



Révision du PLU de Pont-de-Roide-Vermondans

Réunion Publique n°2 – 20 novembre 2024

Agence de Développement et d'Urbanisme du Pays de Montbéliard
www.adu-montbeliard.fr

COMPTE RENDU

> **Affaire suivie par : Raphaël HAVAS**

> **Etabli le : 28 novembre 2024**

Présent(e)s

Excusé(e)s

Copie à

D.ARNOUX, Maire

B.ETEVENOT, adjoint à l'urbanisme

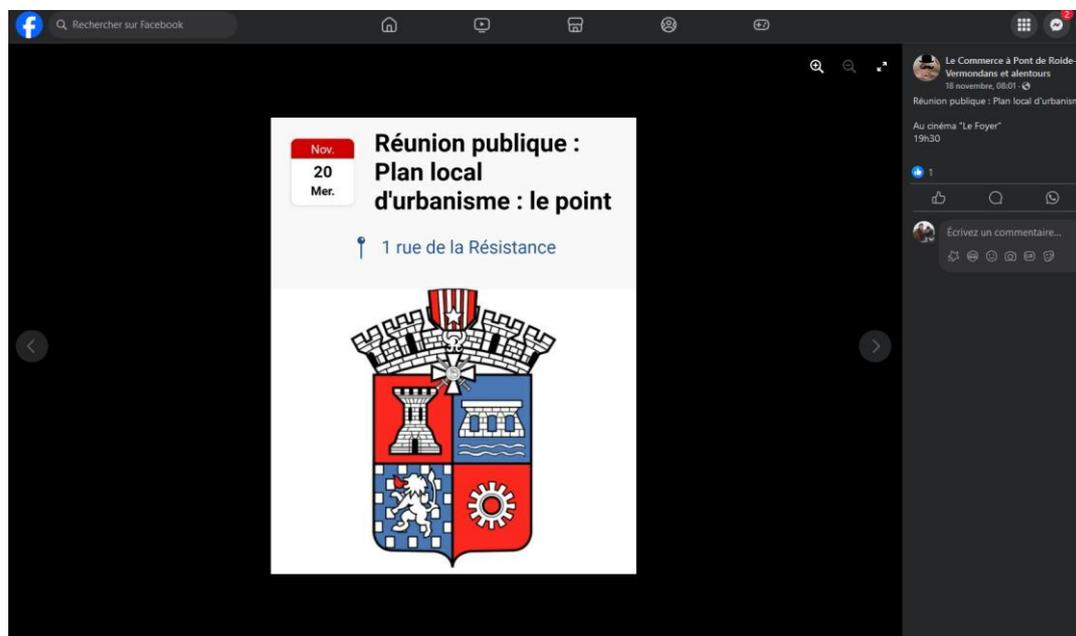
J.FIORESE ; DGS

R.DEMBOWIAK, ADU

SOMMAIRE

1 Contexte

Dans le cadre de la révision du Plan Local d'Urbanisme de la commune, les habitants de Pont-de-Roide-Vermondans étaient conviés à participer à la deuxième réunion publique organisée le **20 novembre 2024 à 19h30**, au cinéma Le Foyer situé place de la Résistance.



Post Facebook des commerçants rudipontains – 2 novembre 2024

La communication concernant la tenue de cette réunion a été réalisée en version dématérialisée sur le site Intramuros et les panneaux d'affichage de la commune ainsi qu'en version physique, avec la distribution du bulletin d'information municipal de novembre sur la révision du PLU ;

L'objet de cette deuxième réunion publique était de partager la philosophie du projet politique du PLU en présentant les axes et orientations du PADD issu du diagnostic. Celui-ci sera débattu en conseil municipal le 20 décembre 2024.

Au total, 20 personnes étaient présentes dont 6 élus du conseil municipal.

2 Présentation de la réunion publique n°2

2.1 Contexte de la révision du PLU de Pont-de-Roide-Vermondans

Se reporter à la présentation Powerpoint – slides 3 à 11

2.2 Pistes de projet pour le futur PLU

Se reporter à la présentation Powerpoint – slides 12 à 21

Axe 1 : Cadre physique et historique à préserver et à valoriser

Axe 2 : Rôle de pôle urbain du Sud de PMA à conforter et renforcer

Axe 3 : Organisation urbaine à rendre plus efficiente et résiliente

2.3 Focus sur l'analyse des besoins et le dimensionnement foncier

Se reporter à la présentation Powerpoint – slides 53 à 61

3 Echanges avec le public

3.1 Questions relatives à la vocation touristique

Question n°1 : Pourquoi promouvoir l'aspect touristique de la commune dans le projet de PLU ? Est-ce une orientation pour compenser le « déclin » industriel et économique du territoire (ex : APERAM, STELLANTIS & Cie) ?

