

PLU prescrit par délibération du Conseil Municipal le 15/ 12/ 2014
PLU arrêté par délibération du Conseil Municipal le 20/ 06/ 2016
PLU approuvé par délibération du Conseil Municipal le 20/ 03/ 2017

2/ Projet d'Aménagement et de Développement Durables

PLU approuvé



Mars 2017



ORIENTATION GENERALE DU PROJET D'AMENAGEMENT ET DE DEVELOPPEMENT DURABLE

Un défi d'attractivité

L'essor de l'industrie automobile a entraîné un **développement accéléré** de l'agglomération au cours du XX^{ème} siècle. En quelques décennies, le semi de bourgs et villages de fonds de vallées s'est transformé en une « nébuleuse urbaine ». L'organisation atypique du territoire actuel porte des faiblesses structurelles pour l'attractivité de la ville centre de Montbéliard.

La très forte spécialisation des espaces a multiplié et **dispersé les fonctions de centralité** sur le territoire de l'agglomération et l'urbanisation extensive n'a pas permis à Montbéliard de profiter pleinement de cette croissance. Ainsi, la cité de Montbéliard n'atteint pas le seuil suffisant de développement et de concentration de fonctions différentes pour fédérer l'ensemble de l'agglomération. L'érosion continue de la population depuis les années 1980 a renforcé l'affaiblissement des fonctions de ville centre de Montbéliard.

Ce développement a par ailleurs été conduit dans un **contexte de toute puissance de l'automobile**, où l'espace public n'avait d'autres fins que d'écouler le trafic et assurer le stationnement des véhicules. Aujourd'hui, très peu d'espaces publics de la ville, y compris dans son cœur historique, sont aménagés pour favoriser une vie sociale et urbaine. Leur configuration routière ne participe plus à mettre en valeur la ville, aussi bien son centre que ses quartiers.

Ce développement fonctionnel se traduit par un **retard accumulé pour adapter le territoire aux exigences des populations en termes de qualité de vie** et fragilise sa démographie. Dans un contexte où les ménages ont désormais le choix de leur lieu de vie, l'agglomération et la ville de Montbéliard ne sont plus assez attractives. Les nombreuses friches et locaux industriels anciens, la crise des grands quartiers et le manque d'attention porté à la qualité urbaine construisent une image industrielle qui explique cette perte d'attractivité résidentielle. La faible qualité de son offre de logements donne une certaine réalité à cette image.

Affirmer Montbéliard dans son rôle de ville centre d'agglomération

Aujourd'hui, Montbéliard doit renouveler durablement son attractivité. Au plan résidentiel pour retrouver une dynamique de peuplement. Au plan économique et urbain pour renforcer son rôle de ville centre de l'agglomération. Cette attractivité endogène permettra à la ville d'envisager pleinement son positionnement dans la construction d'un bassin métropolitain avec sa voisine Belfort. Dans cet objectif, **un nouveau modèle de développement de la ville sera conduit dans les prochaines années**. Il repose sur deux principes fondateurs.

Le premier. **Une organisation du développement resserrée autour du centre-ville** pour obtenir la concentration et la diversité de fonctions qui lui permettront de jouer un rôle dynamisant pour toute la ville. Le patrimoine bâti et la reconversion d'espaces dégradés ou en friches seront les principales ressources de développement de la ville. Ils offrent les potentialités suffisantes pour répondre aux besoins de développement, dans un périmètre très proche du noyau historique.

Le second. **Une qualité de « vivre en ville » retrouvée** en faisant des ressources naturelles et patrimoniales le fil conducteur de l'urbanité de la ville de demain. La présence de l'eau et de la nature en ville, mais aussi la diversité des patrimoines bâtis sont à considérer comme les marqueurs identitaires de la ville. Ces patrimoines offrent des qualités très attractives pour les nouveaux programmes de constructions qui devront veiller à les révéler.

Le Projet d'Aménagement et de Développement Durables exprime les orientations générales destinées à mettre en œuvre ce modèle de développement autour de cinq axes. C'est la coordination des actions menées sur chacun de ces axes qui permettra de faire de Montbéliard une ville plus attractive.

Montbéliard, ville active.

Montbéliard, ville centre.

Montbéliard, ville d'histoire.

Montbéliard, ville nature.

Montbéliard, ville accessible.

Table des matières

VILLE ACTIVE.....	7
1/ Agir sur le logement pour redynamiser la démographie	8
1.1/ Relancer durablement la dynamique résidentielle.....	8
1.2/ Donner envie d’habiter la ville par des logements de qualité, abordables et bien situés.....	8
2/ Renforcer le rôle économique de Montbéliard.....	9
2.1/ Conforter Montbéliard comme pôle tertiaire et de services	9
2.2/ Pérenniser et valoriser l’usine en ville	9
2.3/ Développer le tourisme.....	9
3/ Réguler et organiser le développement commercial	10
3.1/ Redynamiser le commerce de centre-ville	10
3.2/ Maîtriser le développement des zones commerciales périphériques.....	11
3.3/ Conforter une armature commerciale de proximité	11
VILLE CENTRE	15
1/ Optimiser les potentialités du centre historique	16
1.1/ Remettre les logements vacants sur le marché immobilier pour repeupler le centre-ville	16
1.2/ Engager une reconquête économique et commerciale des rives du boulevard de ceinture	16
1.3/ Consolider le rôle de porte d’entrée principale du secteur de la gare	16
1.4/ Aménager un parcours urbain fédérateur dans le centre ancien	16
2/ S’appuyer sur de grandes « pièces urbaines » pour donner une dimension métropolitaine au centre-ville	17
2.1/ Congo-Bonal : un nouveau morceau de ville d’envergure métropolitaine.....	17
2.2/ Petite Hollande-Portes du Jura : une centralité administrative et universitaire	17
3/ Agir sur la trame urbaine pour améliorer le fonctionnement d’une ville des proximités	18
3.1/ Conforter les tissus urbains de faubourgs et les cœurs de quartiers	18
3.2/ Améliorer le maillage territorial	20
VILLE D’HISTOIRE.....	24
1/ Renforcer les qualités urbaines du centre historique	25
1.1/ Rattacher le château aux circuits urbains et culturels	25
1.2/ Moderniser le centre ancien	25
2/ Mettre en scène le patrimoine industriel	26
2.1/ Faire de la culture industrielle locale un produit touristique	26
2.2/ Affirmer le fort Lachaux en tant vitrine sur le patrimoine industriel.....	26
2.3/ Accroître la visibilité du stade Bonal et repenser son rapport à la ville	26
3/ Affirmer des diversités de quartier	27
3.1/ Préserver les caractéristiques propres à chaque quartier	27
3.2/ Qualifier les portes d’entrée.....	27
3.3/ Construire les identités de demain	27
VILLE NATURE.....	30

1/ Préserver la ressource paysagère.....	31
1.1/ Entretenir la colonne vertébrale formée par l'Allan et le Canal	31
1.2/ Préserver l'entité forestière du Bois Bourgeois et ses relais urbains	31
1.3/ Donner de la visibilité foncière aux agriculteurs sur les espaces du Mittan et du Mont-Chevis....	31
1.4/ Conserver les Gros Pierrons comme réserve foncière à long terme	31
2/ Ouvrir la ville sur l'eau et la nature	32
2.1/ Reconquérir les berges de l'Allan.....	32
2.2/ Renforcer la présence de la nature aux entrées de ville	32
2.3/ Donner à voir la nature depuis un réseau de belvédères étoffé.....	32
3/ Faire de la Nature un fil conducteur du développement futur de la ville.....	33
3.1/ Des nouveaux quartiers laboratoires de la ville-nature	33
3.2/ Des conditions propices au verdissement des zones bâties.....	33
3.3/ Une juste prise en compte du risque d'inondation.....	33
Actions en faveur de la modération de la consommation foncière	34
VILLE ACCESSIBLE	37
1/ Faire des réseaux de communication un stimulateur de la métropolisation du Nord Franche Comté.....	38
1.1/ Poursuivre le développement des potentialités du réseau ferroviaire.....	38
1.2/ Affirmer le rôle central du pôle d'échanges multimodal de l'Acropole.....	38
1.3/ Déployer le réseau fibre optique.....	38
2/ Redéfinir le système circulatoire et la gestion du stationnement automobile.....	39
2.1/ Revisiter le plan de circulation pour mieux desservir le centre-ville sans en favoriser la traversée	39
2.2/ Optimiser la gestion du stationnement dans et au pourtour du centre-ville	39
3/ Soutenir l'usage des transports urbains.....	40
3.1/ Renforcer l'occupation humaine aux abords des lignes à haut niveau de service.....	40
3.2/ Accompagner l'intégration urbaine des lignes de bus à haut niveau de service.....	40
3.3/ Maîtriser l'offre de stationnement aux abords des espaces desservis par les lignes de bus à haut niveau de service	40
4/ Une ville à l'échelle du piéton	41
4.1/ Donner une place aux modes doux sur les voies principales de la ville	41
4.2/ Gommer les coupures inter-quartiers	41
4.3/ Aménager le centre-ville en espace partagé	41



Ville active

La vitalité de la ville dépend en premier lieu de ses ressources humaines, constituées des habitants et des salariés qui l'anime au quotidien et des visiteurs plus occasionnels. Montbéliard doit aujourd'hui se développer, en étoffant et diversifiant ses fonctions économiques et urbaines, pour **retrouver une occupation humaine plus importante et élargir son rayonnement**.

Parmi les fonctions à redynamiser, la question du logement est centrale pour **relancer une dynamique de peuplement**. La politique de l'habitat doit permettre de diversifier les types de logements pour adapter l'offre aux évolutions des structures sociales et familiales et des besoins des ménages. L'attractivité résidentielle de la ville peut s'appuyer sur le développement d'une offre alternative à celle des communes de périphérie. Le cadre urbain structuré de la ville, les commodités du centre-ville et les qualités résidentielles liées à la nature en ville permettent la construction de logements spécifiques et adaptés à l'environnement de la ville centre.

Parallèlement, la **création d'emplois et l'accueil de nouvelles entreprises** sont déterminants pour stimuler Montbéliard et renforcer son rôle de ville-centre d'agglomération. Montbéliard doit rester une polarité d'emplois et s'affirmer comme pôle tertiaire et de services, en s'appuyant sur les potentiels de l'économie industrielle et en développant les activités touristiques et de services à la personne.

La **force commerçante de Montbéliard** est également à renforcer. Pour cela, il est vital de garantir une complémentarité entre le commerce traditionnel du centre-ville et les grandes zones commerciales. Le commerce spécialisé est une fonction essentielle à orienter dans le centre ancien pour garantir son animation, sa vitalité et son rayonnement.

Enfin, le **développement du tourisme** représente un véritable gisement pour créer des emplois et donner à Montbéliard une notoriété plus forte. L'engagement d'une politique touristique contribue par ailleurs à valoriser le cadre urbain de la ville et à réinvestir des patrimoines oubliés. Le centre historique, l'épopée industrielle et les infrastructures naturelles et de loisirs sont les principaux supports à aménager dans cette perspective

Ces fonctions doivent être développées dans leur diversité pour atteindre un seuil plus favorable à la viabilité d'un écosystème urbain. Elles doivent permettre de **faire du centre-ville de Montbéliard un lieu principal de concentration d'activités et services, d'animation et de vie urbaine**.

1/ AGIR SUR LE LOGEMENT POUR REDYNAMISER LA DEMOGRAPHIE

1.1/ RELANCER DURABLEMENT LA DYNAMIQUE RESIDENTIELLE

Première ambition, Montbéliard doit regagner des habitants, afin de faire vivre au quotidien ses commerces, services et équipements. Pour y parvenir, ce sont près de 930 logements neufs qui doivent être produits entre 2015 et 2030, représentant un **rythme moyen de plus de 60 logements neufs par an**. Cette production doit trouver sa réponse autant dans la construction neuve que dans la remise sur le marché de logements vacants. Ainsi, ce seront près de 2 500 logements qui seront mobilisés (construction, rénovation, résorption de la vacance) entre 2015 et 2030, soit plus de 160 logements par an. Elle doit également concourir à diversifier les types de logements - que ce soit en taille, en statuts, en niveau de prix ou en forme - pour répondre à une demande de plus en plus hétérogène de la population.

Elargir la gamme de logements proposés

L'objectif est de développer une gamme de logements adaptés à chaque âge de la vie, depuis des petits logements pour étudiants ou accessibles aux seniors jusqu'à des offres destinées aux familles, en passant par des produits orientés vers l'accueil de jeunes actifs ou de populations s'installant temporairement dans la région. Il s'agit tout particulièrement de promouvoir des **logements alternatifs et complémentaires à l'offre dominante de pavillonnaire et de grands collectifs** dans le bassin de vie. Les caractéristiques urbaines et le statut de ville-centre de Montbéliard lui offrent l'opportunité d'une part, **d'étoffer le parc locatif privé** et, d'autre part, de **proposer des formes d'habitat nouvelles** de types intermédiaire, petit collectif ou individuel dense. Les efforts de renouvellement du parc locatif social doivent en outre être poursuivis.

