-Colombier – Colombier-Fontaine – Dampierre – (Voujeaucourt) (6 arrêts) Beutal – Montenois – Ste-Marie – Dung – Montbéliard (si la ligne régulière de l'action 1 n'a pas été concrétisée / 7 arrêts)
Action 14	Aménagement de places de véhicules en autopartage	<ul style="list-style-type: none"> Réutilisation de places de stationnement existantes
Action 15	Pose de bornes de recharge	<ul style="list-style-type: none"> Diffus sur tout PMA
Action 16	Création d'un parking routier + toitures productives PV	<ul style="list-style-type: none"> Secteur Brognard / Technoland

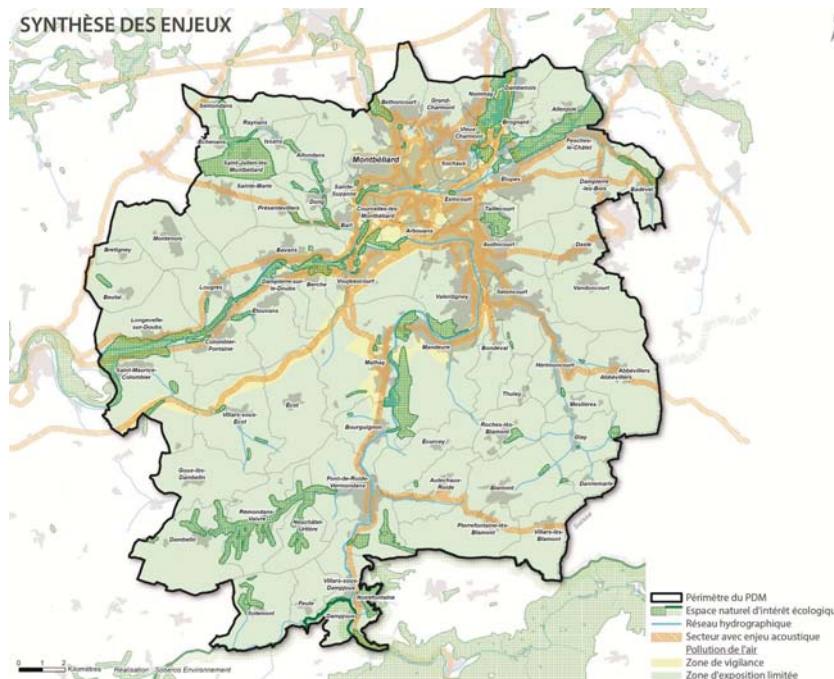


3 ANALYSE ENVIRONNEMENTALE PAR THEMATIQUE

3.1 RAPPEL DES ENJEUX

Les enjeux du territoire portent principalement sur la qualité de l'air et l'ambiance acoustique. En effet les grands axes routiers sont sources d'émissions de GES et de polluants de proximité venant dégrader localement la qualité de l'air sur le territoire et surtout aux abords des axes routiers. Ainsi on retrouve une dégradation de la qualité de l'air sur le pôle urbain ainsi qu'aux niveaux des axes routiers.

La circulation de ces véhicules induit une ambiance sonore dégradée. Plus cette route sera circulée plus l'ambiance acoustique sera médiocre. Ainsi on retrouve des zones d'enjeu au niveau des grands axes routiers comme l'autoroute et les routes départementales.



3.2 EMISSION DE GES ET DE POLLUANTS DE PROXIMITE

Le Plan de Mobilité encourage-t-il l'usage des déplacements actifs et la réduction de l'utilisation de la voiture ?
 Le Plan de Mobilité participe-t-il à l'amélioration de la qualité de l'air ?
 Le Plan de Mobilité permet-il de limiter l'exposition aux polluants ?
 Le Plan de Mobilité favorise-t-il la transition du parc automobile ?

Actions concernées : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 16, 22, 25 ;

Actuellement, la prépondérance de la voiture sur le territoire est à l'origine d'une grande partie des émissions des polluants de proximité et notamment de GES. Ce Plan de Mobilité tente de réduire l'utilisation de la voiture en favorisant l'usage des transports en commun et du vélo, notamment grâce aux actions des axes 1,2 et 3. Ainsi, en diminuant le nombre de voitures sur les routes d'environ 7%, une réduction des émissions de polluants et de GES est attendue. On estime à environ 40 000 000 kilomètres initialement parcourus en voiture qui seront parcourus avec un autre mode de déplacements plus vertueux à l'horizon Plan de Mobilité sur les déplacements internes au territoire (hors trafic de transit).

Néanmoins chaque action aura un impact plus ou moins fort selon les mesures qui lui sont définies. Les actions qui connaîtront le plus fort report modal, et par conséquent qui auront le plus d'impact positif sur les émissions de GES et polluants de proximité sont les suivantes :

- **Action 4 :** Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA ; permet la diminution de 0.59% de kilomètres de la part modale des véhicules au profit des autres modes de déplacement ;
- **Action 6 :** Favoriser l'utilisation du train comme mode de déplacement pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain ; permet la diminution de 0.76% de kilomètres de la part modale des véhicules au profit des autres modes de déplacement ;
- **Action 8 :** Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable ; permet la diminution de 1.67% de kilomètres de la part modale des véhicules au profit des autres modes de déplacement ;
- **Action 9 :** Poursuivre le développement de la pacification facilitant le recours à la marche dans les communes ; permet la diminution de 0.56% de kilomètres de la part modale des véhicules au profit des autres modes de déplacement ;
- **Action 22 :** Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises. Permet la diminution de 0.87% de kilomètres de la part modale des véhicules au profit des autres modes de déplacement.

Les actions permettant d'améliorer l'offre de transports en commun se concentrent majoritairement dans le nord-est du territoire, là où la qualité de l'air est plutôt dégradée. Ainsi une réduction des émissions de polluants et de GES sera attendue dans les pôles urbains.

Cette localisation des transports ne permet pas de réduire la dépendance à la voiture sur le sud du territoire.

Certaines actions permettront de réduire l'autosolisme, et donc les situations de congestion engendrant des émissions de polluants plus importantes qu'une situation fluide. En effet en développant le covoiturage, notamment avec l'expérimentation des lignes de covoiturage (Action 13), le nombre de véhicules sur les axes routiers va diminuer et de ce fait les émissions de polluants et de GES seront réduites.

L'action 25 permettra également de modifier la flotte de bus en y intégrant une flotte de bus plus verte, avec des bus hydrogènes, et des bus bioGNV. Ainsi les émissions locales de polluants seront réduites fortement notamment grâce aux bus hydrogène qui émettent très peu. Toutefois le cycle de vie des bus est à prendre en compte, la fabrication de ces bus est émettrice de GES au même titre que les bus thermiques.

Certaines actions au stade de l'étude vont permettre d'évaluer les besoins de la population et d'ajuster selon les résultats. Ainsi, les effets positifs ne seront pas observables à l'horizon Plan de Mobilité, mais montre une stratégie qui encourage une mobilité décarbonée.

A terme la pacification des centres bourgs (action 9) aura un réel impact sur les émissions de GES et les polluants de proximité grâce à la réduction de la vitesse, la réduction de la voirie en faveur des trottoirs permettant de créer des zones calmes avec une qualité de l'air améliorée.

La réduction des émissions de GES est estimée à 3.80%, celle des polluants de proximité varie entre 4% et 6% sur les axes routiers concernés par le trafic interne. Les grands axes routiers seront peu concernés par la réduction de ces émissions. Néanmoins localement une amélioration de certains axes seront améliorés.

La mise en place du maillage cyclable (Action 9) et des différents stationnements permettra de rendre le territoire plus favorable à l'usage du vélo. Néanmoins le maillage cyclable se fait majoritairement autour des pôles urbains. Ainsi les communes plus rurales ne pourront pas utiliser ces pistes quotidiennement.

De plus à l'échelle du territoire les émissions de polluants vont être réduites grâce à l'évolution du parc automobile. En effet, l'amélioration technique des moteurs va permettre d'avoir une réduction des émissions de polluants aux abords des grands axes routiers.

