

Elaboration du Plan de Déplacement Urbain d'agglomération (PDU)

Rapporteur : M. Jean-Claude ROY, Vice-Président

AVIS			
Commission n°4		Bureau	
séance du 26/10/04	favorable	séance du 19/11/04	favorable

I Contexte législatif

Les Plans de Déplacements Urbains (P.D.U) ont été formalisés par la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) de 1982. Elle a initié les P.D.U dans son article 28, en leur donnant comme enjeu principal de définir « les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement » pour permettre « une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun. »

Cette loi a été sensiblement modifiée dans sa partie concernant les P.D.U par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996) et la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbain (loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000).

Le rôle du P.D.U d'après la LOTI (modifiée par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain ou S.R.U)

« Le plan de déplacements urbains définit les principes de l'organisation des transports de personnes et de marchandises, de la circulation et du stationnement, dans le périmètre de transports urbains. Il doit être compatible avec les orientations des schémas de cohérence territoriale et des schémas de secteur, des directives territoriales d'aménagement définies par le code de l'urbanisme, ainsi qu'avec le plan régional pour la qualité de l'air s'il existe. Il couvre l'ensemble du territoire compris à l'intérieur du périmètre. Il vise à assurer un équilibre durable entre les besoins en matière de mobilité et de facilité d'accès, d'une part, et la protection de l'environnement et de la santé, d'autre part. Il a comme objectif un usage coordonné de tous les modes de déplacements, notamment par une affectation appropriée de la voirie, ainsi que la promotion des modes les moins polluants et les moins consommateurs d'énergie. Il précise les mesures d'aménagement et d'exploitation à mettre en oeuvre afin de renforcer la cohésion sociale et urbaine ainsi que le calendrier des décisions et réalisations. Il est accompagné d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient.

Dans un délai de deux ans à compter de la publication de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE), l'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants définies au huitième alinéa de l'article 3 de la loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 précitée ou recoupant celles-ci. »

II Contexte local

Dans le cadre de la loi S.R.U, la C.A.G.B doit se doter d'un P.D.U couvrant l'ensemble de son périmètre, soit 59 communes. En effet, le domaine d'intervention des P.D.U en vigueur s'arrête aux limites de l'ancien Périmètre des Transports Urbains (P.T.U) du Syndicat Mixte des Transports du Grand Besançon qui ne concernait, outre la ville de Besançon, que 36 communes.

La C.A.G.B souhaite profiter de ce contexte pour réajuster l'organisation des transports et des déplacements, ceci en tenant compte des documents existants (les deux P.D.U étant notamment récents) et des actions engagées, projets et réflexions menées. En outre, l'enquête « Ménages-Déplacements » en cours de réalisation apportera des informations primordiales pour la compréhension des habitudes de déplacements de la population de l'agglomération et devra être prise en compte dans le diagnostic et le projet.

La mise en conformité des P.D.U avec la loi sur la solidarité et le renouvellement urbain implique la révision des P.D.U actuellement en vigueur. La C.A.G.B se doit donc de remettre à plat ces documents. Ceci étant, la complexité des procédures à engager et le cas particulier de Besançon, où coexistent deux P.D.U, nécessitait d'analyser finement les différentes procédures possibles et leurs effets induits. L'objectif étant d'établir un unique P.D.U d'agglomération, et d'en assurer la sécurité juridique, il convenait donc de choisir la procédure la plus juste.

Après consultation des services de l'Etat il apparaît clairement que la C.A.G.B doit élaborer un nouveau P.D.U. Ce nouveau document viendra remplacer les deux P.D.U existants. Une délibération d'abrogation sera donc prise au moment de l'arrêt du projet du nouveau P.D.U d'agglomération. Cette délibération d'abrogation sera présentée en consultation (enquête publique) concomitamment au projet de nouveau P.D.U.

III Périmètre

Le périmètre du futur P.D.U est constitué par le P.T.U correspondant au périmètre de la C.A.G.B. Toutefois la problématique des déplacements d'un secteur ne se bornant pas aux limites stricto sensu de celui-ci, l'analyse devra également intégrer les données concernant un périmètre plus étendu. Ainsi, le P.D.U proposera un périmètre d'actions correspondant au P.T.U et un périmètre de réflexion correspondant au périmètre du SCoT. Les échanges au sein et entre ces deux périmètres devront être considérés.

Dans ce cadre, il conviendra d'intégrer également les données concernant les échanges avec le Nord Franche-Comté, les régions limitrophes et la Suisse.