Améliorer la qualité et maîtriser les coûts

La volonté est tout d'abord d'encourager **l'adaptation du parc de logements anciens aux attentes résidentielles** des ménages. Sa mise aux normes énergétiques et de confort est nécessaire pour **résorber la vacance**, en particulier dans le centre-ville, mais aussi pour prévenir son augmentation face à la concurrence de produits neufs.

Par ailleurs, l'objectif est de soutenir les initiatives visant à **développer des programmes qualitatifs à des prix plus abordables**. La ville s'implique ainsi pour mobiliser l'ensemble des acteurs intervenant dans la chaîne de production de logements. Ce partenariat permet d'identifier des mécanismes régulateurs (maîtrise foncière, coût de construction, outils financiers, formes urbaines, ...), tout en élevant la qualité des prestations dans les programmes neufs - en termes de conception interne, de prolongements extérieurs, de performance énergétique, d'accessibilité, de connexion à la fibre optique, ...

1.2/ DONNER ENVIE D'HABITER LA VILLE PAR DES LOGEMENTS DE QUALITE, ABORDABLES ET BIEN SITUES

Afin d'atteindre ces différents objectifs de développement résidentiel, la production de logements en renouvellement urbain est favorisée, avec un principe de densification raisonnée pour respecter les identités de chaque quartier.

Habiter le patrimoine ancien

Malgré la présence de toutes les commodités et sa qualité patrimoniale, le centre-ville est en perte de vitesse démographique. Il y a une véritable nécessité à le repeupler. Pour remédier à son taux de vacance très important, il s'agit tout d'abord de repérer les espaces fragiles et dégradés pour y mener des **opérations de rénovation de cœurs d'ilots, de réhabilitation lourde, voire de démolition-reconstruction** pour les bâtiments affectés par une vacance structurelle. Il s'agit ensuite **d'identifier les espaces propices à l'accueil de nouveaux logements** et de définir une programmation adaptée au lieu en termes de densités bâties et qui contribue à diversifier l'offre existante. Cette politique de l'habitat s'appuie sur de nouveaux aménagements urbains permettant d'augmenter la valeur résidentielle du centre-ville.

Habiter au bord de l'eau

Le ressort qualitatif exceptionnel que constituent les bords de l'eau est une opportunité pour **développer une offre d'habitat unique et attractive**. La construction d'opérations de logement ouvertes sur les rives de l'Allan, du canal et de la Lizaine est encouragée. Situées à proximité immédiate du centre historique, ces opérations participeront à son repeuplement. La programmation veillera à garantir des formes urbaines et des typologies de logements cohérentes. Les aménagements urbains s'attacheront à faciliter les parcours entre le centre ancien et les berges de rivière. Des solutions constructives innovantes seront recherchées dans les secteurs impactés par les risques d'inondation, et il sera tiré parti des zones les plus exposées pour qualifier l'environnement de ces opérations.

Habiter la Petite Hollande

En lien avec le retraitement des espaces publics, la rénovation urbaine du quartier de la Petite Hollande doit être poursuivie, en recherchant à diversifier les types de logements au fur et à mesure des reconstructions et des réhabilitations conduites. Ce quartier s'inscrit dans une perspective de **reconquête d'une attractivité résidentielle**, appuyée par des types de logements plus diversifiés.

Habiter les quartiers

Dans l'ensemble des autres quartiers, la **construction ponctuelle de nouveaux logements** est encouragée dans le respect de leurs caractéristiques paysagères et en offrant des espaces publics de proximité apaisés. Des opérations un peu plus denses, en termes de gabarits et de hauteurs, peuvent être développées dans les **cœurs de quartier** autour des équipements et services de proximité. La rénovation des îlots dégradés doit également y être incitée.

Habiter de nouveaux lieux

L'investissement de friches et d'espaces délaissés de grande envergure offre par ailleurs l'opportunité d'entretenir dans la durée la dynamique de construction. Ces reconversions sont à concevoir comme de **nouveaux morceaux de ville**, avec une programmation neuve devant **participer au rééquilibrage des typologies de logements offertes à l'échelle de la ville**. Par leurs formes bâties et architecturales, ces opérations doivent aussi développer une identité de quartier montbéliardaise : modulation des densités, espaces publics de proximité, articulation aux équipements et services, sont notamment les composantes de l'attractivité résidentielle.

2/ RENFORCER LE ROLE ECONOMIQUE DE MONTBELIARD

2.1/ CONFORTER MONTBELIARD COMME POLE TERTIAIRE ET DE SERVICES

L'ambition est de renforcer le poids économique de la ville centre de l'agglomération, en l'inscrivant dans les stratégies locales de promotion économique et d'accueil d'entreprises. Montbéliard réunit en effet les conditions nécessaires pour s'affirmer davantage comme lieu d'implantation préférentiel d'activités tertiaires et de services aux entreprises, en alternative à l'offre existante en zones d'activités. Le socle industriel, les liens avec l'université et la proximité des fonctions administratives constituent des leviers pour **diversifier l'économie locale et de consolider le tissu de PME en cœur de ville**.

Ce renforcement s'appuie sur une **diversité d'offres foncières et immobilières** à proposer aux investisseurs, tout particulièrement dans le centre historique et aux abords de ses principales entrées, sur l'axe Portes du Jura-Petite Hollande, aux franges de PSA et en vitrine autoroutière. La **revalorisation de sites d'activités économiques mal ou sous-occupés** s'inscrit également dans cet objectif de diversification de l'économie et des emplois.

2.2/ PERENNISER ET VALORISER L'USINE EN VILLE

L'usine PSA présente l'originalité d'être implantée en plein cœur de l'agglomération et aux portes du centre-ville de Montbéliard. A l'origine d'une filière industrielle dynamique et offrant des opportunités de création d'emplois diversifiés, elle est naturellement à conforter. Marquant ainsi l'identité de la ville, elle est également à valoriser. L'évolution nécessairement incessante des modes de production induit des mutations permanentes du site : recompositions ou désaffectations de bâtiments, réorganisations des circulations, modernisations d'infrastructures, accueil de fournisseurs et de sous-traitants, etc. La volonté est donc d'accompagner ces transformations et d'en tirer parti pour **créer des articulations valorisantes entre la ville et l'usine**. Alors que les fonctions productives tendent à se rétracter vers le sud du site, la ville aussi bien que PSA peuvent réinvestir avantageusement les sites progressivement délaissés au contact des espaces urbains : une composition évolutive permettant de **gérer une mixité activités/logements/services** est à concevoir.

2.3/ DEVELOPPER LE TOURISME

L'économie du tourisme et des loisirs représente un **gisement d'emplois locaux et non délocalisables à exploiter** davantage. Elle est également un levier pour renforcer la **fréquentation de la ville** et forger une **notoriété plus lisible** de l'extérieur. Déjà attractive pour les amateurs d'un tourisme urbain lié à son histoire wurtembourgeoise, Montbéliard bénéficie de potentialités touristiques apportées par sa situation entre Vosges et Jura et au cœur d'un réseau de villes, récemment amplifiées par l'arrivée du TGV.

La **définition d'une stratégie de développement touristique** s'appuie sur une meilleure valorisation des potentialités du centre historique, la structuration d'une offre issue de l'épopée industrielle unique de l'agglomération, la culture technologique et scientifique, la plaisance autour du port et les événements à forte notoriété (Lumières de Noël, festival des Mômes, Green Days...). Elle s'inscrit dans une démarche globale de promotion touristique du territoire et

sera accompagnée de mesures créant un cadre attractif et valorisant pour la pratique touristique (ravalements de façades, traitements de l'espace public, mises en lumière, parcours touristiques, ...).

Les différents points d'accueil et de fréquentation touristique sont à connecter aux centres d'intérêt en les connectant aux infrastructures d'entrée des touristes dans la ville : port de plaisance et canal, euro-véloroute, gare. Des points d'appel sont à créer également en vitrine autoroutière.

La reconquête démographique de la ville, le développement d'entreprises et l'accueil touristique doivent contribuer à amener de nouveaux usagers dans la ville. Ceux-ci sont indispensables pour renforcer l'économie de services dite « présente », liés aux besoins des résidents et des personnes qui fréquentent le territoire : administration, enseignement, santé, action sociale, sport, culture, services marchands, commerce, ...

3/ REGULER ET ORGANISER LE DEVELOPPEMENT COMMERCIAL

3.1/ REDYNAMISER LE COMMERCE DE CENTRE-VILLE

Le commerce est une fonction essentielle pour l'attractivité et l'animation du centre-ville. Face à la concurrence des autres pôles urbains proches, des zones commerciales de périphérie et du commerce digital, plusieurs orientations sont définies pour augmenter le potentiel de clientèle des boutiques du centre-ville.

Se démarquer des offres concurrentes

L'offre commerciale doit renforcer sa spécificité et mieux promouvoir son identité pour **se différencier des offres urbaines concurrentes ou plus standards** qui existent dans toutes les périphéries urbaines. Pour augmenter son rayonnement et attirer une nouvelle clientèle, le projet identifie plusieurs pistes :

- Attirer une ou plusieurs **locomotives commerciales** et préserver le **commerce indépendant** qui fait la spécificité du centre-ville,
- Faire de Montbéliard une **vitrine urbaine et commerciale des richesses produites localement**. De nombreux terroirs peuvent être exploités par l'installation de boutiques spécialisées permanentes ou temporaires et le développement de l'artisanat d'art : agriculture et gastronomie, industrie, culture et patrimoine, sports.

L'environnement d'achat offert par la qualité urbaine et architecturale du centre ancien est un élément particulièrement important dans cette stratégie de différenciation. Les orientations destinées à mettre en valeur le centre ancien et à organiser les parcours commerciaux sont exposées dans les autres chapitres.

Renforcer la diversité commerciale

La diversité commerciale du centre-ville est à étoffer dans deux domaines essentiels à son fonctionnement commercial.

L'offre alimentaire du centre-ville est à densifier car elle joue un rôle important pour son attractivité résidentielle. Pour créer une dynamique favorable, des effets d'entraînement entre le commerce sédentaire, ambulancier et éphémère seront recherchés.

Les **boutiques spécialisées dans l'équipement de la personne et de la maison** sont à compléter dans la mesure où elles constituent un des motifs les plus importants de fréquentation commerciale d'un centre-ville. Un prospect est à engager pour attirer en centre-ville des enseignes absentes du paysage commercial de l'aire métropolitaine.

Une offre de services non marchands essentielle à la fréquentation du centre-ville

Le fonctionnement commercial doit enfin bénéficier d'un potentiel de clientèle apporté par d'autres fonctions urbaines. Parmi celles-ci, les services non marchands ont une **capacité d'attraction** particulièrement importante. Il est essentiel de pouvoir maintenir et faciliter l'installation de professions libérales nouvelles et de structures associatives en étudiant les possibilités de création de locaux mieux adaptés à leurs besoins.

3.2/ MAITRISER LE DEVELOPPEMENT DES ZONES COMMERCIALES PERIPHERIQUES

Pour préserver la diversité commerciale du centre-ville, la volonté est complémentairement de **réguler davantage le développement d'offres concurrentes en périphérie**, en y limitant les disponibilités foncières et en y réglementant les types et les surfaces autorisées.

Au sein des zones **du Pied des Gouttes et des Jonchets**, un renouvellement de l'offre axé sur les **grandes et moyennes surfaces spécialisées**, privilégiant l'équipement de la maison et les loisirs, est à promouvoir par densification au sein des emprises foncières actuelles. Leur rayonnement doit mieux bénéficier à l'attractivité urbaine : le développement de services visant à rendre lisible leur complémentarité avec l'offre de centre-ville est à encourager.

Parallèlement, **la relocalisation de commerces et services vivant sur les flux de passage doit être mieux organisée**, afin qu'ils concourent à consolider les polarités du centre-ville et des quartiers. Des possibilités d'implantation en vitrine des axes structurants et à proximité immédiate de ces centralités doivent ainsi être offertes.

3.3/ CONFORTER UNE ARMATURE COMMERCIALE DE PROXIMITE

La volonté est enfin de **soutenir le commerce de proximité** qui participe à la qualité de vie et à l'animation au sein des différents quartiers de la ville. Leur viabilité doit être préservée par le maintien de nombres d'habitants suffisants, leur articulation avec les équipements publics et leur ouverture sur des axes de passage. Ce maintien est nécessaire à la structuration de cœurs de quartiers.