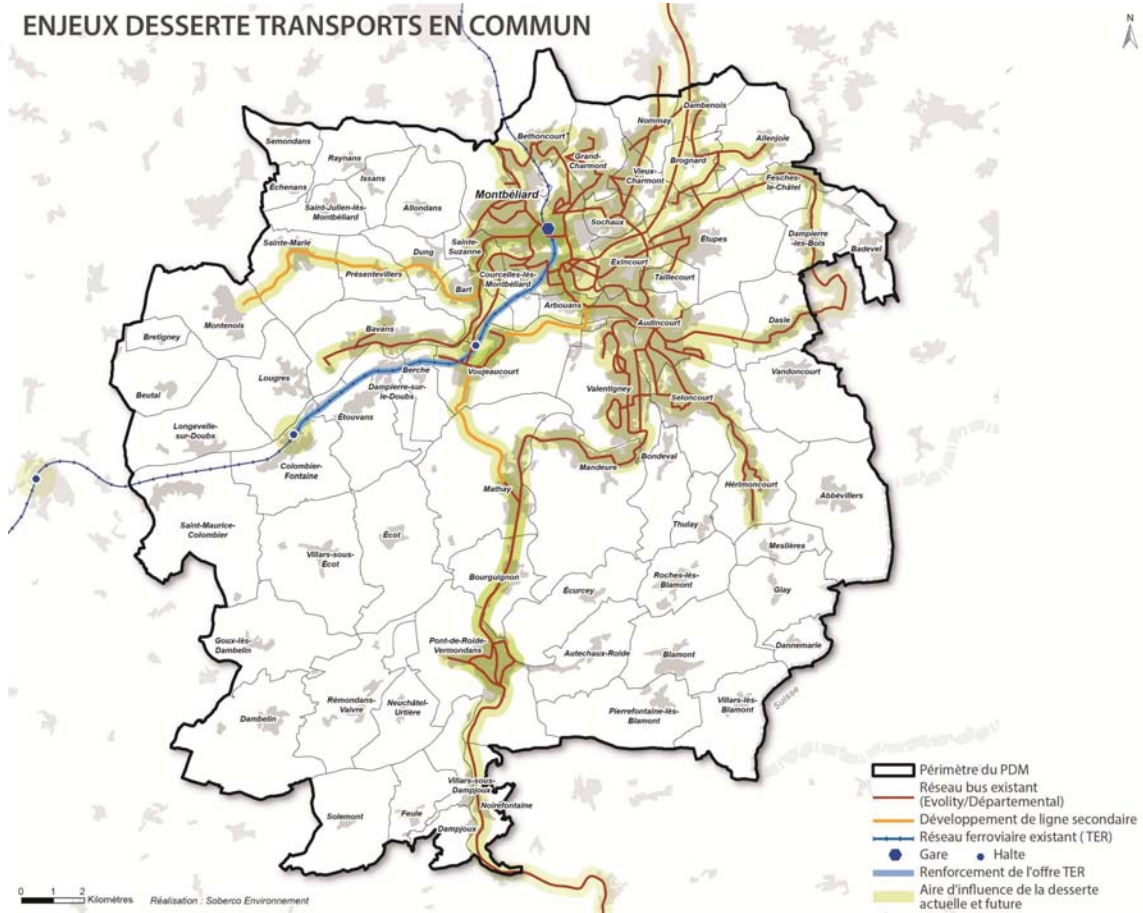
Toutefois, la mise en place de ce Plan de Mobilité risque d'émettre des polluants et des GES liés aux différents aménagements misent place. Les matériaux utilisés pour les différents aménagements peuvent avoir une consommation d'énergie accrue lors de leur fabrication. La phase travaux peut également être source d'émission de GES avec la circulation des engins notamment. Les actions suivantes nécessiteront les aménagements suivants

- **Action 1 :** Etendre et développer le réseau de lignes secondaire ; Arrêts de bus ;
- **Action 4 :** Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA : Gare routière et arrêts ;
- **Action 6 :** Favoriser l'utilisation du train comme mode déplacement pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain ; Haltes ferroviaires ;
- **Action 7 :** Développer des nœuds d'intermodalités ; parkings à vélos ;
- **Action 9 :** Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable ; aménagements cyclables.

Mesures suggérées :

- En cas d'aménagement de voirie, favoriser des matériaux à faible albédo, et de provenance locale ;
- Prendre en compte le cycle de vie des bus, notamment leur recyclage et la fréquence des réparations.

ENJEUX DESERTE TRANSPORTS EN COMMUN



3.3 RESSOURCES NON RENOUVELABLES

Actions concernées : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 16, 22 ;

Les émissions de polluants et de GES sont grandement liées à la consommation d'énergie fossile. Ainsi les actions permettant de réduire l'utilisation de la voiture et d'encourager les modes actifs auront un impact positif avec une réduction de besoins sur les ressources non renouvelables. Notamment le développement du maillage cyclable (action 8), le renforcement de l'offre de transport en commun et de train (Action 1 et 9) permettront de réduire l'utilisation de la voiture. Toutefois ces actions sont majoritairement concentrées dans le pôle urbain au nord. Le sud-ouest du territoire est peu desservi en transport en commun, ainsi l'utilisation de la voiture reste encore inévitable.

De plus, certaines actions ont pour objectif de promouvoir les énergies renouvelables. C'est le cas des actions 14, 15 et 25. L'action 14 va mettre à disposition des véhicules électriques d'autopartage. L'action 15 consiste en l'installation de bornes de recharge pour véhicules électriques sur le territoire afin de promouvoir l'utilisation de voitures électriques. L'action 25 a pour objectif de poursuivre le verdissement de la flotte de bus. Cela permettra de réduire la consommation de ressources non renouvelables locales (hors prise en compte du cycle de vie des bus). Ces trois actions permettent de rendre le territoire plus favorable à l'usage de la voiture électrique. Ainsi la consommation d'énergie non renouvelable diminuera. La future création du parking poids lourds (action 16) s'accompagne d'ombrières photovoltaïques qui couvriront la moitié du parking. Le site devrait ainsi être alimenté par une production d'énergie renouvelable.

Toutes ces actions permettent de limiter la consommation d'énergie non renouvelable en les remplaçant par des énergies renouvelables. Le Plan de Mobilité engendra donc une diminution de la consommation d'énergie non renouvelable sur le territoire.

3.4 SOLS

*Le Plan de Mobilité est-il susceptible de participer à la requalification ou à la valorisation des sites et sols pollués ?
LE Plan de Mobilité risque-t-il de modifier la nature du sol ?*

Actions concernées : 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16 ;

La création d'aménagement en lien avec les mobilités est souvent à l'origine de l'artificialisation du sol et de son imperméabilisation. Le Plan de Mobilité participe à l'imperméabilisation de son territoire. En effet les principaux aménagements concernent la création du centre routier (Action 16), la potentielle création d'une halte ferroviaire (Action 6) et d'une gare routière (Action 4), la création de pistes cyclables (Action 8).

La localisation du centre routier n'est pas encore définie. Une étude est prévue afin d'étudier les différentes localisations possibles. Les zones déjà imperméabilisées seront à privilégier. Pour la halte ferroviaire de l'action 6, 2 secteurs sont proposés. L'un sur un site existant d'une ancienne gare, ce qui n'induirait pas de modification de la nature des sols, et donc pas d'impact. Le deuxième site serait à Bethoncourt, mais induirait une artificialisation du sol.

Ainsi lors de l'étude, la modification de la nature du sol sera un critère déterminant pour l'étude. Pour la création de la gare routière (action 4), elle se situerait le long de l'autoroute, et induirait une modification de la nature du sol. Enfin pour les pistes cyclables, certaines pistes se feront sur des routes déjà existantes et d'autres entraîneront l'imperméabilisation du sol. Ainsi, dans le but de réduire l'imperméabilisation des sols, lors des études préliminaires, le critère de la localisation paraît comme déterminant. Etant donné que certaines études présentent plusieurs scénarii, toutes ces actions d'imperméabilisation ne sont pas garanties. Ainsi au regard du territoire et des futures actions, l'imperméabilisation du sol est raisonnée.

L'aménagement des arrêts de bus, (Action 3) se fera sur des routes déjà existantes. De plus, l'aménagement des parkings de covoiturage est prévu sur des zones déjà bétonnées. La pacification des centres bourgs se fera sur des routes déjà existantes. Certaines pistes cyclables se feront uniquement par une réorganisation de la voirie. Ainsi de nombreuses actions sont prévues sur des surfaces déjà artificialisées et n'auront pas d'impact sur la nature des sols.

Mesures suggérées :

Lors des études de faisabilité, intégrer les éco critères suivants :

- Pour la création du centre routier : privilégier des surfaces déjà artificialisées ;
- Utiliser des matériaux qui limitent l'imperméabilisation du sol (Pavé drainant) ;
- Intégrer des espaces verts.

