



PMA 2030... POUR UNE VISION STRATÉGIQUE DES MOBILITÉS



Poursuite de la réflexion
synthétisée dans la contribution
du Codev de décembre 2021



Contexte général (2024–2025)

- ▶ baisse des déplacements quotidiens : 3,3 trajets/jour (contre 4 trajets/jour auparavant)
- ▶ vieillissement de la population → adaptation nécessaire des mobilités
- ▶ usage automobile en léger recul, au bénéfice de la marche et du vélo
- ▶ 67 % des déplacements se font toujours en voiture
- ▶ frein majeur : l'étalement urbain, qui rend la voiture indispensable pour l'accès aux services, à l'emploi et aux commerces

Un potentiel considérable de mobilités actives sur les trajets courts

- ▶ 53 % des trajets font moins de 3 km → idéale conversion vers marche & vélo
- ▶ des marges importantes pour réduire l'automobilisme, mais cela nécessite :
 - des pistes cyclables sécurisées et continues,
 - une vraie culture de la mobilité active,
 - une vision d'agglomération (et non strictement communale).

Freins structurels identifiés en 2025

- ▶ gouvernance fragmentée : communes, agglomération, région → difficile de porter des projets cohérents (ex : continuité des pistes cyclables)
- ▶ étalement urbain : dispersion des logements/commerces en périphérie = dépendance automobile durable
- ▶ implication faible des entreprises dans les plans de mobilité
- ▶ écosystème informationnel éclaté des mobilités : Mobigo, Evolity, TER, Karos, Optymo...
→ illisibilité de l'offre, impraticabilité d'une mobilité multimodale, frein à la transition écologique et au report modal vertueux

La Démarche participative

- ▶ entretiens avec des experts et des élus de PMA
- ▶ visite des infrastructures de Moventis
- ▶ séances d'intelligence collective



4 AXES

Préconisations & leviers d'action

Pour incarner cette vision, la stratégie peut se décliner en 4 axes :

1 MOBILITÉS ACTIVES

(préconisations 1 & 4 du rapport de 2021)

Sécuriser et structurer la pratique du vélo-travail

- priorité absolue : sécurité & continuité des pistes cyclables
- donner la priorité aux modes actifs : marche, fauteuils roulants, vélos
- faire évoluer la gouvernance pour rendre la voirie cohérente à l'échelle de l'agglomération

Développer le vélo-loisir et le tourisme

- constats : manque d'hébergements, d'équipements, de connexions culturelles/commerciales
- besoin d'un **investissement foncier immédiat** pour créer une offre attractive d'étapes (campings, gîtes, services)

2 RENFORCER LE TRANSPORT PUBLIC

(préconisations 2 & 5 du rapport de 2021)

Expérimenter la gratuité

- mettre en place une phase test de gratuité (option envisageable mais **non financée à ce jour** dans la Délégation de Service Public)
- améliorer la desserte fine des cœurs de ville et villages

Développer le tram-train et les lignes ferroviaires

- soutien au tronçon Montbéliard – Héricourt – Delle (avec nouvelle gare UTBM/Hôpital)
- réactivation de la ligne Montbéliard – Audincourt – Chaux-de-Fonds
- objectif : créer une **colonne vertébrale ferroviaire** pour le territoire

3 MASSIFIER LE COVOITURAGE

(préconisation 3 du rapport de 2021)

Déployer des lignes de covoiturage à forte demande

- succès actuel : covoiturage subventionné (1 000 trajets/mois), intégré aux bus
- échec : absence d'accord avec Belfort pour un ticket unique
- développement proposé : lignes de covoiturage pour **zones industrielles & vallées**

4 INTÉGRATION DES MOBILITÉS

(préconisation 6 du rapport de 2021)

Unifier l'écosystème mobilités

- **billet unique** indispensable pour PMA, Belfort, Héricourt...
- mise en place d'un **système d'information unifié** (MaaS)
- objectif : fin de la fragmentation de l'offre de transport, condition essentielle au développement du report modal

PERSPECTIVE STRATÉGIQUE : LE PROJET SERM (2025)

- nouveau cadre : **Service Express Régional Métropolitain (SERM)** Nord-Franche-Comté
- coordination État – Région – AOM locales > rail + route + mobilités douces
- trois pôles : **Montbéliard – Belfort – Héricourt**
- objectif : **labellisation en septembre 2025** pour débloquer de nouveaux financements

AXES À LONG TERME : FRET & FLUVIAL

- **Ferroutage** : potentiel (désengorgement de l'A36) mais créneaux ferroviaires saturés → non prioritaire à court terme
- **Transport fluvial** : opportunité logistique/touristique, mais infrastructures insuffisantes → horizon très long terme

La mobilité s'inscrit comme une question centrale et récurrente au sein de notre Communauté d'Agglomération, puisque ce document s'avère être la 9^e contribution depuis 2013 consacrée aux transports et à l'intermodalité. Il existe donc bien sur notre bassin de vie une préoccupation citoyenne, clairement exprimée, concernant nos déplacements, préoccupation rendue encore plus aigüe à l'aune d'une inéluctable transition climatique, décarbonnée et énergétique.



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

Jilali EL RHAZ / Directeur

03 81 31 89 65 - jilali.elrhaz@agglo-montbeliard.fr

Olivier MASSACRIER / Assistant

03 81 31 84 71 - olivier.massacrier@agglo-montbeliard.fr