Montbéliard, ville active

PADD

renforcer les fonctions urbaines et économiques

L'attractivité et le rayonnement de Montbéliard s'appuie sur le renforcement des pôles structurants dans leur vocation dominante actuelle. Leur développement se fera dans une logique de complémentarité des fonctions. La reconquête économique et urbaine des voies principales recherche à valoriser des situations attractives en vitrine d'axes de passage pour des fonctions ayant besoin de flux.

des polarités principales renforcées dans leur vocation dominante

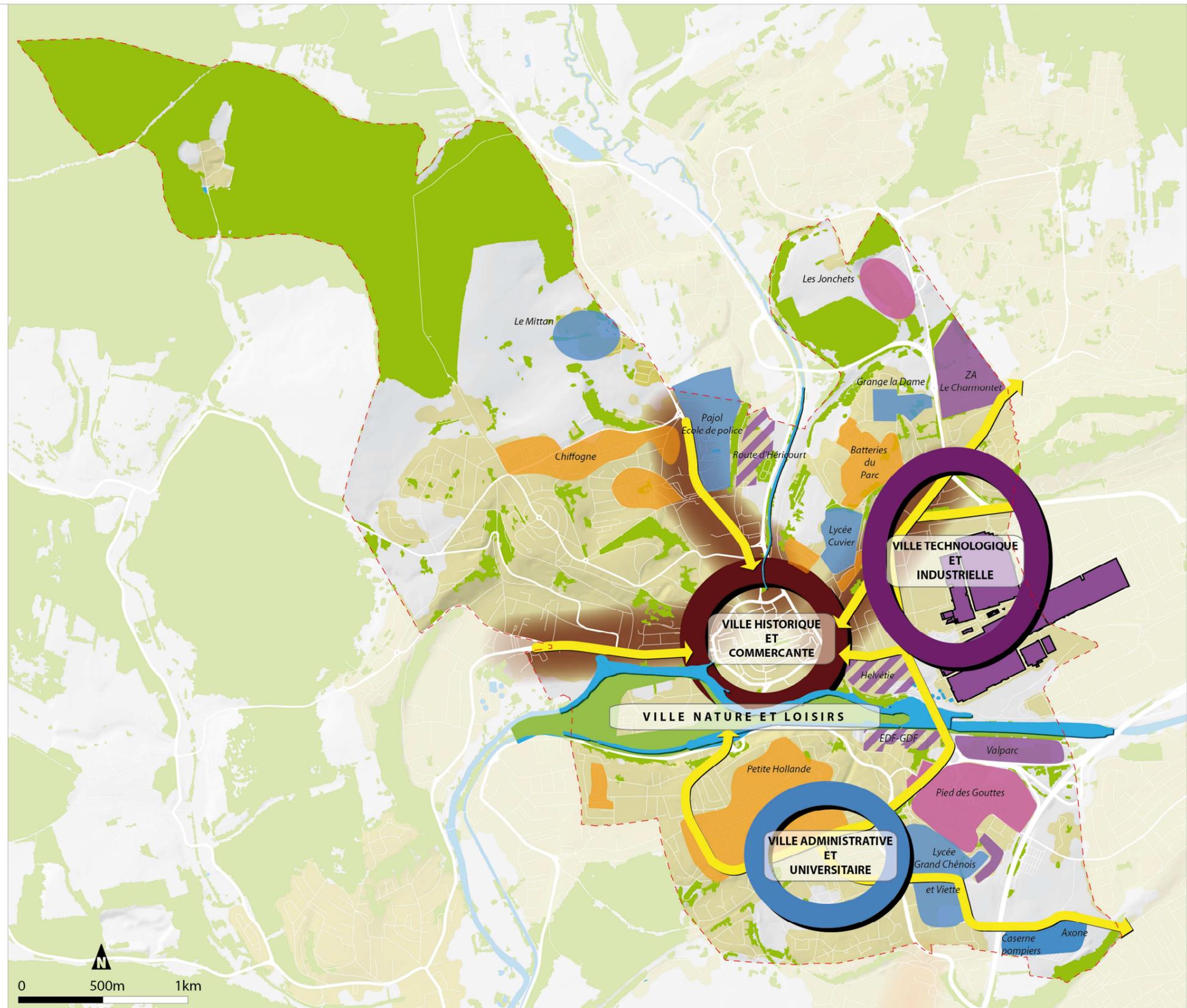
-  pôle commercial et touristique
-  pôle administratif et universitaire
-  pôle économique et technologique
-  pôle nature et loisirs

une qualité résidentielle améliorée

-  valoriser la qualité résidentielle des faubourgs
-  compléter l'offre de logements des espaces résidentiels à dominante pavillonnaire
-  poursuivre la mise en valeur des ensembles d'habitat collectif
-  renforcer la mixité des fonctions le long des voies principales

conforter les zones spécialisées

-  valoriser ou accompagner le renouvellement des parcs d'activités
-  conforter les zones commerciales dans l'enveloppe existante
-  pôles d'équipements principaux



novembre 2015

source(s) : IGN, BD Topo*, 2013
 Traitement(s) : SIG ADU
 fond cartographique : IGN, BD Topo* 2013, PMA 2012
 réalisation : © ADUFM 2015



Ville centre

La ville de Montbéliard peine aujourd'hui à s'affirmer comme pôle économique et urbain fédérateur pour l'ensemble de l'agglomération, malgré son niveau d'équipements et de services. Cette difficulté est notamment liée à une **trop grande dispersion des fonctions structurantes**, qui se répartissent entre différents quartiers de la ville séparés par d'importantes coupures urbaines et géographiques (Petite Hollande, Berges de l'Allan, secteur Congo-Bonal). Pour conforter Montbéliard dans son rôle de ville centre de l'agglomération et lui permettre de prendre sa place dans les dynamiques métropolitaines en cours, trois orientations principales sont mises en avant.

Il est tout d'abord nécessaire d'**agir sur le centre historique** qui est le cœur de la ville. Pour attirer davantage de visiteurs et de population, ses fonctions doivent s'étoffer et se diversifier. Pour cela, plusieurs potentialités sont ciblées en renouvellement ou construction neuve. Le cadre urbain doit parallèlement évoluer pour offrir un environnement plus agréable et adapté à des pratiques urbaines, commerciales et touristiques.

Les potentialités de développement relativement limitées du centre ancien imposent ensuite de concevoir son confortement dans un périmètre de proximité plus étendu. A moins de quinze minutes de marche du cœur historique se situent **des potentiels fonciers mutables capables de répondre aux besoins de développement de la ville tout en confortant l'attractivité du centre ancien**. Certains d'entre eux, compte tenu de leur envergure et des équipements structurants déjà présents, doivent contribuer à **renforcer la dimension métropolitaine du centre-ville : la Petite Hollande et les friches industrielles acquises en limite Nord de l'usine PSA dans le secteur Congo-Bonal**.

Enfin, pour permettre au centre-ville de bénéficier du développement des espaces situés à ses abords, il sera nécessaire **d'améliorer les liaisons et de renforcer la cohésion territoriale de la ville**. Les coupures créées par les principales voies de desserte de la ville, les rivières et la voie ferrée seront traitées pour favoriser les échanges inter-quartiers et faciliter l'accès au centre-ville.

1/ OPTIMISER LES POTENTIALITES DU CENTRE HISTORIQUE

1.1/ REMETTRE LES LOGEMENTS VACANTS SUR LE MARCHÉ IMMOBILIER POUR REPEULER LE CENTRE-VILLE

Ville centre de l'agglomération, Montbéliard dispose d'un cadre urbain doté d'une gamme complète de services lui permettant de proposer de véritables alternatives à l'offre très répandue de maisons individuelles en périphérie. Le centre ancien offre des logements dans un environnement patrimonial unique dans l'agglomération. Il est pourtant marqué par sa très forte proportion de logements inoccupés. La reconquête de ces logements est décisive pour **repeupler le centre-ville**, augmenter la clientèle de proximité de ses commerces et dynamiser sa vie urbaine.

Elle appelle une combinaison d'actions publiques et privées. D'une part, le cœur ancien doit **regagner en qualité résidentielle** par des interventions visant à mettre en valeur le patrimoine monumental et qualifier le réseau d'espaces publics. D'autre part, une démarche concertée est à engager pour inciter les propriétaires de logements vacants à **réhabiliter et remettre sur le marché leur patrimoine**. Ces interventions s'inscriront dans une démarche en partenariat avec l'agglomération et dans une stratégie de reconquête opérationnelle de long terme.

1.2/ ENGAGER UNE RECONQUETE ECONOMIQUE ET COMMERCIALE DES RIVES DU BOULEVARD DE CEINTURE

Le boulevard de ceinture du centre-ville offre des **possibilités d'implantation attractives pour des activités économiques, commerciales et de services qui ont besoin d'une grande visibilité et de flux de passage**. Ces activités seront orientées préférentiellement vers cet axe en autorisant des densités plus importantes, une mixité de fonctions et en autorisant les changements d'affectation des bâtiments existants.

La reconquête économique et commerciale du boulevard de ceinture offrira une **vitrine plus attractive pour le commerce spécialisé situé à l'intérieur du cœur historique**. Le secteur de la gare et celui de la place Francisco Ferrer sont particulièrement stratégiques pour **créer un appel commercial depuis le boulevard**. Associés à la Rue Cuvier et aux Halles, ils forment un axe urbain et commercial principal, traversant le centre ancien et connecté à ses portes d'entrée principales.

1.3/ CONSOLIDER LE ROLE DE PORTE D'ENTREE PRINCIPALE DU SECTEUR DE LA GARE

Les friches ferroviaires situées sur l'arrière gare et les espaces et locaux sous-occupés le long de l'axe Avenue des Alliés / Avenue Aristide Briand sont des potentiels de développement à forte valeur économique. Leur proximité immédiate avec le pôle d'échanges de l'Acropole est un atout majeur pour l'accueil de nouvelles activités et l'implantation d'équipements et services publics ayant besoin d'une accessibilité à l'échelle métropolitaine.

La revalorisation de ces potentiels s'inscrit dans l'objectif de **créer un pôle dynamisant avec une programmation qui articule les enjeux d'un positionnement métropolitain avec ceux d'une revitalisation économique du cœur historique**. L'aménagement de ces espaces doit également participer à :

- **mettre en valeur d'une porte d'entrée majeure**, en vitrine du patrimoine architectural du cœur historique et au pied du château qui en constitue son monument le plus emblématique,
- **construire une trame urbaine plus complète autour de la gare** afin de connecter plus fortement les quartiers situés de part et d'autre de la voie ferrée.

1.4/ AMENAGER UN PARCOURS URBAIN FEDERATEUR DANS LE CENTRE ANCIEN

Le centre ancien est le cœur de la ville. Il est le théâtre principal où s'organisent des activités essentielles pour la vitalité de la ville et la vie sociale des habitants de toute l'agglomération. L'aménagement urbain joue un rôle essentiel pour renforcer le désir d'habiter, enchanter le visiteur, procurer le plaisir d'achat, inciter à la déambulation et la découverte touristique. En dehors de la rue Cuvier, peu d'espaces sont agréables à parcourir et aménagés pour ces pratiques. Le cœur ancien est pourtant rythmé de places offrant la possibilité de créer de véritables scènes d'expression d'une vie urbaine.

Un parcours urbain fédérateur sera aménagé pour **étendre l'attractivité du centre ancien et diffuser plus largement l'animation concentrée rue Cuvier**. Il articulera l'axe urbain principal Ferrer-Halles-Cuvier-Gare avec les autres secteurs commerciaux de la rue Clémenceau, place Velotte et rue de Belfort, par des itinéraires adossés au circuit du patrimoine Heinrich Schickard.

Par la continuité des aménagements urbains et une signature spécifique, ce parcours combine deux atouts principaux du centre ancien : son **attrait commercial et sa valeur historique**. Il exploite ainsi ses potentialités au profit de sa dynamique commerciale, de son attractivité touristique, de sa qualité résidentielle et de l'animation de ses lieux patrimoniaux symboliques (château, places du Temple et des Halles en particulier).

2/ S'APPUYER SUR DE GRANDES « PIÈCES URBAINES » POUR DONNER UNE DIMENSION METROPOLITAINE AU CENTRE-VILLE

2.1/ CONGO-BONAL : UN NOUVEAU MORCEAU DE VILLE D'ENVERGURE METROPOLITAINE

Compte tenu de la taille des emprises concernées, les friches PSA offrent des perspectives de développement économique et urbain considérables aux portes du centre historique et en plein cœur de l'agglomération. Il s'agit de reconverter avantageusement ces terrains, aussi bien pour les besoins économiques et urbains des villes que pour la modernisation du site PSA.

Le Triangle du Congo et les abords du stade sont l'épicentre d'un nouveau morceau de ville, déjà structuré par des équipements d'agglomération (stade, sous-préfecture, maison du département, ASCAP...) et une desserte par deux lignes de bus à haut niveau de service. Ces espaces doivent jouer un rôle structurant pour l'attractivité de la ville de demain. Ils ont les aptitudes favorables pour **construire un pôle de vie attractif et fédérateur à l'échelle de la ville, en accueillant des activités nouvelles et complémentaires de celles existantes actuellement**. Dans cette perspective, des orientations d'aménagement et de programmation viendront préciser les principes directeurs d'aménagement concernant notamment :

- mixité des programmes et une complémentarité des fonctions avec le centre ancien,
- intégration de réserves foncières pour l'accueil d'équipements et services publics de proximité, d'échelle ville et à rayonnement métropolitain,
- gestion des flux et organisation des dessertes du site de production PSA,
- création d'espaces publics fédérateurs et jouant un rôle en termes d'animation de la centralité,
- développement d'une offre d'habitat innovante et alternative aux produits existants,
- production de formes urbaines contemporaines et qualitatives, à même de renouveler l'image de la ville,
- mise en valeur des principales portes d'accès de la ville et des facteurs d'identités que sont l'usine PSA et les rivières.