3.5 EAU : PRESERVATION DE LA RESSOURCE ET GESTION DES EAUX PLUVIALES

*Le Plan de Mobilité permet-t-il de réduire les risques de pollution des ressources en eau ?
Les actions du Plan de Mobilité intègre-t-elles des ouvrages de captages des eaux pluviales lors de création d'infrastructures routières ?*

*Le Plan de Mobilité intègre-t-il des besoins de gestions de ruissellement ?
Lors de création d'infrastructures, le risque d'inondation est-il pris en compte ? Le projet est-il en zone inondable ?*

Actions concernées : 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16

L'artificialisation des sols, la préservation de la ressource en eau et la gestion des eaux de pluie sont étroitement liées. En effet, l'artificialisation des sols engendre une altération locale du cycle de l'eau en diminuant l'infiltration de l'eau et donc la recharge des nappes, le ruissellement augmente ce qui provoque des risques d'inondation.

A travers ce Plan de Mobilité certaines actions vont engendrer des travaux entraînant l'imperméabilisation du sol, c'est le cas de l'aménagement du centre routier (Action 16), l'aménagement des pistes cyclables (Action 8). Les potentielles créations des gares routières (Action 4) et d'haltes ferroviaires (Action 6) peuvent également engendrer une imperméabilisation du sol et une perturbation du cycle de l'eau. Afin de limiter les impacts sur le cycle de l'eau, des ouvrages de gestions des eaux et des surfaces végétalisées devront être intégrés dans les futurs aménagements prévus.

La préservation de la ressource en eau sera un critère à prendre en compte lors de la création des ouvrages.

D'autres actions ne concernent que des réaménagements de voirie et n'impacteront pas le cycle de l'eau.

Mesures suggérées :

Lors des études de faisabilité, intégrer les éco critères suivants :

- Privilégier des surfaces déjà artificialisées ;
- Utiliser des matériaux qui limitent l'imperméabilisation du sol (Pavé drainant) ;
- Intégrer des espaces naturels ;
- Choisir une localisation du centre routier permettant de préserver la ressource en eau ;
- Intégrer des aménagements de gestions des eaux pluviales ;

3.6 RISQUES NATURELS

Le Plan de Mobilité prend-il en compte les risques naturels ?

Actions concernées : 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16

Les risques de mouvement de terrain, d'inondation, de retrait et gonflement des argiles sont caractéristiques du territoire. Ces risques naturels sont présents sur une partie du site. Les actions d'imperméabilisation devront prendre en compte les risques qui caractérisent le territoire.

L'action 6 qui prévoit d'aménager une halte ferroviaire devra prendre en compte le risque inondation notamment sur son scénario 2 qui prévoit de créer cette halte près du cours d'eau de la Lizaine. La création du centre routier (action 16) devra tenir compte du risque inondation et également du risque de retrait et gonflement des argiles. Ces critères devront être intégrés dans l'étude de faisabilité.

Mesures suggérées :

- Prise en compte des risques naturels lors des choix d'aménagement.

3.7 FAUNE/FLORE BIODIVERSITE HABITAT NATUREL/ TVB

Les actions du Plan de Mobilité sont-elles en cohérence avec la loi Montagne ?

Les infrastructures créées encourage-t-elles la fragmentation des espaces naturels ? Des dispositifs sont-ils mis en place pour limiter cela ?

Le Plan de Mobilité vient-il altérer ou modifier les espaces naturels, notamment les zones Natura 2000, les APPB ; et les ENS ? Des mesures sont-elles mises en place pour limiter l'altération ?

Le Plan de Mobilité permet-il de réduire les situations de conflits avec la trame verte et bleue ?

Les actions du PDM vont-elles entraîner une consommation des espaces agro-naturels ?

*Le Plan de Mobilité intègre-t-il les enjeux de consommation d'espace ? Du renouvellement urbain et de la lutte contre les dynamiques d'urbanisation linéaires le long des infrastructures et du mitage ?
Les contraintes de reliefs sont-elles prises en compte ?*

Actions concernées : 1, 3, 4, 6, 7, 8, 12, 16,

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

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

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

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

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

Mesures suggérées :

- Favoriser les surfaces déjà imperméabilisées ;
- Intégrer des espaces verts lors de l'imperméabilisation des sols ;
- Minimiser le plus possible les surfaces à imperméabiliser ;
- Lors des études de localisation, favoriser les endroits présentant peu d'intérêt écologique.

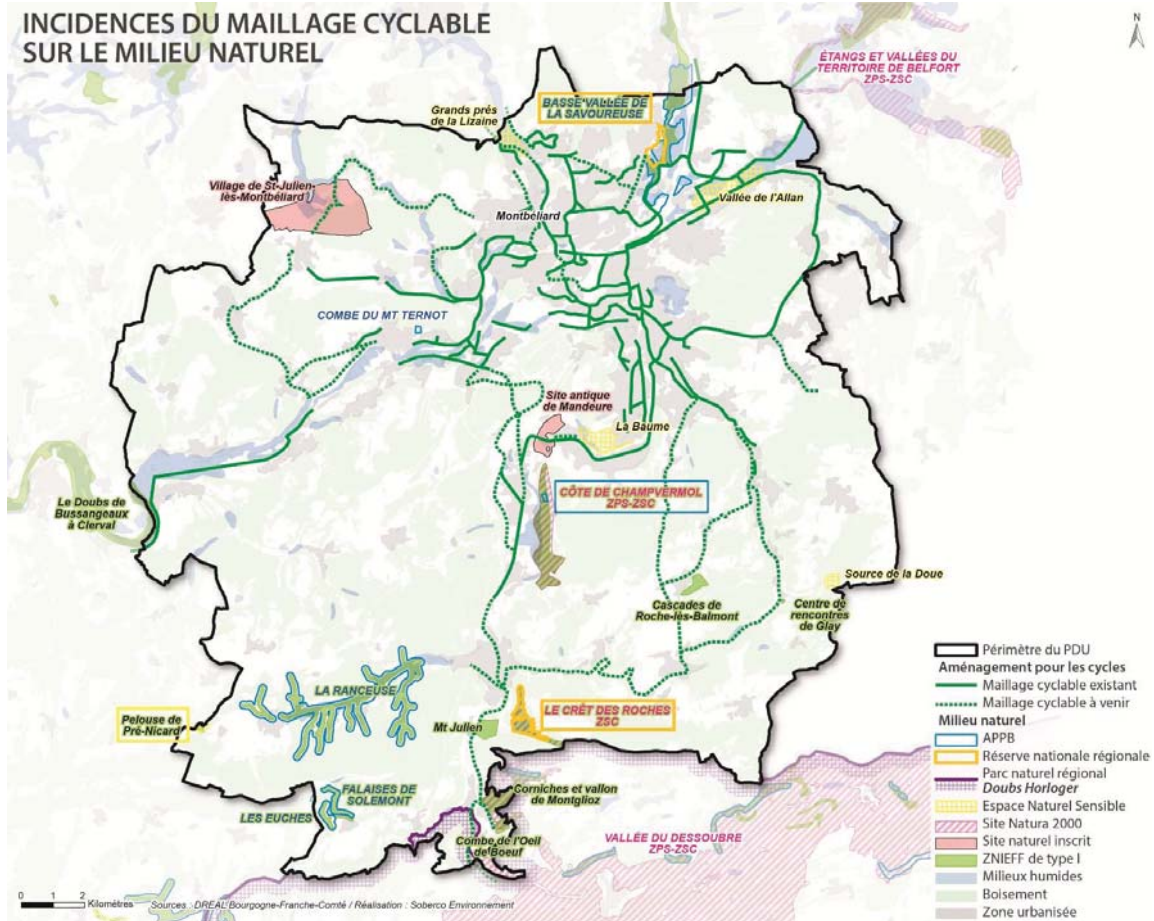
3.8 PAYSAGE ET PATRIMOINE

Actions concernées : 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16,

Le maillage cyclable (Action 8) et la pacification (Action 9) de certaines zones permettront de valoriser le patrimoine local. En effet, le maillage cyclable permettra de relier les sites naturels inscrits. De plus, la valorisation d'une place de stationnement en amont des passages piétons (Action 11) sera l'occasion de végétaliser ces zones. Il est tout de même important de veiller à ne pas dégrader ces sites.

Par ailleurs, les différents aménagements prévus dans ce Plan de Mobilité peuvent engendrer une dégradation du paysage. Notamment par les actions de création du centre routier (Action 16), la création de parkings de covoiturage (Action 12), la potentielle création des gares routières et haltes ferroviaires (action 4 et 6). Il est essentiel lors des aménagements d'intégrer des espaces verts.

INCIDENCES DU MAILLAGE CYCLABLE SUR LE MILIEU NATUREL



3.9 DECHETS

Aucune action ne vise à valoriser certains déchets ou à avoir un impact négatif sur les déchets.