Réponse apportée : La vocation et le poids de la fonction touristique de la commune a baissé depuis 15 ans. (45 chambres disponibles et aujourd'hui environ seulement 15). C'est l'une des composantes de la vitalité économique d'un territoire. Sans oublier l'importance du maintien de l'activité économique de la commune, le projet envisage de développer la vocation touristique sans avoir pour objectif de devenir une destination de tourisme de masse. Pont-de-Roide-Vermondans veut miser et mettre en valeur ces nombreux atouts patrimoniaux et paysagers en captant des touristes de passage (randonneurs sur la GTJ, automobilistes de la RD 437, cyclotouristes de la future voie verte, PNR du Pays Horloger...) et proposer des activités et une offre d'hébergement adaptées aux séjours de courte durée. Le PLU soulignera et mettra en avant cette ambition afin de permettre et encourager le développement de projets relatifs à cette thématique.

3.2 Questions relatives au centre-ville et à l'activité commerciale de proximité

Question n°1 : Comment maintenir et développer la dynamique marchande du centre-ville ? Comment le PLU peut-il agir en ce sens ? Peut-il agir sur les locaux vacants ?

Réponses apportées : Ce sujet a été pris en compte et traité dans les études de revitalisation relatives à la démarche « Petite Ville de Demain » (PVD). Le PLU veillera à intégrer et traduire les orientations d'aménagement proposées. Plusieurs outils (voir ci-après) existent pour préserver et dynamiser le linéaire marchand. Ils seront très probablement définis et mis en place dans le futur PLU lors de la réalisation des pièces opposables (Orientations d'Aménagement et de Programmation (OAP) ; Règlement écrit et graphique) qui interviendra courant du 1^{er} semestre 2025.

- Mise en place du Droit de Prémption Urbain Commercial (DPUC) en complément du DPU simple. Cet outil permet à la commune d'avoir un droit de regard et une maîtrise foncière accrue lors de chaque transaction de locaux commerciaux situés dans le périmètre de DPUC ;
- Définition d'un linéaire commercial (article L.151-16 du Code de l'Urbanisme) en parallèle d'une règle dans le règlement écrit du PLU pour sauvegarder et pérenniser la vocation commerciale des RDC en interdisant les changements de destinations pour du logement par exemple ;
- Définition d'une règle dans le règlement écrit du PLU pour imposer l'installation de nouveaux commerces et services de petite taille (ex : inférieur à 300m²) dans le centre-ville et non en périphérie (ex : zone d'activités des Boulots) pour éviter l'évasion et la dislocation du tissu de proximité.

Concernant la gestion de la vacance des locaux commerciaux, ce sujet n'entre pas dans le champ de compétence du PLU. Cette problématique pourrait être traitée par exemple en instaurant une taxe spécifique afin d'inciter les propriétaires à vendre et/ou occuper leurs locaux.

Question n°2 : Est-ce le PLU vise la préservation du linéaire marchand le long d'un axe en particulier ?

Réponse apportée : Dans le cadre des études issues de PVD le linéaire marchand a été défini en fonction de la concentration de l'activité et des zones à pacifier. Ce périmètre s'étend le long de la rue de Besançon François Mitterrand (de la rue de la Gare) jusqu'au pont sur le Doubs en passant par la Place du Général de Gaulle. Dans une moindre mesure il comprend le début de la rue Montbéliard (jusqu'à la Poste) et la rue du Général Herr de la mairie jusqu'à l'école primaire.

Ce périmètre sera très certainement reporté dans le PLU pour définir le linéaire commercial à préserver et conforter.

Question n°3 : Comment le PLU peut résoudre la problématique de la forte circulation automobile dans le centre-ville à la fois en termes de sécurisation des piétons-cyclistes et à la fois en termes et de captation du flux dans l'optique de conforter le dynamisme commercial-touristique à l'instar de St Hippolyte ?

Réponse apportée : Ce sujet a fait l'objet de propositions d'aménagement dans le cadre du schéma directeur des espaces publics (SDEP) approuvé par la commission cœur de ville et le conseil municipal en juin 2024. Plusieurs types de propositions ont été retenues dans ce SDEP donner plus de place au mobilités douces, mieux capter le flux automobile et améliorer le dynamisme économique et le cadre de vie du centre :

- Travailler sur une charte signalétique afin de rendre visible les importantes poches de stationnements du centre-ville et mettre en avant les principales aménités qui y sont présentes (commerces-services, équipements publics, patrimoine, ...) pour capter le trafic et inciter les passants à s'arrêter notamment à l'entrée du centre (ex : parking du champ de foire) ;
- Requalifier la voirie départementale en cassant la linéarité du tracé (ex : rue de Montbéliard), en pacifiant des axes stratégiques (ex : rue de Besançon) en interdisant le passage des poids-lourds par exemple ;
- Développer des axes réservés aux mobilités douces et réduire l'aspect tout voiture du centre-ville rudipontain.