2.2/ PETITE HOLLANDE-PORTES DU JURA : UNE CENTRALITE ADMINISTRATIVE ET UNIVERSITAIRE

Pensé dès son origine comme une centralité, le quartier de la Petite Hollande accueille un pôle administratif principal de l'agglomération (tribunal, CAF, CPAM, hôtel des impôts) et des fonctions urbaines majeures qui se sont progressivement développées en continuité du quartier : pôle universitaire des Portes du Jura, polyclinique, espace Numérica, zone commerciale du Pied des Gouttes et plus récemment le secteur des Gros Pierrons sur la partie la plus à l'Est du plateau. Deux orientations sont définies pour pérenniser ces fonctions et conforter une centralité au Sud de la ville.

Poursuivre la rénovation urbaine du quartier de la Petite Hollande

Les démolitions d'immeubles résidentiels réalisées dans le cadre du premier programme de rénovation urbaine ont permis la constitution de réserves foncières en plusieurs endroits. Ce foncier offre une **capacité de reconstruction de logements diversifiés** qui assureront une transition entre les pavillons du lotissement existant au Nord et les immeubles réhabilités. La **friche du collège Brossolette** représente un potentiel supplémentaire pour conforter et diversifier l'offre de logements du quartier. Son urbanisation permet également d'aménager une liaison urbaine entre le quartier, les berges du canal et le centre historique.

La restructuration du **centre commercial des Hexagones** est une action prioritaire du programme de rénovation urbaine du quartier de la Petite Hollande. Elle s'inscrit dans une perspective de recomposition complète de l'îlot afin de créer une **charnière ouverte sur l'axe principal François Mitterrand et à l'articulation entre le quartier, le pôle universitaire et les potentiels mutables de l'ancien collège Brossolette**. Cette opération doit ainsi permettre de créer une centralité proposant des aménités et activités plus complètes pour la partie Sud de Montbéliard. L'aménagement d'une station du bus à haut niveau de service permettra d'élargir le rayonnement de cette centralité et de renforcer ses liens avec le centre ancien.

Poursuivre le développement de l'enseignement supérieur et de la formation

La formation et la recherche sont fondamentales pour construire le tissu économique et les emplois de demain. Le campus des Portes du Jura offre une palette variée et en évolution constante de formations supérieures. Des filières techniques spécialisées dans l'automobile, les transports et les technologies de l'information et de la communication portent la notoriété de ce pôle et permettent à Montbéliard une meilleure identification dans la communauté universitaire.

La ville de Montbéliard soutiendra et participera aux initiatives permettant de **conforter les filières techniques et en créer de nouvelles**, d'encourager les complémentarités avec les autres campus et établissements et de susciter des interactions avec le monde économique local. Elle attachera une attention particulière à **l'adaptation de la ville à de nouveaux besoins issus d'une communauté étudiante importante** (10% des habitants de la ville) et d'une **culture universitaire qui se développe**.

3/ AGIR SUR LA TRAME URBAINE POUR AMELIORER LE FONCTIONNEMENT D'UNE VILLE DES PROXIMITES

3.1/ CONFORTER LES TISSUS URBAINS DE FAUBOURGS ET LES CŒURS DE QUARTIERS

Le faubourg de Besançon, l'Avenue Foch et l'avenue du Maréchal Joffre sont des axes urbains qui élargissent les limites de la ville ancienne. En accueillant des équipements et fonctions trop à l'étroit dans l'enceinte historique, ils offrent des commodités valorisant la qualité résidentielle des zones desservies. Chacun bénéficie de potentiels de renouvellement permettant de conforter les fonctions du centre-ville et d'offrir des centralités secondaires.

Augmenter la valeur urbaine du faubourg de Besançon

Le faubourg de Besançon draine toute la population du Nord-Ouest de l'agglomération, jusqu'à Sainte-Suzanne et Courcelles-les-Montbéliard. Si sa structure urbaine est assez claire et offre des fonctions diversifiées, il est actuellement presque exclusivement dédié à la circulation automobile et au stationnement. Son réaménagement permettra de créer un **espace public continu qui se prolonge dans le centre ancien par la place Francisco Ferrer**. Il contribue au renforcement de l'attractivité résidentielle naturelle du faubourg de Besançon et à **l'intégration de son offre commerciale dans le fonctionnement du centre-ville**.

Inscrire la reconversion de l'Hôpital dans une restructuration d'ensemble de l'Avenue Foch

Depuis l'avenue des Alliés jusqu'aux sites Pajol et Mittan, l'axe Foch regroupe des équipements à rayonnement communal et intercommunal, des zones mutables et des projets en cours dans un tissu peu lisible. La friche de l'hôpital André Bouloche accélère le besoin de redynamiser, qualifier et accrocher cet axe au centre ancien.

Les mutations en cours présentent des enjeux majeurs pour reconfigurer cet axe structurant dans une logique d'élargissement du centre-ville. Des orientations d'aménagement et de programmation sont définies pour garantir une cohérence des actions publiques et privées.

Inscrire l'avenue du Maréchal Joffre dans le fonctionnement de la ville

L'avenue du Maréchal Joffre propose une alternative à l'avenue d'Helvétie pour accéder au centre-ville depuis le Nord-Est de l'agglomération. Elle dessert des équipements structurants et des potentiels mutables de grande taille au niveau du triangle du Congo. La mise en valeur de cet axe, mais surtout son inscription dans le fonctionnement urbain permettront au **centre ancien de profiter des développements futurs autour du stade Bonal**. Le traitement de la coupure créée par la voie ferrée est à étudier et à inscrire dans un programme plus global de diversification de la trame urbaine autour de la gare.

Maintenir un réseau d'équipements de proximité dans les quartiers

En dehors de ces faubourgs, les quartiers résidentiels sont essentiellement structurés autour d'équipements et services publics de proximité, parfois complétés de commerces de première nécessité.

Pour favoriser le maintien de ces commodités, il est tout d'abord nécessaire de **maintenir des seuils d'habitants** suffisants par la réhabilitation et le développement d'une nouvelle offre de logements. Par ailleurs, l'offre d'équipements, services et commerces des quartiers s'inscrit dans une perspective de **recomposition progressive pour favoriser leur regroupement** en un même lieu. Il s'agit de créer des pôles de proximité plus complets et plus attractifs. L'implantation des futurs équipements ou services sera étudiée dans cette perspective.

Enfin, la présence d'espaces publics offre des lieux de rencontre favorables à l'animation des quartiers. Leur capacité à générer une vie de quartier est d'autant plus forte si elle accompagne un équipement, des commerces ou des services.

3.2/ AMELIORER LE MAILLAGE TERRITORIAL

Transformer les grands axes en boulevards urbains

La gare se situe à l'articulation de deux axes stratégiques pour **élargir le centre historique et augmenter son rayonnement**. Le premier, Nord-Sud, se constitue de l'avenue Foch et la piste cyclable d'agglomération reliant le centre-ville à la Petite Hollande. Le second, Est-Ouest connecte le faubourg de Besançon au secteur Congo-Bonal en traversant le centre historique. Ils relient les fonctions attractives principales de la ville et desservent des potentiels de renouvellement considérables accessibles en quinze minutes de marche.

La reconquête urbaine de ces axes permet de **repositionner le centre-ville au cœur d'une armature économique et urbaine renforcée**. Elle augmente également la valeur des espaces de reconversion en améliorant l'accès à la gare. Elle s'appuie en premier lieu sur une requalification des espaces publics et un meilleur partage de la voie entre ses usagers. Il s'agit de **redonner une valeur immobilière aux rives bâties** et de **créer les conditions d'attractivité suffisante pour l'implantation de nouvelles fonctions** recherchant une vitrine.

Par la qualité d'aménagement, le renouvellement des formes bâties et une plus grande diversité de fonctions, ces rues deviennent les **vitrites de la ville renouvelée** et les principales **agrafes urbaines entre les différents fragments de la centralité**. Elles dessinent ainsi une ossature urbaine lisible et attractive permettant au centre-ville de bénéficier des dynamiques de développement portées par les grands sites situés à sa lisière.

Faire des lignes structurantes du réseau de transports urbains un catalyseur de la centralité

La mise en service du **réseau modernisé de transports urbains** participe à retisser des liens forts entre le centre ancien, l'Île du Mont Bart, le quartier de la Petite Hollande, le pôle universitaire et le secteur de restructuration urbaine Congo-Bonal. Elles contribuent ainsi à **gommer les coupures** entre ces espaces et à **élargir l'aire d'influence de la ville**. Le prolongement des lignes vers Sochaux et Audincourt permet un fonctionnement en **réseau plus intégré des trois pôles urbains** qui forment le centre de l'agglomération.

Une exigence publique particulière sera attachée à la programmation le long de ces axes de transports collectifs. Il s'agit de **garantir des projets en rapport avec un renforcement de la centralité et leur niveau d'accessibilité** (densités, gabarits bâtis, mixité des fonctions...) et qui s'inscrivent en complémentarité avec le centre-ville.

Faire de l'Île du Mont Bart la charnière de la centralité

L'Île du Mont Bart représente un espace naturel inédit en plein cœur de la centralité économique et urbaine. Véritable espace de respiration elle est une charnière pour articuler le centre-ville, la Petite Hollande, le Pied des Gouttes et le site PSA. Elle complète cette centralité de **fonctions structurantes dans le domaine des loisirs**, par un potentiel de développement lié aux flux touristiques du canal et de la vélo-route et par d'importants potentiels de développements situés au bord de l'eau.

Cet espace est particulièrement stratégique pour le développement et l'attractivité de la centralité. Des orientations d'aménagement et de programmation fixent ses principes d'évolution afin de le faire participer pleinement aux objectifs principaux suivants :

- les berges de l'Allan et du canal sont parsemées de lieux privilégiés pour proposer un produit attractif et peu présent dans la ville : **habiter au bord de l'eau**.
- Développer **l'activité touristique de loisirs** à partir des infrastructures existantes (canal, euro-véloroute, port de plaisance et parcs urbains et scientifiques),
- Utiliser la présence de l'eau pour mettre en valeur **l'image de Montbéliard**,
- Intégrer l'Île du Mont Bart dans le fonctionnement urbain de la centralité et en faire la **charnière principale** entre ses pôles par un maillage plus complet et resserré de liaisons douces.

Montbéliard, ville centre

PADD

élargir le rayonnement de Montbéliard

La dispersion des fonctions de centralité sur le territoire communal pénalise aujourd'hui le rayonnement d'ensemble de la ville. Une organisation du développement resserrée autour du centre-ville est envisagée pour obtenir la concentration et la diversité de fonctions qui lui permettront de jouer un rôle dynamisant pour toute la ville. Le patrimoine bâti et la reconversion d'espaces dégradés ou en friches seront les principales ressources de développement de la ville. Ils offrent les potentialités suffisantes pour répondre aux besoins de développement, dans un périmètre très proche du noyau historique.

optimiser les potentialités du centre historique

-  créer un parcours urbain fédérateur de l'animation urbaine et de la reconquête des logements vacants
-  reconquérir le boulevard et créer un appel commercial vers le centre
-  organiser le développement à partir de l'axe structurant Ferrer-Halles-Cuvier-Acropole
-  développer un quartier dynamisant autour de la gare

donner une dimension métropolitaine au centre historique

-  développer un nouveau morceau de ville dans le secteur Congo-Bonal sur les friches industrielles
-  consolider le rôle économique du site PSA
-  intégrer les grands équipements dans le fonctionnement du centre-ville
-  renforcer la centralité Sud en s'appuyant sur la restructuration des Hexagones
-  poursuivre la rénovation urbaine du quartier de la Petite Hollande
-  intensifier les fonctions de centralité sur les sites de renouvellement urbain

agir sur la trame urbaine pour favoriser les proximités

-  faire de la gare l'épicentre d'une trame urbaine principale
-  favoriser la densification le long des lignes de bus à haut niveau de service
-  favoriser le maintien de pôles de quartier
-  renouveler l'offre de logements des quartiers résidentiels
-  renforcer l'armature urbaine principale



novembre 2015

source(s) : IGN, BD Topo*, 2013
 Traitement(s) : SIG ADU
 fond cartographique : IGN, BD Topo*, 2013; PMA 2012
 réalisation : © ADUPM 2015



Ville d'histoire

Aujourd'hui, l'image de Montbéliard est imprégnée de son histoire alémanique et son histoire industrielle. Un **patrimoine riche et diversifié** témoigne de ces différentes époques et donne à la ville une identité propre. Il constitue sans conteste une richesse pour **agrémenter la qualité du cadre de vie** quotidien, pour **développer le tourisme** et **changer l'image de la ville**. Le développement futur de la ville s'appuiera sur cet héritage pour le mettre en valeur et en faire un levier d'attractivité.

Tout d'abord, **l'unité urbaine et architecturale du centre historique** est à valoriser. La poursuite de la réhabilitation du patrimoine bâti est à accompagner d'une qualité des aménagements urbains pour embellir le centre, mettre en scène ses monuments et créer des espaces de vie plus conviviaux.

Ensuite, **l'ADN industrielle de la ville** est à inscrire dans une logique de réhabilitation en donnant une seconde vie aux bâtiments et aux espaces en friche. Leur réhabilitation et leur changement de fonction permet de renforcer le caractère emblématique de l'histoire tout en se projetant vers le futur.