3.10 QUALITE DE L'AIR

*Le Plan de Mobilité encourage-t-il l'usage des déplacements actifs et la réduction de l'utilisation de la voiture ?
Le Plan de Mobilité participe-t-il à l'amélioration de la qualité de l'air ?
Le Plan de Mobilité permet-il de limiter l'exposition aux polluants ?
Le Plan de Mobilité favorise-t-il la transition du parc automobile ?*

Actions concernées : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 16, 22, 25 ;

A l'échelle d'un Plan de Mobilité, le facteur majeur influençant la qualité de l'air est le trafic automobile émetteur de polluants de proximité et de GES. Ainsi, la qualité de l'air dépend majoritairement des émissions des polluants et de GES.

L'ensemble des mesures de l'axe 1, 2 et 3 visant à encourager l'utilisation des TC, du vélo et du covoiturage va permettre de diminuer l'usage quotidien de la voiture et d'encourager les modes de déplacements alternatifs. Grâce à ces actions il est estimé qu'environ 40 000 000 kilomètres parcourus en voiture seront parcourus avec un mode déplacement décarboné à l'horizon Plan de Mobilité. Plus précisément, 21 455 560 kilomètres seront parcourus en TC, 12 476 075 kilomètres en vélo, 3 959 176 kilomètres à pied et 2 034 936 kilomètres en covoiturage. Ainsi cette réduction de kilomètres parcourus en voiture permettra la réduction des émissions de GES et de polluants de proximité ainsi que la consommation d'énergie fossiles de ce fait la qualité de l'air sera améliorée. De plus, l'action 25 vise à verdier la flotte du bus permettant l'amélioration de la qualité de l'air locale du site.

De plus certaines actions de conseils peuvent mener ultérieurement à une amélioration de la qualité de l'air. C'est le cas des actions 9 et 22. L'action 9 permet de créer des zones où la circulation sera réduite. Des zones avec une meilleure qualité de l'air seront alors créées et bénéfique pour les citoyens. L'action 22 permet d'accompagner les entreprises vers une mobilité durable de leurs employés. Cela aura également un impact positif sur le report modal et par conséquent sur la qualité de l'air.

Néanmoins une attention particulière sera portée sur les secteurs en zone 30. En effet en dessous de 30 km/h les émissions de GES sont augmentées, ainsi la qualité de l'air sera détériorée.

3.1 SANTE

Actions concernées : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 19, 22 ;

En réduisant la part modale de la voiture d'environ 7% et en améliorant les conditions de déplacement pour les modes actifs, le Plan de Mobilité améliorera la santé des habitants. En effet plusieurs actions du Plan de Mobilité ont pour objectif de renforcer l'offre de TC et d'améliorer les conditions cyclables. Cela entraînera un report de la voiture vers les déplacements modes doux, par conséquent la population pratiquera une activité physique et régulière et bénéfique pour leur santé.

Les actions permettant de renforcer le maillage cyclable et l'offre de vélos en location (Actions 8 et 9) fera de PMA un territoire cyclable. Néanmoins ce maillage est essentiellement concentré au nord vers les pôles urbains dû à la topographie plus vallonnée au sud. Les populations rurales auront moins de facilité à accéder à ces infrastructures. L'action 9, pourrait avoir un impact positif sur la santé des citoyens grâce à la création de zones calmes et favorables à la marche. Toutefois cette action semble plus stratégique qu'opérationnelle. Ainsi il est difficile de quantifier l'impact à ce stade.

Toutes ces actions auront pour objectif d'augmenter la pratique de déplacement en modes actifs ce qui entrainera une activité physique et régulière. De plus, les actions permettant l'amélioration de l'ambiance acoustique et de la qualité de l'air seront également bénéfiques pour la santé des populations. Cependant peu d'actions sont prévues pour que PMA devienne un territoire marchable.

De plus les actions favorisant la pratique de modes doux permettront de sécuriser leurs usages. Les situations accidentogènes et conflits d'usages dues aux partages de la voirie seront alors réduits

3.2 AMBIANCE ACOUSTIQUE

Le Plan de Mobilité permet-il la création de zones calmes ?

Le Plan de Mobilité permet-il de tendre vers une ambiance sonore apaisée le long des axes bruyants ?

Le Plan de Mobilité est-il susceptible de créer des nouvelles zones de nuisances sonores ?

Le Plan de Mobilité permet-il la réduction du trafic routier ?

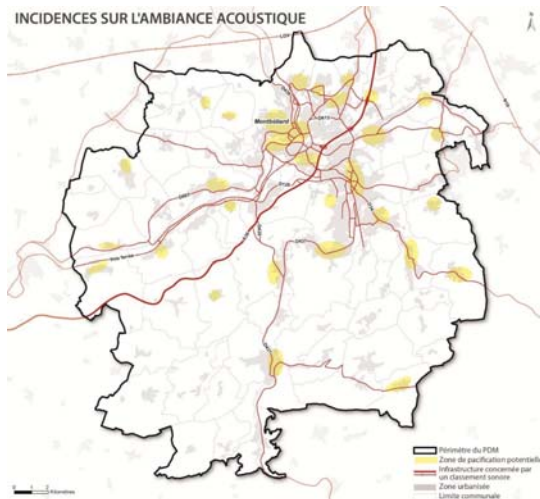
Le Plan de Mobilité encourage-t-il les modes alternatifs à la voiture ?

Actions concernées : 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13 ;

Le trafic, en fonction de la vitesse et des moteurs utilisés est une source de bruit important influençant grandement l'ambiance acoustique. Certaines actions du Plan de Mobilité vise à réduire la part de la voiture sur le territoire, l'ambiance acoustique se verra donc améliorée.

Grâce aux actions des axes 1 et 2 visant à renforcer les transports en commun et à développer l'utilisation du vélo, le nombre de voitures fréquentant les axes routiers sera réduit. Par conséquent les abords des axes routiers connaîtront une légère amélioration de l'ambiance acoustique. Néanmoins, l'autoroute A36, n'étant pas uniquement concernée par des trajets quotidiens domicile-travail des résidents, l'amélioration de l'ambiance acoustique sera plus mitigée. La baisse estimée de 7% du trafic va générer environ 0.3 dB de réduction sonore, cette réduction est imperceptible à l'oreille humaine. Ainsi, le Plan de Mobilité aura peu d'impact positif et perceptible sur l'ambiance acoustique du territoire.

Pour avoir une meilleure ambiance acoustique une baisse de minimum 1dB est nécessaire, ce qui correspond à environ 20% de réduction du trafic routier. Toutefois la pacification des centre bourgs (Action9) permettra d'améliorer leur ambiance acoustique.



3.3 AUTRES NUISANCES

Aucune action ne vise à valoriser certains déchets ou à avoir un impact négatif sur les autres nuisances.

3.4 ESPACE PUBLIC, URBANISME, CONSOMMATION D'ESPACE

Le Plan de Mobilité permet-il de mettre en valeur les sites patrimoniaux du territoire ?

Le Plan de Mobilité risque-t-il de porter atteinte au patrimoine (site inscrits, périmètre de co-visibilité des Monuments historiques ?)

Le Plan de Mobilité intègre-t-il les enjeux de maîtrise de la consommation d'espaces ?

Le projet est-il susceptible de créer de nouvelles emprises sur les terrains agricoles ?

Actions concernées : 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16,

Dans le cadre du Plan de Mobilité, la consommation d'espace est liée à la création de nouveaux aménagements. Le Plan de Mobilité prévoit plusieurs créations d'infrastructures. C'est le cas de la création du centre routier (Action 16). Cette infrastructure n'est encore qu'au stade de l'étude, ainsi la superficie et la localisation ne sont pas encore connues. Lors de l'étude de localisation, la consommation foncière devra être un critère déterminant. Cet aménagement devra être intégré à l'espace public déjà existant et ne pas le dégrader.

La création de la gare routière (action 4) n'est prévue seulement si le tracé de la ligne D n'est pas modifié. Si ce scénario est envisagé il sera important à veiller à l'intégration de la gare dans l'espace public déjà existant. Si ce scénario n'est pas retenu, aucune consommation foncière n'est prévue, ainsi aucun impact sur l'espace public sera généré.

La création de halte ferroviaire selon le scénario retenu engendrera des impacts sur l'espace public. Si la halte ferroviaire se fait à Bethoncourt, une artificialisation du sol est prévue. Si la halte ferroviaire se fait à Saint-Maurice-Colombier, la halte routière sera créée sur un site existant. Cela n'entraînera donc aucun impact.