Ces orientations seront intégrées et traduites dans les pièces opposables du PLU notamment au travers d'une OAP spécifique sur le centre-ville.

3.3 Questions relatives à l'activité économique générale

Question n°1 : Pourquoi avoir identifiés les sites économiques isolés/mutables dans l'axe 2 du PADD ?

Réponse apportée : Cette orientation démontre qu'il existe dans certains secteurs de la commune des sites qui se retrouvent isolés, situés au milieu du tissu résidentiel (ex : rue du Moulin, des Acacias, ...) et d'autres qui sont dans une situation économique incertaine. Ces espaces peuvent pâtir d'un problème de desserte et nuire au cadre de vie général de la commune. 2 objectifs principaux découlent de cette orientation :

- Envisager le rapatriement et la concentration de ces sites autour d'espaces dédiés aux activités économiques déjà existants (ex : ZLE des Boulots) et/ou nouveaux (ex : site de la Vaumaille) en raison de la saturation du foncier disponible ;
- Eviter à l'avenir la juxtaposition des fonctions économiques et résidentielles tout en permettant aux activités existantes de pouvoir s'étendre et évoluer à la marge (ex : autoriser les projets de construction d'extension).

3.4 Questions relatives aux logements

Question n°1 : Existe-t-il des outils pour résorber la vacance immobilière (ex : zone de concentration en centre-ville) ?

Réponse apportée Tout comme pour les locaux commerciaux la résorption de la vacance n'entre pas dans le champ de compétence du PLU. A l'heure actuelle ; il n'y a pas de demande suffisante en matière de réhabilitation des logements notamment en raison du profil général des propriétaires qui sont des personnes séniors. Ces derniers ont peu d'intérêt à engager un projet de réhabilitation de leurs logements « secondaires ».

En revanche, il faut avoir à l'esprit que d'ici une quinzaine d'années il y aura une rotation en termes de propriétaires. Les prochains seront peut-être plus enclins à remettre leurs biens sur le marché (vente et/ou réhabilitation pour location).

3.5 Questions relatives à la mobilité

Question n°1 : Est-ce que la thématique des transports, de l'intermodalité est prise en compte dans le PLU ?

Réponse apportée : La thématique des déplacements-transports est étudiée dans le cadre du diagnostic du PLU (ex : types de déplacements sur la commune, localisation et couverture des arrêts de bus, ...). Le PLU visera de manière générale à faciliter l'usage et le déploiement des mobilités douces et à encourager l'aménagement de zones bien desservies par les transports et proches des arrêts de transports collectifs. Ces objectifs se traduisent dans la définition des zones de développement et dans une série de dispositions règlementaires (OAP et règlement écrit) qui vont dans le sens de ces orientations.

En revanche, la définition des grandes orientations en matière de transport (nombre de lignes, transport à la demande, cadencement, ...) relèvent de la compétence de PMA et sont intégrées dans le Plan Des Mobilités (PDM) sur le point d'être approuvé à l'échelle de PMA. Ces orientations du PDM sont reportées dans le Schéma de Cohérence Territorial

(SCoT) de PMA qui est le document intégrateur de tous les autres documents supra communaux en matière d'aménagement (PDM ; SDPC ; PCAET ; ...).

Question n°2 : Est-ce que le projet de passerelle est acté par la commune ?

Réponse apportée : Le projet de PADD du PLU prend bien en compte l'enjeu de faciliter/développer les connexions douces sur l'ensemble de la commune et plus spécifiquement entre les 2 rives du Doubs. Aujourd'hui, le projet de passerelle est au stade de l'étude préalable réalisée par un cabinet Mulhousien pour définir les conditions de réalisations et de localisation de l'ouvrage. Les résultats de cette étude sont attendus pour le printemps 2025. La mise en chantier de la passerelle pourrait être lancée au plus tard avant fin 2026.

Question n°3 : Est-ce que la voie verte/vélo route se fera un jour sur Pont-de-Roide-Vermondans ?