Enfin, **les identités de quartiers** témoignent de la diversité des ambiances dans la ville et recèlent des particularités trop souvent méconnues. Ces unités de quartiers seront protégées et mises en valeur pour garder une diversité résidentielle à l'échelle de la ville.

1/ RENFORCER LES QUALITES URBAINES DU CENTRE HISTORIQUE

Le centre historique, cœur de la ville, est le principal lieu de représentation de la population de toute l'agglomération de Montbéliard. Il bénéficie d'un patrimoine de grande qualité, positionné dans des circuits de tourisme urbain et protégé par une réglementation spécifique. Cet héritage est inscrit au cœur d'une stratégie destinée à valoriser ce lieu précieux par des aménagements à la mesure du rôle urbain, économique et symbolique qu'il joue dans l'agglomération, y compris sur le plan touristique. Le projet vise à agir simultanément sur trois tableaux : le **rattachement du château aux circuits urbains et culturels**, la **réhabilitation du patrimoine bâti** et la **mise en scène** de ce patrimoine depuis l'espace public.

1.1/ RATTACHER LE CHATEAU AUX CIRCUITS URBAINS ET CULTURELS

Symbole historique de toute une région, le château affiche une façade extraordinaire depuis la principale entrée du centre-ville. A ses pieds, le réaménagement global de l'Acropole et des rues adjacentes (rue des Tours et rue de la Schliffe) doit permettre de **créer un parvis à la hauteur de ce patrimoine exceptionnel**. Ces aménagements permettront **d'inscrire le château dans le parcours commerçant et patrimonial**. L'accessibilité du château et plus globalement du centre-ville depuis les Blancheries et le Prés la Rose sera complétée.

Cette dynamique sera accompagnée d'un **renouvellement des fonctions** installées dans les divers bâtiments du château. La création du nouveau conservatoire sur les Blancheries et le déménagement des bureaux de la direction départementale des territoires vont libérer d'importantes surfaces. Les bâtiments doivent reprendre vie et permettre au château de jouer un rôle plus actif dans la vie urbaine du centre-ville :

- son **rôle culturel** structurant est à renforcer autour du thème spécifique de l'histoire et du patrimoine,
- des **fonctions attirant un public plus large** sont à proposer pour l'inscrire dans le réseau des espaces fréquentés quotidiennement par les montbéliardais,
- l'acropole du château doit être exploitée davantage pour tirer parti du **belvédère sur la ville** et renforcer l'animation urbaine.

1.2/ MODERNISER LE CENTRE ANCIEN

Malgré ses qualités patrimoniales évidentes, le centre ancien est en perte de vitesse. Un travail combiné sur la qualité des espaces publics et des logements est à conduire pour lui permettre de retrouver son attractivité.

Le patrimoine bâti du centre ancien est réglementé par un Site Patrimonial Remarquable destiné à préserver son intégrité. Cette réglementation doit offrir suffisamment de souplesse pour **permettre l'adaptation des bâtiments aux standards de confort actuels** et faciliter ainsi leur réappropriation.

L'embellissement du centre ancien s'appuie par ailleurs sur l'aménagement des espaces publics. Il concerne la **mise en valeur du patrimoine monumental**, le plus souvent organisé autour des places, mais aussi la qualification des **espaces publics ordinaires**. Ce travail s'inscrit dans une perspective de traitement unifié du centre intra-muros, sous forme de plateau mixte. La **transformation urbaine du boulevard** de ceinture complète cette mise en valeur en assurant un **paysage de rue**. Elle contribue également à la mise en valeur des perspectives sur les coteaux paysagers et à une continuité des aménagements urbains entre le cœur historique et ses lisières.

Le réaménagement de ces espaces publics offre l'opportunité de réinterpréter de manière contemporaine la présence historique de l'eau dans la cité des Princes. **L'écoulement de l'eau sera mis en scène comme une « signature »** de l'espace public. Au-delà de la symbolique, l'eau apporte une différenciation, anime les lieux où elle est présente et génère différentes formes d'appropriation par les habitants et visiteurs. En corolaire de la présence de l'eau, il s'agit également de faire revenir la nature en ville. Un **plan de mise en lumière** sera étudié parallèlement pour accompagner la valorisation du centre ancien et de ses monuments remarquables en période nocturne.

2/ METTRE EN SCENE LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

Au-delà d'une ville de renaissance alémanique, Montbéliard se présente comme une ville industrielle en pointe sur la filière automobile. L'épopée industrielle unique est gravée dans la **mémoire collective** de tout un bassin de vie. Elle a produit son visage actuel et sa sociologie. La culture industrielle fait partie intégrante du territoire, elle est son **fondement identitaire** mais aussi son avenir. Ville-centre de ce territoire d'excellence industrielle, Montbéliard souhaite également en porter l'étendard.

2.1/ FAIRE DE LA CULTURE INDUSTRIELLE LOCALE UN PRODUIT TOURISTIQUE

Le site de production de Sochaux-Montbéliard est le plus ancien site de production automobile du groupe PSA Peugeot Citroën. Ce site en cours de modernisation est la manifestation la plus emblématique de l'épopée industrielle. Il s'agit donc de l'inscrire dans un projet global de mise en valeur. La **protection et la valorisation d'édifices remarquables** ou à valeur patrimoniale, la **mise en scène des façades** du site sur tout son pourtour, le maintien de journées ouvertes au public... sont autant de domaines à explorer dans cette perspective. En complément, il s'agit d'affirmer la **vitrine autoroutière** et de valoriser l'articulation entre l'entrée de ville et l'entrée du site depuis la porte de l'avenue d'Helvétie.

2.2/ AFFIRMER LE FORT LACHAUX EN TANT VITRINE SUR LE PATRIMOINE INDUSTRIEL

Le fort Lachaux est le principal point haut permettant de lire grandeur nature l'histoire et la géographie du territoire, ses logiques d'implantation et de desserte. Il appelle une attention particulière en termes d'aménagement parce qu'il est visible depuis de nombreux points et qu'il surplombe le site de l'usine PSA. Situé aux confins de Montbéliard, Sochaux, Grand-Charmont et Vieux-Charmont, ce belvédère représente un site d'intérêt d'agglomération pour la **valorisation touristique et de loisirs**. Tout projet d'aménagement sur le site devra s'inscrire dans un projet d'ensemble à vocation principale de loisirs et de tourisme. Il s'agit de veiller à préserver le caractère naturel des coteaux, de ménager des vues sur la vallée et le tissu industriel, de favoriser les accès piétonniers et les promenades en balcon par la création de nouveaux sentiers.

2.3/ ACCROITRE LA VISIBILITE DU STADE BONAL ET REPENSER SON RAPPORT A LA VILLE

Le stade Bonal est le résultat d'un club sportif né avec l'aventure industrielle Peugeot. Le retour dans le giron urbain de tènements industriels qui bordent le stade est sans doute l'occasion de mettre en valeur cette histoire unique en reconsidérant son rapport à la ville.

Il s'agit d'intégrer cet équipement structurant dans une trame urbaine lui donnant **un rôle plus important dans la vie de la cité**. Le désenclavement et l'accessibilité du stade, le développement d'usages nouveaux dans son enceinte et à ses abords et la mise en valeur de l'équipement depuis les axes principaux doivent contribuer à cet objectif.

3/ AFFIRMER DES DIVERSITES DE QUARTIER

Plusieurs quartiers de la ville présentent des singularités urbaines, architecturales ou paysagères particulièrement intéressantes. Elles contribuent à proposer une large palette de choix en termes de lieux de vie. Pour autant, un point commun les relie : la forte présence du végétal avec un dialogue très fin entre le paysage naturel et le bâti.

3.1/ PRESERVER LES CARACTERISTIQUES PROPRES A CHAQUE QUARTIER

Le **faubourg de Besançon**, la **Citadelle**, la **Prairie**, les **Grands Jardins** et la **Combe aux Biches**, la **Petite Hollande** et les **Portes du Jura** sont des quartiers où le paysage naturel est très présent. Considérés globalement ou examinés à l'îlot et aux parcelles, le bâti se confond dans une ambiance paysagère d'une grande diversité. Néanmoins, ils se distinguent par l'ordonnancement urbain et l'écriture architecturale. La **préservation de leurs caractéristiques** contribuera à affirmer l'identité de chaque quartier. Le projet vise à :

- affirmer la complémentarité entre l'ordonnancement urbain du faubourg de Besançon et la faible densité du coteau qui le surplombe,
- préserver l'ambiance de cité jardin de la Citadelle,
- respecter les gabarits bâtis existants et maintenir des espaces extérieurs végétalisés et de pleine terre dans la Prairie,
- préserver l'unité architecturale des constructions, leur inscription dans la pente, la composition urbaine et la gestion collective des espaces extérieurs des Grands Jardins et de la Combe aux Biches et de protéger les pavillons de Gustave Stoskopf.
- protéger les éléments remarquables du patrimoine contemporain de la Petite Hollande et des Portes du Jura et notamment, la piscine découverte, l'école Debussy et les pavillons de Jacques Mattern ainsi que le pôle universitaire.

3.2/ QUALIFIER LES PORTES D'ENTREE

Montbéliard doit pouvoir être identifiée et mise en valeur depuis ses principales portes d'entrée. Celles-ci sont des lieux stratégiques de communication d'une nouvelle image, fondée sur la mise en valeur de ses identités et de la diversité de ses paysages.

Le **pont de Ludwigsburg** continuera à jouer un rôle de vitrine sur les trois caractères de la ville (renaissance, industriel et naturel) en préservant les points de vue et en valorisant le paysage proche. L'aménagement du **secteur Congo-Bonal** offre l'occasion d'assurer une transition valorisant entre la ville industrielle et les quartiers résidentiels. Le secteur **Gambetta** assurera la transition entre le centre et l'axe urbain rejoignant le quartier Pajol. A hauteur des ateliers municipaux, le **faubourg de Besançon** s'affirmera comme une transition entre le tissu ouvert en direction de Sainte Suzanne et les berges de l'Allan par l'aménagement de percées visuelles. Enfin, au droit du parc urbain de l'Île en Mouvement, la **rue du Port** sera revalorisée pour assurer une cohérence d'aménagement de part et d'autre du canal.

3.3/ CONSTRUIRE LES IDENTITES DE DEMAIN

La **reconversion des potentiels fonciers mutables** situés dans la centralité, compte tenu de leur taille et de leur grande visibilité, va profondément **changer la perception de la ville**. Ces espaces doivent devenir le fer de lance de l'identité de la ville de demain. Ils doivent ambitionner, par leur morphologie et la diversité des activités admises, une **meilleure visibilité à l'échelle métropolitaine**.

L'innovation en termes de **formes urbaines**, d'**architectures**, de traitement des **espaces publics** devra transcender les différents caractères de la ville. En particulier la présence de l'eau, le réinvestissement de sites industriels anciens et la préservation de leurs traits de caractère (brique et sheds par exemple), la matérialité, le rapport au paysage sont des thèmes à explorer dans le cadre du renouvellement.

Montbéliard, ville d'histoire

PADD

une ville imprégnée de son histoire alémanique et industrielle

La visibilité de la stratification liée à l'histoire et à la géographie doit devenir un support pour l'attractivité de la ville. Cela passe en premier lieu par le renforcement des qualités urbaines du centre historique qui contient l'ensemble des composantes de la ville. Cela passe ensuite par la mise en scène des emblèmes de la ville qu'ils soient bâtis ou naturels. Cela passe enfin par l'affirmation des identités de quartiers qui témoignent de la diversité des ambiances dans la ville et qui recèlent des particularités trop souvent méconnues.

renforcer les qualités urbaines du centre

-  Renouveler le patrimoine bâti et en faire une ressource pour le développement de la ville
-  Mettre en valeur le patrimoine monumental
-  Réaménager l'ensemble du centre par un traitement unifié de l'espace public et une mise en évidence de l'écoulement de l'eau
-  Réaménager le boulevard en tant qu'articulation entre le centre et le centre élargi
-  Agir sur l'espace public pour mettre en valeur le patrimoine et ouvrir le centre sur sa périphérie
-  Rattacher le château aux circuits urbains

mettre en scène le patrimoine industriel

-  Articuler le développement de la ville et de l'usine
-  Affirmer le Fort Lachaux en tant site touristique
-  Intégrer le stade dans la vie urbaine (accès, visibilité, fonctions)
-  Valoriser les vitrines sur l'eau
-  Mettre l'eau en exergue dans les vallées
-  Mettre en scène les bâtiments industriels

affirmer les identités de quartier

-  Préserver l'unité urbaine du faubourg de Besançon et son coteau paysager
-  Lotissements et cités industriels
-  Préserver le caractère paysager de la Petite Hollande
-  Construire les identités de demain aux portes d'entrée de la ville

octobre 2015

source(s) : IGN, BD Topo*, 2013
Traitement(s) : SIG ADU
fond cartographique : IGN, BD Topo* 2013; PMA 2012
réalisation : CKO ADUPM 2015



Ville nature

La ville de Montbéliard est entourée d'une nature riche qui se déploie en fond de vallée, le long des cours d'eau, sur les plateaux agricoles et les coteaux boisés. Ces réservoirs de biodiversité avérés, utiles à la circulation des espaces animales et végétales, restent pourtant vulnérables face aux pressions de l'urbanisation. **Fixer le développement urbain dans ses limites actuelles et maîtriser la progression des franges urbaines** doivent être des préoccupations majeures aussi bien pour préserver la biodiversité que pour pérenniser des filières économiques traditionnelles.