La création de certaines infrastructures comme des bornes de recharge pour véhicules électriques (Action 14), des ralentisseurs (Action 9), des arrêts de bus (Action 1,3) vont venir impacter localement l'espace public. Néanmoins ce sont des infrastructures qui sont de faibles envergures et qui n'engendrent pas d'artificialisation du sol. Ce Plan de Mobilité aura également un impact positif sur l'espace public puisque le développement des pistes cyclables (Action 8) est un facteur amplificateur et accélérateur de l'amélioration de l'espace public.

L'intégration d'espaces verts dans les infrastructures routières apparaît comme un élément déterminant à mettre en place afin de valoriser les espaces publics du territoire.

Mesures suggérées :

Intégration d'espaces verts dans les futures infrastructures routières, selon une palette végétale locale et adaptée au changement climatique (pas d'essence ornementale).

3.5 ILOT DE CHALEUR URBAIN/ MATERIAUX

Actions concernées : 3, 4, 6, 7, 8, 9, 10, 12, 14, 15, 16 ;

Les aménagements liés à la mobilité sont connus pour augmenter le phénomène d'ICU par la minéralisation des sols et l'utilisation de matériaux à faible albédo. Les actions prévoyant des aménagements de voiries comme des pistes cyclables, des aménagements de ralentissement peuvent avoir un effet local d'augmentation de la température. Néanmoins ces actions sur des zones déjà minéralisées auront un impact négligeable sur les effets d'ICU. Les actions entraînant un changement de nature des sols peuvent venir amplifier le phénomène d'ICU. C'est le cas de la création du centre routier, qui devra intégrer lors de son étude de faisabilité, des zones d'espaces verts permettant de réduire l'effet d'ICU. Les potentielles créations de gares routières et de haltes ferroviaires peuvent également entraîner une augmentation de l'ICU. Néanmoins étant qu'au stade d'étude, les impacts ne sont pas garantis. Une réflexion doit tout de même être menée avant la réalisation des différents aménagements prévus dans ce Plan de Mobilité afin d'utiliser des matériaux permettant la lutte contre les ICU.

La neutralisation d'une place de stationnement en amont des passages piétons (Action 11) sera l'occasion de végétaliser cet espace. Les effets d'ICU pourront alors diminuer localement, néanmoins cette action n'est qu'au stade de conseil des communes. Ainsi la végétalisation de ces places de stationnement à l'échelle de tout le territoire n'est pas certaine

Mesures suggérées

- Intégration d'espaces verts dans les infrastructures ;
- Emploi de matériaux à faible albédo.

4 MESURES D'EVITEMENT ET DE REDUCTION AU SEIN DES ACTIONS

A la suite de l'analyse des actions du Plan de Mobilité, des mesures de réduction et d'évitement sont proposées afin de réduire les impacts environnementaux que les actions peuvent causer.

4.1 AJOUT D'ECO CRITERES

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

Ces critères seront les suivants :

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

4.2 INTEGRER L'ACCES AUX PMR

Afin d'assurer une meilleure cohésion sociale et une meilleure sécurité de tous, l'accès au PMR doit être assuré. Ainsi, lors de création de nouveaux arrêts de bus, de gare routière ou de réaménagement de l'espace public, l'accessibilité pour les PMR doit être intégrée.

C'est le cas des actions 1, 3, 4, 5, 6, 7, 9.

5 MESURES DE SUIVI

5.1 INTEGRER UN MEILLEUR SUIVI DU PLAN DE MOBILITE

Dans le but d'assurer une observation et un suivi de l'évolution des différents paramètres relatifs aux déplacements l'action de suivi du Plan de Mobilité (Action 23) sera renforcée.

Les actions suivantes seront intégrées dans le suivi :

- Mise en place de différents indicateurs permettant le suivi et l'évaluation des actions du Plan de Mobilité;
- Réalisation de différentes enquêtes de circulation ;
- Présentation annuelle des résultats du Plan de Mobilité au sein du comité de pilotage du Plan de Mobilité et du syndicat de la mobilité ;
- Adapter les actions en fonction du résultat des actions ;
- Intégrer le suivi du cycle de vie des bus ;

Les indicateurs de suivi environnemental seront les suivants :

Thématique environnementale	Indicateurs retenus	Objectif de suivi et méthodologie
Consommation de l'espace	Suivi de l'évolution de l'occupation du sol	Analyser l'évolution de l'occupation du sol, donc la superficie des espaces agricoles
Patrimoine paysager	Suivi photographique des paysages urbains et naturels du territoire	Evaluer l'évolution des paysages urbains et naturels à l'aide d'un reportage photographique : nouvelles constructions et renouvellement urbain, zone archéologique ; centre urbain,
Patrimoine naturel, continuités écologiques et nature en ville	Suivi de l'évolution du nombre et de la superficie d'espaces naturels remarquables	Analyser l'évolution des zonages des espaces remarquables du territoire
Ressource en eau		
Energie		
Risques naturels et technologiques		
Nuisances et pollutions	Niveau de bruits des infrastructures de transports	Évaluer si le Plan de Mobilité a permis de réduire l'ambiance acoustique en réalisant des études acoustiques (tous les ans)
	Nombre d'îlots de fraîcheurs créées	Evaluer si le Plan de Mobilité a permis de créer des îlots de fraîcheur
Qualité de l'air, émissions de gaz à effet de serre et changement climatique	Evolution des émissions de GES et de polluants atmosphériques	Analyser l'évolution des émissions de GES et de polluants atmosphériques et évaluer si le Plan de Mobilité a un impact positif sur la qualité de l'air (tous les ans)

5.2 INDICATEURS DE SUIVI DES ACTIONS

5.2.1 Le difficile suivi de l'impact global du Plan de Mobilité et plus particulièrement de celui de chaque action sur les émissions de GES (et autres polluants atmosphériques), sur la qualité de l'air et l'évolution des parts modales des habitants.

Comment mesurer l'évolution des parts modales des habitants d'un territoire ?

Le seul moyen pour connaître l'utilisation des différents modes de déplacements des habitants, les kilomètres parcourus, motifs et fréquences de déplacements sur un territoire est de réaliser une enquête ménages déplacements (EMD) auprès d'un échantillon de population et de l'extrapoler à l'échelle globale. Sur PMA la dernière enquête ménage date de 2005. Une nouvelle enquête devrait être menée prochainement à l'échelle du Syndicat mixte de transport Nord Franche-Comté. Ce type d'enquête très coûteuse se réalise au mieux tous les 5 à 10 ans sur les principales agglomérations françaises. Sans cette connaissance globale sur les déplacements des habitants, il n'est pas possible de connaître l'évolution des pratiques de déplacements et de mesurer de manière globale l'impact de la politique transport menée sur un territoire.

C'est pourquoi à défaut, on mesure l'impact :

- Soit sur des publics « partiels » : exemple sur les actifs avec les données fournies par l'INSEE ;
- Soit sur un segment de la mobilité : exemple évolution de la fréquentation du réseau de bus avec les données d'exploitation ;

L'impossibilité de mesurer l'évolution des émissions de gaz à effet de serre (GES) liées à la mobilité des habitants sur un territoire?

La mesure des émissions de GES ou d'autres émissions types Nox etc... générées par les déplacements des habitants sur un territoire n'est pas possible de manière « directe » en procédant à des relevés atmosphériques. En effet, à travers des mesures il n'est pas possible d'isoler :

- Ce qui est généré par les déplacements des habitants du territoire et ce qui est du ressort du transit des personnes « autres » sur ce territoire ;
- Il n'est pas non plus possible d'isoler ce qui dépend des véhicules des habitants de ce qui est généré par le transport des marchandises par exemple ;
- Enfin il n'est pas possible de dissocier la quantité de polluants liée aux déplacements de celle produite par les autres secteurs comme l'industrie, le logement, l'agriculture...

Ainsi, toutes les mesures d'impacts ne sont pas liées à des relevés directs mais à un travail de modélisation, qui permet de donner une approche à l'échelle d'un territoire de la part de chaque grand secteur (transport, industrie...) dans les émissions générés.

Pour avoir une approche ciblée sur la mobilité des habitants dans le cas du PDM, les données d'entrée permettant de réaliser un travail de modélisation pour mesurer les émissions de GES des déplacements des habitants, leurs évolutions et l'impact de certaines mesures sur ces valeurs, nécessiteraient de connaître avec précision le nombre et les kilomètres parcourus par chaque habitant selon chaque mode de déplacements.

Ces données n'étant disponibles qu'avec une EMD, cela explique pourquoi aujourd'hui on ne peut mesurer de manière « régulière » ces évolutions dans la mise en œuvre du Plan de Mobilité.

De plus, si l'impact global des actions d'un Plan de Mobilité est déjà difficilement mesurable d'un point de vue environnemental, il est d'autant plus délicat de le décliner à l'échelle plus fine de chaque action.