IV Contenu du P.D.U

Le P.D.U portera sur l'ensemble de l'agglomération. Les problématiques communales devront être réellement prises en compte. L'objectif est bien d'élaborer le P.D.U de la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon.

Certains thèmes seront abordés pour répondre aux objectifs de l'agglomération et aux obligations de la loi. Ces problématiques constituent des propositions de pistes de travail à prendre en compte impérativement, mais dont l'exhaustivité n'est pas affirmée. De ce fait, les études, observations et analyses menées dans le cadre du P.D.U pourront amener la C.A.G.B à aborder d'autres thématiques.

Problématiques potentielles :

- l'usage de l'automobile
- la sécurité routière.
- les transports collectifs et l'intermodalité
- les modes alternatifs à la voiture
- les marchandises et livraisons
- le stationnement
- la qualité de vie des habitants
- ...

V Suivi du P.D.U

La maîtrise d'ouvrage de ce P.D.U sera assurée par la C.A.G.B. Au delà du suivi quotidien effectué par le service transport épaulé par l'agence d'urbanisme, le suivi du P.D.U sera assuré par les instances suivantes :

1. La commission « Transports et déplacements » de la C.A.G.B

Le Comité de pilotage soumet ses propositions à la Commission Transports-Déplacements qui les propose au Bureau de la C.A.G.B puis au Conseil de Communauté pour décision.

2. Le comité de pilotage

Ses missions

- il définit les options à prendre au fur et à mesure de l'élaboration du P.D.U
- il oriente les études et assure le lien avec les organes décisionnels
- il décide des temps forts de la concertation
- il définit les grands objectifs du P.D.U et les principes d'actions
- il valide les principaux résultats avant de les soumettre à la Commission « Transport et déplacements »

Sa constitution

- le Préfet ou son représentant
- le Président de la C.A.G.B et les Vice-présidents chargés des transports et déplacements ou leurs représentants
- le Maire de la Ville de Besançon et son adjoint chargé de l'urbanisme ou leurs représentants
- le Président du Conseil Général et le Vice-président chargé des problématiques liées aux déplacements ou leurs représentants
- le Président du Conseil Régional et le Vice-président chargé des transports et déplacements ou leurs représentants
- les Maires (ou élus désignés) représentant des secteurs ou leurs représentants
- le Président du SMSCoT ou son représentant

3. Le comité Technique

Ses missions

- propose le(s) cahier(s) des charges au Comité de pilotage
- conseille le Maître d'ouvrage sur le choix des bureaux d'études, en évalue et contrôle le travail. Il rapporte les résultats au Comité de Pilotage
- définit la constitution des groupes de travail
- détermine les orientations des travaux des groupes de travail
- valide les travaux du BE et des groupes de travail
- émet un avis, soutient le Comité de pilotage dans le choix des scénarios et la définition des objectifs

Sa composition

Le Comité Technique est composé de techniciens en charge des déplacements, de l'urbanisme et de l'environnement des différentes structures et collectivités suivantes :

- Communauté d'Agglomération du Grand Besançon
- Agence d'urbanisme de l'agglomération de Besançon
- Conseil Régional de Franche Comté
- Conseil Général du Doubs
- SMSCoT
- Ville de Besançon
- Etat
- ADEME

Le comité technique pourra être élargi, selon les thèmes abordés, aux rapporteurs des groupes de travail thématiques.

VI Délais prévisionnels d'élaboration

	2005												2006												2007									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Diagnostic et concertation																																		
Choix du scénarios et concertation																																		
Projet et concertation																																		
Arrêt du projet																																		
Avis des personnes publics																																		
Modification du projet																																		
Communication avant enquête																																		
Enquête publique (1 mois)																																		
Rapport du commissaire enquêteur																																		
Modification du projet																																		
Approbation du PDU																																		

	Périodes de vacances
	Périodes incompressibles
	Contraintes politiques

Chaque phase d'élaboration doit faire l'objet d'une validation par la Communauté d'Agglomération du Grand Besançon sur proposition du Comité de pilotage. Cette approbation s'effectuera dans un délai de 2 mois maximum à compter de la présentation du rendu de chaque phase. Le programme ci-dessus ne prend pas en compte le délai nécessaire à ces étapes d'approbation.

A l'unanimité, le Conseil de Communauté :

- engage la procédure d'élaboration du P.D.U d'agglomération
- recherche les subventions relatives à l'élaboration du P.D.U
- autorise M. le Président à signer les conventions correspondantes avec les partenaires.

Pour extrait conforme,

Le Président