Cet écrin paysager est aussi une **source d'aménités qui doit être mobilisée pour améliorer le cadre de vie** des montbéliardais. Les relations ville-nature méritent d'être intensifiées par la reconquête des berges de l'Allan afin d'offrir aux habitants des espaces de vie et de loisirs plus proches de l'eau. Cette **ouverture de la ville sur la nature** doit être visible dès les entrées de ville et mise en scène à travers un réseau de belvédères étoffé.

Enfin, cette nature retrouvée doit être le **point d'appui à une réflexion plus globale sur la durabilité de l'urbanisme** de la ville de demain. Le corsetage du tissu urbain dans son enveloppe actuelle doit permettre de trouver des opportunités de développement par le renouvellement urbain, tout en y intégrant les contraintes environnementales et énergétiques et en respectant l'identité des différents quartiers.

1/ PRESERVER LA RESSOURCE PAYSAGERE

1.1/ ENTREtenir LA COLONNE VERTEBRALE FORMEE PAR L'ALLAN ET LE CANAL

L'Allan et le canal forment **l'épicentre d'une infrastructure verte et bleue en étoile** qui diffuse la nature le long des vallées, des coteaux, des plateaux et jusqu'en cœur de ville. Principal réservoir aquatique de biodiversité, la qualité hydrologique de ce bassin doit faire l'objet d'un suivi constant.

Une attention particulière doit aussi être portée à la récupération et à la valorisation des eaux pluviales en vue de pérenniser notre outil communautaire de traitement des eaux usées. Un travail étroit avec l'agglomération sera mené pour optimiser le raccordement individuel au réseau de récupération des eaux usées.

1.2/ PRESERVER L'ENTITE FORESTIERE DU BOIS BOURGEOIS ET SES RELAIS URBAINS

La présence forestière est omniprésente dans le paysage montbéliardais. Que ce soit sous la forme d'un massif unique, comme le Bois Bourgeois, ou sous une forme plus diffuse, elle s'étend sur les coteaux, les plateaux ou les ripisylves et sert à structurer un vrai réseau d'espaces verts urbains (Parc Ribot, Parc des Miches, Fort Lachaux, Combe aux Biches, Prés-la-Rose, etc). Le maintien de ces espaces permet d'offrir aux montbéliardais un **cadre de vie agréable**, des espaces de récréation et des **coupures dans l'espace bâti** propices à la circulation des espèces. La préservation de ces îlots, quelle que soit leur taille doit être une priorité, ainsi que leur mise en valeur dans le tissu urbain et leur accessibilité pour tous.

1.3/ DONNER DE LA VISIBILITE FONCIERE AUX AGRICULTEURS SUR LES ESPACES DU MITTAN ET DU MONT-CHEVIS

Le maintien d'une activité agricole de proximité participe à la fois à la préservation de la **marqueterie paysagère** de Montbéliard et au **cadre de vie** de ses habitants, et offre aux agriculteurs, une possibilité de **diversification économique** par la proximité d'un marché porteur. Or, pour conforter la position des agriculteurs sur le territoire, la ville doit leur donner des conditions viables d'exploitation et en particulier, une visibilité foncière à long terme. Ainsi, les derniers **secteurs agricoles du plateau Nord** (Mont-Chevis et Mittan) **sont préservés de l'urbanisation** et aucun projet d'infrastructure de grande ampleur ne viendra fractionner les espaces et séparer les centres de production des espaces fourragers.

1.4/ CONSERVER LES GROS PIERRONS COMME RESERVE FONCIERE A LONG TERME

Compte tenu de sa situation stratégique en cœur d'agglomération, le site des Gros Pierrons conserve son statut de réserve foncière à long terme. Son urbanisation s'inscrira dans le cadre **d'un projet d'ensemble cohérent** pour accueillir une opportunité de développement qui ne pourrait être satisfaite sur le reste du territoire communal.

2/ OUVRIR LA VILLE SUR L'EAU ET LA NATURE

2.1/ RECONQUERIR LES BERGES DE L'ALLAN

De nombreux aménagements ont vu le jour ces dernières années pour reconquérir les berges de l'Allan. La convivialité qu'offrent aujourd'hui le Prés-la-Rose ou l'Île en Mouvement doit être confortée et servir à une reconquête plus large de cette **interface ville-nature**, en encourageant notamment :

- La construction de programme de **logements sur les berges**,
- Le développement des **parcours en modes doux** le long des cours d'eau et en liaison avec les différents éléments de la trame verte et bleue dans la ville et les lieux de centralité,
- **L'amélioration des liaisons** entre les espaces de loisirs et de récréation et les différents quartiers de Montbéliard (centre-ville, Petite Hollande, faubourg de Besançon),
- L'entretien de l'espace public aux abords des espaces de nature pour en faire des lieux conviviaux de rencontre et d'animation,
- Le maintien d'habitats divers encourageant la **biodiversité**.

Les espaces sur lesquels se concentrent les plus grands enjeux se situent :

- Sur la **presqu'île**, à l'Est de la voie ferrée, en tant que vitrine naturelle de la ville
- Sur le **site EDF-GRDF** en tant qu'articulation entre le centre et la Petite Hollande
- Sur **l'espace commercial du Port** en tant que miroir de l'Île en mouvement.

2.2/ RENFORCER LA PRESENCE DE LA NATURE AUX ENTREES DE VILLE

Le cadre naturel de Montbéliard contraste avec l'image très routière et assez dégradée perçue depuis les entrées de ville. La nature doit structurer le **réaménagement qualitatif** de ces axes (Pont de Ludwisgburg/rond-point du Pied-des-Gouttes, faubourg de Besançon, route d'Audincourt, rue de la Prairie et avenue des Alliés) et du boulevard circulaire pour en faire des voies vertes emblématiques. L'eau sera mise en exergue aux deux entrées de ville où elle est la plus perceptible, c'est-à-dire depuis Héricourt et Courcelles-lès-Montbéliard, par la création de **cônes de vues**, une meilleure intégration des ouvrages de sécurité et un aménagement spécifique des berges visant à favoriser la biodiversité.

2.3/ DONNER A VOIR LA NATURE DEPUIS UN RESEAU DE BELVEDERES ETOFFE

Par la configuration de son site, Montbéliard dispose de points de vue exceptionnels sur la ville et son paysage. Ces atouts doivent être mis en valeur et développés par un réseau de belvédères qui mette en scène le grand paysage et la place importante de l'eau, et renforce le potentiel touristique de la ville. L'acropole du château, le Fort Lachaux ou le coteau de la Petite Hollande ouvrent des beaux panoramas sur la diversité du tissu urbain et son imbrication avec la nature. Le pont de Ludwigsburg, la confluence Allan-Lizaine, le port ou encore le seuil de l'Allan au niveau des ateliers municipaux sont des lieux propices à de telles installations pour mieux admirer l'omniprésence de l'eau dans le paysage montbéliardais. En parallèle, la préservation du caractère naturel des points hauts et des crêtes, particulièrement visibles, doit faire l'objet d'une attention renouvelée pour éviter toute atteinte faite au grand paysage.

3/ FAIRE DE LA NATURE UN FIL CONDUCTEUR DU DEVELOPPEMENT FUTUR DE LA VILLE

3.1/ DES NOUVEAUX QUARTIERS LABORATOIRES DE LA VILLE-NATURE

Les nouvelles opérations qui seront lancées devront être les fers de lance de **l'intégration de la nature en ville**. D'un point de vue énergétique, les architectures innovantes empêchant les déperditions d'énergie, l'utilisation de matériaux vertueux, l'attention portée à une bonne isolation thermique des bâtiments sont encouragés pour faciliter la transition énergétique.

La liberté offerte par l'aménagement de ces espaces permet une meilleure intégration de la végétation dans les espaces publics, la recherche d'une **continuité architecturale et paysagère** avec les espaces environnants et la composition harmonieuse entre la ville et la nature.

La gestion des déchets sera optimisée dans ces nouveaux quartiers avec une réflexion spécifique portée avec l'agglomération sur l'intégration des points de recyclage et le développement de nouvelles formes de valorisation des ordures ménagères (développement de composteurs, locaux dédiés, point de tri sélectif spécifique, etc).

Enfin, pour favoriser la mobilité de tous, les zones à urbaniser en priorité doivent se tenir à proximité des pôles d'échange multimodaux et être intégrées dans des parcours piétons ou propices aux modes doux pour éviter leur isolement dans le fonctionnement de la ville.

3.2/ DES CONDITIONS PROPICES AU VERDISSEMENT DES ZONES BATIES

Dans les quartiers existants, la commune s'engage à conserver une certaine souplesse réglementaire afin de permettre l'installation ou l'adaptation des systèmes de chauffage vers des appareils plus efficaces et respectueux de l'environnement, et d'encourager le développement des énergies renouvelables.

La gestion des déchets sera optimisée, notamment par la multiplication et la mise en valeur des points R, en particulier dans les espaces de passage ou présentant un intérêt patrimonial fort (enfouissement des bennes dans les Sites Patrimoniaux Remarquables de la Citadelle et du centre-ville). Montbéliard veille par ailleurs à l'entretien et à la pérennité des installations dédiés à la valorisation des ordures ménagères qui sont sur son territoire (déchetterie, centre Emmaüs, usine d'incinération, etc).

La réduction de la vitesse automobile sera mise en place dans les zones résidentielles soumises à un trafic important, comme le centre-ville (élargissement des zones de rencontre existantes), afin de **réduire les nuisances liées à ce trafic** comme le bruit, la pollution, l'encombrement et l'insécurité pour les piétons ou les cyclistes. La maîtrise du trafic, notamment automobile, constitue un véritable enjeu pour la durabilité du territoire (consommation de ressources non renouvelables, nuisances, pollutions, imperméabilisation des sols pour la création d'infrastructures de transports participant à l'étalement urbain, etc) et la santé de ses habitants.

3.3/ UNE JUSTE PRISE EN COMPTE DU RISQUE D'INONDATION

Le risque inondation est très présent sur le territoire et concerne des secteurs à enjeux pour la centralité de la ville. Pour permettre de répondre aux **impératifs de densification**, tout en préservant au maximum la population de ce risque, des efforts particuliers seront demandés lors de la réalisation d'opérations d'ensemble pour se prémunir de ce risque. Enfin, des efforts de **pédagogie** seront déployés pour sensibiliser la population et atténuer notre vulnérabilité face à ce risque.

ACTIONS EN FAVEUR DE LA MODERATION DE LA CONSOMMATION FONCIERE

La ville de Montbéliard envisage son développement dans une logique d'économie de l'espace et de la ressource foncière, en utilisant les capacités existantes dans son périmètre urbanisé. Celles-ci concernent deux principaux types de potentialités.

Des espaces fonciers à valoriser, qui représentent près de 88 hectares, dont 50 hectares réellement constructibles. Ils sont composés :

- De dents creuses permettant de densifier l'urbanisation existante ;
- De grands espaces en friche, dégradés ou sous-occupés permettant d'engager des opérations de renouvellement urbain et économique.

Un parc immobilier existant qui souffre d'un niveau très élevé de vacance, en particulier dans le centre-ville et à ses abords, et qui représente une ressource de développement majeure.

Ces potentiels seront utilisés en priorité car leur localisation permet de développer la ville de manière plus resserrée autour de son centre et de redonner une unité et qualité urbaines à son espace de centralité. Dans cet objectif, la constructibilité sera optimisée par la production d'opérations mixtes et urbaines offrant des densités moyennes comprises entre 45 et 100 logements à l'hectare en fonction de leur localisation et de leurs contraintes d'aménagement.

Ces choix permettent de répondre à la mise sur le marché des 70 logements par an nécessaires à la redynamisation démographique de la ville et à l'ensemble de ses autres besoins de développement, sans urbaniser de nouveaux espaces naturels ou agricoles. En comparaison avec la période précédente, cette stratégie marque une modération significative de la consommation foncière. Entre 2001 et 2010, le rythme moyen d'artificialisation des sols était de 3,7 hectares par an (37 hectares au total), en grande partie composés d'espaces naturels et agricoles. Ces espaces consommés ont accueillis en moyenne 67 logements, soit une densité urbaine d'à peine 20 logements par hectare, très en dessous des objectifs fixés aujourd'hui.

Le projet communal maintien en zone A Urbaniser le Sud du Mont Chevis et le plateau des Gros Pierrons, déjà promis à l'urbanisation dans le document d'urbanisme antérieur. Sur les 30,2 hectares concernés, seule la partie Nord des Gros Pierrons, d'une surface de 13 hectares, est ouverte à l'urbanisation. Les autres secteurs constituent des réserves foncières qui ne seront pas, comme envisagé auparavant, mobilisées dans l'immédiat.