Ainsi, en l'absence d'EMD récente sur Pays de Montbéliard Agglomération, le PDM ne fixe pas d'ambition chiffrée de report modal.

Néanmoins, afin de proposer une estimation des impacts du futur PDM, nous avons utilisé en données d'entrée la moyenne nationale des pratiques modales et kilométriques parcourus par habitant sur les agglomération de même taille que PMA que fournit l'Enquête Nationale Mobilité.

Sur cette base nous avons estimé pour chaque action la proportion de déplacements que sa mise en œuvre permettrait de reporter de l'automobile vers les modes alternatifs. Cela se traduit donc pour chaque action par un nombre de kilomètres en voiture évités (près de 40 millions de km par an à l'échelle de PMA pour l'ensemble des habitants) et donc traduits par ratio en un volume de GES et autres polluants économisés.

Ainsi, la mise en œuvre du plan d'action, couplée à la décarbonation du parc automobile, engendrerait ainsi une baisse des émissions de GES de -18%/2023 à km parcourus constants d'ici 10 ans. Cela fixe le cap et les objectifs en lien avec le PCAET de PMA. Pour ce dernier, il n'a pas non plus été décliné un objectif par action mais une approche globale par grand secteur d'activité. Ainsi sur le volet transport (globalisé entre le transport des personnes et des marchandises et à l'échelle territoriale sans distinguer ce qui est du ressort des habitants de PMA ou des usagers en transit) l'objectif fixé par le PACET est de baisser de 20% les émissions en 2035 par rapport la situation référence de 2020.

Cette approche même si elle demeure partielle est la seule envisageable. Elle permet ainsi de fixer une valeur référence certes approximative mais qui pourra être comparée et affinée avec les futurs résultats d'une enquête ménage déplacement.

5.2.2 Synthèse de l'impact des actions

Le tableau ci-dessous reprend de manière détaillée l'impact estimé pour chacune des actions du PDM (qui influe sur la mobilité des personnes) en kilomètres évités et émissions de GES et polluants atmosphériques économisés. Il précise en parallèle l'ensemble des indicateurs spécifiques qui permettront d'avoir plus aisément une estimation de l'impact direct d'une action mais de manière ciblée sur certains publics, sur l'utilisation d'une offre spécifique de mobilité, sur la fréquentation d'une piste cyclable bien précise mesurée à l'aide d'un comptage local...

Si la volonté de connaître précisément l'impact direct sur l'environnement de l'action que l'on engage est louable elle est toutefois peu mesurable localement et directement. Néanmoins, ce sont les actions à mener qui demeurent primordiales dans un objectif commun de contribuer à améliorer l'environnement de manière globale.

Axe	N°	Intitulé	Impact report modal	Impact km par an évités en voiture	Impact sur km totaux	Impact sur km transférés	Bilan Gaz à Effet de Serre (en t/an)	Bilan Nox (en t/an)	Bilan PM10 (en t/an)	Bilan PM2,5 (en t/an)	Indicateurs mobilité	Indicateurs environnementaux spécifiques
1	1	Étendre et développer le réseau de lignes secondaires	●●●○○	1 336 188	0,23%	3,35%	-271,5	-0,9	-0,1	-0,1	Fréquentation des lignes créées ou modifier Fréquentation du réseau évolUTY Nombre d'abonnés	Il n'existe pas d'indicateurs environnementaux spécifiques pour cette action, elle est suivie par un indicateur général lié aux km parcourus en voiture (calcul d'émission par km en lien avec l'évolution du parc automobile)
1	2	Adapter l'offre de transport à la demande (Tad'Y)	●○○○○	263 017	0,05%	0,66%	-53,4	-0,2	0,0	0,0	Nombre de déclenchements des services Fréquentation du TAD Satisfaction des usagers / des demandes des communes	
1	3	Améliorer la desserte en transport collectif de la zone d'activités de Technoland	●●●●●	500 940	0,09%	1,25%	-101,8	-0,3	-0,1	0,0	Fréquentation des lignes desservant Technoland Part modale des TC chez les actifs (INSEE) Satisfaction des entreprises	
1	4	Améliorer la desserte de l'espace médian depuis PMA	●●●●●	3 340 471	0,59%	8,37%	-678,8	-2,2	-0,3	-0,3	Fréquentation de la ligne D Fréquentation de la ligne X	
1	5	Réengager un travail avec le Canton du Jura pour étendre certaines lignes suisses s'arrêtant à la frontière de PMA et rejoignant Porrentruy	●●●○○	470 718	0,08%	1,18%	-95,7	-0,3	0,0	0,0	Fréquentation de la ligne et des arrêts de la B71 sur PMA Evolution des parts modales des actifs frontaliers (INSEE)	
1	6	Favoriser l'utilisation du train comme mode de déplacement pertinent pour des déplacements à l'échelle de PMA et du pôle métropolitain	●●●○○	4 331 439	0,76%	10,85%	-880,2	-2,9	-0,4	-0,4	Fréquentation des gares et des lignes	
1	7	Développer des nouveaux noeuds d'intermodalité	●●●○○	791 880	0,14%	1,98%	-160,9	-0,5	-0,1	-0,1	Fréquentation de la ligne et des arrêts Nombre de vélos stationnés	
2	8	Poursuivre le maillage de liaisons inscrites au Schéma Directeur Cyclable	●●●●●	9 502 563	1,67%	23,80%	-1930,9	-6,4	-1,0	-0,8	Linéaire d'aménagements cyclables Nombre de stationnements vélos pour 100 habitants Fréquentation des aménagements (comptages)	
2	9	Poursuivre le développement de la pacification et faciliter le recours à la marche dans les communes	●●○○○	3 167 521	0,56%	7,93%	-643,6	-2,1	-0,3	-0,3	Evolution du linéaire en zone 30 ou zone de rencontre	
2	10	Étendre / diversifier la flotte de vélos en location (Vélicity)	●●●○○	475 128	0,08%	1,19%	-96,5	-0,3	0,0	0,0	Evolution de la flotte / type Nombre de locations Nombre de livraisons Nombre de bénéficiaires différents	
3	11	Accompagner les communes dans leurs réflexions sur la place de la voiture et le partage de la voirie	●●○○○	316 752	0,06%	0,79%	-64,4	-0,2	0,0	0,0	Nombre de communes accompagnées Nombre de places neutralisées / passages piétons mis en conformité Valorisation des places supprimées	
3	12	Déployer un réseau d'aires de covoiturage	●●●○○	1 243 056	0,22%	3,11%	-252,6	-0,8	-0,1	-0,1	Nombre d'aires et de places de covoiturage créées Taux d'occupation des aires Evolution de la pratique du covoiturage chez les actifs	
3	13	Expérimenter des lignes de covoiturage dynamique	●●●○○	791 880	0,14%	1,98%	-160,9	-0,5	-0,1	-0,1	Fréquentation de la plateforme/application Nombre de trajets demandés Nombre de trajets assurés	