Réponse apportée : Le projet de liaison cyclable entre Montbéliard et Morteau relève de la compétence du département. Ce dernier a associé à la réflexion les intercommunalités et communes concernées par le tracé. 2 options ont été étudiées en parallèle :

- 1) Tracé passant par la voie ferrée
- 2) Tracé passant par la RD 437

L'option n°1 a été qualifiée de plus simple en termes de mise en œuvre et de coût de réalisation mais celle-ci ne joue pas le rôle de desserte locale pour certaines communes (ex : Mathay, Voujeaucourt ; Bourguignon).

L'option n°2 a contrario passe en milieu urbain, joue le rôle de desserte locale mais coûte relativement cher et est plus difficile à mettre en place et à sécuriser.

Pour le moment, c'est l'option n°2 qui est retenue par le Département et qui fera l'objet d'une étude technique (bureau d'études TKK) dont les résultats sont attendus pour le 1^{er} trimestre 2025.

L'avantage pour les communes desservies c'est que l'entretien est la charge du département. La liaison servira à la fois pour les trajets du quotidien (domicile-travail) mais aussi pour les loisirs et les touristes.

Le PADD du PLU prend en compte cet aménagement stratégique qui permettrait à terme d'organiser et mailler le réseau cyclable rudipontain qui se rattacherait à cette voie verte, et donc par la même occasion de sécuriser et faciliter l'usage des mobilités douces à l'échelle communale.

Si la liaison rudipontaine vise l'utilisation de la voie ferrée (propriété SNCF), il faudra dans tous les cas envisager la mise en place d'une convention de mise à disposition du foncier (25 ans) avec la SNCF. A l'heure actuelle, aucune cession n'est envisageable même si les voies sont inutilisées.

3.6 Questions diverses

Question n°1 : La friche de la SNCF est aujourd'hui bloquée/abandonnée ?

Réponse apportée : Tant que le Département et PMA ne se sont pas prononcés sur le tracé de la future voie verte (Montbéliard-Morteau) aucune étude ne pourra être engagée pour résorber la friche de la gare. Normalement le positionnement du tracé définitif de la vélo route était prévu pour fin 2023.

L'aménagement du site reste une perspective à long terme que le futur PLU prendra en compte notamment comme un site multifonctionnel pouvant potentiellement accueillir des logements et de l'activité économique de proximité.

Question n°2 : En quoi consiste l'étude de faisabilité engagée par la SNCF et affichée dans le bulletin municipal de novembre ?

Réponse apportée : Cette étude de faisabilité engagée par la commune à la demande de la SNCF est aujourd'hui à l'arrêt. Elle vise à définir un avant-projet sommaire comprenant un montage technique et financier sous forme de pré-bilan de concession. Elle permet de démontrer le potentiel aménageable du site et la volonté communale de mobiliser cet espace stratégique.

Elle a pour but de :

- Quantifier le volume de surface plancher réalisable ;
- Donner la nature de l'occupation du sol du site ;
- Définir comment le marché immobilier local peut absorber l'opération et en combien de temps.

Aujourd'hui, la réalisation de cette étude est repoussée en raison du manque de lisibilité opérationnelle au regard de l'incertitude qu'il existe sur la définition du tracé de la future vélo route.

Question n°3 : Existe-t-il une orientation dans le PLU qui vise la préservation de la ressource en eau ?

Réponse apportée : Pas au stade du PADD mais les pièces opposables intégreront des dispositions qui viseront à la récupération des EP et à limiter l'imperméabilisation des sols (parkings perméables, noues paysagères, plantations, ...).

Question n°4 : Le bonus de logements à produire prévu dans le DOO du SCoT de PMA (prescription n°78 pages 56 à 58) est-il pris en compte dans le calcul du besoin en logements du PLU de Pont-de-Roide-Vermondans ?

Réponse apportée : Il n'y a pas de nécessité de prendre en compte ce bonus puisqu'au regard de la composition des ménages rudipontains le besoin en logements défini par le calcul du SCoT de PMA est déjà généreux pour la commune du fait qu'il prenne en compte un desserrement de la taille des ménages alors que Pont-de-Roide a certainement atteint son niveau le plus bas. De plus, il n'y a pas pléthore de projets de démolitions et de mutations qui se sont réalisés sur la commune sur les 10 années précédentes.

Question n°5 : Quel est le calendrier prévisionnel du reste de la procédure de révision ?

Réponse apportée : Calendrier prévisionnel proposé est légèrement décalé (3 mois).

- Débat PADD : fin décembre
- Arrêt du PLU : été 2025
- Approbation : 1^{er} trimestre 2026

Les pièces validées à ce jour par la commune (Diagnostic et PADD) seront mises à disposition du public dans le registre de concertation papier en et sur le site internet de la mairie !!