Le bilan foncier révèle finalement un changement complet de stratégie. La mobilisation de 50 hectares d'espaces de renouvellement urbain et de densification urbaine constituera l'essentiel des ressources de développement. Cela permet le reclassement de 48 hectares d'espaces d'extension urbaine en zone agricole.

Montbéliard, ville nature

PADD

la nature comme fil rouge de l'urbanité de la ville

Montbéliard est une ville où la nature est très présente. Elle pénètre au coeur de la ville par les cours d'eau. Cette richesse naturelle servira de point d'appui pour guider le développement futur de la ville. La maîtrise de l'extension urbaine, la valorisation des paysages et du cadre de vie, la préservation de la biodiversité et une urbanisation plus respectueuse du site constituent les orientations principales permettant de préserver et de mettre en valeur l'atout naturel de la ville.

Préserver la ressource paysagère

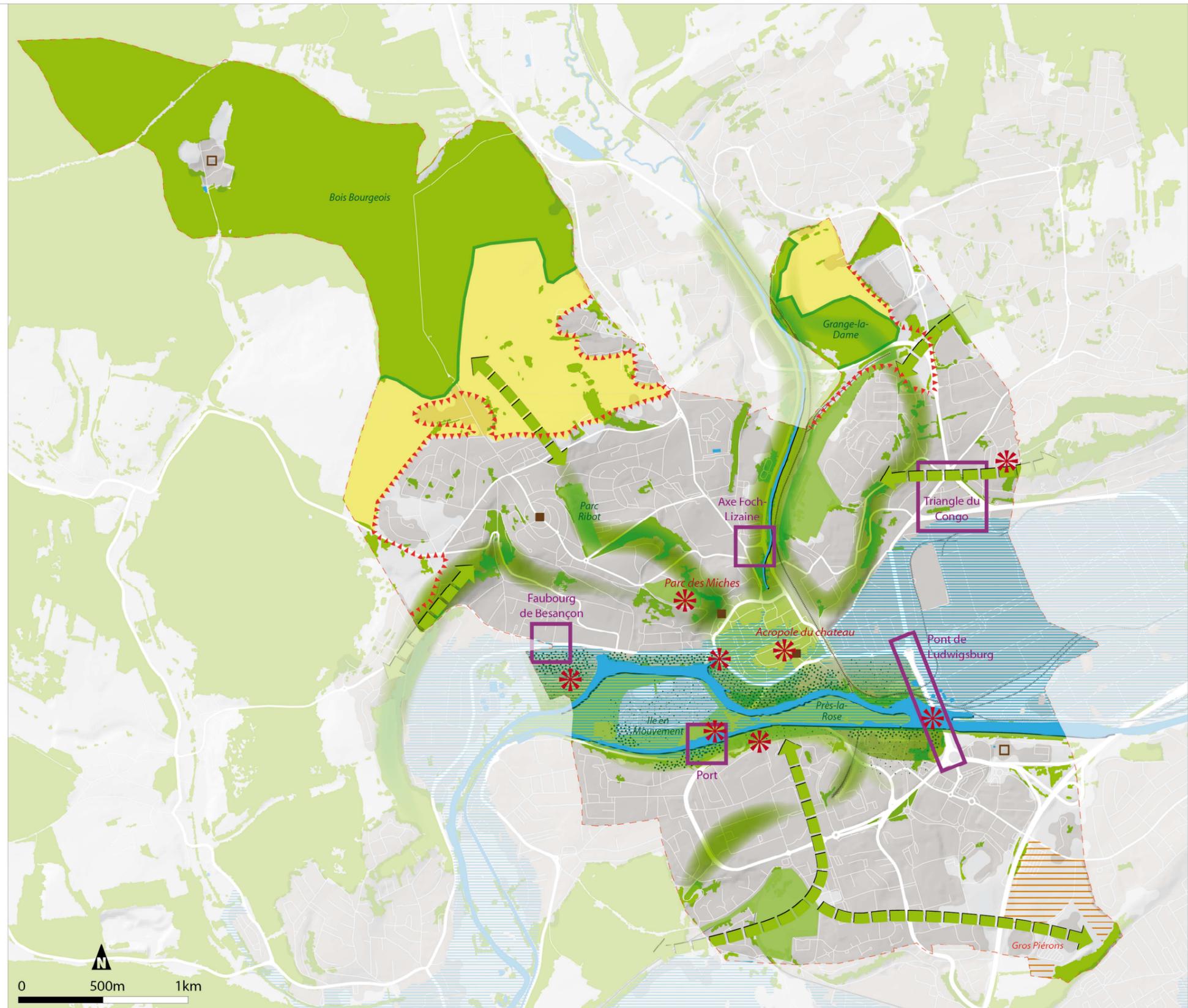
-  Améliorer la qualité des eaux de rivière
-  Préserver les lisières des grands espaces forestiers
-  Protéger les terrains agricoles au Nord
-  Contenir la limite d'urbanisation actuelle
-  Conserver la réserve foncière existante

Ouvrir la ville sur l'eau et la nature

-  Se réappropriier les berges de rivière naturelles
-  Mettre en réseau les espaces verts urbains et les coteaux boisés
-  Préserver les continuités paysagères
-  Articuler la trame verte aux grands espaces naturels
-  Intégrer le centre ville à la trame verte et bleue
-  Renforcer la présence de la nature dès les entrées de ville
-  Poursuivre l'aménagement de belvédères

Renforcer la ville-nature

-  Prendre en compte l'aléa inondation dans les nouvelles opérations
-  Enfouir les points R dans les sites ayant une valeur patrimoniale
-  Consolider les équipements de gestion des déchets



novembre 2015

source(s) : IGN, BD Topo*, 2013
 Traitement(s) : SIG ADU
 fond cartographique : IGN, BD Topo*2013;PMA 2012
 réalisation : © ADUPM 2015



Ville accessible

L'amélioration de l'accessibilité de la ville s'appuie sur la mise en œuvre progressive d'un **bouquet de mobilité plus intégré**, donnant à chacun d'eux sa juste place en fonction de son créneau de pertinence. Les politiques de transports doivent concourir à améliorer l'efficacité de chaque mode mais surtout être articulées entre elles **pour permettre une intermodalité pratique et vérifiée du point de vue de l'utilisateur**. Les orientations définies visent plusieurs objectifs.

Assurer l'ouverture métropolitaine de la ville. Le bassin métropolitain Nord Franche Comté est situé à la croisée des axes de flux Rhin-Rhône et Sillon Lorrain-Suisse, et aux portes de la métropole Bâloise. Cette ouverture régionale, nationale et européenne lui offre des opportunités de développement local importantes. Pour les saisir, Montbéliard doit améliorer la qualité de ses connexions aux grandes infrastructures de désenclavement du Nord Franche Comté.

Fluidifier la circulation routière. Le système routier actuel est focalisé sur le centre-ville. L'augmentation croissante des flux de transit quotidien dégrade son accessibilité pour ses visiteurs et sa clientèle. Elle incite aussi les automobilistes à emprunter des raccourcis à travers le cœur historique, venant perturber la tranquillité résidentielle et couper les parcours urbains et commerciaux. Des études seront réalisées pour définir les possibilités d'évolution du système circulatoire afin de rendre la ville plus accessible et permettre la requalification urbaine de son centre sans nuire à la fluidité des déplacements.

Garantir le droit au transport pour tous par la poursuite des actions destinées à développer l'efficacité des modes alternatifs à la voiture, chaque fois qu'une solution concurrentielle et économiquement viable peut trouver sa place. La **modernisation du réseau de transports urbains** offre l'occasion de valoriser ce mode pour des déplacements aujourd'hui réalisés en voiture très majoritairement. Le **développement des modes actifs**, adaptés à la taille de la ville, s'appuiera sur une plus grande considération des modes actifs dans les aménagements urbains.

Développer un système de mobilité plus durable en maîtrisant les besoins de déplacement à la source et la circulation automobile. Cet objectif appelle davantage de coordination entre le déploiement des réseaux de transports et l'organisation du développement urbain. La diminution du besoin d'utiliser la voiture passe notamment par une urbanisation recentrée autour des lignes structurantes de transports collectifs et une diversité urbaine favorable aux déplacements de proximité pour l'accès aux services de la vie quotidienne.

1/ FAIRE DES RESEAUX DE COMMUNICATION UN STIMULATEUR DE LA METROPOLISATION DU NORD FRANCHE COMTE

1.1/ POURSUIVRE LE DEVELOPPEMENT DES POTENTIALITES DU RESEAU FERROVIAIRE

Avec l'arrivée de la grande vitesse, la remise en service de la ligne Belfort-Delle à partir de 2017 et la modernisation du réseau et service TER, le système ferroviaire est devenu structurant pour l'**accessibilité extérieure** du Nord Franche Comté, mais aussi dans les **échanges quotidiens** entre ses principales villes.

Les perspectives d'électrification de la ligne vers Epinal et de desserte ferroviaire de l'Euro Airport renforcent à terme l'ouverture régionale et internationale. La **qualité de connexion** de Montbéliard à ce réseau est essentielle pour garantir les retombées, notamment économiques, de ces améliorations sur le territoire. Pour bénéficier d'une **accessibilité métropolitaine**, plusieurs améliorations restent à porter auprès des autorités compétentes de transports :

- une connexion efficace de la ville aux **équipements structurants de l'espace médian** (gare TGV, hôpital, université, espaces d'activités),
- un ajustement du **cadencement et des horaires TER** aux besoins de déplacements quotidiens pour combler des déficits sur les heures de midi et en soirée.

1.2/ AFFIRMER LE ROLE CENTRAL DU POLE D'ECHANGES MULTIMODAL DE L'ACROPOLE

La gare centrale de Montbéliard est la principale porte d'entrée métropolitaine de la ville et de son agglomération. Son intégration plus forte dans le fonctionnement du territoire permettra d'en faire une **pièce maîtresse dans la dynamique de métropolisation**. Cela passe par de meilleures conditions d'accès à la gare depuis les pôles de la ville où se concentrent des services et équipements de rayonnement métropolitain.

La desserte des pôles structurants **Congo-Bonal et Hexagones-Portes du Jura** par les lignes de **bus à haut niveau de service** du réseau modernisé de transports urbains assure leur **rabattement efficace vers la gare**. L'amélioration des interconnexions train-bus assure une continuité et meilleure efficacité de la chaîne de déplacements. Par ailleurs, le réaménagement des espaces publics de l'Acropole améliore le confort et la lisibilité des itinéraires menant à la gare depuis la piste cyclable qui longe la voie ferrée et depuis le passage sous rail conduisant au quartier de la Prairie.

1.3/ DEPLOYER LE RESEAU FIBRE OPTIQUE

Les nouvelles technologies de communication sont aujourd'hui un **critère incontournable d'attractivité économique et résidentielle**. Le **schéma directeur territorial d'aménagement numérique** fixe les conditions de déploiement du réseau de fibre optique sur l'espace métropolitain. La ville de Montbéliard fait partie des priorités de desserte. Par la gestion des servitudes grevant son domaine public et privé, elle souhaite faciliter la couverture de l'ensemble de son territoire. Les infrastructures nécessaires au passage de la fibre seront intégrées dans les futures opérations de constructions et lors des interventions sur l'espace public.

2/ REDEFINIR LE SYSTEME CIRCULATOIRE ET LA GESTION DU STATIONNEMENT AUTOMOBILE

2.1/ REVISITER LE PLAN DE CIRCULATION POUR MIEUX DESSERVIR LE CENTRE-VILLE SANS EN FAVORISER LA TRAVERSEE

Etudier la mise à double sens de circulation du boulevard de ceinture du centre-ville

Sur le plan circulatoire, la mise à double sens du boulevard de ceinture permet de créer des itinéraires plus courts et plus directs pour traverser le centre-ville et pour y pénétrer. Il en résulte **davantage de fluidité** sur le boulevard, une meilleure **qualité résidentielle et des pratiques d'achat**, et des **entrées plus directes et lisibles** dans le cœur historique.

Cette mise à double sens de circulation permet également de créer les conditions favorables de transformation de l'axe en boulevard urbain. Il pourra alors constituer une agrafe urbaine entre le centre historique et ses quartiers limitrophes, créer une vitrine pour le commerce du cœur historique et mettre en valeur le patrimoine architectural.

Mieux répartir les flux entre les différentes entrées de ville

Les automobilistes en transit seront incités à prendre des **itinéraires alternatifs au passage par le centre-ville**, sur les axes plus adaptés à leurs objectifs de déplacements : rue du Port / Route d'Audincourt et rue du Mont-Chevis / RD 463. Un **jalonement plus lisible** sera mis en place depuis les grands carrefours d'entrée de ville pour encourager l'utilisation de ces itinéraires.

2.2/ OPTIMISER LA GESTION DU STATIONNEMENT DANS ET AU POURTOUR DU CENTRE-VILLE

Favoriser le stationnement résidentiel et celui des consommateurs à l'intérieur du centre-ville

Le stationnement en centre-ville sera organisé pour **favoriser les riverains et la clientèle** des commerces et services. Pour leur garantir l'accès à une place de stationnement, différents dispositifs seront étudiés tels que l'évolution de la tarification pour favoriser la rotation des véhicules, des formules d'abonnement plus avantageuses pour ces usagers ou encore l'ouverture du stationnement résidentiel sur l'espace public en période nocturne.