3	14	Déployer un système de véhicules en autopartage	●●○○○	443 453	0,08%	1,11%	-90,1	-0,3	0,0	0,0	Nombre de réservations Nombre d'abonnés Taux d'utilisation des véhicules Kilomètres effectués	Il n'existe pas d'indicateurs environnementaux spécifiques pour cette action, elle est suivie par un indicateur général lié aux km parcourus en voiture (calcul d'émission par km en lien avec l'évolution du parc automobile)
3	15	Poursuivre le déploiement des infrastructures de recharge pour véhicules électriques (IRVE)	○○○○○	0	0,00%	0,00%	0,0	0,0	0,0	0,0	Nombre de points de charge ouverts au public Nombre de charges (nombre et kWh délivrés)	
3	16	Construire un centre routier sur PMA afin de limiter le stationnement anarchique des poids lourds	●○○○○	0	0,00%	0,00%	0,0	0,0	0,0	0,0	Nombre de poids lourds stationnés Durée moyenne de stationnement	
3	17	Tendre vers une logistique urbaine durable en développant un système de livraison propre sur le dernier kilomètre	●○○○○	43 800	0,01%	0,11%	-8,9	0,0	0,0	0,0	Colis transitant / capté par l'ELU Nombre de livraisons via ELI, VUL évités Satisfaction utilisateurs, commerçants, riverains	
4	18	Créer un support unique d'information mobilité	●●○○○	1 572 479	0,28%	3,94%	-319,5	-1,1	-0,2	-0,1	Nombre de guides distribués Nombre de contributions Nombre de connexions à la plateforme	
4	19	Former des ambassadeurs locaux pour valoriser l'offre de mobilité	●●○○○	1 900 513	0,33%	4,76%	-386,2	-1,3	-0,2	-0,2	Nombre d'ambassadeurs, de temps collectif Nombre de permanences, stands Nombre de personnes renseignées Evolution de la fréquentation des services	
4	20	Poursuivre et développer les actions de communication et de sensibilisation grand public	●●○○○	1 900 513	0,33%	4,76%	-386,2	-1,3	-0,2	-0,2	Nombre d'événements organisés Nombre de participants	
4	21	Poursuivre et développer les actions de mobilité inclusive	●○○○○	201 410	0,04%	0,50%	-40,9	-0,1	0,0	0,0	Nombre de services / actions proposées Nombre de bénéficiaires / dispositifs proposés par l'association	
4	22	Poursuivre le conseil en mobilité auprès des entreprises	●●●○○	4 972 223	0,87%	12,45%	-1010,4	-3,3	-0,5	-0,4	Nombre d'entreprises sensibilisées et salariés concernés Nombre d'actions menées Nombre de PDME/PDME sur PMA	
4	23	Structurer un observatoire du Plan de Mobilité pour suivre et anticiper les évolutions en matière de mobilité	Non mesurable	0	0,00%	0,00%	0,0	0,0	0,0	0,0	Nombre de fois où le Comité de suivi / Comité des Partenaires s'est réuni Indicateurs renseignés dans l'outil de suivi Nombre de tableaux de bords réalisés	
5	24	Poursuivre l'articulation des politiques de mobilité à l'échelle du bassin de mobilité du Nord Franche-Comté par l'intermédiaire du Syndicat Mixte	●●●○○	2 138 077	0,37%	5,36%	-434,5	-1,4	-0,2	-0,2		
5	25	Faire du réseau évolUTY un garant de l'amélioration de la qualité de l'air sur PMA et de réduction des émissions de gaz à effet de serre	●○○○○	221 726*	0,04%	0,56%	-45,1	-0,1	0,0	0,0	Nombre de bus fonctionnant à l'aide d'énergie alternative / part de la flotte Nombre de kilomètres parcourus sur le réseau par des véhicules avec des énergies alternatives	
5	26	Accompagner les acteurs économiques dans une transition vers une logistique plus durable	Non concerné car pas d'impact mobilité sur les habitants									
Total				39 704 021	7,00%	100%	-8113	-27	-4	-3		

*le résultat sur cette action comprend l'incidence sur la mobilité mais pas l'incidence liée à l'évolution de la flotte (verdissement) qui a été estimée par ailleurs dans l'action 25 (gains de 85 t/an de GES pour le verdissement de la flotte)

PARTIE 6 : INCIDENCES NATURA 2000

1 PRESENTATION DES SITES NATURA 2000

Le territoire de PMA compte 3 sites Natura 2000 et entretient donc des relations évidentes et étroites avec ceux-ci par le biais de réseaux terrestres, hydrologiques et aériens. En outre, ces sites relèvent de la directive habitats mais également oiseaux pour 2 d'entre eux.

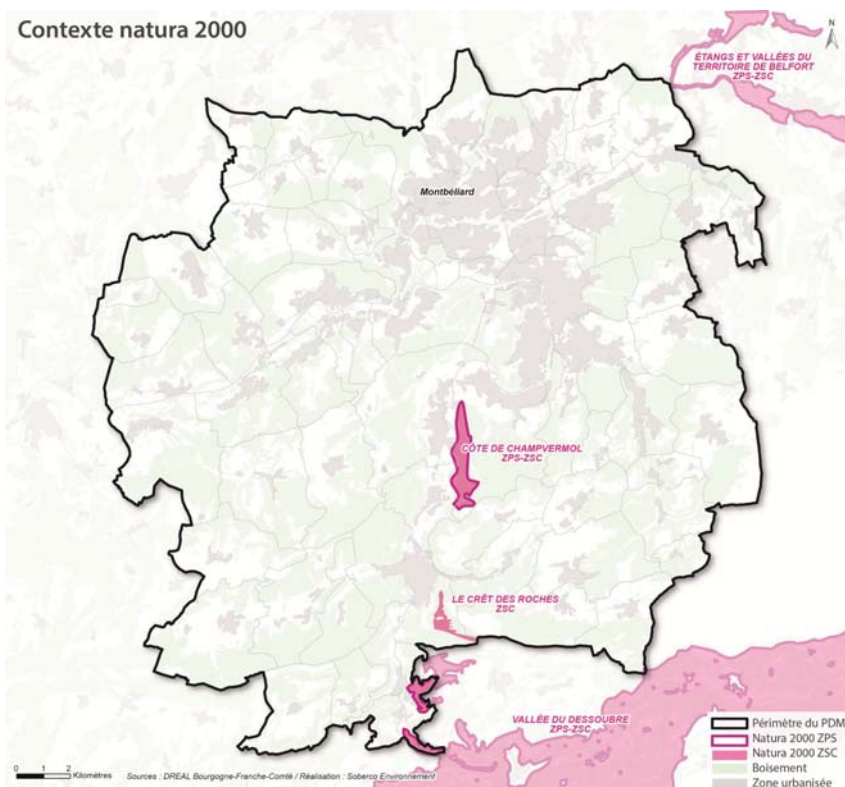
Les 3 Zones Natura 2000, concernées :

- Le crêt des roches (FR4301288) ZSC ;
- La côte de Champvermol (FR4301289) ZPS-ZSC ;
- La vallée du Dessoubre de la Reverotte et du Doubs (FR4301298) ZPS-ZSC ;

Sur le plan terrestre les trois zones sont intégrées dans un milieu naturel où la trame verte et bleu est peu fragmentée. Ainsi des déplacements nord-sud entre les trois zones sont possibles. Néanmoins il est à noter un tissu urbain situé à l'ouest des trois zones qui peut créer une légère barrière pour les déplacements.

Une autre site Natura 2000 est présent au nord du territoire : l'étang et vallées du territoire de Belfort (FR4301350) qui est sous la directive « habitats, faune, flore ».

Contexte natura 2000



2 LE CRET DES ROCHES (FR4301288)

2.1 PRESENTATION

Cette zone Natura 2000 s'étend sur une superficie de 60 ha. Inventoriée comme une zone spéciale de conservation, elle suit la directive habitat faune flore. Les principaux habitats naturels du Crêt des Roches sont des habitats reconnus d'intérêt communautaire, voire jugés prioritaires par l'Union Européenne. Ils sont caractéristiques du paysage jurassien avec des forêts de pentes, une corniche, en bordure de celle-ci des pelouses sèches plus ou moins arides (mésophiles à xérophiles) et des éboulis calcaires. L'orientation Sud d'une partie du site permet d'accueillir des plantes méditerranéennes atteignant ici leur limite de répartition. Parmi la flore du site, 9 espèces sont protégées en Franche-Comté, d'autres sont inscrites dans la liste rouge de la flore menacée de Franche-Comté, exemples : Le Bois joli des Alpes (*Daphne alpina*) (protection régionale), l'Ibérie des rochers (*Ibérus saxatilis*) (unique station du Jura français), l'Epervière à feuilles de Scorzonère (*Hieracium scorzoniferifolium*) (rare en Franche-Comté), l'Éillet de Grenoble (protection régionale) ...

Le Crêt des Roches est aussi un important lieu de passage des oiseaux en migration postnuptiale. L'avifaune compterait une centaine d'espèces dont le Pic noir et le Grand-duc d'Europe. Les insectes patrimoniaux suivants sont également indiqués sur le site : Lucane cerf-volant, Sylvandre et Apollon.



Paysage du crêt des roches (DOCOB du crêt des roches, 2008)

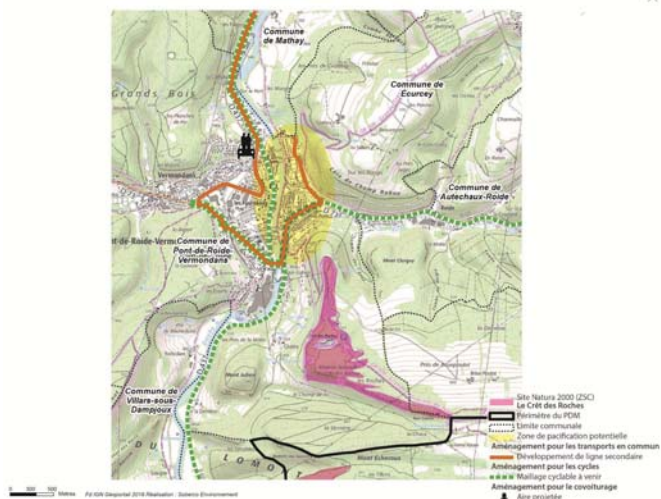
2.2 RAISONS POUR LESQUELS LE DOCUMENT N'A PAS D'INCIDENCE SUR LA ZONE NATURA 2000

Cette zone Natura 2000 est concernée par aucune des actions du Plan de Mobilité. Le maillage cyclable passe à la frontière de la zone mais n'engendrera aucun impact.

Pour les aménagements encore au stade d'étude, la localisation sera choisie afin de ne pas engendrer des pressions sur cette zone.

Les aménagements engendrés par le Plan de Mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire à forte mobilité ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.

INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 : Commune de Pont-de-Roide-Vermondans



3 LA COTE DE CHAMPVERMOL (FR4301289)

3.1 PRESENTATION

La Côte de Champvermol, zone spéciale de conservation s'étend sur une superficie de 156,63 ha sur la commune de Mandeuve. Cette zone suit la directive habitats et la directive oiseaux. Les habitats naturels de la Côte de Champvermol sont liés au substrat géologique et au relief avec des éboulis calcaires, des pentes rocheuses calcaires pauvres en terre, des forêts de ravins, des pelouses sèches etc. La présence d'une couche de marne en bas de pente laisse apparaître un bas marais de pente à proximité immédiate de milieux secs. Sur les berges du Doubs des forêts alluviales se sont développées. Plusieurs oiseaux reconnus prioritaires en Europe (Dir. Oiseaux) sont signalés nicheurs : Faucon pèlerin, Milan royal, Pic noir, Pic cendré, Grand-Duc d'Europe. Le Sonneur à ventre jaune, petit crapaud d'intérêt communautaire est également présent. 2 plantes bénéficient d'une protection nationale, 9 d'une protection régionale.



Paysage de la côte de Champvermol (Komoat)

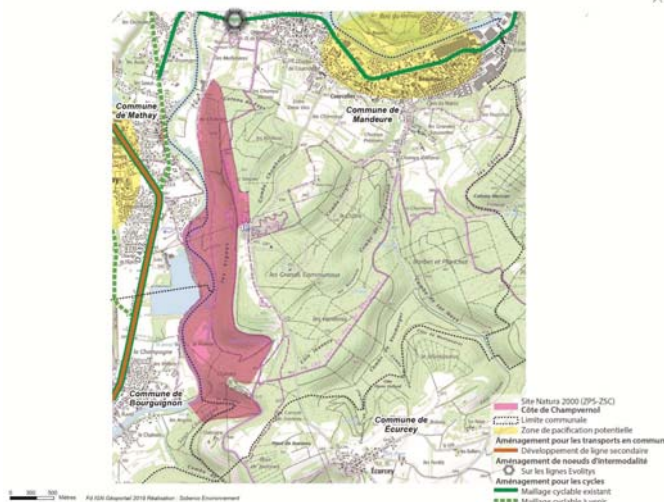
3.2 RAISONS POUR LESQUELS LE DOCUMENT N'A PAS D'INCIDENCE SUR LA ZONE NATURA 2000

Cette zone Natura 2000 est concernée par aucune des actions du Plan de Mobilité. Le maillage cyclable passe à la frontière de la zone mais n'engendrera aucun impact.

Pour les aménagements encore au stade d'étude, la localisation sera choisie afin de ne pas engendrer des pressions sur cette zone.

Les aménagements engendrés par le Plan de Mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire à forte mobilité ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.

INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 : Commune de Mandeuve



4 LA VALLEE DU DESSOUBRE DE LA REVEROTTE ET DU DOUBS (FR4301298)

4.1 PRESENTATION

Seule l'extrémité nord du site Vallée du Dessoubre, de la Reverotte et du Doubs touche le territoire. Les reculées des Combes et de l'Œil de Bœuf (63,97 ha), à l'est de Noirefontaine sont intégrées à ce site Natura 2000, de même que les falaises du lieu-dit « Sous les Roches du Chanet » (34,95 ha), au Sud de Noirefontaine. Ce site suit la directive habitat et la directive oiseaux. On trouve dans ce vaste site des habitats en commun avec la Côte de Champvermol et le Crêt des Roches : corniches, falaises, forêt de pentes, pelouses sèches mésophiles à xérophiles. La superficie nettement plus importante de ce site, les expositions variées et les altitudes atteintes conduisent cependant à une plus grande diversité en habitats forestiers.

Au total 21 habitats d'intérêt communautaire sont identifiés, 16 espèces de plantes protégées, 21 espèces animales d'intérêt communautaire. La partie du site Natura 2000 sur la commune de Noirefontaine et à l'intérieur du territoire, est occupée pour l'essentiel par de la forêt de pente, exception faite de la falaise et de ses corniches, soulignées de petites pelouses sèches. Sur les sols les plus chauds et les plus caillouteux se développe une chênaie pubescente. Dans la pente, en fonction de l'exposition et du substrats des forêts à Tilleuls et Erables ou des Hêtres alternent. Parmi la flore remarquable, on note la présence du Daphné des Alpes, protégé en Franche-Comté. Les enjeux faunistiques connus portent essentiellement sur les oiseaux : Faucon Pèlerin, Milan royal.

Les actions programmées dans les documents d'objectifs des 3 sites Natura 2000 sont principalement destinées à restaurer les pelouses sèches en luttant contre leur enrichissement, mais aussi à laisser se développer de vieux boisements ou à encourager des gestions forestières durables. Ces actions sont de nature à favoriser le maintien d'un réseau d'habitats ouverts secs et un réseau d'îlots forestiers qui même s'ils ne sont pas continus, contribuent au maintien d'une trame forestière et d'une trame de pelouses sèches riches et denses.



Paysage de la vallée du Dessoubre (M.Mistarz)

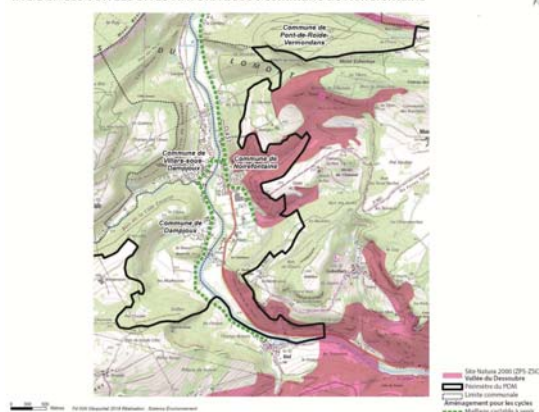
4.1 RAISONS POUR LESQUELS LE DOCUMENT N'A PAS D'INCIDENCE SUR LA ZONE NATURA 2000

La zone Natura 2000 est concernée par aucune des actions du Plan de Mobilité. Le maillage cyclable passe à la frontière de la zone mais n'engendrera aucun impact.

Pour les aménagements encore au stade d'étude, la localisation sera choisie afin de ne pas engendrer des pressions sur cette zone.

Les aménagements engendrés par le Plan de Mobilité ne porteront pas atteinte de façon significative aux espèces d'intérêt communautaire à forte mobilité ayant justifié les sites Natura 2000 ni aux objectifs de conservation des sites Natura 2000.

INCIDENCES SUR LES SITES NATURA 2000 : Commune de Noirefontaine



5 INCIDENCES POTENTIELLES DU PROJET DE PLAN DE MOBILITE SUR LE RESEAU NATURA 2000

Les aménagements qu'engendrent le Plan de Mobilité n'auront aucun impact sur les zones Natura 2000. En effet les pistes cyclables seront réalisées sur des cheminements déjà existants. De plus, les actions du Plan de Mobilité ne sont pas de nature à porter atteinte au réseau Natura 2000, ni aux espèces et habitats ayant motivé leur désignation. Le Plan de Mobilité n'induirait donc pas non plus d'impact sur le réseau Natura 2000 situé hors du territoire de PMA.

The logo for Soberco environnement features a stylized asterisk symbol to the left of the company name. The word 'Soberco' is in a larger, bold, sans-serif font, and 'environnement' is in a smaller, regular, sans-serif font below it. Underneath, the words 'INGÉNIERIE & CONSEILS' are written in a very small, all-caps, sans-serif font.

*** Soberco**
environnement
INGÉNIERIE & CONSEILS

3 chemin de Taffignon, 69630 Chaponost
04 78 51 93 88 • www.soberco-environnement.fr

SARL au capital de 50 000 euros
Siret 405 144 544 00013
R.C. Lyon b405 144 544 • APE 742C

The OPQIBI logo consists of the letters 'OPQIBI' in a bold, sans-serif font. Below the letters, the words 'L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE' are written in a smaller, all-caps, sans-serif font.

OPQIBI
L'INGÉNIERIE QUALIFIÉE