Le stationnement de longue durée correspondant aux **besoins des pendulaires est orienté vers les parkings ou la voirie en périphérie** du centre-ville.

Privilégier le stationnement en ouvrage

Les usagers du centre-ville seront dirigés vers les parkings de proximité en ouvrage aujourd'hui sous-occupés (Velotte, Alliés, Blancheries) et vers les parcs de stationnement en lisière du centre-ville (Lizaine, Roselière, Ile en Mouvement, Alliés), rendus directement accessibles par le double sens de circulation sur le boulevard de ceinture. L'occupation optimisée de ces grands parkings permettra de **libérer une partie du stationnement de surface au cœur du centre-ville**, afin de créer un **cadre urbain plus agréable** et attractif pour les **riverains** et plus **propice aux pratiques d'achat**. Des aménagements spécifiques seront réalisés depuis les parkings de lisière pour rendre les parcours piétons vers le centre-ville plus confortables, attractifs et sécurisés.

Concilier stationnement événementiel et stationnement quotidien

Une gestion spécifique des besoins de stationnement liés aux événements sera étudiée afin de **limiter les perturbations induites par l'afflux de visiteurs sur la vie économique et urbaine quotidienne**. Les visiteurs seront orientés vers des espaces de stationnement d'entrée de ville, depuis lesquels un transport collectif assure l'accès au centre-ville.

3/ SOUTENIR L'USAGE DES TRANSPORTS URBAINS

3.1/ RENFORCER L'OCCUPATION HUMAINE AUX ABORDS DES LIGNES A HAUT NIVEAU DE SERVICE

Pour optimiser la modernisation des transports urbains, le développement de Montbéliard s'organise essentiellement autour des lignes à haut niveau de service. Cette stratégie permet à la fois de **renforcer la fréquentation du réseau** par un potentiel de clientèle de proximité plus important, et de **favoriser une mobilité plus durable** et compatible avec la vie urbaine.

Les secteurs desservis par les lignes à haut niveau de service offrent de fortes potentialités de développement économique et urbain. En particulier aux **abords des stations**, leur urbanisation devra garantir une **densité urbaine et une mixité de fonctions** plus importante. L'implantation **d'équipements ou projets à fort rayonnement** sera également orientée vers ces espaces afin de garantir leur accessibilité à l'échelle de l'agglomération.

3.2/ ACCOMPAGNER L'INTEGRATION URBAINE DES LIGNES DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

L'intégration de lignes de bus à haut niveau de service nécessite d'être accompagnée en termes d'aménagements urbains afin de **garantir des vitesses commerciales** suffisantes. L'aménagement urbain intègrera les contraintes de fonctionnement des bus (largeurs de voies, rayons de giration, implantation préférentielle de coussins berlinois/lyonnais ou plateaux au lieu de ralentisseurs, etc., ...) et des solutions permettant d'optimiser les temps de parcours (sites propres, priorités aux feux, arrêts en pleine voie...).

L'urbanisation existante et future située à proximité des lignes de transport collectif structurantes doit veiller à garantir de **bonnes conditions d'accès aux stations pour les piétons et les cyclistes**. Un maillage de cheminements est à déployer pour irriguer le tissu urbanisé depuis ces points d'accès au réseau de transport. Les parcours terminaux, entre la station et le lieu de destination, sont particulièrement importants pour escompter des reports modaux significatifs vers les transports publics.

3.3/ MAITRISER L'OFFRE DE STATIONNEMENT AUX ABORDS DES ESPACES DESSERVIS PAR LES LIGNES DE BUS A HAUT NIVEAU DE SERVICE

La politique de stationnement est un levier déterminant pour encourager l'utilisation de modes alternatifs à la voiture dans les déplacements quotidiens. Dans cet objectif, **l'offre de stationnement public sera maîtrisée dans les espaces desservis par les lignes de bus à haut niveau de service**. La **densification urbaine sera encouragée** en imposant aux nouvelles opérations des exigences de stationnement réduites par rapport aux quartiers moins bien desservis.

4/ UNE VILLE A L'ECHELLE DU PIETON

4.1/ DONNER UNE PLACE AUX MODES DOUX SUR LES VOIES PRINCIPALES DE LA VILLE

Les quartiers de Montbéliard sont reliés entre eux par des voies principales le plus souvent conçues pour écouler rapidement le trafic automobile qui traverse la ville. Elles seront progressivement réaménagées pour **rendre les itinéraires piétonniers et cyclables entre les quartiers plus sûrs, plus confortables et plus agréables**. Dans cet objectif, les aménagements urbains rechercheront un partage de l'espace public plus favorable aux modes doux. Afin d'encourager l'usage du vélo pour les déplacements quotidiens, une offre de stationnement sera développée à proximité des pôles attractifs, des cœurs de quartiers et des pôles d'échanges.

4.2/ GOMMER LES COUPURES INTER-QUARTIERS

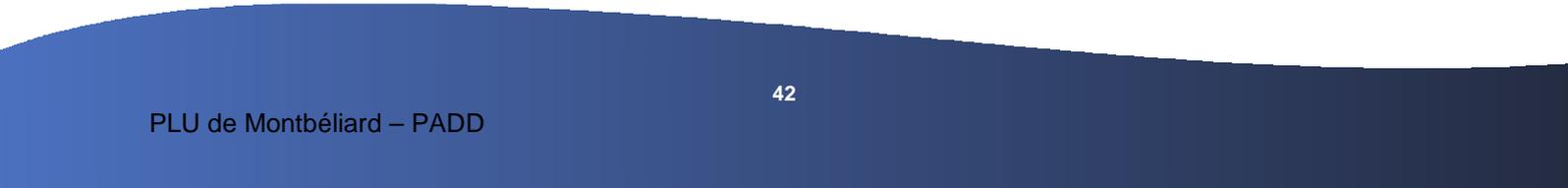
Le territoire de Montbéliard est marqué par de nombreuses contraintes et coupures qui pénalisent le développement des modes actifs dans les déplacements quotidiens. Des aménagements spécifiques permettant les **franchissements** sont à réaliser pour assurer des **continuités de parcours** et **raccourcir les distances**. Les principaux obstacles à franchir sont l'Allan et le canal, la voie ferrée, le promontoire du château et les routes de Bethoncourt et d'Audincourt.

Le long des berges de rivières et des coteaux urbanisés, ces coupures sont renforcées par le manque de cheminements permettant de traverser les zones construites. Une étude sera engagée pour définir à l'échelle de la ville un **maillage continu et plus resserré de cheminements**. Les nouvelles opérations veilleront à proposer une trame d'espaces publics qui assure leur traversée et leur accroche au maillage environnant.

4.3/ AMENAGER LE CENTRE-VILLE EN ESPACE PARTAGE

Le centre-ville est un lieu particulièrement adapté à une pratique piétonne en raison de sa petite taille et de sa concentration d'usages urbains (achats, déambulation, flânerie, restauration, tourisme urbain...). Sa densité urbaine et sa forte valeur patrimoniale créent également une ambiance urbaine particulièrement propice au piéton.

Le réaménagement du cœur historique en espace partagé consiste à adapter le traitement de l'espace public pour rendre le cadre urbain plus agréable et propice à ces usages prioritaires du centre-ville. Il est destiné à donner un sentiment de plaisir aux riverains, visiteurs, touristes et clients de ses commerces et services. La diminution de l'emprise de la voiture induite par la réorganisation des circulations et du stationnement permettra une **réappropriation par le piéton des lieux qui rassemblent une diversité de fonctions leur permettant de fédérer une animation urbaine** (place des Halles, gare, temple, Ferrer...).



Montbéliard, ville accessible

PADD

un système de mobilité plus intégré

Les orientations retenues partent de deux objectifs principaux : garantir le droit au transport pour tous et développer une mobilité plus durable.

Les politiques de transports sont définies pour assurer un bouquet de mobilité plus intégré, donnant à chaque mode sa juste place en fonction de son créneau de pertinence.

Les offres sont à articuler entre elles pour permettre une intermodalité pratique et vérifiée du point de vue de l'utilisateur.

renforcer l'accessibilité métropolitaine

-  améliorer l'intermodalité du pôle d'échanges de l'Acropole et rendre la gare plus accessible
-  poursuivre l'amélioration des dessertes TER
-  desserte autoroutière des équipements de l'espace médian

redéfinir le système circulatoire et la gestion du stationnement automobile

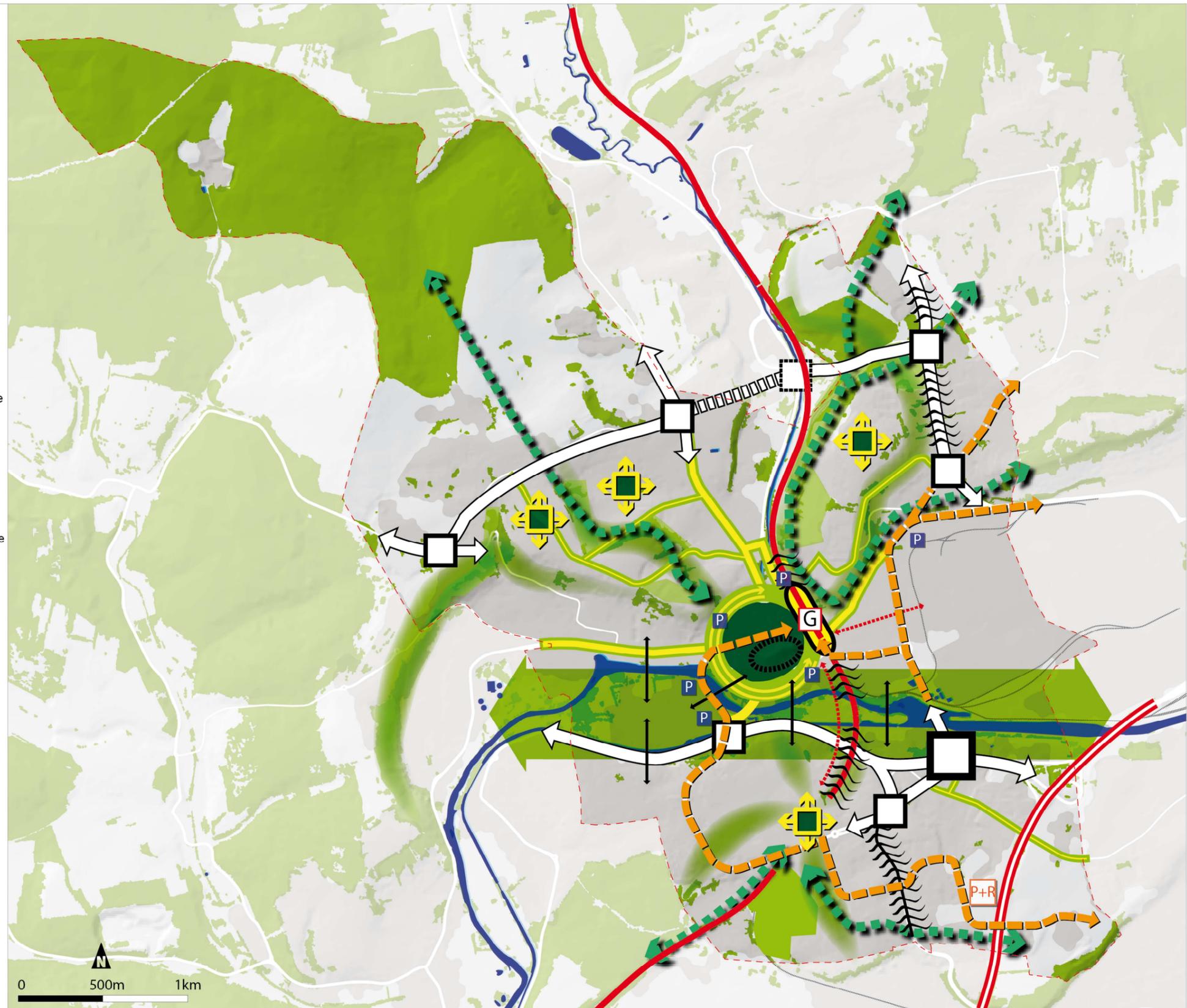
-  étudier la mise à double sens de circulation du boulevard de ceinture
-  aménager des itinéraires alternatifs au centre-ville
-  distribuer les flux aux carrefours d'entrée de ville
-  organiser le stationnement en lisière de centre-ville

soutenir l'usage des transports collectifs urbains

-  intégrer les lignes de bus à haut niveau de service dans le fonctionnement urbain
-  organiser les rabattements en sortie d'autoroute

favoriser les déplacements de proximité

-  donner plus de place aux modes actifs sur les voies principales
-  gommer les coupures d'infrastructures
-  étoffer les franchissements de rivière
-  construire une trame urbaine autour de la gare
-  aménager le centre-ville en espace partagé
-  traiter la coupure créée par le château
-  sécuriser les traversées de quartier



source(s) : IGN, BD Topo*, 2013
Traitement(s) : SIG ADU
fond cartographique : IGN, BD Topo*2013; PMA 2012
réalisation : © ADUPM 2015

octobre 2015

